

Edição  
em língua portuguesa

## Legislação

### Índice

I Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade

- ★ **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»)** <sup>(1)</sup> ..... 1
- Declaração dos Estados-Membros sobre questões militares relacionadas com o céu único europeu ..... 9
- ★ **Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços»)** <sup>(1)</sup> ..... 10
- ★ **Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («regulamento relativo ao espaço aéreo»)** <sup>(1)</sup> ..... 20
- Declaração da Comissão ..... 25
- ★ **Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («regulamento relativo à interoperabilidade»)** <sup>(1)</sup> ..... 26

## I

(Actos cuja publicação é uma condição da sua aplicabilidade)

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

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(2)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(3)</sup>,

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

Considerando o seguinte:

(1) A realização da política comum dos transportes exige um sistema de transporte aéreo eficaz que permita o funcionamento seguro e regular dos serviços de transporte aéreo, facilitando, por conseguinte, a livre circulação de mercadorias, pessoas e serviços.

(2) Por ocasião da sua reunião extraordinária de 23 e 24 de Março de 2000, em Lisboa, o Conselho Europeu convidou a Comissão a apresentar propostas sobre a

gestão do espaço aéreo, o controlo do tráfego aéreo e a gestão do fluxo de tráfego aéreo, com base nos trabalhos do grupo de alto nível sobre o céu único europeu criado pela Comissão. Este grupo, constituído nomeadamente pelas autoridades civis e militares responsáveis pela navegação aérea nos Estados-Membros, apresentou o seu relatório em Novembro de 2000.

(3) O bom funcionamento do sistema de transporte aéreo requer um nível elevado e consistente de segurança dos serviços de navegação aérea que permita uma utilização óptima do espaço aéreo europeu, bem como um nível elevado e consistente de segurança do tráfego aéreo, em conformidade com a missão de interesse geral dos serviços de navegação aérea, designadamente as obrigações de serviço público. Por conseguinte, deve satisfazer os mais elevados padrões de responsabilidade e competência.

(4) A iniciativa relativa ao céu único europeu deverá ser desenvolvida consentaneamente com as obrigações que emanam da filiação da Comunidade e dos seus Estados-Membros no Eurocontrol, e de harmonia com os princípios fixados na Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional.

(5) As decisões que afectam o conteúdo, o alcance ou as condições de realização das operações e dos treinos militares não são da competência da Comunidade.

(6) Os Estados-Membros adoptaram uma declaração geral sobre as questões militares relacionadas com o céu único europeu <sup>(5)</sup>. De acordo com essa declaração, os Estados-Membros deverão nomeadamente reforçar a cooperação

(1) JO C 103 E de 30.4.2002, p. 1.

(2) JO C 241 de 7.10.2002, p. 24.

(3) JO C 278 de 14.11.2002, p. 13.

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

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

- civil/militar e, na medida em que todos os Estados-Membros em causa o considerem necessário, facilitar a cooperação entre as suas forças armadas em todos os aspectos da gestão do tráfego aéreo.
- (7) O espaço aéreo constitui um recurso limitado, cuja melhor e mais eficaz utilização só poderá ser realizável se as necessidades de todos os utilizadores forem tidas em conta e, quando for caso disso, encontrarem representação em todo o processo de desenvolvimento, tomada de decisões e implementação do céu único europeu, inclusive no Comité do Céu Único.
- (8) Por todos estes motivos e tendo em vista o alargamento do céu único europeu a um maior número de Estados europeus, a Comunidade, tendo em conta os desenvolvimentos em curso no âmbito do Eurocontrol, deverá fixar objectivos comuns e elaborar um programa de acção que mobilize os esforços da Comunidade, dos Estados-Membros e dos diferentes agentes económicos para realizar um espaço aéreo operacional mais integrado, o céu único europeu.
- (9) Sempre que os Estados-Membros tomarem medidas para assegurar o cumprimento dos requisitos comunitários, as autoridades que verificam esse cumprimento devem ser suficientemente independentes dos prestadores do serviço de navegação aérea.
- (10) Os serviços de navegação aérea, especialmente os serviços de tráfego aéreo que sejam comparáveis a autoridades públicas, exigem uma separação funcional ou estrutural e são organizados segundo formas jurídicas muito diferentes consoante os Estados-Membros.
- (11) Nos casos em que é exigida a realização de auditorias independentes aos prestadores de serviços de navegação aérea, deverão ser reconhecidas como auditorias independentes as inspecções das autoridades oficiais de controlo de contas dos Estados-Membros quando esses serviços forem prestados pela administração pública ou por organismos públicos sujeitos ao controlo das referidas autoridades, quer os relatórios elaborados sejam ou não tornados públicos.
- (12) É desejável alargar o céu único europeu a países terceiros europeus, quer no quadro da participação da Comunidade nos trabalhos do Eurocontrol, após a adesão da Comunidade ao Eurocontrol, quer através de acordos celebrados pela Comunidade com aqueles países.
- (13) A adesão da Comunidade ao Eurocontrol é um elemento importante para a realização de um espaço aéreo pan-europeu.
- (14) No processo de criação do céu único europeu, a Comunidade deve desenvolver, sempre que apropriado, o mais elevado nível de cooperação com o Eurocontrol, tendo em vista assegurar sinergias reguladoras e abordagens coerentes, e evitar qualquer redundância entre as duas entidades.
- (15) Em conformidade com as conclusões do grupo de alto nível, o Eurocontrol é a instância que possui os conhecimentos especializados apropriados para apoiar a Comunidade no seu papel de regulador. Assim, devem ser elaboradas regras de execução para as matérias que se incluam nas atribuições do Eurocontrol, nos termos dos mandatos conferidos a essa organização, sem prejuízo das condições a incluir no quadro de cooperação entre a Comissão e o Eurocontrol.
- (16) A elaboração das medidas necessárias à criação do céu único europeu requer consultas alargadas aos parceiros económicos e sociais.
- (17) Os parceiros sociais devem ser informados e consultados de maneira apropriada sobre todas as medidas com repercussões sociais importantes. O Comité de Diálogo Sectorial instituído com base na Decisão 1998/500/CE da Comissão, de 20 de Maio de 1998, relativa à criação de comités de diálogo sectorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu<sup>(1)</sup>, deverá igualmente ser consultado.
- (18) As partes interessadas, tais como os prestadores de serviços de navegação aérea, os utilizadores do espaço aéreo, os aeroportos, os fabricantes e os órgãos representativos dos profissionais do sector deverão poder aconselhar a Comissão acerca dos aspectos técnicos da realização do céu único europeu.
- (19) O desempenho do sistema de serviços de navegação aérea no seu conjunto a nível europeu deve ser avaliado com regularidade, tendo devidamente em conta a neces-

(1) JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

cidade de manter um nível elevado de segurança, a fim de verificar a eficácia das medidas adoptadas e de propor novas medidas.

- (20) As sanções a prever em caso de infracção ao disposto no presente regulamento e nas disposições a que se refere o artigo 3.º deverão ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas, sem afectar a segurança.
- (21) O impacto das medidas adoptadas em aplicação do presente regulamento deve ser avaliado à luz dos relatórios a apresentar regularmente pela Comissão.
- (22) O presente regulamento não afecta a competência dos Estados-Membros no que se refere à adopção de medidas relativas à organização das suas forças armadas. Essa competência pode levar os Estados-Membros a adoptarem medidas destinadas a assegurar que as suas forças armadas disponham de espaço aéreo suficiente para manterem condições de formação e de treino adequadas. Dever-se-á por conseguinte prever uma cláusula de salvaguarda que permita o exercício dessa competência.
- (23) Através de uma declaração conjunta dos respectivos ministros dos Negócios Estrangeiros feita em Londres em 2 de Dezembro de 1987, o Reino de Espanha e o Reino Unido chegaram a acordo sobre um regime destinado a reforçar a cooperação na utilização do aeroporto de Gibraltar, que ainda não começou a ser aplicado.
- (24) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a criação do céu único europeu, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, devido à dimensão transnacional desta acção, e pode, por conseguinte, ser melhor alcançado a nível comunitário, assegurando simultaneamente a aprovação de regras de execução que tenham em conta as especificidades locais, a Comunidade pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para alcançar aquele objectivo.
- (25) As medidas necessárias à execução do presente regulamento serão aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão <sup>(1)</sup>.
- (26) O n.º 2 do artigo 8.º do Regulamento Interno-Tipo <sup>(2)</sup> aplicável aos comités criados em aplicação do n.º 1 do artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE contém uma

disposição-modelo segundo a qual o presidente de um comité pode decidir convidar terceiros para uma reunião desse comité. Se adequado, o presidente do Comité do Céu Único deverá convidar representantes do Eurocontrol para participarem nas reuniões como observadores ou como peritos,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

### Objectivo e âmbito de aplicação

1. A iniciativa do céu único europeu tem por objectivo reforçar os actuais padrões de segurança e a eficácia global do tráfego aéreo geral na Europa, otimizar a capacidade que responda às necessidades de todos os utilizadores do espaço aéreo e minimizar os atrasos. Para alcançar o referido objectivo, o presente regulamento tem por finalidade estabelecer o quadro regulamentar harmonizado para a criação do céu único europeu até 31 de Dezembro de 2004.
2. A aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º não prejudica a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo e as necessidades dos Estados-Membros no que respeita à ordem pública, à segurança pública e às questões de defesa, tal como previsto no artigo 13.º O presente regulamento e as medidas acima referidas não abrangem as operações e treinos militares.
3. A aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º não prejudica os direitos e deveres dos Estados-Membros consignados na Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional.
4. A aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º ao aeroporto de Gibraltar entende-se sem prejuízo das posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido relativamente ao diferendo sobre a soberania do território em que o aeroporto se encontra situado.
5. A aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º ao aeroporto de Gibraltar fica suspensa até que seja aplicado o regime previsto na declaração conjunta dos ministros dos Negócios Estrangeiros do Reino de Espanha e do Reino Unido de 2 de Dezembro de 1987. Os Governos da Espanha e do Reino Unido devem informar o Conselho da data de entrada em aplicação desse regime.

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

<sup>(2)</sup> JO C 38 de 6.2.2001, p. 3.

## Artigo 2.º

## Definições

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

1. «Serviço de controlo de tráfego aéreo (CTA)», um serviço prestado para efeitos de:
  - a) Prevenir colisões:
    - entre aeronaves, e
    - na área de manobra entre as aeronaves e os obstáculos; e
  - b) Manter um fluxo ordenado e expedito do tráfego aéreo.
2. «Serviço de controlo de aeródromo», um serviço de CTA para o tráfego de aeródromo.
3. «Serviço de informação aeronáutica», um serviço estabelecido para uma área de cobertura definida responsável pelo fornecimento de informação e de dados aeronáuticos necessários à segurança, regularidade e eficácia da navegação aérea.
4. «Serviços de navegação aérea», os serviços de tráfego aéreo; os serviços de comunicação, navegação e vigilância; os serviços meteorológicos para navegação aérea; e os serviços de informação aeronáutica.
5. «Prestadores de serviços de navegação aérea», as entidades públicas ou privadas que prestem serviços de navegação aérea ao tráfego aéreo geral.
6. «Bloco de espaço aéreo», um espaço aéreo de dimensões espaço-temporais definidas no interior do qual são prestados serviços de navegação aérea.
7. «Gestão do espaço aéreo», uma função de planeamento cujo objectivo primordial é maximizar a utilização do espaço aéreo disponível por via de uma exploração dinâmica em tempo partilhado e, por vezes, da segregação do espaço aéreo entre diversas categorias de utilizadores em função de necessidades a curto prazo.
8. «Utilizadores do espaço aéreo», todas as aeronaves exploradas como tráfego aéreo geral.
9. «Gestão do fluxo de tráfego aéreo», uma função estabelecida com o objectivo de contribuir para a segurança, ordem e rapidez do fluxo de tráfego aéreo, através da garantia da máxima utilização possível da capacidade de CTA e da compatibilidade do volume de tráfego com as capacidades declaradas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo competentes.
10. «Gestão do tráfego aéreo», a conjugação das funções aéreas e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo) necessárias para assegurar uma circulação segura e eficaz das aeronaves durante todas as fases das operações.
11. «Serviços de tráfego aéreo», os vários serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos do tráfego aéreo e os serviços de CTA (serviços de controlo regional, de aproximação e de aeródromo).
12. «Serviço de controlo regional», um serviço de CTA para os voos controlados num bloco de espaço aéreo.
13. «Serviço de controlo de aproximação», um serviço de CTA para os voos controlados que chegam e partem.
14. «Pacote de serviços», dois ou mais serviços de navegação aérea.
15. «Certificado», um documento emitido por um Estado-Membro sob qualquer forma prevista no direito nacional, que confirme que o prestador de um serviço de navegação aérea satisfaz os requisitos para prestar um serviço específico.
16. «Serviços de comunicação», os serviços aeronáuticos fixos e móveis que permitem comunicações solo/solo, ar/solo e ar/ar para efeitos de CTA.
17. «Rede europeia de gestão do tráfego aéreo» («REGTA»), o conjunto dos sistemas enumerados no anexo I do Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («regulamento relativo à interoperabilidade») <sup>(1)</sup>, que permite a prestação de serviços de navegação aérea na Comunidade, incluindo os interfaces nas fronteiras com países terceiros.
18. «Conceito operacional», a especificação dos critérios para a utilização operacional da REGTA ou de parte da mesma.
19. «Componentes», os objectos corpóreos, como os equipamentos, e objectos incorpóreos, como os programas informáticos, dos quais depende a interoperabilidade da REGTA.

<sup>(1)</sup> Ver página 33 do presente Jornal Oficial.

20. «Eurocontrol», a Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea, instituída pela Convenção Internacional de cooperação para a segurança da navegação aérea, de 13 de Dezembro de 1960 <sup>(1)</sup>.
21. «Princípios de estabelecimento da base de custos das taxas para os serviços de navegação aérea e de rota e de cálculo das taxas unitárias, do Eurocontrol», os princípios especificados no documento n.º 99.60.01/01 de 1 de Agosto de 1999, editado pelo Eurocontrol.
22. «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» editado pelo Eurocontrol.
23. «Região de informação de voo», um espaço aéreo de dimensões definidas no interior do qual são prestados serviços de informação de voo e de alerta.
24. «Nível de voo», uma superfície de pressão atmosférica constante determinada relativamente a uma pressão de referência específica de 1 013,2 hectopascals e separada das outras superfícies análogas por intervalos de pressão específicos.
25. «Bloco de espaço aéreo funcional», um bloco de espaço aéreo baseado em requisitos operacionais que reflectem a necessidade de se assegurar uma gestão mais integrada do espaço aéreo, independentemente das fronteiras existentes.
26. «Tráfego aéreo geral», toda a circulação de aeronaves civis, bem como toda a circulação de aeronaves estatais, incluindo militares, aduaneiras e policiais, quando essa circulação se efectue em conformidade com os procedimentos da OACI.
27. «OACI», a Organização Internacional da Aviação Civil instituída pela Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional.
28. «Interoperabilidade», um conjunto de características funcionais, técnicas e operacionais de que devem ser dotados os sistemas e componentes da REGTA e os procedimentos para a sua operação, que permita a sua exploração segura, uniforme e eficaz. A interoperabilidade obtém-se fazendo com que os sistemas e componentes cumpram os requisitos essenciais.
29. «Serviços meteorológicos», as instalações e serviços que fornecem às aeronaves previsões, boletins e observações meteorológicos, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico.
30. «Serviços de navegação», as instalações e serviços que fornecem às aeronaves informação sobre posicionamento e tempos.
31. «Dados operacionais», a informação respeitante a todas as fases de um voo que é necessária à tomada de decisões operacionais por parte de prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores aeroportuários e outros intervenientes.
32. «Procedimento», tal como utilizado no contexto do regulamento relativo à interoperabilidade, um método normalizado para a utilização seja técnica, seja operacional dos sistemas, no contexto de conceitos operacionais acordados e validados que exigem aplicação uniforme ao longo da REGTA.
33. «Colocação em serviço», a primeira utilização operacional após a instalação inicial ou a introdução de uma versão melhorada de um sistema.
34. «Rede de rotas», uma rede de rotas específicas para canalizar o fluxo de tráfego aéreo geral de acordo com as necessidades de prestação de serviços de CTA.
35. «Rota», o itinerário a seguir por uma aeronave durante a respectiva exploração.
36. «Operação uniforme», a exploração da REGTA de tal forma que, na perspectiva do utilizador, funcione como um sistema unitário.
37. «Sector», parte de uma região de controlo e/ou uma região de informação de voo/região superior de informação de voo.
38. «Serviços de vigilância», as instalações e serviços utilizados para determinar as posições relativas das aeronaves para permitir uma separação segura.
39. «Sistema», a conjugação das funções aéreas e no solo, bem como o equipamento espacial, que presta apoio aos serviços de navegação aérea em todas as fases do voo.
40. «Melhoramento», qualquer alteração que modifique as características operacionais de um sistema.

<sup>(1)</sup> Convenção com as alterações introduzidas pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981, e revista pelo Protocolo de 27 de Junho de 1997.

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

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

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

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

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

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

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

2. As autoridades supervisoras nacionais são independentes dos prestadores dos serviços de navegação aérea. Esta independência é assegurada através da separação adequada, pelo menos a nível funcional, entre as autoridades supervisoras nacionais e os referidos prestadores de serviços. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades supervisoras nacionais exerçam as suas competências com imparcialidade e transparência.

(1) Ver página 20 do presente Jornal Oficial.

(2) Ver página 10 do presente Jornal Oficial.

(3) Ver página 26 do presente Jornal Oficial.

3. Os Estados-Membros notificam a Comissão dos nomes e endereços das autoridades supervisoras nacionais, bem como das suas eventuais alterações, e das medidas adoptadas para garantir a conformidade com o disposto no n.º 2.

*Artigo 5.º***Processo de comité**

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

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

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

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

4. O comité aprovará o seu regulamento interno.

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

Sem prejuízo do papel do Comité e do Eurocontrol, a Comissão deve criar um órgão consultivo do sector a que pertencerão os prestadores de serviços de navegação aérea, as associações de utilizadores do espaço aéreo, os aeroportos, os fabricantes e os órgãos representativos dos profissionais do sector. Este órgão terá por única função aconselhar a Comissão sobre os aspectos técnicos da realização do céu único europeu.

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

A Comunidade deve visar e apoiar a extensão do céu único europeu a países que não sejam membros da União Europeia. Com esse objectivo, esforçar-se-á, quer no âmbito dos acordos celebrados com países terceiros vizinhos, quer no contexto do Eurocontrol, por alargar a esses países o âmbito de aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º

**Artigo 8.º****Regras de execução**

1. Para a elaboração das regras de execução nos termos do artigo 3.º que sejam abrangidas pelas atribuições do Eurocontrol, a Comissão conferirá mandatos ao Eurocontrol com a definição das tarefas a realizar e o respectivo calendário. Neste contexto, esforçar-se-á por recorrer aos procedimentos do Eurocontrol para a participação e consulta de todos os interessados, sempre que esses procedimentos respeitem as práticas da Comissão relativas à transparência e aos procedimentos de consulta e não sejam contrários às suas obrigações institucionais. A Comissão agirá nos termos do n.º 2 do artigo 5.º

2. Com base nos trabalhos realizados nos termos do n.º 1, as decisões relativas à aplicação dos resultados desses trabalhos na Comunidade e à data-limite para a respectiva execução são tomadas nos termos do n.º 3 do artigo 5.º As referidas decisões são publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*.

3. Não obstante o n.º 2, se o Eurocontrol não puder aceitar um mandato que lhe tenha sido conferido nos termos do n.º 1 ou se a Comissão, em consulta com o Comité, considerar que:

- a) Os trabalhos efectuados com base no referido mandato não progridem satisfatoriamente, atendendo ao prazo estabelecido; ou que
- b) Os resultados dos trabalhos efectuados não são adequados,

a Comissão pode adoptar, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º, medidas alternativas para alcançar os objectivos do mandato em questão.

4. Para a elaboração das regras de execução nos termos do artigo 3.º que não sejam abrangidas pelas atribuições do Eurocontrol, a Comissão agirá nos termos do n.º 3 do artigo 5.º

**Artigo 9.º****Sanções**

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

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

Os Estados-Membros, nos termos da respectiva legislação nacional, e a Comissão estabelecem mecanismos de consulta tendo em vista a participação adequada de partes interessadas na realização do céu único europeu.

Entre essas partes interessadas podem incluir-se:

- os prestadores de serviços de navegação aérea,
- os utilizadores do espaço aéreo,
- os aeroportos,
- os fabricantes e
- os órgãos representativos dos profissionais do sector.

A consulta das partes interessadas deve abranger, em especial, a elaboração e a introdução de novos conceitos e tecnologias na REGTA.

**Artigo 11.º****Análise do desempenho**

1. A Comissão assegura a análise e avaliação do desempenho da navegação aérea, com base nos conhecimentos especializados do Eurocontrol.

2. A análise da informação coligida para os efeitos do n.º 1 visa:

- a) Permitir a comparação e o melhoramento da prestação de serviços de navegação aérea;
- b) Ajudar os prestadores de serviços de navegação aérea a prestarem os serviços necessários;
- c) Melhorar o processo de consulta entre os utilizadores do espaço aéreo, os prestadores de serviços de navegação aérea e os aeroportos;
- d) Permitir a identificação e a promoção das melhores práticas, incluindo a melhoria da segurança, da eficiência e da capacidade.

3. Sem prejuízo do direito de acesso do público aos documentos da Comissão fixado no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de Maio de 2001, relativo ao acesso do público aos

documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão <sup>(1)</sup>, a Comissão adoptará, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º, medidas relativas à divulgação da informação referida no n.º 2 aos interessados.

#### Artigo 12.º

### **Acompanhamento, controlo e métodos de avaliação do impacto**

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

2. A Comissão passa periodicamente em revista a aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º e apresenta relatórios ao Parlamento Europeu e ao Conselho, pela primeira vez até 20 de Abril de 2007 e, subsequentemente, de três em três anos. Para o efeito, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros informações adicionais às contidas nos relatórios por eles apresentados nos termos do n.º 1.

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

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

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

Feito em Estrasburgo, em 10 de Março de 2004.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

P. COX

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

D. ROCHE

#### Artigo 13.º

### **Salvaguardas**

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

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

#### Artigo 14.º

### **Entrada em vigor**

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

(1) JO L 145 de 31.5.2002, p. 43.

**DECLARAÇÃO DOS ESTADOS-MEMBROS SOBRE QUESTÕES MILITARES RELACIONADAS COM O CÉU ÚNICO EUROPEU**

Os Estados-Membros,

- tendo em conta que os regulamentos destinados à realização do céu único europeu se aplicam apenas ao tráfego aéreo geral e não abrangem as operações e treinos militares,
- afirmando que é preciso pôr em prática o quadro legislativo relativo ao céu único europeu de forma coerente e consistente, atendendo plenamente às necessidades relacionadas com a política nacional de segurança e defesa e os acordos internacionais,
- convictos de que uma utilização segura e eficaz do espaço aéreo apenas pode ser conseguida através de uma estreita cooperação entre os utilizadores civis e militares do espaço aéreo, essencialmente com base no conceito de utilização flexível do espaço aéreo e na coordenação civil-militar efectiva estabelecida pela OACI,

Declararam que:

1. Cooperarão mutuamente, tendo em conta os requisitos militares nacionais, por forma a que o conceito de utilização flexível do espaço aéreo seja aplicado integralmente e de modo uniforme em todos os Estados-Membros por todos os utilizadores do espaço aéreo;
  2. Garantirão que os interesses dos utilizadores militares do espaço aéreo dos Estados-Membros serão, sempre que pertinente, representados em todo o processo de desenvolvimento, decisão e implementação do céu único europeu, inclusive no Comité do Céu Único instituído ao abrigo do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 (regulamento-quadro);
  3. Assegurarão, se for caso disso, que o pessoal militar seja envolvido nos trabalhos empreendidos pelas organizações reconhecidas criadas nos termos do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 (regulamento relativo à prestação de serviços);
  4. Terão em conta, relativamente às questões de gestão do tráfego aéreo, a importância fundamental do Eurocontrol;
  5. Reforçarão a cooperação civil e militar e, se todos os Estados-Membros interessados o considerarem necessário e na medida em que o considerarem necessário:
    - facilitarão a cooperação entre as respectivas forças armadas em todos os assuntos relativos à gestão do tráfego aéreo, por forma a que, na implementação do quadro regulamentar relativo ao céu único europeu, seja possível enfrentar as necessidades pertinentes,
    - tendo em conta o objectivo da criação do quadro regulamentar relativo ao céu único europeu até 31 de Dezembro de 2004, estabelecerão as disposições necessárias para apoiar essa cooperação militar a fim de garantir uma ponderação equilibrada dos requisitos económicos e das exigências em matéria de segurança e defesa.
-

**REGULAMENTO (CE) N.º 550/2004 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO****de 10 de Março de 2004****relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu****(«regulamento relativo à prestação de serviços»)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(2)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(3)</sup>,

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

Considerando o seguinte:

(1) Os Estados-Membros reestruturaram, em diferentes graus, os seus prestadores de serviços de navegação aérea nacionais, aumentando o seu nível de autonomia e a liberdade de prestação de serviços. A necessidade de assegurar a satisfação de requisitos mínimos de interesse público torna-se cada vez mais premente neste novo cenário.

(2) O relatório do grupo de alto nível sobre o céu único europeu, de Novembro de 2000, confirmou a necessidade de dispor de regras a nível comunitário para estabelecer a distinção entre regulação e prestação de

serviços e para introduzir um sistema de certificação destinado a preservar os requisitos de interesse público, primordialmente em termos de segurança, e melhorar os mecanismos de tarifação.

(3) O Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004 <sup>(5)</sup>, a seguir designado «regulamento-quadro», estabelece o quadro para a realização do céu único europeu.

(4) Para criar o céu único europeu, deverão ser adoptadas medidas destinadas a garantir a prestação segura e eficiente de serviços de navegação aérea de forma coerente com a organização e utilização do espaço aéreo, tal como previsto no Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («regulamento relativo ao espaço aéreo») <sup>(6)</sup>. É importante organizar de forma harmonizada a prestação de tais serviços para responder adequadamente às necessidades dos utilizadores do espaço aéreo e regular a segurança e eficiência do tráfego aéreo.

(5) A prestação de serviços de tráfego aéreo, tal como prevista no presente regulamento, está relacionada com o exercício de prerrogativas de poder público que não têm um carácter económico que justifique a aplicação das regras de concorrência do Tratado.

(6) Os Estados-Membros são responsáveis pela fiscalização da prestação segura e eficiente dos serviços de navegação aérea e pelo cumprimento por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea dos requisitos comuns estabelecidos a nível comunitário.

(7) Os Estados-Membros deverão poder confiar a organizações de reconhecida experiência técnica a verificação do cumprimento por parte dos prestadores de serviços de navegação aérea dos requisitos comuns estabelecidos a nível comunitário.

(1) JO C 103 E de 30.4.2002, p. 26.

(2) JO C 241 de 7.10.2002, p. 24.

(3) JO C 278 de 14.11.2002, p. 13.

(4) Parecer do Parlamento Europeu de 3 de Setembro de 2002 (JO C 272 E de 13.11.2003, p. 303), posição comum do Conselho de 18 de Março de 2003 (JO C 129 E de 3.6.2003, p. 16) e posição do Parlamento Europeu de 3 de Julho de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Resolução legislativa do Parlamento Europeu de 29 de Janeiro de 2004 e decisão do Conselho de 2 de Fevereiro de 2004.

(5) Ver página 1 do presente Jornal Oficial.

(6) Ver página 20 do presente Jornal Oficial.

- (8) O regular funcionamento do sistema de transporte aéreo pressupõe igualmente que os prestadores de serviços de navegação aérea assegurem níveis de segurança uniformes e elevados.
- (9) Devem ser adoptadas soluções para harmonizar os sistemas de concessão de licenças aos controladores aéreos, por forma a melhorar a disponibilidade dos mesmos e a promover o reconhecimento mútuo das licenças.
- (10) Deve ser estabelecido um sistema comum de certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea que constituirá uma forma de definir os direitos e obrigações desses prestadores de serviços, garantindo, simultaneamente, a continuidade da prestação de serviços e o controlo regular do cumprimento desses requisitos.
- (11) As condições associadas aos certificados devem ser objectivamente justificadas e devem ser não discriminatórias, proporcionais e transparentes, bem como compatíveis com as normas internacionais pertinentes.
- (12) Os certificados devem ser reciprocamente reconhecidos por todos os Estados-Membros para que os prestadores de serviços de navegação aérea possam exercer as suas actividades num Estado-Membro que não seja aquele em que obtiveram os seus certificados, dentro dos limites ditados pelos imperativos de segurança.
- (13) A prestação de serviços de comunicação, navegação e vigilância, bem como de serviços de informação aeronáutica, deve ser organizada em condições de mercado, tendo simultaneamente em conta as especificidades de tais serviços e a manutenção de um nível elevado de segurança.
- (14) Com o objectivo de facilitar uma gestão segura do tráfego aéreo através das fronteiras dos Estados-Membros no interesse dos utilizadores do espaço aéreo e dos seus passageiros, o sistema de certificação deverá prever um quadro que permita aos Estados-Membros designarem prestadores de serviços de tráfego aéreo, independentemente do local em que tenham sido certificados.
- (15) Os Estados-Membros deverão, com base na sua análise das condições de segurança apropriadas, designar um ou mais prestadores de serviços meteorológicos para a totalidade ou para uma parte do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, sem terem de recorrer a concurso público.
- (16) Os prestadores de serviços de navegação aérea deverão estabelecer e manter uma cooperação estreita com as autoridades militares responsáveis por actividades susceptíveis de afectar o tráfego aéreo geral através da celebração dos acordos adequados.
- (17) A contabilidade dos prestadores de serviços de navegação aérea deverá ser o mais transparente possível.
- (18) A introdução de princípios e condições harmonizados de acesso aos dados operacionais deve facilitar a prestação de serviços de navegação aérea e as operações dos utilizadores do espaço aéreo e dos aeroportos num novo enquadramento.
- (19) As condições de tarifação aplicáveis aos utilizadores do espaço aéreo devem ser justas e transparentes.
- (20) As taxas de utilização devem constituir uma contrapartida das estruturas e serviços oferecidos pelos prestadores de serviços de navegação aérea e pelos Estados-Membros. O nível das taxas de utilização deve ser proporcional aos custos, tendo em conta os objectivos de segurança e de eficiência económica.
- (21) Os utilizadores do espaço aéreo não deverão ser sujeitos a tratamento discriminatório na prestação de serviços equivalentes de navegação aérea.
- (22) Os prestadores de serviços de navegação aérea oferecem um determinado número de estruturas e serviços directamente relacionados com a exploração de aeronaves, cujos custos devem poder cobrir de acordo com o princípio do «utilizador-pagador», ou seja, o utilizador do espaço aéreo deve suportar os custos que ocasiona no local de utilização ou o mais perto possível deste.
- (23) É importante garantir a transparência dos custos inerentes a tais estruturas e serviços. Por conseguinte, todas as alterações do sistema ou do nível das taxas devem ser explicadas aos utilizadores do espaço aéreo. Essas alterações e os investimentos propostos pelos prestadores de serviços de navegação aérea devem ser explicados no quadro de intercâmbios de informação entre os seus organismos de gestão e os utilizadores do espaço aéreo.
- (24) Deve ser prevista a possibilidade de modular as taxas de forma a contribuir para a maximização da capacidade global do sistema. Os incentivos financeiros podem constituir uma forma útil de acelerar a introdução de equipamentos de terra ou de bordo que aumentem a capacidade, de recompensar níveis de desempenho elevados ou de compensar inconvenientes decorrentes da escolha de rotas menos desejáveis.

- (25) No contexto das receitas geradas para garantir uma razoável rentabilidade do activo, e em articulação directa com as poupanças resultantes de melhorias de eficiência, a Comissão deverá estudar a possibilidade de estabelecer uma reserva destinada a reduzir o impacto de um súbito aumento das taxas impostas aos utilizadores do espaço aéreo em períodos de tráfego reduzido.
- (26) A Comissão deve examinar a viabilidade da concessão de assistência financeira temporária a medidas destinadas a aumentar a capacidade do sistema europeu de controlo do tráfego aéreo na sua globalidade.
- (27) A definição e imposição de taxas aos utilizadores do espaço aéreo deve ser objecto de revisão periódica pela Comissão, em cooperação com o Eurocontrol, as autoridades supervisoras nacionais e os utilizadores do espaço aéreo.
- (28) Devido à natureza particularmente sensível das informações relativas aos prestadores de serviços de navegação aérea, as autoridades supervisoras nacionais não devem divulgar as informações abrangidas pela obrigação de sigilo profissional, sem prejuízo da organização de um sistema destinado a controlar e publicar o desempenho desses prestadores de serviços,

no que se refere à segurança e eficiência das operações efectuadas pelos prestadores de serviços de navegação aérea que prestem serviços relacionados com o espaço aéreo sob responsabilidade do Estado-Membro que haja designado ou constituído a autoridade supervisora em questão.

2. Para o efeito, cada autoridade supervisora nacional organiza as inspecções e vistorias adequadas para verificar o cumprimento dos requisitos impostos pelo presente regulamento. O prestador de serviços de navegação aérea em questão deve facilitar esse trabalho.

3. No que diz respeito aos blocos de espaço aéreo funcionais que se estendem pelo espaço aéreo da responsabilidade de mais do que um Estado-Membro, os Estados-Membros em questão devem celebrar um acordo relativo à supervisão prevista no presente artigo no que se refere aos prestadores de serviços de navegação aérea que prestam serviços relacionados com esses blocos. Os Estados-Membros podem celebrar um acordo relativo à supervisão prevista no presente artigo no que se refere a um prestador de serviços de navegação aérea que preste serviços num Estado-Membro que não seja aquele onde tem o seu principal centro de actividades.

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Artigo 1.º

#### Objectivo e âmbito de aplicação

1. No âmbito do regulamento-quadro, o presente regulamento diz respeito à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu. Tem por objectivo estabelecer requisitos comuns para uma prestação segura e eficiente de serviços de navegação aérea na Comunidade.
2. O presente regulamento aplica-se à prestação de serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral, no âmbito e em conformidade com o disposto no regulamento-quadro.

#### Artigo 2.º

#### Funções das autoridades supervisoras nacionais

1. As autoridades supervisoras nacionais a que se refere o artigo 4.º do regulamento-quadro asseguram a supervisão adequada da aplicação do presente regulamento, em especial

4. As autoridades supervisoras nacionais tomam as medidas necessárias para estabelecerem entre si uma estreita cooperação, de modo a assegurar a adequada supervisão dos prestadores de serviços de navegação aérea titulares de um certificado válido de um Estado-Membro que também prestam serviços relacionados com o espaço aéreo sob responsabilidade de outro Estado-Membro. Tal cooperação deve incluir mecanismos para o tratamento dos casos em que se verifique um incumprimento dos requisitos comuns aplicáveis estabelecidos no artigo 6.º ou das condições estabelecidas no anexo II.

#### Artigo 3.º

#### Organizações reconhecidas

1. As autoridades supervisoras nacionais podem delegar, no todo ou em parte, as inspecções e vistorias referidas no n.º 2 do artigo 2.º em organizações reconhecidas que preencham os requisitos estabelecidos no anexo I.
2. O reconhecimento por uma autoridade supervisora nacional é válido na Comunidade por um período renovável de três anos. As autoridades supervisoras nacionais podem confiar a realização das inspecções e vistorias a qualquer organização reconhecida situada na Comunidade.

*Artigo 4.º***Requisitos de segurança**

A Comissão deve, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro, identificar e adoptar as especificações regulamentares Eurocontrol sobre segurança (ESARR) e as subsequentes alterações a essas especificações dentro do âmbito do presente regulamento, que se tornarão vinculativas ao abrigo da legislação comunitária. As referências de todas as ESARR devem ser publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*.

*Artigo 5.º***Concessão de licenças**

A Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, se adequado e tão rapidamente quanto possível após a entrada em vigor do presente regulamento, uma proposta relativa à concessão de licenças aos controladores.

## CAPÍTULO II

**REGRAS RELATIVAS À PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS***Artigo 6.º***Requisitos comuns**

Devem ser estabelecidos requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro. Os requisitos comuns devem contemplar os seguintes elementos:

- competência e aptidão operacional e técnica,
- sistemas e processos de gestão de segurança e de qualidade,
- sistemas de informação,
- qualidade de serviços,
- capacidade financeira,
- responsabilidade civil e cobertura por seguros,
- propriedade e estrutura organizativa, incluindo a prevenção de conflitos de interesses,
- recursos humanos, incluindo planos adequados de recrutamento,
- segurança.

*Artigo 7.º***Certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea**

1. A prestação de todos os serviços de navegação aérea na Comunidade deve ser objecto de certificação pelos Estados-Membros.

2. Os pedidos de certificação devem ser dirigidos à autoridade supervisora nacional do Estado-Membro no qual o requerente tem o seu principal centro de actividades e, se for caso disso, a sua sede.

3. As autoridades supervisoras nacionais emitem certificados aos prestadores de serviços de navegação aérea que cumpram os requisitos comuns referidos no artigo 6.º Os certificados podem ser emitidos separadamente para cada tipo de serviço de navegação aérea definido no artigo 2.º do regulamento-quadro ou para um pacote desses serviços, designadamente nos casos em que um prestador de serviços de tráfego aéreo, qualquer que seja o seu estatuto jurídico, explore e assegure a manutenção dos seus próprios sistemas de comunicação, navegação e vigilância. O controlo dos certificados deve ser feito regularmente.

4. Os certificados devem especificar os direitos e as obrigações dos prestadores de serviços de navegação aérea, incluindo o acesso não discriminatório aos serviços por parte dos utilizadores do espaço aéreo, dando particular atenção à segurança. A certificação pode ser apenas objecto das condições estabelecidas no anexo II. Tais condições devem ser objectivamente justificadas, não discriminatórias, proporcionadas e transparentes.

5. Não obstante o disposto no n.º 1, os Estados-Membros podem autorizar a prestação de serviços de navegação aérea sem certificação na totalidade ou numa parte do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, nos casos em que o prestador desses serviços os forneça essencialmente a sectores do movimento de aeronaves que não sejam o tráfego aéreo geral. Nesses casos, o Estado-Membro em questão dá conhecimento à Comissão e aos outros Estados-Membros da sua decisão e das medidas tomadas para garantir o pleno cumprimento dos requisitos comuns.

6. Sem prejuízo do disposto no artigo 8.º e sob reserva do disposto no artigo 9.º, a emissão de um certificado confere ao prestador de serviços de navegação aérea a possibilidade de oferecer os seus serviços a outros prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo e aeroportos na Comunidade.

7. As autoridades supervisoras nacionais controlam o cumprimento dos requisitos comuns e das condições associadas aos certificados. Pormenores relativos a esse controlo devem constar dos relatórios anuais a apresentar pelos Estados-Membros nos termos do n.º 1 do artigo 12.º do regulamento-quadro. Se uma autoridade supervisora nacional considerar que o titular do certificado deixou de satisfazer esses requisitos ou condições, deve tomar as medidas adequadas, assegurando simultaneamente a continuidade dos serviços. Essas medidas podem incluir a revogação do certificado.

8. Cada Estado-Membro reconhece todos os certificados emitidos por outro Estado-Membro em conformidade com o disposto no presente artigo.

9. Em circunstâncias excepcionais, os Estados-Membros podem adiar o cumprimento do disposto no presente artigo por um período de seis meses para além da data resultante do disposto no n.º 2 do artigo 19.º Os Estados-Membros devem notificar a Comissão desse adiamento, apresentando a respectiva justificação.

#### Artigo 8.º

### Designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo

1. Os Estados-Membros asseguram a prestação de serviços de tráfego aéreo em regime de exclusividade dentro de blocos específicos de espaço aéreo pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade. Para este efeito, os Estados-Membros designam um prestador de serviços de tráfego aéreo titular de um certificado válido na Comunidade.

2. Os Estados-Membros definem os direitos e as obrigações a cumprir pelos prestadores de serviços designados. Tais obrigações podem incluir condições com vista ao fornecimento atempado de informações que permitam identificar todos os movimentos de aeronaves no espaço aéreo sob a sua responsabilidade.

3. Os Estados-Membros têm o poder discricionário de escolher um prestador de serviços, desde que este cumpra os requisitos e as condições a que se referem os artigos 6.º e 7.º

4. No que respeita aos blocos de espaço aéreo funcionais estabelecidos nos termos do artigo 5.º do regulamento relativo ao espaço aéreo que se estendam pelo espaço aéreo sob a responsabilidade de mais do que um Estado-Membro, os Estados-Membros em causa designarão conjuntamente um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo um mês, no mínimo, antes da implementação do bloco de espaço aéreo em questão.

5. Os Estados-Membros informam de imediato a Comissão e os outros Estados-Membros de qualquer decisão tomada ao

abrigo do presente artigo relativamente à designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo nos blocos específicos de espaço aéreo pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade.

#### Artigo 9.º

### Designação de prestadores de serviços meteorológicos

1. Os Estados-Membros podem designar um prestador de serviços meteorológicos para fornecer uma parte ou a totalidade das informações meteorológicas, em regime de exclusividade, numa parte ou na totalidade do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, atendendo a considerações de segurança.

2. Os Estados-Membros informam de imediato a Comissão e os outros Estados-Membros de qualquer decisão tomada ao abrigo do presente artigo relativamente à designação de um prestador de serviços meteorológicos.

#### Artigo 10.º

### Relações entre prestadores de serviços

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea podem recorrer aos serviços de outros prestadores de serviços certificados na Comunidade.

2. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem formalizar as suas relações de trabalho através da celebração de acordos escritos ou de convénios legais equivalentes que fixem os deveres e funções específicos assumidos por cada prestador e permitam o intercâmbio de dados operacionais entre todos os prestadores de serviços na medida em que digam respeito ao tráfego aéreo geral. Esses acordos ou convénios devem ser notificados à autoridade ou autoridades supervisoras nacionais competentes.

3. A aprovação dos Estados-Membros em questão é necessária nos casos de prestação de serviços de tráfego aéreo. A aprovação dos Estados-Membros em questão é necessária nos casos de prestação de serviços meteorológicos se os mesmos tiverem designado um prestador de serviços meteorológicos, em regime de exclusividade, nos termos do n.º 1 do artigo 9.º

#### Artigo 11.º

### Relações com as autoridades militares

No contexto da política comum de transportes, os Estados-Membros tomam as medidas necessárias para assegurar que sejam celebrados entre as autoridades civis e militares competentes acordos escritos, ou convénios legais equivalentes, respeitantes à gestão dos blocos específicos de espaço aéreo.

*Artigo 12.º***Transparência contabilística**

1. Independentemente do seu regime de propriedade ou forma jurídica, os prestadores de serviços de navegação aérea devem elaborar, submeter a auditoria independente e publicar as suas contas. Estas contas devem obedecer às normas internacionais de contabilidade aprovadas pela Comunidade. Nos casos em que, devido ao estatuto jurídico do prestador de serviços, não for possível o pleno cumprimento dessas normas, o prestador deve esforçar-se por as cumprir tanto quanto for possível.

2. Em qualquer caso, os prestadores de serviços de navegação aérea devem publicar um relatório anual e ser regularmente sujeitos a uma auditoria independente.

3. Quando prestarem um pacote de serviços, os prestadores de serviços de navegação aérea devem identificar, na sua contabilidade interna, os custos e proveitos para cada serviço de navegação aérea, discriminados em conformidade com os princípios do Eurocontrol para o estabelecimento da base de custos das taxas dos serviços de rota e de cálculo das taxas unitárias, e, se necessário, organizar contas consolidadas para outros serviços diversos dos de navegação aérea, tal como seriam obrigados a fazer caso os serviços em questão fossem prestados por empresas distintas.

4. Os Estados-Membros designam as autoridades competentes que têm direito de acesso à contabilidade dos prestadores de serviços que exercem actividade no espaço aéreo sob a sua responsabilidade.

5. Os Estados-Membros podem aplicar as disposições transitórias do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1606/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de Julho de 2002, relativo à aplicação das normas internacionais de contabilidade<sup>(1)</sup>, aos prestadores de serviços de navegação aérea que se enquadrem no âmbito de aplicação desse regulamento.

*Artigo 13.º***Acesso e protecção de dados**

1. Na medida em que diga respeito ao tráfego aéreo geral, o intercâmbio de dados operacionais pertinentes entre todos os prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo e aeroportos deve ocorrer em tempo real, para facilitar a satisfação das suas necessidades operacionais. Os dados devem ser utilizados exclusivamente para fins operacionais.

(1) JO L 243 de 11.9.2002, p. 1.

2. O acesso aos dados operacionais pertinentes deve ser concedido às autoridades competentes, aos prestadores de serviços de navegação aérea certificados, aos utilizadores do espaço aéreo e aos aeroportos numa base não discriminatória.

3. Os prestadores de serviços certificados, os utilizadores do espaço aéreo e os aeroportos estabelecem as condições normalizadas de acesso aos seus dados operacionais pertinentes não referidos no n.º 1. As autoridades supervisoras nacionais devem aprovar essas condições normalizadas. Devem ser elaboradas, quando necessário, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro, regras pormenorizadas relativas às referidas condições.

## CAPÍTULO III

**REGIMES DE TARIFAÇÃO***Artigo 14.º***Generalidades**

Em conformidade com os requisitos impostos nos artigos 15.º e 16.º, deve ser elaborado um regime de tarifação dos serviços de navegação aérea que contribua para o aumento da transparência no que se refere à determinação, ao lançamento e à cobrança de taxas aos utilizadores do espaço aéreo. Este regime deve ser igualmente compatível com o disposto no artigo 15.º da Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional e com o regime de tarifação do Eurocontrol relativo às taxas de rota.

*Artigo 15.º***Princípios gerais**

1. O regime de tarifação deve basear-se nos custos dos serviços de navegação aérea incorridos pelos prestadores de serviços em benefício dos utilizadores do espaço aéreo. Deve ser feita uma repartição daqueles custos por categorias de utilizadores.

2. Ao estabelecer-se a base de custos para a fixação das taxas, devem aplicar-se os seguintes princípios:

- O custo a partilhar pelos utilizadores do espaço aéreo deve corresponder ao custo integral da prestação de serviços de navegação aérea, incluindo os montantes adequados relativos aos juros sobre o investimento de capital e à depreciação de activos, bem como aos custos de manutenção, exploração, gestão e administração;
- Os custos a considerar neste contexto devem ser os relativos às estruturas e serviços oferecidos e utilizados em conformidade com o plano regional de navegação aérea da ICAO para a região europeia. Podem igualmente incluir os custos incorridos pelas autoridades supervisoras

nacionais e/ou pelas organizações reconhecidas, bem como outros custos decorrentes da prestação de serviços de navegação aérea incorridos pelo Estado-Membro e pelo prestador de serviços em causa;

- c) O custo dos diferentes serviços de navegação aérea deve ser identificado de forma separada, tal como previsto no n.º 3 do artigo 12.º;
- d) As subvenções cruzadas entre os diferentes serviços de navegação aérea são autorizadas, desde que justificadas por razões objectivas e claramente identificadas;
- e) Deve ser assegurada a transparência da base de custos relativa às taxas. Devem ser fixadas regras de execução relativamente ao fornecimento de informações pelos prestadores de serviços, tendo em vista a realização de análises das previsões dos prestadores e dos custos e receitas reais. As autoridades supervisoras nacionais, os prestadores de serviços, os utilizadores do espaço aéreo, a Comissão e o Eurocontrol devem proceder a um intercâmbio regular de informações.

3. Sem prejuízo do regime de tarifação do Eurocontrol relativo às taxas de rota, os Estados-Membros, ao fixarem as taxas nos termos do n.º 2, devem respeitar os seguintes princípios:

- a) Devem ser fixadas taxas pela disponibilização dos serviços de navegação aérea em condições não-discriminatórias. Aquando da imposição de taxas a diferentes utilizadores do espaço aéreo pela utilização do mesmo serviço, não deve ser estabelecida qualquer distinção relacionada com a nacionalidade ou a categoria do utilizador;
- b) Pode ser autorizada a isenção de determinados utilizadores, em especial aeronaves ligeiras e aeronaves do Estado, desde que o custo dessas isenções não seja transferido para os outros utilizadores;
- c) Os serviços de navegação aérea podem produzir receitas suficientes para exceder todos os custos de exploração directos e indirectos e garantir uma rentabilidade razoável que contribua para os aumentos de capital necessários;
- d) As taxas devem reflectir o custo dos serviços de navegação aérea e das estruturas disponibilizadas aos utilizadores do espaço aéreo, tendo em conta as capacidades de geração de receitas relativas dos diferentes tipos de aeronaves considerados;
- e) As taxas devem incentivar a prestação segura, eficiente e eficaz de serviços de navegação aérea, tendo como objectivo um elevado nível de segurança e uma boa

relação custo-eficácia, assim como promover a prestação integrada de serviços. Para o efeito, essas taxas podem prever:

- mecanismos, incluindo incentivos que consistam em vantagens e desvantagens financeiras, destinados a encorajar os prestadores de serviços de navegação aérea e/ou os utilizadores do espaço aéreo, de forma a apoiar melhorias da gestão dos fluxos de tráfego aéreo, tais como maior capacidade e diminuição dos atrasos, mantendo sempre o máximo nível de segurança. É da exclusiva responsabilidade de cada Estado-Membro decidir da aplicação ou não aplicação desses mecanismos,
- receitas em benefício de projectos concebidos para assistir categorias específicas de utilizadores do espaço aéreo e/ou de prestadores de serviços de navegação aérea, por forma a melhorar as infra-estruturas colectivas de navegação aérea, a prestação de serviços de navegação aérea e a utilização do espaço aéreo.

4. As regras de execução relativas aos domínios abrangidos pelos n.ºs 1, 2 e 3 são aprovadas nos termos do artigo 8.º do regulamento-quadro.

#### Artigo 16.º

#### Revisão das taxas

1. A Comissão deve proceder periodicamente à revisão da conformidade das taxas com os princípios e regras mencionados nos artigos 14.º e 15.º, em cooperação com os Estados-Membros. A Comissão deve envidar esforços para estabelecer os mecanismos necessários para tirar partido da competência técnica do Eurocontrol.

2. A pedido de um ou mais Estados-Membros que considerem que os referidos princípios e regras não foram correctamente aplicados, ou por iniciativa própria, a Comissão investiga todas as alegações de incumprimento ou de não aplicação dos princípios e/ou das regras em causa. No prazo de dois meses a contar da recepção de um pedido, depois de ouvido o Estado-Membro em questão e após consulta ao Comité do Céu Único nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do regulamento-quadro, a Comissão toma uma decisão sobre a aplicação do disposto nos artigos 14.º e 15.º e sobre se a prática em questão pode continuar.

3. A Comissão envia a sua decisão aos Estados-Membros e informa o prestador de serviços em causa, na medida em que tal decisão tenha consequências jurídicas para este. Qualquer Estado-Membro pode submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de um mês. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode tomar uma decisão diferente no prazo de um mês.

## CAPÍTULO IV

## DISPOSIÇÕES FINAIS

## Artigo 17.º

**Adaptação ao progresso técnico**

1. Para proceder à adaptação ao progresso técnico, podem ser introduzidos ajustamentos nos anexos nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro.
2. A Comissão publica as regras de execução aprovadas com base no presente regulamento no *Jornal Oficial da União Europeia*.

## Artigo 18.º

**Confidencialidade**

1. Nem as autoridades supervisoras nacionais, agindo nos termos da respectiva legislação nacional, nem a Comissão podem revelar informações de natureza confidencial, especial-

mente informações sobre os prestadores de serviços de navegação aérea, as suas relações profissionais ou os seus componentes de custos.

2. O disposto no n.º 1 não prejudica o direito de divulgação de informações pelas autoridades supervisoras nacionais quando tal seja indispensável para darem cumprimento às suas obrigações. Nesse caso, a divulgação deve ser proporcionada e ter em conta os legítimos interesses dos prestadores de serviços de navegação aérea na protecção do seu segredo comercial.

3. Além disso, o n.º 1 não impede a divulgação de informações que não tenham natureza confidencial sobre as condições e o desempenho da prestação de serviços.

## Artigo 19.º

**Entrada em vigor**

1. O presente regulamento entra em vigor 20 dias após o da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.
2. Todavia, o disposto nos artigos 7.º e 8.º entra em vigor um ano após a publicação dos requisitos comuns a que se refere o artigo 6.º no *Jornal Oficial da União Europeia*.

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

Feito em Estrasburgo, em 10 de Março de 2004.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

P. COX

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

D. ROCHE

## ANEXO I

**REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS ORGANIZAÇÕES RECONHECIDAS**

As organizações reconhecidas devem:

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

## ANEXO II

**CONDIÇÕES A ASSOCIAR AOS CERTIFICADOS**

1. Os certificados especificarão:
    - a) A autoridade supervisora nacional que emitiu o certificado;
    - b) O requerente (nome e endereço);
    - c) Os serviços certificados;
    - d) A declaração de conformidade do requerente com os requisitos comuns definidos no artigo 6.º do presente regulamento;
    - e) A data de emissão e período de validade do certificado.
  
  2. As condições adicionais associadas poderão, se for caso disso, dizer respeito:
    - a) Ao acesso não discriminatório aos serviços por parte dos utilizadores do espaço aéreo, e ao nível de desempenho exigido a tais serviços, inclusive níveis de segurança e de interoperabilidade;
    - b) Aos requisitos operacionais dos serviços em questão;
    - c) À data a partir da qual devem ser prestados os serviços;
    - d) Aos diversos equipamentos operacionais a ser utilizados nos serviços em questão;
    - e) À delimitação ou restrição de operações de serviços diversos dos relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea;
    - f) Aos contratos, acordos ou outras medidas entre o(s) prestador(es) de serviço(s) e terceiros relativos ao(s) serviço(s) em questão;
    - g) Ao fornecimento de informações que possam razoavelmente ser exigidas para o controlo da conformidade do(s) serviço(s) com os requisitos comuns, incluindo planos e dados financeiros e operacionais, bem como alterações importantes do tipo e/ou âmbito dos serviços de navegação aérea prestados;
    - h) A outras exigências legais não específicas dos serviços de navegação aérea, tal como as condições relacionadas com a suspensão ou revogação do certificado.
-

**REGULAMENTO (CE) N.º 551/2004 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO****de 10 de Março de 2004****relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu****(«regulamento relativo ao espaço aéreo»)****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

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

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(2)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(3)</sup>,

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

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) No relatório do grupo de alto nível sobre o céu único europeu, de Novembro de 2002, considera-se que o espaço aéreo deverá ser configurado, regulado e estrategicamente gerido no plano europeu.
- (3) A comunicação da Comissão sobre a criação do céu único europeu, de 30 de Novembro de 2001, preconiza a realização de uma reforma estrutural que permita a

criação do céu único europeu através de uma gestão progressivamente mais integrada do espaço aéreo e do desenvolvimento de novos conceitos e procedimentos de gestão do tráfego aéreo.

- (4) O Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004 <sup>(5)</sup>, a seguir designado «regulamento-quadro», estabelece o quadro para a realização do céu único europeu.
- (5) Nos termos do artigo 1.º da Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional, os Estados contratantes reconhecem que «cada Estado tem a soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo que cobre o seu território». É no quadro dessa soberania que os Estados-Membros da Comunidade, sob reserva do disposto nas convenções internacionais aplicáveis, exercem as prerrogativas de poder público quando controlam o tráfego aéreo.
- (6) O espaço aéreo é um recurso comum para todas as categorias de utilizadores que deve ser utilizado de forma flexível por todos eles, garantindo 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.
- (7) A gestão eficiente do espaço aéreo é essencial para aumentar a capacidade do sistema de serviços de tráfego aéreo, otimizar a resposta às diversas necessidades dos utilizadores e assegurar a mais flexível utilização possível do espaço aéreo.
- (8) As actividades do 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, a seguir designada «REGTA», tanto no interior como fora do território da Comunidade.

(1) JO C 103 E de 30.4.2002, p. 35.

(2) JO C 241 de 7.10.2002, p. 24.

(3) JO C 278 de 14.11.2002, p. 13.

(4) Parecer do Parlamento Europeu de 3 de Setembro de 2002 (JO C 272 E de 13.11.2003, p. 316), posição comum do Conselho de 18 de Março de 2003 (JO C 129 E de 3.6.2003, p. 11) e posição do Parlamento Europeu de 3 de Julho de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Resolução legislativa do Parlamento Europeu de 29 de Janeiro de 2004 e decisão do Conselho de 2 de Fevereiro de 2004.

(5) Ver página 1 do presente Jornal Oficial.

- (9) Deve ser estabelecido um espaço aéreo operacional progressivamente mais integrado para o tráfego aéreo geral em rota no espaço aéreo superior, devendo ser identificada em conformidade a interface entre os espaços aéreos superior e inferior.
- (10) Uma região europeia superior de informação de voo, a seguir designada «RESIV», abrangendo o espaço aéreo superior sob a responsabilidade dos Estados-Membros no âmbito do presente regulamento, deverá facilitar o planeamento comum e a publicação de informação aeronáutica a fim de superar os estrangulamentos regionais.
- (11) 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.
- (12) A reconfiguração do espaço aéreo deverá basear-se em requisitos operacionais independentemente das fronteiras existentes. Deverão ser desenvolvidos princípios gerais comuns para a criação de blocos de espaço aéreo uniformes e funcionais em consulta com o Eurocontrol, e com base no aconselhamento técnico deste.
- (13) É essencial obter uma estrutura do espaço aéreo comum e harmonizada em termos de rotas e sectores, basear a organização actual e futura do espaço aéreo em princípios comuns e configurar e gerir o espaço aéreo de acordo com regras harmonizadas.
- (14) O conceito de utilização flexível do espaço aéreo deve ser aplicado de forma eficaz. É necessário otimizar a utilização dos sectores do espaço aéreo, especialmente em períodos de ponta do tráfego aéreo geral e em espaço aéreo de tráfego denso, mediante uma cooperação entre os Estados-Membros no que respeita à utilização desses sectores para operações e treino militares. Para tal, é necessário atribuir os recursos adequados para uma aplicação eficaz do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, tendo em conta os requisitos civis e militares.
- (15) Os Estados-Membros deverão esforçar-se por cooperar com os Estados-Membros vizinhos na aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo transfronteiriço.
- (16) As diferenças de organização da cooperação civil-militar na Comunidade restringem 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, sem prejuízo das prerrogativas e responsabilidades dos Estados-Membros no domínio da defesa.

- (17) As operações e o treino militares devem ser salvaguardados sempre que a aplicação de princípios e critérios comuns seja prejudicial à sua realização segura e eficaz.
- (18) Devem ser introduzidas medidas adequadas para melhorar a eficácia da gestão do fluxo do tráfego aéreo, a fim de assistir a unidades operacionais existentes, incluindo a unidade central de gestão do fluxo de tráfego aéreo do Eurocontrol, para assegurar a eficácia das operações de voo.
- (19) É necessário reflectir no alargamento dos conceitos do espaço aéreo superior ao espaço aéreo inferior, de acordo com um calendário e com estudos adequados,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I

### ASPECTOS GERAIS

#### *Artigo 1.º*

#### **Objectivo e âmbito de aplicação**

1. No âmbito do regulamento-quadro, o presente regulamento diz respeito à organização e utilização do espaço aéreo no Céu único europeu. O presente regulamento tem por objectivo reforçar o conceito de um espaço aéreo operacional progressivamente mais integrado no contexto da política comum de transportes e fixar procedimentos comuns de concepção, planeamento e gestão que garantam o desempenho seguro e eficaz da gestão do tráfego aéreo.

2. A utilização do espaço aéreo apoia a operação dos serviços de navegação aérea como um todo congruente e coerente em conformidade com o disposto no Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») (1).

(1) Ver página 10 do presente Jornal Oficial.

3. Sem prejuízo do artigo 10.º, o presente regulamento é aplicável ao espaço aéreo nas regiões EUR e AFI da OACI em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo em conformidade com o regulamento relativo à prestação de serviços. Os Estados-Membros podem igualmente aplicar o presente regulamento ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade noutras regiões da OACI, desde que informem do facto a Comissão e os demais Estados-Membros.

4. As regiões de informação de voo compreendidas no espaço aéreo a que se aplica o presente regulamento são publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*.

## CAPÍTULO II

### ARQUITECTURA DO ESPAÇO AÉREO

#### Artigo 2.º

#### Nível de divisão

O nível de divisão entre espaço aéreo superior e inferior é fixado no nível de voo 285.

As variações no nível de divisão justificadas por requisitos operacionais podem ser decididas por acordo com os Estados-Membros interessados nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro.

#### Artigo 3.º

#### Região europeia superior de informação de voo (RESIV)

1. A Comunidade e os seus Estados-Membros têm como objectivo a criação e o reconhecimento pela OACI de uma RESIV única. Para o efeito, no que respeita às questões da competência da Comunidade, a Comissão deve apresentar uma recomendação ao Conselho nos termos do artigo 300.º do Tratado, no prazo de dois anos a contar da entrada em vigor do presente regulamento.

2. A RESIV é concebida para abranger o espaço aéreo sob a responsabilidade dos Estados-Membros nos termos do n.º 3 do artigo 1.º e pode incluir também espaço aéreo de países terceiros europeus.

3. O estabelecimento da RESIV não prejudica a responsabilidade dos Estados-Membros pela designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo para o espaço aéreo sob a sua responsabilidade em conformidade com o n.º 1 do artigo 8.º do regulamento relativo à prestação de serviços.

4. Os Estados-Membros conservam as suas responsabilidades perante a OACI nos limites geográficos das regiões superiores de voo e das regiões de informação de voo que a OACI lhes tenha confiado à data de entrada em vigor do presente regulamento.

5. Sem prejuízo da publicação de informação aeronáutica pelos Estados-Membros e de maneira coerente com essa publicação, a Comissão, em estreita cooperação com o Eurocontrol, coordena a realização de uma publicação de informação aeronáutica única relativa à RESIV, tendo em conta os requisitos pertinentes da OACI.

#### Artigo 4.º

#### Classificação do espaço aéreo

A Comissão e os Estados-Membros devem configurar a RESIV de acordo com uma harmonização progressiva da classificação do espaço aéreo, concebida para assegurar a prestação sem falhas de serviços de navegação aérea no quadro do céu único europeu. Esta abordagem comum baseia-se numa aplicação simplificada da classificação do espaço aéreo, tal como definida na estratégia relativa ao espaço aéreo do Eurocontrol para os Estados da Conferência Europeia da Aviação Civil em conformidade com as normas da OACI.

As regras de execução necessárias nesta matéria são aprovadas nos termos do artigo 8.º do regulamento-quadro.

#### Artigo 5.º

#### Reconfiguração do espaço aéreo superior

1. Tendo em vista atingir a capacidade e a eficácia máximas da rede de gestão do tráfego aéreo no céu único europeu e tendo em vista a manutenção de um nível de segurança elevado, o espaço aéreo superior deve ser reconfigurado em blocos funcionais de espaço aéreo.

2. Os blocos funcionais de espaço aéreo devem nomeadamente:

- a) Ser adequadamente fundamentados do ponto de vista da segurança;
- b) Permitir otimizar a utilização do espaço aéreo, tendo em conta os fluxos de tráfego aéreo;
- c) Justificar-se pelo seu valor acrescentado global, incluindo a optimização da utilização dos recursos técnicos e humanos, baseado em análises de custos/benefícios;
- d) Assegurar uma transferência fluida e flexível da responsabilidade pelo controlo do tráfego aéreo entre órgãos dos serviços de tráfego aéreo;

- e) Assegurar a compatibilidade entre as configurações do espaço aéreo superior e inferior;
- f) Satisfazer as condições decorrentes de acordos regionais celebrados na OACI; e
- g) Respeitar os acordos regionais vigentes à data de entrada em vigor do presente regulamento, em especial os acordos que envolvam países terceiros europeus.

3. Devem ser desenvolvidos, nos termos do artigo 8.º do regulamento-quadro, princípios gerais comuns para o estabelecimento e a alteração de blocos funcionais de espaço aéreo.

4. Um bloco funcional de espaço aéreo só pode ser estabelecido por acordo mútuo entre todos os Estados-Membros que têm responsabilidade por qualquer parte do espaço aéreo incluído no bloco, ou por declaração de um Estado-Membro se o espaço aéreo incluído no bloco estiver na totalidade sob a sua responsabilidade. O(s) Estado(s)-Membro(s) em causa só devem agir após terem consultado as partes interessadas, que incluem a Comissão e os outros Estados-Membros.

5. Quando um bloco funcional de espaço aéreo incluir espaço aéreo que esteja total ou parcialmente sob a responsabilidade de dois ou mais Estados-Membros, o acordo nos termos do qual o bloco foi estabelecido deve incluir as necessárias disposições relativas ao processo segundo o qual o bloco pode ser modificado e um Estado-Membro se pode retirar do bloco, incluindo disposições transitórias.

6. Caso surjam dificuldades entre dois ou mais Estados-Membros a propósito de um bloco funcional de espaço aéreo transfronteiriço que diga respeito a espaço aéreo sob a sua responsabilidade, os Estados-Membros em questão podem submeter conjuntamente o caso ao Comité do Céu Único para parecer. O parecer terá como destinatários os mesmos Estados-Membros. Sem prejuízo do disposto no n.º 4, os Estados-Membros devem ter em conta o parecer a fim de encontrar uma solução.

7. As decisões referidas nos n.ºs 4 e 5 devem ser notificadas à Comissão para publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*. A publicação deve precisar a data de entrada em vigor da decisão pertinente.

#### Artigo 6.º

### **Rotas optimizadas e configuração dos sectores no espaço aéreo superior**

1. Devem estabelecer-se princípios e critérios comuns de configuração dos sectores e de definição de rotas para assegurar

uma utilização do espaço aéreo segura, economicamente eficaz e respeitadora do ambiente. A concepção dos sectores deve ser coerente, nomeadamente, com a concepção das rotas.

2. As regras de execução relativas aos domínios abrangidos pelo n.º 1 são aprovadas nos termos do artigo 8.º do regulamento-quadro.

3. As decisões respeitantes à fixação ou alteração de rotas e sectores devem ser aprovadas pelos Estados-Membros que forem responsáveis pelo espaço aéreo a que se aplicam essas decisões.

## CAPÍTULO III

### **UTILIZAÇÃO FLEXÍVEL DO ESPAÇO AÉREO NO CÉU ÚNICO EUROPEU**

#### Artigo 7.º

#### **Utilização flexível do espaço aéreo**

1. Tendo em conta a organização dos aspectos militares sob a sua responsabilidade, os Estados-Membros asseguram a aplicação uniforme no interior do céu único europeu do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, tal como descrito pela OACI e desenvolvido pelo Eurocontrol, a fim de facilitar a gestão do espaço aéreo e a gestão do tráfego aéreo no contexto da política comum dos transportes.

2. Os Estados-Membros apresentam todos os anos à Comissão um relatório sobre a aplicação, no contexto da política comum dos transportes, do conceito de utilização flexível do espaço aéreo em relação ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade.

3. Sempre que, e em especial na sequência dos relatórios apresentados pelos Estados-Membros, for necessário reforçar e harmonizar a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo no interior do céu único europeu, as regras de execução no contexto da política comum de transportes serão aprovadas nos termos do artigo 8.º do regulamento-quadro.

#### Artigo 8.º

#### **Suspensão temporária**

1. Nos casos em que a aplicação do artigo 7.º crie dificuldades operacionais significativas, os Estados-Membros podem, a título temporário, suspender essa aplicação, na condição de informarem imediatamente do facto a Comissão e os demais Estados-Membros.

2. Na sequência da introdução de uma suspensão temporária, podem ser introduzidos ajustamentos às regras aprovadas ao abrigo do n.º 3 do artigo 7.º para o espaço aéreo da responsabilidade do(s) Estado(s)-Membro(s) em questão nos termos do artigo 8.º do regulamento-quadro.

#### Artigo 9.º

### Gestão do fluxo do tráfego aéreo

1. A fim de otimizar as capacidades disponíveis na utilização do espaço aéreo e de reforçar os processos de gestão do fluxo do tráfego aéreo, são aprovadas nos termos do artigo 8.º do regulamento-quadro regras de execução em matéria de gestão do fluxo de tráfego aéreo. Estas regras devem basear-se na transparência e na eficiência, garantindo a disponibilização flexível e atempada da capacidade, de harmonia com as recomendações do plano regional de navegação aérea da OACI para a região europeia.

2. As regras de execução devem apoiar as decisões operacionais dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores aeroportuários e dos utilizadores do espaço aéreo, e abranger os seguintes domínios:

- a) Planeamento dos voos;
- b) Utilização da capacidade de espaço aéreo disponível durante todas as fases do voo, incluindo a atribuição das faixas horárias; e
- c) Utilização das rotas pelo tráfego aéreo geral, incluindo:
  - a criação de uma publicação única para a orientação das rotas e do tráfego,

- opções para o desvio do tráfego aéreo geral de zonas congestionadas, e
- regras de prioridade para o acesso do tráfego aéreo geral ao espaço aéreo, em especial durante períodos de congestionamento e de crise.

#### CAPÍTULO IV

### DISPOSIÇÕES FINAIS

#### Artigo 10.º

#### Revisão

No contexto da revisão periódica a que se refere o n.º 2 do artigo 12.º do regulamento-quadro, a Comissão deve ultimar um estudo prospectivo sobre as condições para a futura aplicação dos conceitos a que se referem os artigos 3.º, 5.º e 6.º ao espaço aéreo inferior.

Com base nas conclusões do estudo e à luz dos progressos obtidos, a Comissão deve apresentar ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 31 de Dezembro de 2006, um relatório eventualmente acompanhado de uma proposta que alargue a aplicação daqueles conceitos ao espaço aéreo inferior ou que determine quaisquer outras medidas. Caso se encare a hipótese de tal alargamento, as decisões a ele relativas deverão de preferência ser tomadas antes de 31 de Dezembro de 2009.

#### Artigo 11.º

#### Entrada em vigor

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

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

Feito em Estrasburgo, em 10 de Março de 2004.

*Pelo Parlamento Europeu*

O Presidente

P. COX

*Pelo Conselho*

O Presidente

D. ROCHE

**DECLARAÇÃO DA COMISSÃO**

Com base num relatório sobre a experiência adquirida com a aplicação do artigo 5.º, a Comissão apresentará, se necessário, num prazo de cinco anos, propostas de alteração do procedimento previsto no n.º 6 do artigo 5.º

---

**REGULAMENTO (CE) N.º 552/2004 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**

**de 10 de Março de 2004**

**relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo**

**(«regulamento relativo à interoperabilidade»)**

**(Texto relevante para efeitos do EEE)**

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004 <sup>(6)</sup>, a seguir designado «regulamento relativo ao espaço aéreo».

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

Tendo em conta a proposta da Comissão <sup>(1)</sup>,

(2) O relatório do grupo de alto nível do céu único europeu confirmou a necessidade de adoptar regulamentação técnica com base na «nova abordagem» em conformidade com a resolução do Conselho, de 7 de Maio de 1985, relativa a uma nova abordagem em matéria de harmonização e de normalização <sup>(7)</sup>, de acordo com a qual os requisitos essenciais, as regras e os padrões devem ser complementares e coerentes.

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(2)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(3)</sup>,

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

(3) O Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004 <sup>(8)</sup>, a seguir designado «regulamento-quadro», estabelece o quadro para a realização do céu único europeu.

Considerando o seguinte:

(1) A criação do céu único europeu implica a adopção de medidas relativas aos sistemas, componentes e procedimentos associados, com o objectivo de assegurar a interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo, a seguir designada «REGTA», em coerência com a prestação de serviços de navegação aérea, tal como previsto no Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu, a seguir designado «regulamento relativo à prestação de serviços» <sup>(5)</sup>, e com a organização e utilização do espaço aéreo, tal como previsto no

(4) O relatório do grupo de alto nível confirmou que, apesar dos progressos realizados nos últimos anos no que se refere à operação uniforme da REGTA, a situação continua a ser insatisfatória, caracterizando-se por um nível reduzido de integração dos sistemas nacionais de gestão do tráfego aéreo e um ritmo lento de introdução dos novos conceitos operacionais e tecnológicos necessários para libertar a capacidade adicional requerida.

(5) Melhorar o nível de integração a nível comunitário terá como resultado uma melhor eficácia e custos inferiores no que se refere às aquisições públicas e manutenção de sistemas, bem como uma melhor coordenação operacional.

<sup>(1)</sup> JO C 103 E de 30.4.2002, p. 41.

<sup>(2)</sup> JO C 241 de 7.10.2002, p. 24.

<sup>(3)</sup> JO C 278 de 14.11.2002, p. 13.

<sup>(4)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 3 de Setembro de 2002 (JO C 272 E de 13.11.2003, p. 325), posição comum do Conselho de 18 de Março de 2003 (JO C 129 E de 3.6.2003, p. 26) e posição do Parlamento Europeu de 3 de Julho de 2003 (ainda não publicada no Jornal Oficial). Resolução legislativa do Parlamento Europeu de 29 de Janeiro de 2004 e decisão do Conselho de 2 de Fevereiro de 2004.

<sup>(5)</sup> Ver página 10 do presente Jornal Oficial.

<sup>(6)</sup> Ver página 20 do presente Jornal Oficial.

<sup>(7)</sup> JO C 136 de 4.6.1985, p. 1.

<sup>(8)</sup> Ver página 1 do presente Jornal Oficial.

- (6) A predominância de especificações técnicas nacionais nas aquisições públicas levou à fragmentação do mercado de sistemas e não facilita a cooperação industrial a nível comunitário. Consequentemente, a indústria é particularmente afectada por esta situação, uma vez que precisa de adaptar substancialmente os seus produtos para satisfazer cada mercado nacional. As práticas vigentes dificultam desnecessariamente o desenvolvimento e a aplicação de novas tecnologias e abrandam o ritmo de introdução dos novos conceitos operacionais necessários para aumentar a capacidade.
- (7) Por conseguinte, interessa a todos os envolvidos na gestão do tráfego aéreo o desenvolvimento de uma nova abordagem de parceria que permita o envolvimento equilibrado de todos e estimule a criatividade, bem como a partilha de conhecimentos, experiências e riscos. Esta parceria deve destinar-se a definir, juntamente com a indústria, um conjunto coerente de especificações comunitárias capazes de satisfazer uma gama de necessidades o mais ampla possível.
- (8) O mercado interno é um objectivo da Comunidade, pelo que as medidas tomadas ao abrigo do presente regulamento deverão contribuir para o seu desenvolvimento progressivo neste sector.
- (9) Consequentemente, é oportuno definir requisitos essenciais aplicáveis à REGTA, aos seus sistemas, componentes e procedimentos associados.
- (10) Sempre que necessário, devem ser elaboradas regras de execução em matéria de interoperabilidade para os sistemas, a fim de complementar ou aperfeiçoar os requisitos essenciais. Sempre que necessário, devem igualmente ser elaboradas regras de execução naquela matéria para facilitar a introdução coordenada de conceitos operacionais ou tecnológicos novos, aprovados e validados. O cumprimento dessas regras deve ser permanentemente assegurado. Tais regras devem basear-se em normas e padrões desenvolvidos por organizações internacionais, tais como o Eurocontrol ou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
- (11) O desenvolvimento e a adopção de especificações comunitárias relativas à REGTA, aos seus sistemas e componentes e procedimentos associados são um meio adequado para definir as condições técnicas e operacionais necessárias à satisfação dos requisitos essenciais e as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade. O cumprimento das especificações comunitárias publicadas, que continua a ser facultativo, cria uma presunção de conformidade com os requisitos essenciais e as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade.
- (12) As especificações comunitárias devem ser estabelecidas pelos organismos europeus de normalização, em conjunto com a Organização Europeia para o Equipamento da Aviação Civil, a seguir designada «Eurocae», e pelo Eurocontrol, em conformidade com os procedimentos comunitários gerais no domínio da normalização.
- (13) Os procedimentos que regem a avaliação da conformidade ou a adequação para utilização dos componentes devem basear-se nos módulos definidos na Decisão 93/465/CEE do Conselho, de 22 de Julho de 1993, relativa aos módulos referentes às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e às regras de aposição e de utilização da marcação «CE» de conformidade, destinados a ser utilizados nas directivas de harmonização técnica <sup>(1)</sup>. Estes módulos devem poder ser ampliados na medida do necessário para abranger os requisitos específicos dos sectores em causa.
- (14) O mercado em questão é de pequenas dimensões e abrange sistemas e componentes para utilização quase exclusiva na gestão do tráfego aéreo e não destinados ao público em geral. Por conseguinte, seria excessivo exigir a aposição da marcação «CE» nos componentes, uma vez que, com base na avaliação da conformidade e/ou da adequação para utilização, a declaração de conformidade do fabricante é suficiente. Não obstante, tal não deve dispensar os fabricantes da obrigação de aposição da marcação «CE» em certos componentes para certificar a sua conformidade com outras disposições comunitárias que lhes sejam aplicáveis.
- (15) A colocação em serviço dos sistemas de gestão do tráfego aéreo deve estar condicionada à verificação da conformidade com os requisitos essenciais e as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade. Da conformidade com as especificações comunitárias deve decorrer a presunção de conformidade com os requisitos essenciais e as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade.
- (16) A plena aplicação do presente regulamento deve processar-se de acordo com uma estratégia de transição que procure realizar os objectivos do presente regulamento sem criar obstáculos injustificados à preservação da infra-estrutura existente, em termos de custo-benefício.

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

(17) No quadro da legislação comunitária relevante, será necessário ter devidamente em conta a necessidade de assegurar:

- condições harmonizadas em termos de disponibilidade e de utilização eficiente do espectro de radiofrequências necessário à realização do céu único europeu, incluindo os aspectos da compatibilidade electromagnética,
- a protecção dos serviços de segurança da vida humana contra interferências nocivas,
- a utilização eficiente e adequada das frequências exclusivamente atribuídas ao sector da aviação e por este geridas.

(18) A Directiva 93/65/CEE do Conselho, de 19 de Julho de 1993, relativa à definição e à utilização de especificações técnicas compatíveis para a aquisição de equipamentos e de sistemas para a gestão do tráfego aéreo <sup>(1)</sup>, refere-se apenas às obrigações das entidades adjudicantes. O presente regulamento é mais abrangente, visto referir-se às obrigações de todas as partes envolvidas, nomeadamente dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos utilizadores do espaço aéreo, da indústria e dos aeroportos, e permitir a adopção tanto de regras de aplicação universal como de especificações comunitárias das quais, apesar de serem voluntárias, decorre a presunção de conformidade com os requisitos essenciais. Por conseguinte, a Directiva 93/65/CEE, a Directiva 97/15/CE da Comissão, de 25 de Março de 1997, que adopta as normas Eurocontrol e altera a Directiva 93/65/CEE do Conselho relativa à definição e à utilização de especificações técnicas compatíveis para a aquisição de equipamentos e de sistemas para a gestão do tráfego aéreo <sup>(2)</sup>, o Regulamento (CE) n.º 2082/2000 da Comissão, de 6 de Setembro de 2000, que adopta normas Eurocontrol e altera a Directiva 97/15/CE que adopta as normas Eurocontrol e altera a Directiva 93/65/CEE do Conselho <sup>(3)</sup>, e o Regulamento (CE) n.º 980/2002 da Comissão, de 4 de Junho de 2002, que altera o Regulamento (CE) n.º 2082/2000 que adopta normas Eurocontrol, devem ser revogados no final de um período transitório.

(19) Por razões de segurança jurídica é necessário assegurar que se mantenham em vigor, sem alteração quanto à substância, certas disposições de actos legislativos

comunitários aprovados com base na Directiva 93/65/CEE. A aprovação ao abrigo do presente regulamento das regras de execução correspondentes a essas disposições levará algum tempo,

ADOPTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

## CAPÍTULO I

### DISPOSIÇÕES GERAIS

#### Artigo 1.º

#### Objectivo e âmbito de aplicação

1. No âmbito do regulamento-quadro, o presente regulamento diz respeito à interoperabilidade da REGTA.
2. O presente regulamento aplica-se aos sistemas e aos seus componentes e procedimentos associados enumerados no anexo I.
3. O presente regulamento tem por objectivo alcançar a interoperabilidade entre os diferentes sistemas, os seus componentes e procedimentos associados da REGTA, tendo na devida conta as normas internacionais pertinentes. O presente regulamento destina-se igualmente a assegurar a introdução coordenada e expedita de conceitos operacionais ou tecnológicos novos, aprovados e validados na gestão do tráfego aéreo.

## CAPÍTULO II

### REQUISITOS ESSENCIAIS, REGRAS DE EXECUÇÃO EM MATÉRIA DE INTEROPERABILIDADE E ESPECIFICAÇÕES COMUNITÁRIAS

#### Artigo 2.º

#### Requisitos essenciais

A REGTA, os seus sistemas e os seus componentes e procedimentos associados devem respeitar os requisitos essenciais. Os requisitos essenciais constam do anexo II.

#### Artigo 3.º

#### Regras de execução em matéria de interoperabilidade

1. As regras de execução em matéria de interoperabilidade devem ser elaboradas sempre que necessário para alcançar os objectivos do presente regulamento de uma forma coerente.

(1) JO L 187 de 29.7.1993, p. 52. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1882/2003 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

(2) JO L 95 de 10.4.1997, p. 16. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2082/2000 (JO L 254 de 9.10.2000, p. 1).

(3) JO L 254 de 9.10.2000, p. 1. Regulamento com a última redacção que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 980/2002 (JO L 150 de 8.6.2002, p. 38).

2. Os sistemas, componentes e procedimentos associados devem cumprir as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade durante o respectivo ciclo de vida.

3. As regras de execução em matéria de interoperabilidade devem, em especial:

- a) Determinar eventuais requisitos específicos que complementem ou aperfeiçoem os requisitos essenciais, em especial em termos de segurança, de operação uniforme e de desempenho; e/ou
- b) Descrever, quando adequado, quaisquer requisitos específicos que complementem ou aperfeiçoem os requisitos essenciais, em especial no tocante à introdução coordenada de conceitos operacionais ou tecnológicos novos, aprovados e validados; e/ou
- c) Determinar os componentes quando se trata de sistemas; e/ou
- d) Descrever os procedimentos específicos de avaliação da conformidade que envolvam, quando adequado, os organismos notificados referidos no artigo 8.º, com base nos módulos definidos na Decisão 93/465/CEE, que serão utilizados a fim de avaliar a conformidade ou a adequação para utilização dos componentes, bem como a verificação dos sistemas; e/ou
- e) Especificar as condições de execução, incluindo, quando adequado, o prazo em que todos os interessados as têm de cumprir.

4. A preparação, adopção e análise das regras de execução em matéria de interoperabilidade tem em conta os custos e benefícios estimados de soluções técnicas que permitam cumprir essas regras, com o objectivo de definir a solução mais viável, tendo devidamente em conta a manutenção de um nível elevado de segurança acordado. Uma avaliação dos custos e benefícios, para todas as partes interessadas, deve acompanhar cada projecto de regra de execução em matéria de interoperabilidade.

5. As regras de execução em matéria de interoperabilidade são estabelecidas nos termos do artigo 8.º do regulamento-quadro.

#### Artigo 4.º

### Especificações comunitárias

1. Para alcançar o objectivo do presente regulamento, podem ser estabelecidas especificações comunitárias, designadamente:

- a) Normas europeias para sistemas ou componentes, juntamente com os procedimentos pertinentes, elaboradas

pelos organismos europeus de normalização em cooperação com a Eurocae, com base num mandato conferido pela Comissão em conformidade com o n.º 4 do artigo 6.º da Directiva 98/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de Junho de 1998, relativa a um procedimento de informação no domínio das normas e regulamentações técnicas e das regras relativas aos serviços da sociedade da informação <sup>(1)</sup>, e de acordo com as orientações gerais para a cooperação entre a Comissão e os organismos de normalização, assinadas em 13 de Novembro de 1984;

ou

- b) Especificações relativas à coordenação operacional entre os prestadores de serviços de navegação aérea elaboradas pelo Eurocontrol, em resposta a um pedido da Comissão nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do regulamento-quadro.

2. Presume-se que os sistemas, juntamente com os procedimentos associados, ou os componentes que satisfaçam as especificações comunitárias pertinentes cujas referências tenham sido publicadas no *Jornal Oficial da União Europeia*, cumprem os requisitos essenciais e as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade.

3. A Comissão publica as referências às normas europeias, referidas na alínea a) do n.º 1, no *Jornal Oficial da União Europeia*.

4. As referências às especificações do Eurocontrol, referidas na alínea b) do n.º 1, são publicadas pela Comissão no *Jornal Oficial da União Europeia* nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do regulamento-quadro.

5. Se um Estado-Membro ou a Comissão considerar que a conformidade com uma especificação comunitária publicada não garante o cumprimento dos requisitos essenciais e/ou das regras de execução em matéria de interoperabilidade que a referida especificação comunitária se destina a cobrir, aplica-se o procedimento referido no n.º 2 do artigo 5.º do regulamento-quadro.

6. Em caso de insuficiência das normas europeias publicadas, a retirada total ou parcial dessas normas das publicações em que se encontrem, ou a alteração das referidas normas, pode ser decidida nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do regulamento-quadro, após consulta ao comité criado ao abrigo do artigo 5.º da Directiva 98/34/CE.

<sup>(1)</sup> JO L 204 de 21.7.1998, p. 37. Directiva com a última redacção que lhe foi dada pela Directiva 98/48/CE (JO L 217 de 5.8.1998, p. 18).

7. Em caso de insuficiência das especificações do Eurocontrol publicadas, a retirada total ou parcial dessas especificações das publicações em que se encontrem, ou a alteração das referidas especificações, pode ser decidida nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do regulamento-quadro.

### CAPÍTULO III

#### VERIFICAÇÃO DA CONFORMIDADE

##### Artigo 5.º

#### **Declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização de componentes**

1. Os componentes devem ser acompanhados por uma declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização. Os elementos desta declaração constam do anexo III.

2. O fabricante, ou o seu representante autorizado estabelecido na Comunidade, deve assegurar e declarar, mediante a declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização, que cumpriu os requisitos essenciais e as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade.

3. Presume-se que os componentes acompanhados de uma declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização cumprem os requisitos essenciais e as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade.

4. As regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade identificam, quando adequado, as tarefas relacionadas com a avaliação da conformidade ou da adequação para utilização dos componentes que serão confiadas aos organismos notificados referidos no artigo 8.º

##### Artigo 6.º

#### **Declaração CE de verificação de sistemas**

1. Os sistemas devem ser objecto de uma verificação CE por parte do prestador de serviços de navegação aérea de acordo com as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade por forma a assegurar que satisfazem os requisitos essenciais do presente regulamento e as referidas regras quando integrados na REGTA.

2. Antes da entrada em serviço de um sistema, o prestador de serviços de navegação aérea em causa deve elaborar uma declaração CE de verificação que confirme o cumprimento e enviá-la à autoridade supervisora nacional, acompanhada por

um processo técnico. Os elementos desta declaração e do processo técnico constam do anexo IV. A autoridade supervisora nacional pode exigir quaisquer informações suplementares necessárias à verificação do cumprimento.

3. As regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade identificam, quando adequado, as tarefas relacionadas com a verificação de sistemas que serão confiadas aos organismos notificados referidos no artigo 8.º

4. A declaração CE de verificação não prejudica as avaliações que a autoridade supervisora nacional possa ter que efectuar por motivos que não sejam a interoperabilidade.

##### Artigo 7.º

#### **Salvaguardas**

1. Se a autoridade supervisora nacional entender que:

- a) Um componente que ostenta a declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização; ou
- b) Um sistema acompanhado por uma declaração CE de verificação,

não cumpre todos os requisitos essenciais e/ou as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade, deve tomar todas as medidas necessárias para restringir o âmbito de aplicação do componente ou do sistema em causa ou proibir a sua utilização pelas entidades tuteladas pela autoridade, tendo na devida conta a necessidade de assegurar a segurança e continuidade das operações.

2. O Estado-Membro em questão informa imediatamente a Comissão dessas medidas, indicando a sua justificação e, em especial, se, na sua opinião, o incumprimento dos requisitos essenciais se deve:

- a) Ao incumprimento dos requisitos essenciais;
- b) À aplicação incorrecta das regras de execução em matéria de interoperabilidade e/ou das especificações comunitárias;
- c) À insuficiência das regras de execução em matéria de interoperabilidade e/ou das especificações comunitárias.

3. A Comissão consulta os interessados logo que possível. Após essa consulta, a Comissão informa os Estados-Membros das suas conclusões e se, na sua opinião, as medidas tomadas pela autoridade supervisora nacional se justificam.

4. Se a Comissão concluir que as medidas tomadas pela autoridade supervisora nacional não se justificam, solicita ao Estado-Membro em questão que garanta que sejam revogadas sem demora. Deve informar imediatamente desse facto o fabricante ou o seu representante autorizado estabelecido na Comunidade.

5. Se a Comissão concluir que o incumprimento dos requisitos essenciais se deve à incorrecta aplicação das regras de execução em matéria de interoperabilidade e/ou das especificações comunitárias, o Estado-Membro em causa deve tomar as medidas adequadas contra quem estiver na origem da declaração de conformidade ou de adequação para utilização ou da declaração CE de verificação e informar do facto a Comissão e os restantes Estados-Membros.

6. Se a Comissão concluir que o incumprimento dos requisitos essenciais se deve a insuficiência das especificações comunitárias, aplicam-se os procedimentos referidos nos n.ºs 6 ou 7 do artigo 4.º

#### Artigo 8.º

#### Organismos notificados

1. Os Estados-Membros notificam a Comissão e os restantes Estados-Membros sobre que organismos designaram para efectuarem as tarefas de avaliação da conformidade ou de adequação para utilização previstas no artigo 5.º e/ou a verificação referida no artigo 6.º, indicando os domínios da competência de cada organismo e o respectivo número de identificação previamente atribuído pela Comissão. A Comissão publica no *Jornal Oficial da União Europeia* a lista dos organismos, os respectivos números de identificação e domínios de competência e mantém a referida lista actualizada.

2. Os Estados-Membros aplicam os critérios estabelecidos no anexo V para efeitos da avaliação dos organismos a notificar. Presume-se que os organismos que satisfazem os critérios de avaliação previstos nas normas europeias relevantes cumprem os referidos critérios.

3. Os Estados-Membros devem retirar a notificação sempre que um organismo deixe de satisfazer os critérios estabelecidos no anexo V. Devem informar imediatamente desse facto a Comissão e os restantes Estados-Membros.

4. Sem prejuízo dos requisitos mencionados nos n.ºs 1, 2 e 3, os Estados-Membros podem decidir designar como organismos notificados as organizações reconhecidas em conformidade com o disposto no artigo 3.º do regulamento relativo à prestação de serviços.

#### CAPÍTULO IV

#### DISPOSIÇÕES FINAIS

#### Artigo 9.º

#### Revisão dos anexos

Em caso de progressos técnicos ou operacionais, podem ser introduzidos ajustamentos aos anexos I e II nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro.

#### Artigo 10.º

#### Disposições transitórias

1. A partir de 20 de Outubro de 2005, os requisitos essenciais aplicam-se à entrada em serviço de sistemas e componentes da REGTA, salvo especificação em contrário nas regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade.

2. Até 20 de Abril de 2011, será exigido o cumprimento dos requisitos essenciais relativamente a todos os sistemas e componentes da REGTA actualmente em funcionamento, salvo especificação em contrário nas regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade.

3. Caso se tenham encomendado sistemas da REGTA ou, para esse efeito, se tenham assinado contratos de carácter vinculativo:

— antes da data de entrada em vigor do presente regulamento, ou, quando adequado,

— antes da data de entrada em vigor de uma ou várias regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade,

não podendo, por isso, garantir-se o cumprimento dos requisitos essenciais e/ou das regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade dentro do prazo mencionado no n.º 1, o Estado-Membro em questão deve fornecer à Comissão informações pormenorizadas sobre os requisitos essenciais e/ou as regras de execução em matéria de interoperabilidade em relação a cujo cumprimento haja incerteza.

Após consulta às partes em questão, a Comissão toma uma decisão nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro.

*Artigo 11.º***Revogação**

As Directivas 93/65/CEE e 97/15/CE e os Regulamentos (CE) n.º 2082/2000 e n.º 980/2002 são revogados com efeitos a partir de 20 de Outubro de 2005.

*Artigo 12.º***Entrada em vigor**

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

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

Feito em Estrasburgo, em 10 de Março de 2004.

*Pelo Parlamento Europeu*

*O Presidente*

P. COX

*Pelo Conselho*

*O Presidente*

D. ROCHE

---

## ANEXO I

**LISTAS DE SISTEMAS PARA SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA**

Para efeitos do disposto no presente regulamento, a REGTA é subdividida em oito sistemas.

1. Sistemas e procedimentos para a gestão do espaço aéreo.
  2. Sistemas e procedimentos para a gestão do fluxo de tráfego aéreo.
  3. Sistemas e procedimentos para os serviços de tráfego aéreo, em especial os sistemas de processamento dos dados de voo (FDPS), sistemas de processamento dos dados de vigilância (SDPS) e sistemas de interface homem-máquina.
  4. Sistemas e procedimentos de comunicação, para comunicações solo-solo, ar-solo e ar-ar.
  5. Sistemas e procedimentos de navegação.
  6. Sistemas e procedimentos de vigilância.
  7. Sistemas e procedimentos para serviços de informação aeronáutica.
  8. Sistemas e procedimentos para utilização de informação meteorológica.
-

## ANEXO II

## REQUISITOS ESSENCIAIS

**Parte A: Requisitos gerais**

Trata-se de requisitos a nível da rede, geralmente aplicáveis a cada um dos sistemas identificados no anexo I.

1. *Operação uniforme*

Os sistemas de gestão do tráfego aéreo e os respectivos componentes serão concebidos, fabricados, mantidos e operados, segundo os processos adequados e validados, de forma a assegurar a operação uniforme da REGTA, a todo o momento e em todas as fases do voo. A operação uniforme pode ser expressa, em especial, em termos de partilha de informações, incluindo informações relevantes sobre a situação operacional, interpretação comum das informações, desempenhos comparáveis de processamento e procedimentos conexos que permitam desempenhos operacionais comuns, aprovados para a totalidade ou partes da REGTA.

2. *Apoio a novos conceitos operacionais*

A REGTA, os seus sistemas e os respectivos componentes apoiarão, numa base coordenada, conceitos operacionais novos, aprovados e validados que melhorem a qualidade e eficácia dos serviços de navegação aérea, nomeadamente em termos de segurança e de capacidade.

Será analisado o potencial de novos conceitos, como, por exemplo, o processo decisório colaborativo, o aumento de automatização e métodos alternativos de delegação da responsabilidade em matéria de separação, tomando em consideração os progressos da tecnologia e a sua segura aplicação, no seguimento da validação.

3. *Segurança*

Os sistemas e operações da REGTA devem alcançar níveis elevados de segurança acordados. Para este efeito, serão estabelecidas metodologias acordadas de gestão da segurança e de relato de eventos no domínio da segurança.

Em relação aos sistemas pertinentes baseados em terra ou a partes desses sistemas, esses elevados níveis de segurança serão reforçados por redes de segurança que obedecerão às características de desempenho comuns acordadas.

Será definido um conjunto harmonizado de requisitos de segurança para a concepção, execução, manutenção e operação dos sistemas e seus componentes, em modos de funcionamento normais e degradados, com o objectivo de alcançar os níveis de segurança acordados, para todas as fases do voo e para toda a REGTA.

Os sistemas serão concebidos, fabricados, mantidos e operados segundo os processos adequados e validados, de forma a que as tarefas atribuídas aos controladores sejam compatíveis com as capacidades humanas, em modos de funcionamento normais e degradados, e conformes com os níveis de segurança exigidos.

Os sistemas serão concebidos, fabricados, mantidos e operados segundo os processos adequados e validados, de forma a estarem isentos de interferências nocivas no seu ambiente operacional normal.

#### 4. *Coordenação civil-militar*

A REGTA, os seus sistemas e os respectivos componentes apoiarão a progressiva execução da coordenação civil-militar, na medida do necessário para uma gestão efectiva do espaço aéreo e do fluxo de tráfego aéreo e uma utilização segura e eficiente do espaço aéreo por todos os utilizadores, através da aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo.

Para alcançar esses objectivos, a REGTA, os seus sistemas e os respectivos componentes apoiarão a partilha atempada de informações correctas e coerentes entre as partes civis e militares, relativamente a todas as fases do voo.

Devem ser tidos em conta os requisitos de segurança nacional.

#### 5. *Limitações ambientais*

Os sistemas e operações da REGTA terão em conta a necessidade de minimizar o impacto ambiental, de acordo com a legislação comunitária.

#### 6. *Princípios que regem a arquitectura lógica dos sistemas*

Os sistemas serão concebidos e gradualmente integrados a fim de alcançar uma arquitectura lógica coerente e cada vez mais harmonizada, evolutiva e validada na REGTA.

#### 7. *Princípios que regem o fabrico dos sistemas*

Os sistemas serão concebidos, fabricados e mantidos com base em princípios sólidos de engenharia, em especial no que se refere à modularidade, possibilidade de permutabilidade dos componentes, elevada disponibilidade, redundância e tolerância à falha dos componentes essenciais.

### **Parte B: Requisitos específicos**

Trata-se de requisitos específicos de cada um dos sistemas e que complementam ou aperfeiçoam os requisitos gerais.

#### 1. *Sistemas e procedimentos para a gestão do espaço aéreo*

##### 1.1. *Operação uniforme*

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

#### 2. *Sistemas e procedimentos para a gestão do fluxo de tráfego aéreo*

##### 2.1. *Operação uniforme*

Os sistemas e procedimentos da gestão do fluxo de tráfego aéreo devem apoiar a partilha de informação de voo estratégica, pré-táctica e táctica, conforme o caso, que seja correcta, coerente e relevante e que cubra todas as fases do voo, bem como proporcionar funcionalidades de diálogo, tendo em vista a optimização da utilização do espaço aéreo.

### 3. *Sistemas e procedimentos para os serviços de tráfego aéreo*

#### 3.1. Sistemas de processamento dos dados de voo

##### 3.1.1. Operação uniforme

Os sistemas de processamento de dados de voo devem ser interoperáveis em termos de partilha atempada de informações correctas e coerentes e proporcionar uma interpretação operacional comum de tais informações por forma a assegurar um processo de planificação coerente e consistente e uma coordenação táctica eficiente em termos de recursos, em toda a REGTA, durante todas as fases de voo.

Para assegurar um processamento seguro, sem dificuldades e rápido em toda a REGTA, os desempenhos do processamento dos dados de voo devem ser equivalentes e adequados a um meio determinado (solo, espaço aéreo terminal (TMA) e rota), com características de tráfego conhecidas e conformes a um conceito operacional aprovado e validado, especialmente em termos de precisão e de tolerância a erros dos resultados do processamento.

##### 3.1.2. Apoio a novos conceitos operacionais

Os sistemas de processamento dos dados de voo devem permitir acomodar a aplicação progressiva de conceitos operacionais avançados, aprovados e validados para todas as fases de voo.

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

Os sistemas de bordo e terrestres e os seus componentes que sustentem novos conceitos operacionais aprovados e validados serão concebidos, fabricados, mantidos e operados, segundo os processos adequados e validados, de forma a assegurar a interoperabilidade em termos de partilha atempada de informações correctas e coerentes e de uma interpretação comum da situação operacional actual e prevista.

#### 3.2. Sistemas de processamento dos dados de vigilância

##### 3.2.1. Operação uniforme

Os sistemas de processamento dos dados de vigilância serão concebidos, fabricados, mantidos e operados, segundo os processos adequados e validados, de forma a proporcionar o desempenho e a qualidade de serviço exigidos num meio determinado (solo, TMA e rota), com características de tráfego conhecidas, especialmente em termos de precisão e fiabilidade dos resultados calculados, correcção, integridade, disponibilidade, continuidade e prontidão da informação na posição de controlo.

Os sistemas de processamento dos dados de vigilância devem permitir a partilha atempada entre si de informações relevantes, exactas, consistentes e coerentes para garantir a optimização das operações nas diferentes partes da REGTA.

##### 3.2.2. Apoio a novos conceitos operacionais

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

#### 3.3. Sistemas de interface homem-máquina

##### 3.3.1. Operação uniforme

As interfaces homem-máquina dos sistemas terrestres de gestão do tráfego aéreo serão concebidas, fabricadas, mantidas e operadas, segundo os processos adequados e validados, de forma a proporcionar um ambiente de trabalho progressivamente harmonizado a todos os controladores, incluindo aspectos funcionais e ergonómicos, que satisfaçam o desempenho exigido num meio determinado (solo, TMA e rota) com características de tráfego conhecidas.

### 3.3.2. Apoio a novos conceitos operacionais

Os sistemas de interface homem-máquina devem permitir acomodar a introdução progressiva de conceitos operacionais novos, aprovados e validados e o aumento da automatização, de forma a que as tarefas atribuídas aos controladores se mantenham compatíveis com as capacidades humanas, em modos de funcionamento normais e degradados.

## 4. *Sistemas e procedimentos de comunicação para comunicações solo-solo, ar-solo e ar-ar*

### 4.1. Operação uniforme

Os sistemas de comunicação serão concebidos, fabricados, mantidos e operados, segundo os processos adequados e validados, de forma a alcançar o desempenho exigido num volume determinado de espaço aéreo ou para uma aplicação específica, especialmente em termos de tempo de processamento da comunicação, integridade, disponibilidade e continuidade de serviço.

A rede de comunicações na REGTA deverá permitir satisfazer as exigências de qualidade de serviço, cobertura e redundância.

### 4.2. Apoio a novos conceitos operacionais

Os sistemas de comunicação devem apoiar a implementação de conceitos operacionais avançados, aprovados e validados para todas as fases de voo.

## 5. *Sistemas e procedimentos de navegação*

### 5.1. Operação uniforme

Os sistemas de navegação serão concebidos, fabricados, mantidos e operados segundo os processos adequados e validados, de forma a alcançar o desempenho exigido da navegação horizontal e vertical, especialmente em termos de precisão e capacidade funcional para um meio determinado (solo, TMA e rota) com características de tráfego conhecidas, e explorados de acordo com um conceito operacional aprovado e validado.

## 6. *Sistemas e procedimentos de vigilância*

### 6.1. Operação uniforme

Os sistemas de vigilância serão concebidos, fabricados, mantidos e operados segundo os processos adequados e validados, de forma a alcançar o desempenho exigido aplicável num meio determinado (solo, TMA e rota) com características de tráfego conhecidas, e explorados de acordo com um conceito operacional aprovado e validado, especialmente em termos de precisão, cobertura, alcance e qualidade de serviço.

A rede de vigilância na REGTA deverá permitir satisfazer as exigências de precisão, prontidão, cobertura e redundância. A rede de vigilância permitirá a partilha dos dados de vigilância a fim de melhorar as operações em toda a REGTA.

## 7. *Sistemas e procedimentos para serviços de informação aeronáutica*

### 7.1. Operação uniforme

Deve ser progressivamente fornecida em formato electrónico informação aeronáutica precisa, atempada e coerente, com base num conjunto de dados aprovado de comum acordo e normalizado.

Será disponibilizada em tempo útil informação aeronáutica precisa e coerente, especialmente no que se refere aos componentes ou sistemas de bordo e de terra.

7.2. Apoio a novos conceitos operacionais

Será disponibilizada e utilizada em tempo útil informação aeronáutica cada vez mais precisa, completa e actualizada para favorecer um aumento contínuo de eficiência na utilização do espaço aéreo e dos aeroportos.

8. *Sistemas e procedimentos para utilização de informação meteorológica*

8.1. Operação uniforme

Os sistemas e procedimentos para utilização de informação meteorológica melhorarão a coerência e prontidão das suas prestações e a qualidade da sua apresentação, segundo um conjunto de dados aprovado.

8.2. Apoio a novos conceitos operacionais

Os sistemas e procedimentos para utilização de informação meteorológica melhorarão a prontidão da sua disponibilidade e a rapidez com que podem ser utilizados para favorecer um aumento contínuo de eficiência na utilização do espaço aéreo e dos aeroportos.

---

## ANEXO III

## COMPONENTES

## Declaração CE

- de conformidade
- de adequação para utilização

1. *Componentes*

Os componentes serão identificados nas regras de execução em matéria de interoperabilidade, em conformidade com o artigo 3.º do presente regulamento.

2. *Âmbito de aplicação*

A declaração CE abrange:

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

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

3. *Teor da declaração CE*

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

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

- as referências do regulamento,
- nome e endereço do fabricante ou do seu representante autorizado estabelecido na Comunidade (indicar o nome comercial e endereço completo e, no caso do representante autorizado, indicar igualmente o nome comercial do fabricante),
- a descrição do componente,
- a descrição do procedimento adoptado para declarar a conformidade ou a adequação para utilização (artigo 5.º do presente regulamento),
- todas as disposições relevantes que o componente respeita e, em especial, as condições da sua utilização,
- caso aplicável, o nome e endereço do organismo ou organismos notificados envolvidos no procedimento aplicado no que se refere à conformidade ou à adequação para utilização e data do certificado de exame, bem como, se necessário, o prazo e as condições de validade do certificado,
- se necessário, a referência das especificações comunitárias seguidas,
- a identificação do signatário com poderes para assumir compromissos em nome do fabricante ou do seu representante autorizado estabelecido na Comunidade.

## ANEXO IV

**SISTEMAS**

Declaração CE de verificação de sistemas

Procedimento de verificação para sistemas

1. *Teor da declaração CE de verificação de sistemas*

A declaração CE de verificação e os documentos que a acompanham devem ser datados e assinados. A referida declaração deve ser redigida na mesma língua do processo técnico e conter:

- as referências do regulamento,
- nome e endereço do prestador de serviços de navegação aérea (nome comercial e endereço completo),
- uma breve descrição do sistema,
- a descrição do procedimento adoptado para declarar a conformidade do sistema (artigo 6.º do presente regulamento),
- se aplicável, o nome e endereço do organismo notificado que realizou tarefas ligadas ao procedimento de verificação,
- as referências dos documentos contidos no processo técnico,
- se necessário, a referência às especificações comunitárias,
- todas as disposições relevantes provisórias ou definitivas que os sistemas devem respeitar e, em especial, se necessário, as restrições ou condicionalismos operacionais,
- caso seja temporária: o período de validade da declaração CE,
- a identificação do signatário.

2. *Procedimento de verificação para sistemas*

A verificação dos sistemas consiste no procedimento através do qual um prestador de serviços de navegação aérea controla e certifica a conformidade de um sistema com o presente regulamento e garante que o sistema em causa pode entrar em funcionamento com base no presente regulamento.

O sistema é controlado relativamente a cada um dos seguintes aspectos:

- concepção global,
- desenvolvimento e integração do sistema, incluindo, em especial, a montagem de componentes e as adaptações gerais,
- integração operacional do sistema,
- disposições específicas relativas à manutenção do sistema, se necessário.

Quando as regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade exigirem a participação de um organismo notificado, este, após ter realizado as tarefas que lhe são impostas pelas regras pertinentes, emitirá um certificado de conformidade relativamente às tarefas que tiver efectuado. Este certificado destinar-se-á ao prestador de serviços de navegação aérea. Este último elabora em seguida a declaração CE de verificação destinada à autoridade supervisora nacional.

### 3. *Processo técnico*

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

No mínimo, devem ser incluídos os seguintes documentos:

- indicação das partes relevantes das especificações técnicas utilizadas para as aquisições públicas que asseguram o cumprimento das regras de aplicação relevantes em matéria de interoperabilidade e, se necessário, das especificações comunitárias,
- lista dos componentes, tal como referido no artigo 3.º do presente regulamento,
- cópias da declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização, que deve acompanhar os componentes acima referidos de acordo com o disposto no artigo 5.º do presente regulamento, juntamente, se necessário, com uma cópia dos registos dos ensaios e exames realizados pelos organismos notificados,
- no caso de um organismo notificado ter sido envolvido na verificação de um ou mais sistemas, um certificado por este rubricado declarando a conformidade do sistema com o presente regulamento e mencionando todas as reservas registadas durante o desempenho de actividades e não retiradas,
- caso não tenha sido envolvido um organismo notificado, um registo dos ensaios e das configurações da instalação destinadas a garantir a conformidade com os requisitos essenciais e quaisquer requisitos específicos consagrados nas regras de aplicação relevantes em matéria de interoperabilidade.

### 4. *Apresentação*

O processo técnico deve acompanhar a declaração CE de verificação que o prestador de serviços de navegação aérea apresenta à autoridade supervisora nacional.

O prestador de serviços de navegação aérea deve conservar uma cópia do processo técnico durante o período de vida útil do sistema. Tal cópia deve ser enviada a qualquer Estado-Membro que o solicite.

---

## ANEXO V

**ORGANISMOS NOTIFICADOS**

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