



Estrasburgo, 11.6.2013
COM(2013) 410 final

2013/0186 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

relativo à implementação do Céu Único Europeu

(reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

{SWD(2013) 206 final}

{SWD(2013) 207 final}

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DA PROPOSTA

A iniciativa Céu Único Europeu (SES – *Single European Sky*) visa melhorar a eficiência global do espaço aéreo europeu em termos de organização e gestão, através da reforma do setor dos serviços de navegação aérea (ANS – *air navigation services*). O seu lançamento envolveu dois pacotes legislativos globais – SES I e SES II – compostos por quatro regulamentos¹ – e mais de duas dezenas de atos de execução e decisões da Comissão². O quadro dos quatro regulamentos relativos ao Céu Único Europeu está ligado ao desenvolvimento da legislação relativa à segurança da aviação europeia³, incluindo esta última um conjunto de tarefas confiadas à Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA)⁴ e o lançamento de um projeto de modernização global dos equipamentos e sistemas para serviços de navegação aérea no âmbito do título SESAR⁵. A regulamentação em vigor abrange cinco pilares interdependentes, nomeadamente o desempenho, a segurança, a tecnologia, o fator humano e os aeroportos.

A experiência adquirida com o SES I (desde 2004) e com o SES II (desde 2009) mostrou que os seus princípios e orientação são válidos e justificam a sua prossecução. No entanto, a iniciativa está a registar atrasos significativos na sua implementação, nomeadamente no que respeita à realização dos objetivos de desempenho e à implantação dos seus elementos de base (blocos funcionais de espaço aéreo (FAB – *functional airspace blocks*) e autoridades supervisoras nacionais).

Em 2009, quando da adoção do pacote SES II, o legislador decidiu que este seria implementado em duas fases e convidou a Comissão a realinhar a regulamentação aplicável ao SES e à AESA, uma vez adotado o primeiro conjunto de medidas de execução da AESA e realizadas as primeiras experiências de auditoria aos ANS⁶. Por conseguinte, já se previa a reformulação do pacote legislativo, tendo como principal objetivo simplificar e clarificar a fronteira entre os quadros aplicáveis à AESA e ao SES.

O processo de reformulação oferece também a possibilidade de avaliar a eficácia das disposições jurídicas em vigor face à não-implementação atempada da iniciativa Céu Único

¹ Regulamento (CE) n.º 549/2004, que estabelece o quadro para a criação do céu único europeu (Regulamento-Quadro), Regulamento (CE) n.º 550/2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no Céu Único Europeu (Regulamento Prestação de Serviços), Regulamento (CE) n.º 551/2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no Céu Único Europeu (Regulamento Espaço Aéreo) e Regulamento (CE) n.º 552/2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (Regulamento Interoperabilidade).

² O anexo III do documento de avaliação de impacto do pacote SES 2+ contém uma panorâmica da legislação relativa ao SES.

³ Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009.

⁴ Considerando que o roteiro da Comissão para a implementação da declaração conjunta do Parlamento Europeu, do Conselho da UE e da Comissão Europeia relativa às agências descentralizadas, de julho de 2012, prevê a normalização dos nomes de todas as agências da UE, de modo a adotarem o mesmo formato, por motivos de clareza, a presente exposição de motivos utiliza a designação atual da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) ao longo de todo o texto. O texto da proposta legislativa foi adaptado em conformidade com a nova declaração conjunta e com o roteiro de modo a utilizar a denominação normalizada «Agência da União Europeia para a Aviação (AEA)»

⁵ Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho. O SESAR (Programa de investigação sobre a gestão do tráfego aéreo no Céu Único Europeu) é um pilar técnico do SES – programa de melhoria da gestão do tráfego aéreo que envolve todo o setor da aviação.

⁶ Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 (Artigo 65.º-A).

Europeu. Este processo de revisão do quadro jurídico do pacote Céu Único Europeu, designado de forma abreviada por SES 2 +, visa acelerar a reforma dos serviços de navegação aérea, sem descurar os seus objetivos e princípios originais. Também faz parte da iniciativa Ato para o Mercado Único II⁷, tendo por objetivo, consequentemente, a melhoria da competitividade geral e o crescimento da economia da UE e não apenas do sistema de gestão do tráfego aéreo.

O objetivo do pacote SES 2 + é introduzir melhoramentos na supervisão das regras, sistema de desempenho, orientação dos prestadores de serviços para o cliente e desempenho global.

Além disso, o pacote SES 2 + simplificará a legislação, eliminando algumas das sobreposições existentes no quadro atual. Têm sido levantadas dúvidas sobre diversas sobreposições registadas a nível do SES, sendo também necessário clarificar os papéis dos vários intervenientes a nível da UE. O alinhamento dos quatro Regulamentos SES e do Regulamento de Base da AESA⁸ é uma medida de adaptação puramente técnica já exigida pela legislação. Atendendo ao número de sobreposições existentes nos regulamentos, a reformulação das restantes partes dos quatro regulamentos relativos ao Céu Único Europeu num único ato é consequência lógica dessa adaptação.

Problemas abordados

O primeiro problema tratado pelo SES 2 + é **a falta de eficiência dos serviços de navegação aérea**. As disposições aplicáveis neste domínio continuam a ser relativamente ineficientes do ponto de vista dos custos e dos voos, assim como no capítulo da capacidade oferecida. A situação torna-se ainda mais evidente quando comparada com a dos Estados Unidos, cujo espaço aéreo tem dimensões semelhantes. Nos Estados Unidos, o espaço aéreo de rota é controlado por um único prestador de serviços, por oposição aos 38 prestadores de serviços de rota existentes a nível europeu. Nos Estados Unidos, o prestador de serviços controla cerca de 70 % mais voos, com 38% menos pessoal. As principais causas desta diferença de produtividade na Europa prendem-se com lacunas a nível da criação e aplicação do sistema de desempenho, a inoperância das autoridades supervisoras e o número de efetivos desproporcionadamente elevado ao nível do pessoal de apoio dos prestadores de serviços.

O segundo principal problema é a **fragmentação do sistema ATM**. O sistema europeu de gestão do tráfego aéreo é composto por 27 autoridades nacionais que, no total, supervisionam mais de uma centena de prestadores de serviços de navegação aérea, com todas as variações inerentes em termos de sistemas, regras e procedimentos. O grande volume de custos adicionais deve-se ao facto de, na Europa, se dispor de um elevado número de prestadores de serviços, sendo que cada um deles adquire os seus próprios sistemas, forma, na sua maioria, o seu próprio pessoal e estabelece os seus próprios procedimentos operacionais, limitando-se, do ponto de vista territorial, a prestar serviços num espaço aéreo de reduzida dimensão. Para resolver o problema da fragmentação, o SES introduziu os conceitos de blocos funcionais de espaço aéreo transfronteiriços e de gestor da rede centralizado para a exploração de certos serviços a nível de rede. No entanto, os FAB ainda não estão focalizados no desempenho e o gestor da rede continua a ter um papel pouco significativo.

⁷ COM(2012) 573 final.

⁸ Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Objetivo geral:

Melhorar a competitividade do sistema de transportes aéreos europeu em relação a outras regiões comparáveis e, em especial, ir mais além na iniciativa Céu Único Europeu.

Objetivos específicos:

- Melhorar o nível de desempenho dos serviços de tráfego aéreo em termos de eficiência,
- Melhorar a utilização da capacidade de gestão do tráfego aéreo.

Objetivos operacionais:

- Velar por que a prestação de serviços de navegação aérea seja transparente, baseada em princípios de mercado e no valor para o cliente,
- Reforçar o papel das autoridades supervisoras nacionais,
- Consolidar o processo de fixação de objetivos e de aplicação do sistema de desempenho (incluindo o reforço do órgão de análise do desempenho/unidade de análise do desempenho (PRB/PRU),
- Proceder a uma reorientação estratégica dos blocos funcionais de espaço aéreo,
- Reforçar a governação e o papel do gestor da rede em termos operacionais.

2. RESULTADOS DAS CONSULTAS DAS PARTES INTERESSADAS E AVALIAÇÕES DE IMPACTO

Foi lançada uma consulta pública, que decorreu durante três meses, entre setembro e dezembro de 2012, no sítio Web da DG MOVE. Além disso, foram organizados dois eventos de alto nível – uma conferência em Limassol e uma audição em Bruxelas – e um grande número de reuniões bilaterais com todos os agentes interessados para apoiar a preparação da iniciativa.

A DG MOVE preparou uma avaliação de impacto (AI) em apoio das propostas legislativas relativas à melhoria da eficiência, segurança e competitividade do Céu Único Europeu. O pacote propõe a revisão dos quatro regulamentos relativos ao SES (Regulamentos (CE) n.º 549 a 552/2004, com a redação que lhes foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009) e do Regulamento de Base da AESA (Regulamento (CE) n.º 216/2008, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009)⁹. Esta iniciativa tem o número de referência (UE) n.º 2014/MOVE/001. O roteiro da avaliação de impacto foi também publicado no sítio Web da Comissão¹⁰.

3. ELEMENTOS JURÍDICOS DA PROPOSTA

3.1. Reformulação (todo o regulamento)

Os quatro Regulamentos SES foram fundidos num único regulamento, o que conduziu à introdução de um conjunto de alterações. O novo regulamento organiza-se em cinco capítulos, de acordo com os intervenientes em causa:

- Capítulo I: Disposições gerais
- Capítulo II: Autoridades nacionais

⁹ Tal como acima referido, as alterações ao regulamento de Base da AESA serão de natureza técnica, não sendo, por conseguinte, analisadas no contexto da avaliação de impacto.

¹⁰ http://ec.europa.eu/governance/impact/planned_ia/roadmaps_2013_en.htm#MOVE.

- Capítulo III: Prestação de serviços
- Capítulo IV: Espaço aéreo
- Capítulo V: Disposições finais

Além disso, algumas das sobreposições de conteúdos com o atual Regulamento (CE) n.º 216/2008 foram eliminadas dos Regulamentos SES, sendo que alguns elementos de pormenor das secções eliminadas foram reproduzidos no Regulamento (CE) n.º 216/2008, de modo a sublinhar a continuidade da abordagem. Eliminou-se a maioria das disposições do Regulamento (CE) n.º 552/2004, que entretanto foi integralmente suprimido, à exceção de alguns elementos de pormenor relacionadas com o anexo I, relativo aos organismos notificados, que foram integradas no anexo sobre entidades qualificadas, e de alguns parágrafos descritivos gerais do anexo II, que são reproduzidos no anexo V-b do Regulamento (CE) n.º 216/2008, de modo a sublinhar a necessidade de prosseguir as políticas existentes.

À luz do parecer segundo o qual a Comissão se deve concentrar na regulamentação económica e, em especial, no sistema de desempenho e no SESAR, enquanto a AESA (doravante designada por «AEA» ao abrigo do acordo no domínio da normalização das agências) deve apoiar o processo através da coordenação de todos os projetos de regulamentação técnica, foi acrescentado um novo artigo 28.º, que descreve a forma como pode ser assegurada a coerência entre as políticas SESAR e as novas regras técnicas.

Por último, o regulamento passa a incluir as novas regras sobre atos de execução e atos delegados em conformidade com o Tratado de Lisboa.

3.2. Autoridades nacionais (artigos 3.º, 4.º e 5.º e artigo 2.º, definição 36)

Uma das principais áreas de intervenção identificadas na avaliação de impacto foi a necessidade de reforçar o papel das autoridades nacionais, tanto no que respeita à sua independência como às suas competências e recursos. Para o efeito, o artigo 3.º descreve o nível de independência requerido das autoridades em relação aos prestadores de serviços por cuja supervisão são responsáveis. Atendendo à necessidade existente nalguns Estados-Membros de proceder a uma certa reorganização administrativa, prevê-se igualmente um período transitório até 2020. Além disso, são definidos requisitos mais claros no que respeita às competências e à independência do pessoal contratado e é reforçado o financiamento independente das autoridades, através do sistema de taxas de rota previsto no artigo 14.º.

Para reforçar as competências das autoridades, o artigo 5.º prevê a criação de uma rede de autoridades nacionais, que também inclui a possibilidade de partilha de peritos para que os Estados possam beneficiar dos conhecimentos especializados de outros Estados-Membros.

Por último, foi acrescentada a definição de «autoridade supervisora nacional», na qual se clarifica que as autoridades competentes ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 216/2008 são, para efeitos do presente regulamento, consideradas autoridades supervisoras nacionais, de modo a evitar a necessidade de criar um segundo nível de administração.

3.3. Sistema de desempenho e de tarifação (artigos 11.º, 12.º, 13.º e 14.º)

Foi alterado o artigo 11.º, relativo ao sistema de desempenho, a fim de racionalizar o processo de definição de objetivos e permitir colocar mais a tónica no nível local, permitindo definir objetivos mais adaptados.

Para apoiar este objetivo, foram também introduzidos pequenos ajustamentos nos artigos 12.º e 13.º relativos à tarifação, tendo o texto sido igualmente atualizado no sentido de a disposição relativa ao financiamento das tarefas ser extensiva ao alargamento das

competências da AESA, ao abrigo do Regulamento (CE) n.º 1108/2009 para fins de realização de algumas dessas tarefas.

3.4. Blocos funcionais de espaço aéreo (artigo 16.º)

Este artigo já tinha sido alterado no âmbito do Regulamento (CE) n.º 1070/2009, de modo a orientar mais os blocos funcionais de espaço aéreo (FAB) para o desempenho, sendo que esse processo prossegue com a presente revisão. Os FAB não devem ser considerados blocos de espaço aéreo estáticos, antes devem ser encarados como iniciativas em prol do setor, destinadas a procurar melhorar a prestação de serviços a nível global. Para concretizar este objetivo, o setor necessita de um maior grau de flexibilidade para desenvolver os FAB e mesmo para conceber diferentes tipos de FAB, em função das áreas em que se pretenda gerar mais sinergias. Por conseguinte, o artigo centra-se agora mais nas parcerias setoriais flexíveis, sendo a medida do seu êxito o nível de melhoria do desempenho alcançado.

3.5. Serviços de apoio (artigo 10.º e artigo 2.º, definição 37)

De acordo com a análise efetuada, são os serviços de apoio à prestação de serviços de tráfego aéreo de base que registam o maior potencial de progressos. Atendendo a que estes serviços, pela sua natureza, poderiam também ser prestados em condições de mercado, suprimiu-se o anterior artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, que foi substituído por um artigo relativo aos serviços de apoio prestados ao abrigo da regulamentação padrão em matéria de contratos públicos. Os serviços de tráfego aéreo de base, considerados monopólios naturais, continuam a estar sujeitos à obrigação de designação, mas os serviços de apoio devem poder desenvolver-se livremente, utilizando plenamente o potencial de conhecimentos especializados proveniente também de outros setores. Foi incluída uma cláusula de salvaguarda, com base no modelo do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, de modo a garantir que não sejam prejudicados interesses vitais de segurança e económicos. Está previsto um período transitório até 2020.

Por último, foi incluída uma definição de serviços de apoio no artigo 2.º, ponto 37, de modo a explicar quais os serviços visados por esta disposição.

3.6. Gestão da rede (artigo 17.º e artigo 2.º, definições 7, 9 e 10)

O artigo 17.º, relativo à gestão da rede, foi atualizado de duas formas. Em primeiro lugar, procedeu-se à reorganização do artigo anterior, o qual continha inconsistências, de modo a incluir no n.º 2 todos os serviços prestados pelo gestor da rede e à transferência dos elementos relacionados com as regras de execução técnica aplicáveis à gestão do fluxo de tráfego aéreo – e não com o gestor da rede propriamente dito – para o anexo V-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008, que já incluía disposições pertinentes em matéria de regras de gestão de fluxos. Neste contexto, o n.º 2 passou a incluir uma referência ao portal de informação aeronáutica, atendendo a que este serviço já está de certa forma integrado no serviço do gestor da rede, embora não seja expressamente mencionado no regulamento.

Em segundo lugar, o artigo foi revisto, de modo a alinhá-lo pela terminologia usada no Regulamento (CE) n.º 1108/2009, passando as «funções» a ser designadas por «serviços» e dando sistematicamente ao gestor da rede o mesmo tratamento que aos outros prestadores de serviços no que respeita à certificação, supervisão e requisitos de segurança. A terminologia das definições em causa foi também atualizada em conformidade.

Por último, o artigo 17.º passou a incluir uma disposição que abrange o desenvolvimento futuro do gestor da rede no sentido de uma parceria setorial até 2020.

3.7. Participação dos utilizadores do espaço aéreo (artigo 19.º)

Nas áreas que carecem de melhoramentos, a avaliação de impacto identificou a necessidade de orientar mais os serviços de navegação aérea para o cliente. Foi criado um novo artigo 19.º para assegurar a consulta e participação dos utilizadores do espaço aéreo na aprovação dos planos de investimento.

4. ELEMENTOS OPCIONAIS

Foi redigida em separado uma exposição de motivos mais resumida para acompanhar as alterações propostas ao Regulamento de Base da AESA – Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Atendendo a que as funções em causa já existem, a proposta não tem incidência no orçamento da UE.

↓ 549/2004 (adaptado)

2013/0186 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

~~que estabelece o quadro para a realização~~ relativo à implementação do Céu
Único Europeu

(reformulação)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

↓ 549/2004 (adaptado)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ~~que institui a
Comunidade Europeia~~, nomeadamente o ~~n.º 2 de~~ artigo 100.º, n.º 2 ~~80.º~~,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia¹¹,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu¹²,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões¹³,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário,

Considerando o seguinte:

↓ Texto renovado

(1) O Regulamento (CE) n.º 549/2004, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («Regulamento-Quadro»)¹⁴, o Regulamento (CE) n.º 550/2004, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («Regulamento Prestação de Serviços»)¹⁵, o Regulamento (CE) n.º 551/2004, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («Regulamento Espaço Aéreo»)¹⁶ e o Regulamento (CE) n.º 552/2004, de 10 de março de 2004, relativo à interoperabilidade

¹¹ JO C 103 E de 30.4.2002, p. 1.

¹² JO C 241 de 7.10.2002, p. 24.

¹³ JO C 278 de 14.11.2002, p. 13.

¹⁴ JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

¹⁵ JO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

¹⁶ JO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («Regulamento Interoperabilidade») ¹⁷, foram alterados de modo substancial. Atendendo à necessidade de introduzir novas alterações, é conveniente, por razões de clareza, proceder à reformulação destes regulamentos.

↓ 549/2004 considerando 1

- (2) 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.

↓ 549/2004 Considerando 2
(adaptado)

~~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.~~

↓ 1070/2009 Considerando 2
(adaptado)

- (3) A aprovação pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho do primeiro pacote de legislação sobre o «Céu Único Europeu», a saber, o Regulamento (CE) n.º 549/2004, ~~de 10 de Março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento quadro») [4], o Regulamento (CE) n.º 550/2004, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») [5], o Regulamento (CE) n.º 551/2004, de 10 de Março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («regulamento relativo ao espaço aéreo») [6], e o Regulamento (CE) n.º 552/2004, de 10 de Março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («regulamento relativo à interoperabilidade») [7],~~ permitiu criar uma base jurídica sólida para um sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM) uniforme, interoperável e seguro.

↓ Texto renovado

A adoção do segundo pacote, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 1070/2009, reforçou ainda mais a iniciativa «Céu Único Europeu», mediante a introdução dos conceitos de «sistema de desempenho» e de «gestor da rede», de modo a otimizar o desempenho do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo.

¹⁷ JO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

↓ 550/2004 Considerando 3
(adaptado)

~~O Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004(5), a seguir designado "regulamento quadro"¹⁸, estabelece o quadro para a realização do céu único europeu.~~

↓ 551/2004 Considerando 4
(adaptado)

~~O Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004(5), a seguir designado "regulamento quadro"¹⁹, estabelece o quadro para a realização do céu único europeu.~~

↓ 551/2004 (adaptado)

(4) 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~~ União , sob reserva do disposto nas convenções internacionais aplicáveis, exercem as prerrogativas de poder público quando controlam o tráfego aéreo.

↓ 552/2004 Considerando 3
(adaptado)

~~O Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004(8), a seguir designado "regulamento quadro"²⁰, estabelece o quadro para a realização do céu único europeu.~~

↓ 1070/2009 Considerando 1

(5) A execução da política comum dos transportes exige um sistema de transporte aéreo eficiente que permita o funcionamento seguro, regular e sustentável dos serviços de transporte aéreo, otimizando as capacidades e facilitando a livre circulação de mercadorias, pessoas e serviços.

↓ 1070/2009 Considerando 37

(6) A prossecução simultânea dos objetivos de reforço dos padrões de segurança do tráfego aéreo e de melhoria da eficácia global do sistema ATM e dos serviços de navegação aérea no quadro do tráfego aéreo geral na Europa implica que se tenha em conta o fator humano. Os Estados-Membros deverão, conseqüentemente, ponderar a introdução dos chamados princípios da «cultura justa».

¹⁸ ~~Ver página 1 do presente Jornal Oficial.~~

¹⁹ ~~Ver página 1 do presente Jornal Oficial.~~

²⁰ ~~Ver página 1 do presente Jornal Oficial.~~

↓ 549/2004 Considerando 6
(adaptado)

- (7) Os Estados-Membros adotaram uma declaração geral sobre as questões militares relacionadas com o ~~e~~Céu ~~ú~~Único ~~e~~Europeu²¹. De acordo com essa declaração, os Estados-Membros deverão, nomeadamente, reforçar a cooperação 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 aspetos da gestão do tráfego aéreo.

↓ 549/2004 Considerando 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 ótima 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.~~

↓ 549/2004 Considerando 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.~~

↓ 549/2004 Considerando 5
(adaptado)

- (8) As decisões que afetam o conteúdo, o alcance ou as condições de realização das operações e dos treinos militares não são da competência da ~~Comunidade~~ União, em conformidade com o artigo 100.º, n.º 2, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia .

↓ 549/2004 Considerando 23
(adaptado)

~~Em declaração conjunta dos respetivos 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 cooperar mais estreitamente na utilização do aeroporto de Gibraltar, que ainda não começou a ser aplicado.~~

²¹ Ver página 9 do presente Jornal Oficial.

↓ 550/2004 considerando 1
⇒ texto renovado

- (9) 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~~ É necessário assegurar ⇒ a existência de um mercado comum a funcionar de modo eficaz, no caso dos serviços que podem ser prestados em condições de mercado, e ⇐ a satisfação de requisitos mínimos de interesse público ⇒ no caso dos serviços que são considerados monopólios naturais nas atuais condições tecnológicas ⇐ ~~torna-se cada vez mais premente neste novo cenário.~~
-

↓ 550/2004 Considerando 4

~~Para criar o céu único europeu, deverão ser adotadas 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")²². 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.~~

↓ 551/2004 Considerando 1

~~A criação do céu único europeu requer uma abordagem harmonizada para a regulação da organização e utilização do espaço aéreo.~~

↓ 551/2004 Considerando 2
(adaptado)

~~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.~~

↓ 551/2004 Considerando 3
(adaptado)

~~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.~~

²² Ver página 20 do presente Jornal Oficial.

↓ 551/2004 Considerando 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.~~

↓ 551/2004 Considerando 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.~~

↓ 552/2004 Considerando 1

~~A criação do céu único europeu implica a adoção de medidas relativas aos sistemas, componentes e procedimentos associados, com o objetivo 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"²³, e 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(6), a seguir designado "regulamento relativo ao espaço aéreo"²⁴.~~

↓ 552/2004 Considerando 2
(adaptado)

~~O relatório do grupo de alto nível do céu único europeu confirmou a necessidade de adotar 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 normalização²⁵, de acordo com a qual os requisitos essenciais, as regras e os padrões devem ser complementares e coerentes.~~

↓ 552/2004 Considerando 4
(adaptado)

~~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~~

²³ Ver página 10 do presente Jornal Oficial.

²⁴ Ver página 20 do presente Jornal Oficial.

²⁵ JO C 136 de 4.6.1985, p. 1.

~~conceitos operacionais e tecnológicos necessários para libertar a capacidade adicional requerida.~~

↓ 552/2004 Considerando 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.~~

↓ 552/2004 Considerando 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 afetada 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.~~

↓ 549/2004 Considerando 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 objetivos comuns e elaborar um programa de ação 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.~~

↓ 549/2004 Considerando 24

~~Atendendo a que o objetivo do presente regulamento, a saber, a criação do céu único europeu, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, devido à dimensão transnacional desta ação, 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 objetivo.~~

↓ 549/2004 Considerando 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.~~

↓ 549/2004 Considerando 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.~~

↓ 549/2004 Considerando 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 inspeções 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.~~

↓ 1070/2009 Considerando 9

(10) Para garantir uma supervisão coerente e sólida da prestação de serviços em toda a Europa, deverá garantir-se às autoridades supervisoras nacionais independência e recursos suficientes. Essa independência não poderá impedir essas autoridades de exercerem as suas funções no âmbito de um determinado quadro administrativo.

↓ 1070/2009 Considerando 10

(11) As autoridades supervisoras nacionais têm um papel fundamental a desempenhar na implementação do «Céu Único Europeu», motivo pelo qual a Comissão deverá facilitar a cooperação entre elas, a fim de possibilitar o intercâmbio das melhores práticas e de aprofundar uma abordagem conjunta, nomeadamente através do reforço da cooperação a nível regional. Essa cooperação deverá ser regular.

↓ 550/2004 Considerando 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.~~

↓ 550/2004 Considerando 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.~~

↓ 549/2004 Considerando 20

~~As sanções a prever em caso de infração ao disposto no presente regulamento e nas disposições a que se refere o artigo 3.º deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas, sem afetar a segurança.~~

↓ 549/2004 Considerando 17

~~Os parceiros sociais devem ser informados e consultados de maneira apropriada sobre todas as medidas com repercussões sociais importantes. O Comité de Diálogo Setorial~~

~~instituído com base na Decisão 1998/500/CE da Comissão, de 20 de Maio de 1998, relativa à criação de comités de diálogo setorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu²⁶, deverá igualmente ser consultado.~~

↓ 1070/2009 Considerando 11
(adaptado)

- (12) Os parceiros sociais deverão ser mais bem informados e consultados sobre todas as medidas com implicações sociais significativas. A nível ~~comunitário~~ ☒ da União ☒, o Comité de ~~diálogo~~ ~~setorial~~, criado ao abrigo da Decisão 98/500/CE da Comissão²⁷, deverá igualmente ser consultado.

↓ 550/2004 Considerando 11

~~As condições associadas aos certificados devem ser objetivamente justificadas e devem ser não discriminatórias, proporcionais e transparentes, bem como compatíveis com as normas internacionais pertinentes.~~

↓ 550/2004 Considerando 2
(adaptado)

~~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.~~

↓ 550/2004 Considerando 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.~~

↓ 550/2004 Considerando 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 atividades num Estado-Membro que não seja aquele em que obtiveram os seus certificados, dentro dos limites ditados pelos imperativos de segurança.~~

↓ 550/2004 Considerando 14

~~Com o objetivo 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~~

²⁶ JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

²⁷ JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

~~Estados-Membros designarem prestadores de serviços de tráfego aéreo, independentemente do local em que tenham sido certificados.~~

↓ 550/2004 Considerando 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.~~

↓ 550/2004 Considerando 13

⇒ texto renovado

(13) A prestação de serviços de comunicação, navegação e vigilância, bem como de serviços de informação ⇒ meteorológica e ⇐ 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.

↓ 550/2004 Considerando 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.~~

↓ 550/2004 Considerando 19

~~As condições de tarifação aplicáveis aos utilizadores do espaço aéreo devem ser justas e transparentes.~~

↓ 550/2004 Considerando 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 objetivos de segurança e de eficiência económica.~~

↓ 550/2004 Considerando 21

(14) Os utilizadores do espaço aéreo não deverão ser sujeitos a tratamento discriminatório na prestação de serviços equivalentes de navegação aérea.

↓ 550/2004 Considerando 22

~~Os prestadores de serviços de navegação aérea oferecem um determinado número de estruturas e serviços diretamente 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.~~

↓ 550/2004 Considerando 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.~~

↓ 550/2004 Considerando 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.~~

↓ 550/2004 Considerando 25

~~No contexto das receitas geradas para garantir uma razoável rentabilidade do ativo, e em articulação direta 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.~~

↓ 550/2004 Considerando 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.~~

↓ 1070/2009 Considerando 7
(adaptado)

- (15) O conceito de projetos comuns, destinados a ajudar os utilizadores do espaço aéreo e/ou os prestadores de serviços de navegação aérea a melhorar as infraestruturas coletivas de navegação aérea, a prestação de serviços neste setor e a utilização do espaço aéreo, em especial, aqueles que possam ser necessários para a implementação do plano diretor ATM ☒ tal como aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho²⁸, em conformidade com o artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho ☒, não poderá prejudicar os projetos existentes por decisão de um ou de vários Estados-Membros com objetivos similares. O disposto em matéria de financiamento da implantação de projetos comuns não poderá condicionar a forma como eles são elaborados. A Comissão pode propor que financiamentos, como o da Rede Transeuropeia ou do Banco Europeu de Investimentos, possam ser utilizados no apoio a projetos comuns, em especial para acelerar a implementação do programa

²⁸ JO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

SESAR dentro do quadro financeiro plurianual. Sem prejuízo do acesso a esse financiamento, os Estados-Membros deverão ser livres de decidir o modo como poderão ser utilizadas as receitas geradas pela venda em leilão das licenças no setor da aviação ao abrigo do regime de comércio de licenças de emissão e de ponderar, neste contexto, se uma parte dessas receitas poderá ser utilizada no financiamento de projetos comuns ao nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.

↓ 550/2004 Considerando 27

~~A definição e imposição de taxas aos utilizadores do espaço aéreo deve ser objeto de revisão periódica pela Comissão, em cooperação com o Eurocontrol, as autoridades supervisoras nacionais e os utilizadores do espaço aéreo.~~

↓ 551/2004 Considerando 8

~~As atividades 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 "RECTA", tanto no interior como fora do território da Comunidade.~~

↓ 551/2004 Considerando 13

~~É essencial obter uma estrutura do espaço aéreo comum e harmonizada em termos de rotas e setores, basear a organização atual e futura do espaço aéreo em princípios comuns e configurar e gerir o espaço aéreo de acordo com regras harmonizadas.~~

↓ Texto renovado

- (16) O conceito de «gestor da rede» é essencial para melhorar o desempenho da gestão do tráfego aéreo à escala da rede, mediante a centralização da prestação dos serviços que apresentam níveis de desempenho superiores quando prestados a nível de rede. Para facilitar a resposta em caso de crise no setor da aviação, a coordenação desse tipo de crise deverá ser assegurada pelo gestor da rede.
- (17) A Comissão está convicta de que a utilização segura e eficiente do espaço aéreo só poderá ser conseguida através de uma colaboração estreita entre os utilizadores civis e militares do espaço aéreo, essencialmente com base no conceito de utilização flexível do espaço aéreo e numa coordenação efetiva entre o setor civil e militar, conforme estabelecido pela OACI, e realça a importância de reforçar a cooperação civil-militar entre os utilizadores civis e militares do espaço aéreo.
- (18) A exatidão das informações relativas ao estado do espaço aéreo e a situações específicas de tráfego aéreo, assim como a sua distribuição atempada aos controladores civis e militares, tem um impacto direto na segurança e eficiência das operações. O acesso em tempo útil a informação atualizada sobre o estado do espaço aéreo é essencial para todos aqueles que pretendem tirar partido das estruturas do espaço aéreo disponibilizadas aquando da elaboração ou alteração dos seus planos de voo.

↓ 550/2004 Considerando 16

~~Os prestadores de serviços de navegação aérea deverão estabelecer e manter uma cooperação estreita com as autoridades militares responsáveis por atividades susceptíveis de afetar o tráfego aéreo geral através da celebração dos acordos adequados.~~

↓ 550/2004 Considerando 17

~~A contabilidade dos prestadores de serviços de navegação aérea deverá ser o mais transparente possível.~~

↓ 550/2004 Considerando 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.~~

↓ 551/2004 Considerando 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.~~

↓ 551/2004 Considerando 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.~~

↓ 1070/2009 Considerando 30
(adaptado)

(19) A disponibilização de informação aeronáutica moderna, completa, de alta qualidade e disponível em tempo útil tem um impacto significativo na segurança e na ~~simplificação~~ facilitação do acesso ao espaço aéreo ~~comunitário~~ da União e ~~da~~ liberdade de circulação neste último. Tendo em conta o plano diretor ATM, a ~~Comunidade~~ União deverá tomar a iniciativa de modernizar este setor em cooperação com o ~~Eurocontrol~~ gestor da rede e garantir que os utilizadores ~~podem~~ acceder a estes dados através de um único ponto de acesso público, que preste informações integradas modernas, de fácil utilização e validadas.

↓ 551/2004 Considerando 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.~~

↓ 551/2004 Considerando 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.~~

↓ 551/2004 Considerando 14

~~O conceito de utilização flexível do espaço aéreo deve ser aplicado de forma eficaz. É necessário otimizar a utilização dos setores 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 setores 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.~~

↓ 551/2004 Considerando 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.~~

↓ 551/2004 Considerando 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.~~

↓ 551/2004 Considerando 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.~~

↓ 551/2004 Considerando 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.~~

↓ 552/2004 Considerando 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).~~

↓ 552/2004 Considerando 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.~~

↓ 552/2004 Considerando 11

~~O desenvolvimento e a adoção 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.~~

↓ 552/2004 Considerando 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.~~

↓ 552/2004 Considerando 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 diretivas de harmonização técnica²⁹. Estes módulos devem poder ser ampliados na medida do necessário para abranger os requisitos específicos dos setores em causa.~~

↓ 552/2004 Considerando 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.~~

²⁹ JO L 220 de 30.8.1993, p. 23.

~~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.~~

↓ 552/2004 Considerando 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.~~

↓ 552/2004 Considerando 16

~~A plena aplicação do presente regulamento deve processar-se de acordo com uma estratégia de transição que procure realizar os objetivos do presente regulamento sem criar obstáculos injustificados à preservação da infraestrutura existente, em termos de custo-benefício.~~

↓ 549/2004 Considerando 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.~~

↓ 549/2004 Considerando 25

~~As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser 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 Comissão³⁰.~~

↓ 549/2004 Considerando 26
(adaptado)

~~O n.º 2 do artigo 8.º do Regulamento Interno Tipo²⁴ 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.~~

³⁰ JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

³¹ JO C 38 de 6.2.2001, p. 3.

↓ 549/2004 Considerando 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 setor deverão poder aconselhar a Comissão acerca dos aspetos técnicos da realização do céu único europeu.~~

↓ 549/2004 Considerando 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.~~

↓ 549/2004 Considerando 13

~~A adesão da Comunidade ao Eurocontrol é um elemento importante para a realização de um espaço aéreo pan-europeu.~~

↓ 549/2004 Considerando 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.~~

↓ 549/2004 Considerando 15
(adaptado)

~~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.~~

↓ 549/2004 Considerando 16

~~A elaboração das medidas necessárias à criação do céu único europeu requer consultas alargadas aos parceiros económicos e sociais.~~

↓ 550/2004 Considerando 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.~~

↓ 550/2004 Considerando 9

~~Devem ser adotadas 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.~~

↓ 550/2004 Considerando 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,~~

↓ 549/2004 Considerando 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 necessidade de manter um nível elevado de segurança, a fim de verificar a eficácia das medidas adotadas e de propor novas medidas.~~

↓ 549/2004 Considerando 21

~~O impacto das medidas adotadas em aplicação do presente regulamento deve ser avaliado à luz dos relatórios a apresentar regularmente pela Comissão.~~

↓ 551/2004 Considerando 19

~~É necessário refletir no alargamento dos conceitos do espaço aéreo superior ao espaço aéreo inferior, de acordo com um calendário e com estudos adequados,~~

↓ 549/2004 Considerando 22

~~O presente regulamento não afeta a competência dos Estados Membros no que se refere à adoção de medidas relativas à organização das suas forças armadas. Essa competência pode levar os Estados Membros a adotarem 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.~~

↓ 552/2004 Considerando 19
(adaptado)

~~Por razões de segurança jurídica é necessário assegurar que se mantenham em vigor, sem alteração quanto à substância, certas disposições de atos legislativos comunitários aprovados com base na Diretiva 93/65/CEE. A aprovação ao abrigo do presente regulamento das regras de execução correspondentes a essas disposições levará algum tempo,~~

↓ 552/2004 Considerando 18
(adaptado)

~~A Diretiva 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 aéreo³², 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 adoção 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 Diretiva 93/65/CEE, a Diretiva 97/15/CE da Comissão, de 25 de Março de 1997, que adota as normas Eurocontrol e altera a Diretiva 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 aéreo³³, o Regulamento (CE) n.º 2082/2000 da Comissão, de 6 de Setembro de 2000, que adota normas Eurocontrol e altera a Diretiva 97/15/CE que adota as normas Eurocontrol e altera a Diretiva 93/65/CEE do Conselho³⁴, 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 adota normas Eurocontrol, devem ser revogados no final de um período transitório.~~

↓ 552/2004 Considerando 8

~~O mercado interno é um objetivo da Comunidade, pelo que as medidas tomadas ao abrigo do presente regulamento deverão contribuir para o seu desenvolvimento progressivo neste setor.~~

↓ 552/2004 Considerando 9

~~Consequentemente, é oportuno definir requisitos essenciais aplicáveis à REGTA, aos seus sistemas, componentes e procedimentos associados.~~

↓ 552/2004 Considerando 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 aspetos da compatibilidade eletromagnética;~~

³² JO L 187 de 29.7.1993, p. 52. Diretiva com a última redação 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).

³³ JO L 95 de 10.4.1997, p. 16. Diretiva com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 2082/2000 (JO L 254 de 9.10.2000, p. 1).

³⁴ JO L 254 de 9.10.2000, p. 1. Regulamento com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 980/2002 (JO L 150 de 8.6.2002, p. 38).

~~a proteção dos serviços de segurança da vida humana contra interferências nocivas,~~

~~a utilização eficiente e adequada das frequências exclusivamente atribuídas ao setor da aviação e por este geridas.~~

↓ Texto renovado

- (20) De modo a ter em conta as alterações introduzidas nos Regulamentos (CE) n.º 1108/2009 e (CE) n.º 1070/2009, é necessário, em conformidade com o artigo 65.º-A do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a segurança da aviação³⁵, alinhar o conteúdo do presente regulamento pelo do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
- (21) Além disso, é necessário atualizar as especificações técnicas que constam dos Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004, aprovadas em 2004 e 2009, e introduzir correções técnicas, de modo a ter em conta os progressos registados.
- (22) É necessário alterar o âmbito geográfico do presente regulamento no que respeita à Região do Atlântico Norte (NAT) da OACI, de modo a ter em conta os acordos em vigor e previstos no domínio da prestação de serviços e a necessidade de garantir a coerência das normas aplicadas aos prestadores de serviços de navegação aérea e aos utilizadores do espaço aéreo que operam nesta zona.
- (23) De harmonia com o papel desempenhado enquanto organização operacional e com o processo de reforma do Eurocontrol, o papel do gestor da rede deverá evoluir no sentido de uma parceria liderada pelo setor.
- (24) O conceito de bloco funcional de espaço aéreo definido para reforçar a cooperação entre prestadores de serviços de tráfego aéreo constitui um importante instrumento para a melhoria do desempenho do sistema de gestão do tráfego aéreo à escala europeia. Para reforçar este instrumento, os blocos funcionais de espaço aéreo devem ser mais orientados para o desempenho, com base no estabelecimento de parcerias setoriais, e o setor deverá gozar de maior liberdade para os alterar, de modo a alcançar e, se possível, ultrapassar os objetivos de desempenho.
- (25) Os blocos funcionais de espaço aéreo devem funcionar de modo flexível, congregando os fornecedores de serviços à escala europeia e tirando partido dos respetivos pontos fortes. Esta flexibilidade deverá permitir criar sinergias entre fornecedores, independentemente da sua localização geográfica ou nacionalidade, bem como facilitar a emergência de serviços com formatos variáveis tendo em vista a melhoria do desempenho.
- (26) Para reforçar o ênfase dos prestadores de serviços de navegação aérea no cliente e oferecer aos utilizadores do espaço aéreo a possibilidade de influenciarem mais as decisões que os afetam, é necessário tornar mais efetiva a consulta e a participação das partes interessadas nas grandes decisões operacionais dos prestadores de serviços de navegação aérea.

³⁵ JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

- (27) O sistema de desempenho é fundamental para a regulamentação económica dos serviços de gestão do tráfego aéreo, razão pela qual se deve manter e, na medida do possível, reforçar a qualidade e independência das suas decisões.
- (28) De modo a ter em conta os progressos técnicos ou operacionais, nomeadamente mediante a alteração dos anexos ou o aditamento das disposições no domínio da gestão da rede e do sistema de desempenho, é conveniente delegar na Comissão poderes para adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. O teor e âmbito de aplicação de cada delegação devem ser definidos em pormenor nos artigos aplicáveis. É especialmente importante que, durante os trabalhos preparatórios, a Comissão proceda às consultas adequadas, inclusive a nível de peritos. Durante a preparação e a redação dos atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, tempestiva e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
- (29) Em caso de aditamentos à lista de serviços de gestão da rede, a Comissão deve efetuar as consultas adequadas das partes interessadas do setor.
- (30) De modo a assegurar condições uniformes de aplicação do presente regulamento, a Comissão deve ter poderes de execução em especial no que respeita ao exercício dos poderes conferidos às autoridades supervisoras nacionais, à prestação de serviços de apoio em regime de exclusividade por um prestador de serviços ou por consórcios de prestadores de serviços, às medidas corretivas para garantir o cumprimento dos objetivos de desempenho a nível de União e local associados, à análise da conformidade do sistema de tarifação, à governação e adoção de projetos comuns para funções relacionadas com a rede, aos blocos funcionais de espaço aéreo, às regras de participação das partes interessadas nas grandes decisões relativas a operações dos prestadores de serviços de navegação aérea, ao acesso e à proteção dos dados, à informação aeronáutica eletrónica e desenvolvimento tecnológico e à interoperabilidade da gestão do tráfego aéreo. Estes poderes devem ser exercidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução pela Comissão³⁶.
- (31) Em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011, no caso dos atos de execução adotados ao abrigo do presente regulamento deve ser aplicado o procedimento de exame para a adoção de atos de alcance geral.
- (32) Para a adoção de atos de execução de alcance individual, deve ser adotado o procedimento consultivo.

↓ 549/2004 Considerando 20
(adaptado)

- (33) As sanções a prever em caso de infração ao disposto no presente regulamento ~~e nas disposições a que se refere o artigo 3.º~~ deverão ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas, sem afetar a segurança.

³⁶ JO L 55 de 28.2.2011, p. 1.

↓ Texto renovado

- (34) Os serviços de apoio devem, conforme aplicável, ser contratados em conformidade com a Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços³⁷ e com a Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais³⁸. Devem também ser tidas em conta as orientações constantes da Comunicação interpretativa da Comissão sobre o direito comunitário aplicável à adjudicação de contratos não abrangidos, ou apenas parcialmente, pelas diretivas comunitárias relativas aos contratos públicos³⁹, conforme adequado.

↓ 1070/2009 Considerando 42

- (35) A Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar, acordada em 18 de setembro de 2006, em Córdova («Declaração Ministerial»), durante a primeira reunião ministerial do Fórum de Diálogo sobre Gibraltar, substituirá a Declaração Conjunta sobre o Aeroporto de Gibraltar, feita em 2 de dezembro de 1987, em Londres, considerando-se que e o pleno cumprimento desta Declaração Ministerial ~~será considerado como equivalente~~ ao cumprimento da Declaração de 1987.

↓ 1070/2009 Considerando 43

- (36) O presente regulamento aplica-se plenamente ao Aeroporto de Gibraltar no contexto e nos termos da Declaração Ministerial. Sem prejuízo da Declaração Ministerial, a sua aplicação ao Aeroporto de Gibraltar, assim como todas as medidas relacionadas com a sua execução, devem cumprir plenamente a Declaração Ministerial e todas as suas disposições.

↓ 549/2004 Considerando 24
(adaptado)

- (37) Atendendo a que o objectivo do presente regulamento, a saber, a ~~criação~~ implementação do ~~e~~Céu ~~e~~Único ~~e~~Europeu, não pode ser suficientemente realizado pelos Estados-Membros, devido à dimensão transnacional desta ação, e pode, por conseguinte, ser melhor alcançado a nível ~~comunitário~~ da União , ~~assegurando simultaneamente a aprovação de regras de execução que tenham em conta as especificidades locais,~~ a ~~Comunidade~~ União pode tomar medidas em conformidade com o princípio da subsidiariedade consagrado no artigo 5.º do Tratado da União Europeia. Em conformidade com o princípio da proporcionalidade consagrado no mesmo artigo, o presente regulamento não excede o necessário para atingir e alcançar aquele objetivo previsto.

³⁷ JO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

³⁸ JO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

³⁹ JO C 179 de 1.8.2006, p. 2.

↓ 552/2004

ADOTARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 1
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 1.º

~~Objetivo~~ ☒ **Objeto** ☒ e âmbito de aplicação

1. ⇒ O presente regulamento estabelece regras para a criação e o funcionamento adequado ☒ ~~A iniciativa do eCéu~~ ☒ ~~Único eEuropeu~~ ~~tem por objetivo reforçar as~~ ☒, de modo a garantir o cumprimento das ☒ atuais normas de segurança do tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM) e dos serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral na Europa, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo. O ~~eCéu~~ ☒ ~~Único eEuropeu~~ abrange uma rede pan-europeia coerente de rotas, ⇒ um espaço aéreo operacional integrado ☒ e ~~de~~ sistemas de gestão de redes e de gestão do tráfego aéreo, unicamente baseados na ~~em requisitos de~~ segurança, eficiência e ~~técnicos~~ ⇒ interoperabilidade ☒, em benefício de todos os utilizadores do espaço aéreo. ~~Para alcançar o referido objetivo, o presente regulamento estabelece um quadro regulamentar harmonizado para a criação do céu único europeu.~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 2
(adaptado)

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 ~~3813~~.º. O presente regulamento ~~e as medidas a que se refere o artigo 3.º~~ não abrangem as operações e os treinos militares.

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 3
(adaptado)

3. A aplicação do presente regulamento ~~e das medidas a que se refere o artigo 3.º~~ não prejudica os direitos e as obrigações dos Estados-Membros decorrentes da Convenção ~~sobre Aviação Civil Internacional~~ de Chicago, de 1944, sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»). Neste contexto, ~~constitui objetivo adicional do presente regulamento~~ ☒ procura, ☒ nos domínios a que se aplica, apoiar os Estados-Membros no cumprimento das suas obrigações decorrentes da Convenção de Chicago, prevendo uma base de interpretação comum e a aplicação uniforme das suas disposições e assegurando que estas

~~disposições~~ sejam devidamente tidas em conta no presente regulamento e nas normas de execução deste.

↓ 550/2004

~~CAPÍTULO I~~

~~ASPETOS GERAIS~~

~~Artigo 1.º~~

~~Objetivo 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 objetivo 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.~~

↓ 551/2004

~~CAPÍTULO I~~

~~ASPETOS GERAIS~~

~~Artigo 1.º~~

~~Objetivo 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 objetivo reforçar o conceito de um espaço aéreo operacional progressivamente mais integrado no contexto da política comum de transportes e fixar procedimentos comuns de conceção, 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")⁴⁰.~~

↓ 551/2004 (adaptado)

⇒ texto renovado

~~43. Sem prejuízo do artigo 10.º, o~~ presente regulamento é aplicável ao espaço aéreo nas regiões EUR, ~~e~~ AFI ⇒ e NAT ⇐ da OACI em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo em conformidade com o ~~⊗~~ disposto no mesmo ~~⊗~~

⁴⁰ Ver página 10 do presente Jornal Oficial.

~~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.~~

↓ 551/2004

~~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.~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 1

54. Considera-se que a aplicação do presente regulamento ao Aeroporto de Gibraltar não prejudica as respetivas posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido da Grã-Bretanha e ~~da~~ Irlanda do Norte em relação ao litígio em torno da soberania ~~dosobre o~~ território em que o aeroporto se situa.

↓ 552/2004

~~Artigo 1.º~~

Objetivo 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 objetivo 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.~~

↓ 549/2004 (adaptado)

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:

↓ 549/2004

⇒ texto renovado

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) Acelerar e 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 presteam 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~~ ⇒ um serviço ⇐ de planeamento cujo objetivo 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;

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 2,
alínea a)

8. «Utilizadores do espaço aéreo», os operadores das aeronaves exploradas ~~em sede de como~~ tráfego aéreo geral;

↓ 549/2004
⇒ texto renovado

9. «Gestão do fluxo de tráfego aéreo», ~~uma função~~ ⇒ um serviço ⇐ estabelecido com o objetivo 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;

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 2,
alínea b)
⇒ texto renovado

10. «Gestão do tráfego aéreo (ATM)», o conjunto ~~das~~ ~~funções~~ ⇒ serviços ⇐ aéreas e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo) necessários para assegurar ~~uma circulação~~ movimentos seguros e eficientes das aeronaves durante todas as fases das operações;

↓ 549/2004

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;

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 2, alínea c)

~~1413 A.~~ «Plano diretor ATM», o plano aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho⁴¹, nos termos do ~~n.º 2 do~~ artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho, de 27 de fevereiro de 2007, relativo à constituição de uma empresa comum para a realização do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo de nova geração (SESAR)⁴²;

↓ Texto renovado

15. «Crise no setor da aviação», circunstâncias em que a capacidade do espaço aéreo é anormalmente reduzida em resultado de condições meteorológicas adversas graves ou a indisponibilidade de partes significativas do espaço aéreo devido a causas naturais ou por razões políticas;

↓ 549/2004

~~1614.~~ «Pacote de serviços», dois ou mais serviços de navegação aérea;

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 2, alínea d)

~~1715.~~ «Certificado», documento emitido por uma autoridade supervisora nacional, sob qualquer forma prevista no direito nacional, que ~~confirma~~ que o prestador de um serviço de navegação aérea cumpre os requisitos exigidos para prestar um serviço específico;

↓ 549/2004

~~1816.~~ «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~~

⁴¹ JO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

⁴² JO L 64 de 2.3.2007, p. 1.

~~do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo ("regulamento relativo à interoperabilidade")⁴³, 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 objetos corpóreos, como os equipamentos, e objetos incorpóreos, como os programas informáticos, dos quais depende a interoperabilidade da Rede Europeia de Gestão do Tráfego Aéreo (REGTA);

↓ Texto renovado

20. «Declaração», para efeitos de ATM/ANS, qualquer declaração escrita sobre:

- a conformidade ou aptidão para utilização de sistemas e componentes, emitida por uma organização envolvida na conceção, fabrico e manutenção de sistemas e componentes ATM/ANS;
- a conformidade com os requisitos aplicáveis de um serviço ou sistema a colocar em serviço, emitida por um prestador de serviços;
- a capacidade e os meios para cumprir obrigações relacionadas com determinados serviços de informação de voo;

↓ 549/2004 (adaptado)

~~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)⁴⁴.~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 2, alínea f) (adaptado)

2122. «Utilização flexível do espaço aéreo», o conceito de gestão do espaço aéreo aplicado na zona abrangida pela Conferência Europeia da Aviação Civil, com base no “Manual de gestão do espaço aéreo para a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo”, editado pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) ⁴⁵ ;

↓ 549/2004

~~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.~~

⁴³ ~~Ver página 33 do presente Jornal Oficial.~~

⁴⁴ ~~Convenção com as alterações introduzidas pelo Protocolo de 12 de Fevereiro de 1981, e revista pelo Protocolo de 27 de Junho de 1997.~~

⁴⁵ O Eurocontrol foi criado no âmbito da Convenção Internacional de Cooperação para a Segurança da Navegação Aérea, de 13 de dezembro de 1960, conforme alterada pelo Protocolo de 12 de fevereiro de 1981 e revista pelo Protocolo de 27 de junho de 1997.

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 2,
alínea g)

~~2223-A.~~ «Serviço de informação de voo», serviço destinado a prestar aconselhamento e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;

~~2323-B.~~ «Serviço de alerta», serviço prestado com o objetivo de notificar os organismos competentes sempre que uma aeronave tenha necessidade da intervenção dos serviços de busca e salvamento e de prestar assistência a esses organismos sempre que estes o solicitem;

↓ 549/2004

~~24.~~ «Nível de voo», uma superfície de pressão atmosférica constante determinada relativamente a uma pressão de referência específica de 1013,2 hectopascals e separada das outras superfícies análogas por intervalos de pressão específicos.

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 2,
alínea h)

~~2425.~~ «Bloco funcional de espaço aéreo», bloco de espaço aéreo baseado em requisitos operacionais e estabelecido independentemente das fronteiras nacionais, em que a prestação de serviços de navegação aérea e as funções conexas são orientadas para o desempenho e otimizadas tendo em vista introduzir, em cada bloco funcional de espaço aéreo, uma cooperação reforçada entre os prestadores de serviços de navegação aérea ou, se apropriado, um prestador integrado;

↓ 549/2004 (adaptado)

~~2526.~~ «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 efetue em conformidade com os procedimentos da ☒ Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), instituída pela Convenção de Chicago de 1944, relativa à Aviação Civil Internacional ☒ ~~OACI;~~

~~27.~~ «OACI», a Organização Internacional da Aviação Civil instituída pela Convenção de Chicago de 1944 sobre a aviação civil internacional.

~~2628.~~ «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;

~~2729.~~ «Serviços meteorológicos», as instalações e os serviços que fornecem às aeronaves previsões, boletins e observações meteorológicos, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico;

~~2830.~~ «Serviços de navegação», as instalações e os serviços que fornecem às aeronaves informação sobre posicionamento e tempo cronometria;

~~2931.~~ «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.

~~3033.~~ «Colocação em serviço», a primeira utilização operacional após a instalação inicial ou a introdução de uma versão melhorada de um sistema;

~~3134.~~ «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 respetiva exploração.

~~36.~~ «Operação uniforme», a exploração da REGTA de tal forma que, na perspetiva do utilizador, funcione como um sistema unitário.

↓ 549/2004

~~3238.~~ «Serviços de vigilância», as instalações e os serviços utilizados para determinar as posições relativas das aeronaves para a fim de permitir uma separação segura;

~~3339.~~ «Sistema», a conjugação das funções dos componentes aéreos e no solo, bem como o equipamento espacial, que presta apoio aos serviços de navegação aérea em todas as fases do voo;

~~3440.~~ «Melhoramento», qualquer alteração que modifique as características operacionais de um sistema.

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 2, alínea j)

~~3544.~~ «Serviços transfronteiriços», qualquer situação de prestação de serviços de navegação aérea num Estado-Membro por um prestador de serviços certificado num outro Estado-Membro;

↓ Texto renovado

36. «Autoridade supervisora nacional», organismo ou organismos nacionais incumbidos por um Estado-Membro de executar as tarefas de supervisão previstas no presente regulamento e as autoridades nacionais competentes incumbidas das tarefas previstas no artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

37. «Serviços de apoio», os serviços de navegação aérea que não os serviços de tráfego aéreo, bem como outros serviços e atividades com eles relacionados e que apoiam a prestação de serviços de navegação aérea;

38. «Objetivos de desempenho locais», objetivos de desempenho estabelecidos pelos Estados-Membros a nível local, nomeadamente blocos funcionais de espaço aéreo, a nível nacional, de zona de tarifação ou de aeroporto.

Artigo 2.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")⁴⁶;~~

~~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")⁴⁷; e~~

~~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")⁴⁸;~~

~~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.~~

↓ 1070/2009 Artigo. 1.º, n.º 3
(adaptado)
⇒ texto renovado

CAPÍTULO II

⊠ AUTORIDADES NACIONAIS ⊠

Artigo 3.º

Autoridades supervisoras nacionais

1. Os Estados-Membros designam ou criam conjunta ou individualmente, como respetiva autoridade supervisora nacional, um ou mais organismos 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 ~~devem ser~~ ⇒ juridicamente distintas e ⇐ independentes ⇒, nomeadamente em termos organizativos, hierárquicos e decisórios, ⇐ dos prestadores de serviços de navegação aérea ⇒ e de quaisquer entidades públicas ou privadas com interesses nas atividades exercidas por esses prestadores de serviços ⇐. ~~Esta independência é alcançada através de separação adequada, pelo menos a nível funcional, entre as autoridades supervisoras nacionais e esses prestadores.~~

⁴⁶ Ver página 20 do presente Jornal Oficial.

⁴⁷ Ver página 10 do presente Jornal Oficial.

⁴⁸ Ver página 26 do presente Jornal Oficial.

⇩ Texto renovado

3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, as autoridades supervisoras nacionais podem, em termos organizativos, associar-se a outras entidades reguladoras e/ou autoridades de segurança.

4. As autoridades supervisoras nacionais que, na data de entrada em vigor do presente regulamento, não sejam juridicamente distintas dos prestadores de serviços de navegação aérea ou de quaisquer entidades públicas ou privadas com interesses nas atividades destes, conforme previsto no n.º 2, devem satisfazer este requisito até 1 de janeiro de 2020.

↓ 1070/2009 Artigo. 1.º, n.º 3
⇒ texto renovado

~~35. As autoridades supervisoras nacionais devem exercer as suas competências com imparcialidade, independência e transparência. Esse Objetivo é concretizado através da aplicação de mecanismos adequados de gestão e fiscalização ⇒ Devem, em especial, estar organizadas, dispor do pessoal necessário e ser geridas e financiadas de modo a poder desempenhar as suas competências nessa conformidade ⇐ , incluindo no seio da administração do Estado-Membro. Todavia, tal não deve impedir as autoridades supervisoras nacionais de exercerem as suas funções no quadro das normas de organização das autoridades de aviação civil nacionais ou de qualquer organismo público.~~

⇩ Texto renovado

6. O pessoal das autoridades supervisoras nacionais deve:

a) Ser recrutado de acordo com regras claras e transparentes, que garantam a sua independência e, no caso do pessoal responsável pela adoção de decisões estratégicas, ser nomeado pelo gabinete ou conselho de ministros nacional ou outra autoridade pública que não controle ou beneficie diretamente dos prestadores de serviços de navegação aérea;

b) Ser selecionado no âmbito de um processo transparente, com base nas suas qualificações específicas, nomeadamente competências adequadas e experiência pertinente, entre outros, na área da auditoria e dos serviços e sistemas de navegação aérea;

c) Atuar de forma independente, em especial de quaisquer interesses relacionados com os prestadores de serviços de navegação aérea, não devendo, no desempenho das funções de autoridade supervisora nacional, solicitar nem receber instruções de qualquer governo ou outra entidade pública ou privada;

d) No caso do pessoal responsável pela adoção de decisões estratégicas, apresentar, anualmente, uma declaração de compromisso e uma declaração de interesses, com indicação de todos os interesses, diretos ou indiretos, que possam ser considerados prejudiciais para a sua independência e possam influenciar o desempenho das suas funções; e

e) No caso do pessoal responsável pela adoção de decisões estratégicas, pela realização de auditorias ou por outras funções diretamente relacionadas com a supervisão ou com objetivos de desempenho dos prestadores de serviços de navegação aérea, não exercer qualquer cargo ou responsabilidade profissional junto dos prestadores de serviços de navegação aérea, após o termo do seu mandato na autoridade supervisora nacional, durante o período mínimo de um ano.

↓ 1070/2009 Artigo. 1.º, n.º 3
⇒ texto renovado

~~74.~~ Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades supervisoras nacionais dispõem dos recursos e das capacidades necessários para desempenhar as funções que lhes são cometidas nos termos do presente regulamento de forma eficiente e tempestiva. ⇒ As autoridades supervisoras nacionais devem ter plenos poderes a nível do recrutamento e da gestão do seu pessoal, com base em dotações próprias, designadamente provenientes de taxas de rota, que devem ser definidas proporcionalmente às tarefas que lhes incumbe executar, em conformidade com o artigo 4.º. ⇐

~~85.~~ Os Estados-Membros notificam a Comissão dos nomes e endereços das autoridades supervisoras nacionais, bem como das suas eventuais alterações, e das medidas aprovadas para garantir a conformidade com o disposto ⇒ no presente artigo ⇐ ~~nos n.ºs 2, 3 e 4.~~

↓ Texto renovado

9. A Comissão deve estabelecer regras pormenorizadas que fixam as condições aplicáveis em matéria de recrutamento e seleção em aplicação do disposto no n.º 6, alíneas a) e b). Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 1
(adaptado)

Artigo ~~4.º~~^{2.º}

Funções das autoridades supervisoras nacionais

1. As autoridades supervisoras nacionais a que se refere o artigo ~~3.º 4.º~~ do regulamento-quadro são responsáveis, nomeadamente, pelas seguintes tarefas:

a) ~~asseguram~~ Assegurar a supervisão ~~adequada~~ da aplicação do presente regulamento, em especial no que se refere à segurança e eficiência das operações efetuadas pelos prestadores de serviços de navegação aérea que ~~prestam~~ serviços relacionados com o espaço aéreo sob a responsabilidade do Estado-Membro que ~~tiverem~~ designado ou constituído a autoridade supervisora em questão;

↓ Texto renovado

b) Emitir certificados aos prestadores de serviços de navegação aérea em conformidade com o disposto no artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e controlar a aplicação das condições ao abrigo das quais foram emitidos;

c) Emitir licenças, qualificações, averbamentos e certificados aos controladores de tráfego aéreo, em conformidade com o artigo 8.º-C do Regulamento (CE) n.º 216/2008, e fiscalizar a aplicação das condições ao abrigo das quais foram emitidos;

d) Elaborar planos de desempenho e monitorizar a sua aplicação, em conformidade com o artigo 11.º;

e) Controlar a aplicação do regime de tarifação, em conformidade com os artigos 12.º e 13.º;

f) Aprovar as condições de acesso aos dados operacionais, em conformidade com o artigo 22.º; e

g) Controlar as declarações e a colocação em serviço dos sistemas.

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 1
(adaptado)
⇒ texto renovado

2. ~~Para o efeito, e~~Cada autoridade supervisora nacional organiza as inspeções e vistorias adequadas para verificar o cumprimento dos requisitos previstos no presente regulamento, ~~incluindo os requisitos em matéria de recursos humanos para a prestação de serviços de navegação aérea.~~ O prestador de serviços de navegação aérea em questão deve facilitar essa tarefa.

↓ Texto renovado

Artigo 5.º

Cooperação entre autoridades supervisoras nacionais

1. As autoridades supervisoras nacionais devem trocar informações sobre a sua atividade e princípios, práticas e procedimentos em matéria de tomada de decisão, bem como sobre a aplicação do direito da União. Devem colaborar no sentido da coordenação dos seus processos decisórios à escala da União. Devem participar e trabalhar em conjunto no âmbito de uma rede, que deve reunir-se a intervalos regulares. A Comissão e a Agência da União Europeia para a Aviação (a seguir designada por «EAA») devem ser membros, coordenar e apoiar as atividades da rede e formular-lhe recomendações, conforme adequado. A Comissão e a EAA devem promover a cooperação ativa das autoridades supervisoras nacionais, bem como os intercâmbios e a utilização de pessoal das autoridades supervisoras nacionais, com base numa equipa de peritos a criar pela EAA, em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Sem prejuízo das regras relativas à proteção de dados previstas no artigo 22.º do presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 45/2001, a Comissão deve promover o intercâmbio das informações previstas nos primeiro e segundo parágrafos do presente número entre os membros da rede, se possível através de ferramentas eletrónicas, respeitando a confidencialidade dos segredos comerciais dos prestadores de serviços de navegação aérea.

2. As autoridades supervisoras nacionais devem manter uma colaboração estreita, incluindo através de protocolos de cooperação, tendo em vista a assistência mútua nas suas tarefas de controlo e de gestão das investigações e inquéritos.

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 1
⇒ texto renovado

3. No que diz respeito aos blocos funcionais de espaço aéreo que se estendem pelo espaço aéreo da responsabilidade de mais de 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. ⇒ As autoridades supervisoras nacionais em causa devem estabelecer um plano que

especifica as modalidades da sua cooperação, tendo em vista a aplicação do referido acordo. ⇐

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 1
(adaptado)

4. As autoridades supervisoras nacionais cooperam estreitamente, 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 presta serviços relacionados com o espaço aéreo sob responsabilidade de outro Estado-Membro. Tal cooperação deve incluir procedimentos para o tratamento dos casos em que se verifique um incumprimento ☒ do presente regulamento e ☒ dos requisitos comuns aplicáveis estabelecidos ☒ adotados ☒ no ☒ em conformidade com o ☒ artigo ☒ 8.º-B, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008 ☒ ~~6.º ou das condições estabelecidas no anexo II.~~

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 1
(adaptado)
⇒ texto renovado

5. No caso de prestação ~~transfronteiriça~~ de serviços de navegação aérea ⇒ num espaço aéreo sob a responsabilidade de outro Estado-Membro ⇐, ~~esses~~ ☒ os ☒ procedimentos ⇒ a que se referem os n.ºs 2 e 4 ⇐ devem incluir um acordo sobre o reconhecimento mútuo das tarefas de supervisão enunciadas nos artigo 4.º, n.ºs 1 e 2, e dos resultados destas ~~tarefas~~. Esse reconhecimento mútuo aplica-se igualmente quando são utilizados mecanismos de reconhecimento entre ~~as~~ autoridades supervisoras nacionais para o processo de certificação dos prestadores de serviços.

6. Se a legislação nacional o permitir, e tendo em vista a cooperação regional, as autoridades supervisoras nacionais podem igualmente celebrar acordos sobre a repartição de responsabilidades no que respeita às tarefas de supervisão.

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 1
(adaptado)

Artigo ~~6.º~~ 6.º

Entidades qualificadas

1. As autoridades supervisoras nacionais podem delegar, no todo ou em parte, as inspeções e vistorias referidas no ~~n.º 2 do~~ artigo 4.º, n.º 2, em entidades qualificadas que preenchem os requisitos estabelecidos no anexo I.

2. A delegação pelas autoridades supervisoras nacionais é válida na ~~Comunidade~~ ☒ União ☒ por um prazo renovável de três anos. As autoridades supervisoras nacionais podem confiar a realização das inspeções e vistorias a qualquer entidade qualificada estabelecida situada na ~~Comunidade~~ ☒ União ☒.

↓ 552/2004 (adaptado)
⇒ texto renovado

~~Artigo 8.º~~

Organismos notificados

~~1.3~~ Os Estados-Membros ~~devem~~ notificar ~~a~~ Comissão ⇒, a EAA ⇐ e os restantes Estados-Membros ☒ das entidades qualificadas em quem delegaram tarefas em conformidade com o n.º 1 ☒ ~~sobre que organismos designaram para efetuarem 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 ☒ entidade ☒ organismo e o respetivo número de identificação ~~previamente atribuído pela Comissão~~ ☒, bem como quaisquer alterações destes ☒. A Comissão publica no *Jornal Oficial da União Europeia* a lista ☒ das entidades qualificadas ☒ ~~dos organismos~~, os respetivos números de identificação e domínios de competência e mantém a referida lista atualizada.

~~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.~~

~~3.4~~ Os Estados-Membros devem retirar a ☒ delegação ☒ ~~notificação~~ sempre que um organismo ☒ uma entidade qualificada ☒ deixe de satisfazer os ☒ requisitos ☒ ~~critérios~~ estabelecidos no anexo ~~I V~~. Devem informar imediatamente desse facto a Comissão ⇒, a EAA ⇐ 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.~~

↓ Texto renovado

5. Os organismos designados como organismos notificados antes da entrada em vigor do presente regulamento, em conformidade com o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, consideram-se entidades qualificadas para efeitos do presente artigo.

↓ 1070/2009 Artigo. 1.º, n.º 5
⇒ texto renovado

~~Artigo 7.º~~ 10.º

Consulta dos interessados

1. ~~Os Estados-Membros~~ ⇒ As autoridades supervisoras nacionais ⇐, nos termos da respetiva legislação nacional, estabelecem mecanismos de consulta tendo em vista a participação adequada dos interessados, incluindo dos ~~órgãos~~ organismos representativos dos profissionais do setor, ⇒ no que respeita ao exercício das suas tarefas ⇐ na ~~realiz~~ implementação do ~~e~~ Céu Único ~~e~~ Europeu.

↓ Texto renovado

2. Entre os interessados podem incluir-se:

- os prestadores de serviços de navegação aérea,
- os operadores de aeroportos,
- os utilizadores do espaço aéreo em causa ou os grupos representativos dos utilizadores do espaço aéreo em causa,
- as autoridades militares,
- a indústria transformadora,
- os organismos representativos dos profissionais do setor.

↓ 550/2004 (adaptado)

CAPÍTULO III

REGRAS RELATIVAS À PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

↓ 550/2004 (adaptado)

⇒ texto renovado

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 8.º

Certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea

~~1. A prestação de todos os serviços de navegação aérea prestados na Comunidade União devem ser objeto de certificação pelos Estados-Membros pelas autoridades supervisoras nacionais ou pela EAA, ou declarados junto destas, em conformidade com o artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008 .~~

↓ 550/2004

~~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 atividades e, se for caso disso, a sua sede.~~

↓ Texto renovado

2. Caso tal não seja assegurado pelo Estado-Membro em causa, o processo de certificação deve ainda garantir que os requerentes podem demonstrar que dispõem de capacidade financeira suficiente e que estão cobertos por um seguro de responsabilidade civil.

↓ 550/2004 (adaptado)
⇒ texto renovado

~~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.~~

~~4.3. O certificado deve prever 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 deve satisfazer as pode ser apenas objeto das condições estabelecidas no anexo II. Tais condições devem ser objetivamente 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 setores 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.~~

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 3
(adaptado)
⇒ texto renovado

~~46. Sem prejuízo do disposto nos artigos 8.º e 9.º, a emissão de um certificado confere ao prestador de serviços de navegação aérea a possibilidade de oferecer os seus serviços aos Estados-Membros, a outros prestadores de serviços de navegação aérea, a utilizadores do espaço aéreo e a aeroportos na Comunidade União .~~ No que respeita aos serviços de

apoio, esta possibilidade deve ficar sujeita ao cumprimento do disposto no artigo 10.º, n.º 2. ⇐

~~7. As autoridades supervisoras nacionais controlam o cumprimento dos requisitos comuns e das condições associadas aos certificados. Os 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, desde que a segurança não fique comprometida. Essas medidas podem incluir a revogação do certificado.~~

↓ 550/2004

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

~~9. Em circunstâncias excecionais, 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 respetiva justificação.~~

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 4
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 9.º

Designação dos prestadores de serviços de tráfego aéreo

1. Os Estados-Membros devem assegurar 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 esse efeito, os Estados-Membros devem designar um prestador de serviços de tráfego aéreo que seja titular de um certificado ⇒ ou de uma declaração ⇐ válidos na ~~Comunidade~~ União ⇐ .

2. Para a prestação de serviços transfronteiriços, os Estados-Membros devem assegurar que o cumprimento do presente artigo e do ~~n.º 3 do~~ artigo 18.º, n.º 3, 10.º não seja impedido pelo facto de os respetivos sistemas jurídicos nacionais exigirem que os prestadores de serviços de tráfego aéreo que prestam serviços no espaço aéreo sob a responsabilidade desse um Estado-Membro ⇒ satisfaçam uma das seguintes condições ⇐ :

- a) Sejam propriedade, diretamente ou através de participação maioritária, desse Estado-Membro ou dos seus nacionais;
- b) Tenham o seu estabelecimento principal ~~centro de atividades~~ ou a sua sede no território desse Estado-Membro; ~~ou~~
- c) Utilizem exclusivamente estruturas nesse Estado-Membro.

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

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 4
⇒ texto renovado

4. Os Estados-Membros têm o poder discricionário de escolher um prestador de serviços de tráfego aéreo, desde que este ~~cumpra os requisitos e as condições a que se referem os artigos 6.º e 7.º~~ ⇒ esteja certificado ou declarado em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 ⇐ .

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 4

5. No que respeita aos blocos funcionais de espaço aéreo criados nos termos do artigo ~~16.º 9.º~~ ~~A~~ que se estendam pelo espaço aéreo sob a responsabilidade de mais de um Estado-Membro, os Estados-Membros em causa devem ~~designar~~ conjuntamente, nos termos do n.º 1 do presente artigo, um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo, pelo menos um mês antes da implementação do bloco de espaço aéreo em questão.

6. Os Estados-Membros devem ~~informar~~ 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.

↓ Texto renovado

Artigo 10.º

Prestação de serviços de apoio

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para, em conformidade com o presente artigo, assegurar que os prestadores de serviços de apoio podem competir na União em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes com o objetivo de fornecer esses serviços.

O requisito enunciado no presente artigo deve ser cumprido até 1 de janeiro de 2020.

2. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para garantir uma separação entre a prestação de serviços de tráfego aéreo e a prestação de serviços de apoio. Esta separação significa que os serviços de tráfego aéreo e os serviços de apoio são prestados por empresas distintas.

3. Quando da seleção do prestador de serviços de apoio, a entidade que adjudica os serviços deve ter em conta, em especial, a relação custo-eficiência, a qualidade global e a segurança dos serviços.

4. A fim de poderem ser selecionados para prestar serviços no espaço aéreo de um Estado-Membro, os prestadores de serviços de apoio devem:

a) Estar certificados em conformidade com o disposto no artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

b) Ter o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro;

c) Ser propriedade, mediante participação superior a 50%, e ser efetivamente controlados pelos Estados-Membros e/ou por nacionais dos Estados-Membros, direta ou indiretamente através de uma ou mais empresas intermediárias, salvo disposição em contrário prevista num acordo com um país terceiro no qual a União seja Parte; e

d) Cumprir os requisitos aplicáveis a nível nacional em matéria de segurança e de defesa.

5. Os serviços de apoio relacionados com as operações da REGTA podem ser prestados pelo gestor da rede de forma centralizada, acrescentando esses serviços aos contemplados no artigo 17.º, n.º 2, em conformidade com o artigo 17.º, n.º 3. Podem também ser prestados em regime de exclusividade por um prestador de serviços de navegação aérea ou por consórcios de prestadores de serviços, nomeadamente os relacionados com o fornecimento de equipamentos ATM. A Comissão deve definir as condições de seleção dos prestadores de serviços ou consórcios destes, em função da sua capacidade profissional e aptidão para prestarem serviços de forma imparcial e economicamente eficiente, e efetuar uma avaliação global dos custos e benefícios estimados da prestação de serviços de apoio centralizados. Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3. A Comissão deve designar os prestadores ou consórcios destes em conformidade com tais atos de execução.

↓ 550/2004

~~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.~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 11.º

Sistema de desempenho

1. A fim de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e ~~das~~ ~~funções~~ da rede no ~~e~~Céu ~~ú~~Único ~~e~~Europeu, deve ser criado um sistema de desempenho para esses ~~⇒~~ serviços ~~⇐~~ e ~~funções~~. O sistema deve incluir:

a) Objetivos de desempenho a nível ~~comunitário~~ ~~⊗~~ da União ~~⊗~~ ~~⇒~~ e local associados ~~⇐~~ nos domínios essenciais de desempenho ~~que são~~ ~~da~~ segurança, ~~do~~ ambiente, ~~da~~ capacidade e ~~da~~ relação custo-eficiência;

b) Planos nacionais ou planos relativos aos blocos ~~funcionais~~ ~~funcionais~~, incluindo ~~os~~ objetivos de desempenho, ~~⇒~~ ~~que assegurem a~~ conformidade ~~⇐~~ ~~compatíveis~~ com os objetivos de desempenho ~~comunitários~~ ~~⊗~~ a nível da União ~~⊗~~ ~~⇒~~ e local associados ~~⇐~~; e

c) Uma análise, monitorização e avaliação comparativa periódicas do desempenho dos serviços de navegação aérea e \Rightarrow dos serviços \Leftarrow ~~das funções da~~ rede.

2. A Comissão \Rightarrow deve \Leftarrow ~~pode~~ designar ~~o Eurocontrol ou outro~~ um ~~orgão~~organismo \Rightarrow independente, \Leftarrow imparcial e competente para agir como “~~orgão~~organismo de análise do desempenho” ~~através do procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º.~~ O ~~orgão~~organismo de análise do desempenho deve ter por função assistir a Comissão, em coordenação com as autoridades supervisoras nacionais e, a pedido, assistir estas últimas, na aplicação do sistema de ~~melhoria do~~ desempenho a que se refere o n.º 1. \Rightarrow A assistência técnica ao órgão de análise do desempenho pode ser prestada pela EAA e pelo Eurocontrol ou por outra entidade competente \Leftarrow . ~~A Comissão assegura que o organismo de análise do desempenho aja de forma independente na execução das tarefas que lhe são confiadas pela Comissão.~~

3. a) ~~Os objetivos de desempenho a nível comunitário para a rede europeia de gestão do tráfego aéreo são definidos pela Comissão pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º, tomando em consideração os contributos relevantes das autoridades supervisoras nacionais a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo;~~

b) Os planos nacionais ou os planos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo a que se refere ~~alínea b) d~~ do n.º 1, alínea b), são elaborados pelas autoridades supervisoras nacionais e aprovados pelo(s) Estado(s)-Membro(s). Esses planos devem incluir objetivos nacionais \Rightarrow locais \Leftarrow vinculativos ou objetivos a nível dos ~~blocos funcionais de espaço aéreo~~ e um sistema de incentivos adequado aprovado pelo(s) Estado(s)-Membro(s). Os planos são elaborados em consulta com os prestadores de serviços de navegação aérea, os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, os operadores e os coordenadores dos aeroportos.

~~4.(c) A~~ \Rightarrow conformidade \Leftarrow ~~coerência dos objetivos a nível~~ \Rightarrow dos planos \Leftarrow nacionais ~~ou a nível dos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo~~ \Rightarrow e dos objetivos locais \Leftarrow com os objetivos de desempenho à escala comunitária \Leftarrow da União \Leftarrow é avaliada pela Comissão \Rightarrow em cooperação com o órgão de análise do desempenho \Leftarrow ~~com base nos critérios de avaliação referidos na alínea d) do n.º 6.~~

Se a Comissão verificar que \Rightarrow os planos nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo ou que os \Leftarrow um ou mais objetivos \Rightarrow locais \Leftarrow nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo não \Rightarrow são conformes com \Leftarrow cumprem os \Rightarrow objetivos a nível da União \Leftarrow critérios de avaliação, pode \Rightarrow instar \Leftarrow decidir, pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º, \Rightarrow os Estados-Membros em causa a tomarem as medidas corretivas necessárias. Esses atos de execução devem ser adotados em conformidade com o procedimento consultivo a que se refere o artigo 27.º, n.º 2. \Leftarrow recomendar que as autoridades supervisoras nacionais em causa proponham objetivos de desempenho revistos. O(s) Estado(s)-Membro(s) em causa aprovam os objetivos de desempenho revistos e as medidas adequadas, os quais são notificados à Comissão oportunamente.

~~Se a Comissão constatar que os objetivos de desempenho revistos e as medidas adequadas não são suficientes, pode determinar, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º, que os Estados-Membros em causa tomem medidas corretivas.~~

~~Alternativamente, a Comissão pode decidir, caso disponha de elementos comprovativos suficientes, rever os objetivos de desempenho à escala comunitária pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º;~~

~~5. d) O período de referência para o sistema de desempenho a que se refere o n.º 1 deve cobrir no mínimo três e no máximo cinco anos. Durante esse período, se os objetivos locais nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo não forem cumpridos, os Estados-Membros em causa e/ou as autoridades supervisoras nacionais devem definir e aplicar as medidas estabelecidas para corrigir a situação adequadas que tenham definido. Se concluir que essas medidas não são suficientes para corrigir a situação, a Comissão pode decidir que os Estados-Membros em causa devem tomar as medidas corretivas necessárias ou aplicar sanções. Esses atos de execução devem ser adotados em conformidade com o procedimento consultivo a que se refere o artigo 27, n.º 2. O primeiro período de referência deve cobrir os primeiros três anos após a aprovação das regras de execução a que se refere o n.º 6;~~

~~6. e) A Comissão deve proceder a avaliações regulares da realização dos objetivos de desempenho a nível da União e local associados e apresenta os resultados ao Comité do Céu Único.~~

~~74. Aplicam-se os seguintes procedimentos ao sistema de desempenho a que se refere o n.º 1~~ ☒ baseia-se no seguinte ☒ :

- a) Recolha, validação, análise, avaliação e divulgação de dados relevantes relacionados com o desempenho dos serviços de navegação aérea e dos serviços das funções da rede de todos os interessados, incluindo prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores de aeroportos, autoridades supervisoras nacionais, Estados-Membros e Eurocontrol;
- b) Seleção de domínios essenciais de desempenho essenciais adequados, com base no documento n.º 9854 da OACI «Global Air Traffic Management Operational Concept», e conformes com o quadro de desempenho do plano diretor ATM, nomeadamente os domínios da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência, adaptados sempre que necessário para ter em conta as necessidades específicas do Céu Único Europeu e os objetivos aplicáveis estabelecidos nestes domínios, bem como a definição de um conjunto restrito de indicadores essenciais de desempenho essenciais para avaliar o desempenho;
- c) Fixação e revisão dos objetivos de desempenho a nível comunitário ☒ da União ☒ e locais associados para cuja definição são tidos em conta os contributos recolhidos a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo;

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

~~6. No que diz respeito ao funcionamento pormenorizado do sistema de desempenho, a Comissão, até 4 de Dezembro de 2011, e com um calendário adequado que permita cumprir os prazos aplicáveis previstos no presente regulamento, aprova regras de execução pelo~~

~~procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º. Essas regras incluem os seguintes elementos: Essas regras incluem os seguintes elementos:~~

- ~~d) e)~~ Definição de critérios para a elaboração, pelas autoridades supervisoras nacionais, dos planos de desempenho nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, que compreendam os objetivos de desempenho
- ⇒ a nível local ⇐ ~~nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo~~ e o sistema de incentivos. Os planos de desempenho devem:
- i) basear-se nos planos comerciais dos prestadores de serviços de navegação aérea;
 - ii) tratar de todos os elementos do custo de base a nível nacional ou ~~a nível~~ dos blocos funcionais de espaço aéreo;
 - iii) incluir objetivos de desempenho obrigatórios ⇒ a nível local ⇐ , ~~coerentes~~ ⇒ que sejam conformes ⇐ com os objetivos de desempenho ⇒ a nível ⇐ da ~~Comunidade~~ União ;

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

- ~~ed)~~ Avaliação dos objetivos de desempenho a nível ⇒ local ⇐ ~~nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo~~ com base no plano nacional ou no plano relativo aos blocos funcionais de espaço aéreo; e
- ~~fe)~~ Monitorização dos planos de desempenho nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, incluindo mecanismos de alerta apropriados;

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

- ~~gd)~~ Definição dos critérios ⇒ a aplicar em caso de sanções por incumprimento ⇐ ~~para determinar se os objetivos nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo são coerentes com~~ dos objetivos de desempenho ~~comunitários~~ fixados a nível da União ⇒ e local associados ⇐ durante o período de referência e para apoiar os mecanismos de alerta;
- ~~he)~~ Definição dos princípios gerais a respeitar pelos Estados-Membros para a elaboração do sistema de incentivos;
- ~~if)~~ Definição dos princípios para a aplicação de um mecanismo transitório necessário para a adaptação ao funcionamento do sistema de desempenho, que não pode ultrapassar um período de doze meses a contar da aprovação ⇒ do ato delegado a que é feita referência no presente número ⇐ ~~das regras de execução~~;
- ~~je)~~ Fixação dos períodos de referência e intervalos ⇒ adequados ⇐ para a avaliação do cumprimento dos objetivos de desempenho e o estabelecimento de novos objetivos;
- ~~ka)~~ Conteúdo e Estabelecimento dos calendários ⇒ necessários respetivos. ⇐ ~~dos procedimentos a que se refere o n.º 4;~~

↓ 1070/2009 Artigo. 1.º, n.º 5
⇒ texto renovado

A Comissão ~~pode~~ ⇒ deve ter poderes para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º a fim de estabelecer regras pormenorizadas para o bom funcionamento do sistema de desempenho ⇐ ~~fazer aditamentos à lista referida~~ ⇒ de acordo com os pontos enumerados ⇐ no presente número. ~~Essas medidas, que têm por objeto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 5.º.~~

85. Aquando da elaboração do sistema de desempenho deve ser tomado em conta o facto de os serviços de rota, os serviços terminais e ⇒ os serviços ⇐ ~~as funções~~ de rede serem diferentes, devendo ser tratados em conformidade, se necessário também para efeitos de avaliação do desempenho.

↓ 550/2004 (adaptado)

CAPÍTULO III

~~REGIMES DE TARIFICAÇÃO~~

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 8
(adaptado)

Artigo ~~12.º~~ 14.º

Generalidades ⊗ Disposições gerais aplicáveis ao regime de tarifação ⊗

Nos termos dos requisitos previstos nos artigos ~~13.º~~ 15.º e ~~14.º~~ 16.º, o regime de tarifação dos serviços de navegação aérea deve contribuir para o aumento da transparência no que se refere à determinação, imposição e controlo da aplicação de taxas aos utilizadores do espaço aéreo e para a rentabilidade da prestação de serviços de navegação aérea e eficiência das operações de voo, mantendo simultaneamente um nível otimizado de segurança. ~~Este~~ ⊗ O ⊗ regime deve também ser 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 a taxas de rota.

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 9
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo ~~13.º~~ 15.º

Princípios gerais ⊗ aplicáveis ao regime de tarifação ⊗

1. O regime de tarifação deve basear-se nos custos dos serviços de navegação aérea suportados pelos prestadores de serviços em benefício dos utilizadores do espaço aéreo. O regime deve repartir esses custos por categorias de utilizadores.

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 de aeronaves ligeiras e aeronaves do Estado, desde que o custo dessas isenções não seja repercutido noutros utilizadores;

c) As taxas devem ser fixadas por ano civil com base nos custos fixados/determinados ou podem ser fixadas com base nas regras estabelecidas pelos Estados-Membros para determinar o nível máximo da taxa unitária ou da receita relativamente a cada ano durante um período não superior a cinco anos;

d) Os serviços de navegação aérea podem produzir receitas suficientes para garantir uma rentabilidade razoável que contribua para os aumentos de capital necessários;

e) As taxas devem refletir o custo dos serviços de navegação aérea e das estruturas disponibilizadas aos utilizadores do espaço aéreo, incluindo os custos suportados pela EAA para realizar tarefas da responsabilidade da autoridade competente, tendo em conta as capacidades produtivas de gerarem receitas relativas dos diferentes tipos de aeronaves considerados;

f) As taxas devem incentivar a prestação segura, eficiente, eficaz e sustentável de serviços de navegação aérea, tendo como objetivo obter um elevado nível de segurança, uma boa relação custo-eficiência e a consecução/realização dos objetivos de desempenho, assim como promover a prestação integrada de serviços, reduzindo simultaneamente o impacto ambiental da aviação. Para e efeitos da alínea f) e, e no que respeita aos planos de desempenho nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, as autoridades supervisoras nacionais podem instituir 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 a apoiar melhorias da prestação de serviços de navegação aérea, nomeadamente o aumento da capacidade, a diminuição dos atrasos e o desenvolvimento sustentável, mantendo ao mesmo tempo um nível de segurança otimizado.

104. ⇒ A Comissão deve adotar medidas que definam pormenorizadamente o procedimento a aplicar nos termos dos n.ºs 1 a 9. ⇒ Esses atos As regras de execução do presente artigo ⇒ devem ser adotados ⇒ são aprovadas pela Comissão pelo de acordo com o procedimento de ⇒ exame ⇒ regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 27.º, n.º 35.º do regulamento quadro.

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 11
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 14.º/16.º

Fiscalização do cumprimento ⇒ dos artigos 12.º e 13.º ⇒

1. A Comissão deve proceder à fiscalização contínua do cumprimento dos princípios e das regras a que se referem os artigos 12.º/14.º e 13.º/15.º, em cooperação com os

Estados-Membros. A Comissão deve diligenciar no sentido de estabelecer os mecanismos necessários para tirar partido da competência técnica do Eurocontrol e partilhar os resultados da fiscalização com os Estados-Membros, o Eurocontrol e os representantes dos utilizadores do espaço aéreo.

2. A pedido de um ou mais Estados-Membros ~~que considerem que os princípios e as regras mencionados nos artigos 14.º e 15.º não foram corretamente aplicados~~, ou por iniciativa própria, a Comissão ~~investiga eventuais alegações de incumprimento ou de não aplicação dos princípios e/ou regras em causa~~ ⇒ deve examinar as medidas específicas adotadas pelas autoridades nacionais em aplicação dos artigos 12.º e 13.º no que respeita à determinação de custos e taxas ⇐. Sem prejuízo do ~~n.º 1 do artigo 32.º, n.º 118.º~~, a Comissão partilha os resultados da investigação com os Estados-Membros, o Eurocontrol e os representantes dos utilizadores do espaço aéreo. No prazo de dois meses a contar da receção de um pedido, depois de ouvido o Estado-Membro em questão ☒, a Comissão decide se os artigos 12.º e 13.º foram respeitados e se as medidas podem, por conseguinte, continuar a ser aplicadas. Esses atos de execução devem ser adotados ☒ ~~após consulta do Comité do Céu Único~~ nos termos do procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 27.º, n.º 25.º do regulamento quadro, a Comissão toma uma decisão sobre a aplicação do disposto nos artigos 14.º e 15.º do presente regulamento 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 na esfera jurídica deste. 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.~~

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 10
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo ~~15.º~~ 15.º A

Projetos comuns

1. ~~Os projetos comuns podem ajudar a~~ execução ~~com êxito~~ do plano diretor ATM ☒ pode ser apoiada por projetos comuns ☒. Esses projetos devem contribuir para a realização dos objetivos do presente regulamento, que consistem na ~~como a~~ melhoria do desempenho do sistema de aviação europeu em domínios fundamentais como a capacidade, a eficiência de voo e de custos e a sustentabilidade ambiental, no cumprimento dos objetivos imperativos de segurança. ⇒ Os projetos comuns devem visar a implantação das funcionalidades ATM de forma atempada, coordenada e sincronizada, de modo a completar as alterações operacionais essenciais identificadas no plano diretor ATM ⇐.

2. A Comissão pode ⇒ adotar medidas no domínio da governação dos projetos comuns e identificar incentivos à sua execução. Esses atos de execução devem ser adotados ⇐ pelo de acordo com o procedimento de ⇒ exame ⇐ regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 27.º, n.º 35.º do regulamento quadro. ☒ Essas medidas ☒ elaborar material de orientação sobre o modo como esses projetos podem ajudar a executar o plano diretor ATM. O referido material de orientação não devem pode prejudicar os mecanismos de execução ~~implementação~~ dos projetos relativos no que se refere aos blocos funcionais de espaço aéreo acordados pelos respetivos parceiros.

3. A Comissão pode ⇒ adotar projetos comuns para as funções relacionadas com a rede, que se revistam de particular importância para a melhoria do desempenho global da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea na Europa, identificando as funcionalidades ATM prontas para serem implantadas, juntamente com o calendário e o âmbito geográfico da implantação. Esses atos de execução devem ser adotados ⇐ ~~A Comissão pode igualmente decidir, pelo de acordo com o~~ procedimento de ⇒ exame ⇐ ~~regulamentação~~ a que se refere o ~~n.º 3 de artigo 27.º, n.º 35.º do regulamento quadro, lançar projetos comuns para funções relacionadas com a rede, que se revistam de particular importância para melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea na Europa.~~ Esses Os projetos comuns podem ser considerados elegíveis para financiamento ~~comunitário~~ da União no âmbito do quadro financeiro plurianual. Para esse efeito, e sem prejuízo da competência dos Estados-Membros para decidir sobre a utilização dos seus recursos financeiros, a Comissão procede a uma análise de custos-benefícios independente e à consulta dos Estados-Membros e dos interessados, nos termos do artigo ~~28.º 10.º do regulamento quadro~~, a fim de examinar todos os meios adequados para financiar a ~~execução~~ implantação dos projetos. Os custos da ~~execução~~ implantação de projetos comuns elegíveis para financiamento são recuperados de acordo com os princípios da transparência e da não-discriminação.

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo ~~16.º 9.º A~~

Blocos funcionais de espaço aéreo

1. ~~Até 4 de Dezembro de 2012, e~~ Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para garantir a criação e a implementação de blocos funcionais de espaço aéreo ⇒ com base na prestação integrada de serviços de tráfego aéreo ⇐ , tendo em vista atingir a capacidade e a eficácia necessárias da rede de gestão do tráfego aéreo no Céu Único Europeu, manter um nível de segurança elevado e contribuir para o desempenho global do sistema de transporte aéreo e para a redução do impacto ambiental.

↓ Texto renovado

2. Os blocos funcionais de espaço aéreo devem, sempre que possível, ser criados com base em parcerias de cooperação setorial entre prestadores de serviços de navegação aérea, nomeadamente no que respeita à prestação de serviços de apoio, em conformidade com o artigo 10.º. As parcerias setoriais podem apoiar um ou mais blocos funcionais de espaço aéreo, ou partes destes, de modo a otimizar o seu desempenho.

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

3. Os Estados-Membros ⇒ e os prestadores de serviços de tráfego aéreo ⇐ devem cooperar tanto quanto possível entre si, ~~em particular os Estados-Membros que criam blocos funcionais de espaço aéreo vizinhos~~, para garantir o cumprimento do presente artigo disposição. Se for caso disso, a cooperação pode incluir ⇒ os prestadores de serviços de tráfego aéreo dos ⇐ países terceiros que façam parte dos blocos funcionais de espaço aéreo.

24. Concretamente, os blocos funcionais de espaço aéreo devem:

a) Justificar-se por questões de segurança;

↓ Texto renovado

b) Ser concebidos de modo a procurar garantir o máximo de sinergias resultantes das parcerias setoriais tendo em vista cumprir e, sempre que possível, ir além dos objetivos de desempenho fixados em conformidade com o artigo 11.º;

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 5
(adaptado)

~~bc)~~ Permitir otimizar a utilização do espaço aéreo, tendo em conta os fluxos de tráfego aéreo;

~~ed)~~ Assegurar a coerência com a rede europeia de rotas criada nos termos do artigo 17.º ~~6.º do regulamento relativo ao espaço aéreo;~~

~~ec)~~ Justificar-se pelo seu valor acrescentado global, incluindo a otimização da utilização dos recursos técnicos e humanos, com base em análises de custos-benefícios;

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 5
⇒ texto renovado

~~ef)~~ Assegurar ⇒, quando aplicável, ⇐ uma transferência fluida e flexível da responsabilidade pelo controlo do tráfego aéreo entre unidades dos serviços de tráfego aéreo;

~~fg)~~ Garantir a compatibilidade entre as diversas configurações do espaço aéreo, otimizando, nomeadamente, as atuais regiões de informação de voo;

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 5
(adaptado)

~~eh)~~ Cumprir as condições decorrentes de acordos regionais celebrados no âmbito da OACI;

~~hi)~~ Respeitar os acordos regionais vigentes à data de entrada em vigor do presente regulamento, designadamente os que envolvem países terceiros europeus; e

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 5

~~i) Facilitar a coerência com os objetivos de desempenho à escala comunitária.~~

↓ Texto renovado

Os requisitos estabelecidos no n.º 4, alíneas c), d) e g), devem ser cumpridos de harmonia com a conceção otimizada do espaço aéreo pelo gestor da rede, em conformidade com o artigo 17.º.

5. Os requisitos enunciados no presente artigo podem ser cumpridos através da participação dos prestadores de serviços de navegação aérea num ou mais blocos funcionais de espaço aéreo.

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

~~36. Só podem~~ Devem ser criados blocos funcionais de espaço aéreo ⇒ que abrangam o espaço aéreo sob a responsabilidade de mais de um Estado-Membro ⇐ por ⇒ designação conjunta ⇐ ~~acordo mútuo~~ entre todos os Estados-Membros e, ~~☒~~ bem como, ~~☒~~ se for caso disso, países terceiros que tenham sob a sua responsabilidade qualquer parte do espaço aéreo incluído nos blocos funcionais de espaço aéreo. ⇒ A designação conjunta, mediante a qual é criado o bloco funcional de espaço aéreo, deve incluir as disposições necessárias sobre a forma de alterar o bloco e o modo como um Estado-Membro ou, se for caso disso, um país terceiro, se pode retirar do mesmo, incluindo disposições transitórias ⇐ .

⇒ 7. Os Estados-Membros devem notificar a criação de blocos funcionais de espaço aéreo à Comissão. ⇐ Antes de notificarem a Comissão da criação de um bloco funcional de espaço aéreo, o(s) Estado(s)-Membro(s) em causa presta(m) à Comissão, aos restantes Estados-Membros e a outros interessados informações adequadas e concedem-lhes a oportunidade de apresentar as suas observações.

~~4. 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 de criação desse bloco deve conter as necessárias disposições relativas aos termos de modificação do bloco e aos termos de saída de um Estado-Membro do bloco, incluindo disposições transitórias.~~

58. 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 causa podem submeter conjuntamente o assunto à apreciação do Comité do Céu Único, para parecer. O parecer é dirigido a esses Estados-Membros. Sem prejuízo do disposto no n.º ~~63~~, os Estados-Membros devem ter em conta esse parecer para encontrar uma solução.

69. Depois de receber as notificações dos Estados-Membros ~~relativas aos acordos e declarações~~ a que se referem os n.ºs ~~63~~ e ⇒ 7 ⇐ 4, a Comissão avalia o cumprimento, por cada bloco funcional de espaço aéreo, dos requisitos enunciados no n.º ~~42~~ e apresenta os resultados ⇒ aos Estados-Membros ⇐ ~~ao Comité do Céu Único~~, para debate. Se considerar que um ou vários dos blocos funcionais de espaço aéreo não cumprem os requisitos, a Comissão estabelece um diálogo com os Estados-Membros em questão, a fim de chegar a um consenso sobre as medidas necessárias para corrigir a situação.

~~7. Sem prejuízo do disposto no n.º 6, os acordos e declarações referidos nos n.ºs 3 e 4 são notificados à Comissão para publicação no Jornal Oficial da União Europeia. A publicação deve especificar a data de entrada em vigor da decisão aplicável.~~

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

~~§10.~~ ⇒ A Comissão pode adotar medidas em relação à designação conjunta dos prestadores de serviços de tráfego aéreo a que se refere o n.º 6, especificando as condições de seleção dos prestadores de serviços, o período de designação, os acordos de supervisão, a disponibilidade dos serviços a prestar e o regime de responsabilidade. ~~⇐ O material de orientação para a criação e a modificação de blocos funcionais de espaço aéreo deve ser elaborado até 4 de Dezembro de 2010,~~ ⇒ Esses atos de execução devem ser adotados ~~⇐ pelo de acordo com o procedimento~~ ⇒ de exame ~~⇐ consultivo~~ a que se refere o ~~n.º 2 do~~ artigo ~~27.º, n.º 35.º do~~ regulamento-quadro.

~~911. Até 4 de Dezembro de 2011,~~ a Comissão ⇒ pode ~~⇐~~ adotar medidas relativas às informações a fornecer pelos Estados-Membros a que refere o n.º 6. ~~⇐~~ Esses atos de execução devem ser adotados ~~⇐ aprova,~~ ~~pelo de acordo com o~~ procedimento ~~de regulamentação~~ a que se refere o ~~n.º 3 do~~ artigo ~~27.º, n.º 35.º do~~ regulamento-quadro, regras de execução relativas à informação a facultar pelo(s) Estado(s) Membro(s) em causa antes da criação e da modificação de um bloco funcional de espaço aéreo nos termos do n.º 3 do presente artigo.

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 5

~~Artigo 9.º B~~

~~Coordenador de blocos funcionais de espaço aéreo~~

~~1. A fim de facilitar a criação de blocos funcionais de espaço aéreo, a Comissão pode designar uma pessoa singular para desempenhar as funções de coordenador de sistema para os blocos funcionais do espaço aéreo (“coordenador”). A Comissão age pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro.~~

~~2. Sem prejuízo do disposto no n.º 5 do artigo 9.º A, o coordenador facilita, a pedido de todos os Estados Membros em causa e, se for esse o caso, dos países terceiros que façam parte do mesmo bloco funcional de espaço aéreo, a superação de dificuldades no processo de negociação, a fim de acelerar a criação de blocos funcionais de espaço aéreo. O coordenador age com base num mandato de todos os Estados Membros em causa e, se for esse o caso, dos países terceiros que façam parte do mesmo bloco funcional de espaço aéreo.~~

~~3. O coordenador deve agir de forma imparcial, em particular, em relação aos Estados-Membros, aos países terceiros, à Comissão e aos interessados.~~

~~4. O coordenador não pode divulgar quaisquer informações obtidas no exercício das suas funções, exceto se for autorizado a fazê-lo pelo(s) Estado(s) Membro(s) e, se for esse o caso, pelos países terceiros em questão.~~

~~5. O coordenador apresenta um relatório à Comissão, ao Comité do Céu Único e ao Parlamento Europeu trimestralmente, a contar da sua nomeação. O relatório inclui a síntese das negociações e os seus resultados.~~

~~6. O mandato do coordenador caduca quando for assinado o último acordo relativo a um bloco funcional de espaço aéreo e, em todo o caso, em 4 de Dezembro de 2012.~~

↓ 1070/2009 Artigo. 3.º, n.º 6
⇒ texto renovado

Artigo 17.º

Gestão e conceção da rede

1. ⇒ Os serviços ⇐ ~~As funções~~ da rede de gestão do tráfego aéreo dever permitirem uma utilização otimizada do espaço aéreo e garantirem que os utilizadores do espaço aéreo possam operar as suas trajetórias preferidas, assegurando simultaneamente o máximo acesso ao espaço aéreo e aos serviços de navegação aérea. ~~Estas funções~~ ⇒ Esses serviços ⇐ da rede destinam-se a apoiar as iniciativas a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e dever serão executadas prestados de forma a respeitar a separação entre funções de regulação e funções operacionais.

2. Para alcançar os objetivos mencionados no n.º 1, e sem prejuízo das competências dos Estados-Membros relativamente às rotas nacionais e às estruturas do espaço aéreo, a Comissão garante que sejam ⇒ prestados, sob a responsabilidade de um gestor de rede ⇐ ~~exercidas as seguintes funções~~ ⇒ os seguintes serviços ⇐ :

- a) Conceção da rede de rotas europeia;
- b) Coordenação de recursos escassos nas faixas de frequências aeronáuticas utilizadas pelo tráfego aéreo geral, designadamente radiofrequências, bem como a coordenação de códigos dos *transponders* de radar;

↓ Texto renovado

- c) Função central de gestão do fluxo de tráfego aéreo;
- d) Criação de um portal de informação aeronáutica em conformidade com o artigo 23.º;
- e) Conceção otimizada do espaço aéreo em cooperação com os prestadores de serviços de navegação aérea e os blocos funcionais de espaço aéreo a que se refere o artigo 16.º;
- f) Função central de coordenação de crises no setor da aviação.

↓ 1070/2009 Artigo. 3.º, n.º 6
⇒ texto renovado

~~As funções~~ ⇒ Os serviços ⇐ referidos no ~~primeiro parágrafo~~ presente número não envolvem a aprovação de medidas vinculativas de âmbito geral nem o exercício de um poder de apreciação política. Têm em conta as propostas elaboradas a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Dever ser são exercidas prestados em coordenação com as autoridades militares, de acordo com os procedimentos acordados relativos à utilização flexível do espaço aéreo.

↓ 1070/2009 Artigo. 3.º, n.º 6
(adaptado)
⇒ texto renovado

A Comissão pode, ~~após consulta ao Comité do Céu Único e~~ nos termos das regras de execução referidas no n.º 4, ~~confiar ao~~ ☒ designar o ☒ Eurocontrol, ou ~~o~~ outro organismo imparcial e competente, ⇒ para executar ⇐ as tarefas ~~necessárias para a execução das funções referidas no primeiro parágrafo~~ ⇒ do gestor da rede ⇐ . Essas tarefas ~~devem ser~~ executadas de forma imparcial e economicamente eficiente e em nome dos Estados-Membros e dos interessados. São sujeitas a uma governação apropriada, que reconhece responsabilidades separadas ~~pela~~ ~~para a~~ prestação de serviços e ~~pela~~ regulação, tendo em conta as necessidades do conjunto da rede de gestão do tráfego aéreo e com a plena participação dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea. ⇒ A Comissão deve, até 1 de janeiro de 2020, designar o gestor da rede como prestador de serviços independente, constituído, na medida do possível, sob a forma de parceria setorial. ⇐

↓ 1070/2009 Artigo. 3.º, n.º 6
⇒ texto renovado

3. A Comissão ~~pode~~ ⇒ deve ter poderes para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º a fim de ⇐ fazer aditamentos à lista de ~~funções~~ ⇒ serviços ⇐ constante do n.º 2, ⇒ de modo a adaptá-la ao progresso técnico e operacional no que respeita à prestação centralizada de serviços de apoio ⇐ ~~depois de consultar devidamente os interessados do setor em questão. Essas medidas, que têm por objeto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 5.º do regulamento quadro.~~

4. ⇒ A Comissão deve adotar ⇐ ~~As~~ regras de execução ~~das medidas mencionadas no presente artigo, com exceção das referidas nos n.ºs 6 a 9, são aprovadas nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento quadro. Essas regras de execução têm por objeto, nomeadamente~~ ⇒ nos seguintes domínios ⇐ :

- a) ~~A e~~ Coordenação e ~~a~~ harmonização de processos e procedimentos para aumentar a eficiência da gestão das frequências aeronáuticas, incluindo a definição de princípios e critérios;
- b) ~~A e~~ Função central de coordenação da identificação e resolução precoce das necessidades de frequências nas faixas atribuídas ao tráfego aéreo geral europeu, a fim de apoiar a conceção e o funcionamento da rede europeia de aviação;
- c) ~~Funções~~ ⇒ Serviços ⇐ adicionais da rede definidos ~~as~~ no plano diretor ATM;
- d) Regras detalhadas do processo de decisão cooperativo entre os Estados-Membros, os prestadores de serviços de navegação aérea e a função de gestão da rede relativamente às tarefas referidas no n.º 2;

↓ Texto renovado

e) Regras detalhadas aplicáveis à governação do gestor da rede, com a participação de todas as partes operacionais interessadas;

↓ 1070/2009 Artigo. 3.º, n.º 6
⇒ texto renovado

fe) Procedimentos de consulta dos interessados no âmbito do processo de decisão, tanto a nível nacional como a nível europeu; e

gf) No espectro de radiofrequências atribuído ao tráfego aéreo geral pela União Internacional das Telecomunicações, a repartição de tarefas e responsabilidades entre a função de gestão da rede e os gestores de frequências nacionais, de modo a assegurar que ~~as funções~~ ⇒ os serviços ⇐ de gestão das frequências nacionais continuam a executar as atribuições de frequências que não tenham qualquer impacto na rede. Nos casos em que não haja qualquer impacto na rede, os gestores de frequências nacionais cooperam com os responsáveis pela função de gestão da rede, a fim de otimizar a utilização das frequências.

↓ Texto renovado

Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

↓ 1070/2009 Artigo. 3.º, n.º 6
(adaptado)
⇒ texto renovado

5. Os aspetos da conceção do espaço aéreo distintos dos mencionados no n.º 2 ⇒ e no n.º 4, alínea c), ⇐ devem ser tratados a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Esse processo de conceção deve ter em conta as exigências e a complexidade do tráfego e os planos de desempenho nacionais ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e incluir a consulta exaustiva de utilizadores do espaço aéreo ou de grupos que representem utilizadores do espaço aéreo e as autoridades militares, conforme o caso.

~~6. Os Estados Membros confiam ao Eurocontrol ou a outro organismo imparcial e competente a gestão do fluxo de tráfego aéreo, sem prejuízo das disposições relativas à supervisão.~~

~~7. As regras de execução relativas à gestão do fluxo de tráfego aéreo, incluindo as disposições necessárias em matéria de supervisão, são elaboradas pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º do regulamento quadro e aprovadas pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do mesmo artigo, a fim de otimizar as capacidades disponíveis na utilização do espaço aéreo e de reforçar os processos de gestão do fluxo de tráfego aéreo. Essas regras devem basear-se na transparência e na eficiência, garantindo a disponibilização flexível e atempada da capacidade, de acordo com as recomendações do plano regional de navegação aérea da OACI para a região europeia.~~

↓ 1070/2009 Artigo. 3.º, n.º 6

~~8. As regras de execução relativas à gestão do fluxo de tráfego aéreo 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.~~

~~9. Na elaboração e aprovação das regras de execução, a Comissão tem em conta, conforme o caso e sem prejuízo da segurança, a coerência entre planos de voo e faixas horárias aeroportuárias e a coordenação necessária com regiões adjacentes.~~

↓ 550/2004 (adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 18.º~~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 ⇒ ou declarados ⇐ na ~~Comunidade~~ ☒ União ☒.

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~~

↓ Texto renovado

Artigo 19.º

Relações com as partes interessadas

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estabelecer mecanismos de consulta dos grupos de utilizadores do espaço aéreo e dos operadores de aeródromos interessados sobre todas as matérias importantes relacionadas com os serviços prestados ou com alterações pertinentes das configurações do espaço aéreo. Os utilizadores do espaço aéreo devem também participar no processo de aprovação dos planos de investimento estratégicos. A Comissão deve adotar medidas que descrevam pormenorizadamente as modalidades de consulta e de participação dos utilizadores do espaço aéreo no processo de aprovação dos planos de investimento. Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 6

Artigo 20.º

Relações com as autoridades militares

No contexto da política comum de transportes, os Estados-Membros ~~devem tomar~~ as medidas necessárias para assegurar que as autoridades civis e militares competentes ~~estabelecem~~ ou ~~renovam~~ acordos escritos ou convénios legais ~~disposições jurídicas~~ equivalentes, relativamente à gestão de blocos específicos de espaço aéreo.

↓ 550/2004 (adaptado)

Artigo 21.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~~ ☒ União ☒. 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.

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 7

3. Sempre que ofereçam pacotes de serviços, os prestadores de serviços de navegação aérea ~~devem identificar~~ e ~~revelar~~ os custos e as receitas decorrentes dos serviços de navegação aérea, discriminados ~~nos termos do~~ de acordo com o regime de tarifação dos serviços de navegação aérea a que se refere o artigo 12.º, e, se necessário, ~~manterem~~ contas consolidadas para ~~outros~~ serviços diversos dos de navegação aérea, como seriam obrigados a fazer caso os serviços em questão fossem prestados por empresas distintas.

↓ 550/2004 (adaptado)

⇒ texto renovado

4. Os Estados-Membros ~~devem designar~~ as autoridades competentes ~~com que têm~~ direito de acesso à contabilidade dos prestadores de serviços que exercem atividade 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 contabilidade⁴⁹, aos prestadores de serviços de navegação aérea que se enquadrem no âmbito de aplicação desse regulamento.

⁴⁹ JO L 243 de 11.9.2002, p. 1.

Artigo ~~22.º~~ 23.º

Acesso e proteção 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.
2. O acesso aos dados operacionais pertinentes deve ser concedido às autoridades competentes, aos prestadores de serviços de navegação aérea certificados ⇨ ou declarados ⇩ , aos utilizadores do espaço aéreo e aos aeroportos numa base não discriminatória.
3. Os prestadores de serviços certificados ⇨ ou declarados ⇩ , os utilizadores do espaço aéreo e os aeroportos devem estabelecer 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. ⇨ A Comissão pode estabelecer medidas no que respeita aos procedimentos a aplicar no intercâmbio de dados e tipos de dados relativamente a essas condições de acesso e respetiva aprovação. ⇩ ~~Devem ser elaboradas, quando necessário,~~ ⇨ Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere ⇩ ~~nos termos do n.º 3 do artigo 27.º, n.º 35.º de regulamento quadro, regras pormenorizadas relativas às referidas condições.~~

↓ 551/2004 (adaptado)

CAPÍTULO ~~III~~ IV

~~ARQUITETURA DO ESPAÇO AÉREO~~

↓ 1070/2009 Artigo. 3.º, n.º 2

Artigo 3.º

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

- ~~1. A Comunidade e os seus Estados-Membros têm como objetivo a criação e o reconhecimento pela OACI de uma RESIV única. Para o efeito, no que respeita a questões da competência da Comunidade, a Comissão apresenta uma recomendação ao Conselho, nos termos do artigo 300.º do Tratado, até 4 de Dezembro de 2011.~~
- ~~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. A criação da RESIV não prejudica a responsabilidade por parte 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 informação de voo e das regiões de informação de voo que a OACI lhes tenha confiado à data de entrada em vigor do presente regulamento.~~

↓ 1070/2009 Artigo. 3.º, n.º 3
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo ~~23.º, n.º 4~~

Informação aeronáutica eletrónica

1. Sem prejuízo da publicação de informação aeronáutica pelos Estados-Membros e em consonância com esta, a Comissão, em cooperação com o Eurocontrol, ⇒ gestor da rede, ⇐ deve garantir a disponibilização de informação aeronáutica eletrónica de alta qualidade, que deve ser apresentada de forma harmonizada, satisfazendo os requisitos de todos os utilizadores interessados em termos de qualidade e tempestividade.

2. Para efeitos do disposto no n.º 1, a Comissão deve:

~~a) Assegurar~~ o desenvolvimento de uma infraestrutura de informação aeronáutica à escala da ~~Comunidade~~ União , sob a forma de portal eletrónico integrado de informação, com livre acesso de todos os interessados. Essa infraestrutura deve integrar o acesso e a disponibilização dos dados necessários, nomeadamente informação aeronáutica, informação do gabinete de informação dos serviços de tráfego aéreo (ARO), informação meteorológica e informação sobre a gestão do fluxo de tráfego aéreo.

~~b) Apoiar a modernização e harmonização da prestação de informação aeronáutica, no seu sentido mais lato, em cooperação estreita com o Eurocontrol e a OACI.~~

3. A Comissão ⇒ deve adotar medidas ⇐ ~~aprova regras de execução~~ ⇒ para a criação e a implementação de um portal eletrónico integrado de informação. Esses atos de execução devem ser adotados ⇐ ~~do presente artigo pelo~~ de acordo com o procedimento de ⇒ exame ⇐ ~~regulamentação~~ a que se refere o ~~n.º 3 do artigo 27.º, n.º 35.º do regulamento quadro.~~

↓ 1070/2009 Artigo. 3.º, n.º 4

Artigo ~~4.º~~

Regras do ar e classificação do espaço aéreo

~~A Comissão aprova, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento quadro, regras de execução para:~~

~~a) Aprovar as disposições adequadas sobre regras do ar com base nas normas e práticas recomendadas da OACI;~~

~~b) Harmonizar a aplicação da classificação do espaço aéreo da OACI, com as adaptações adequadas, para garantir a prestação uniforme de serviços seguros e eficientes de tráfego aéreo no céu único europeu.~~

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 aspetos 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.

↓ Texto renovado

Artigo 24.º

Desenvolvimento tecnológico e interoperabilidade da gestão do tráfego aéreo

1. A Comissão deve adotar regras com vista a promover o desenvolvimento tecnológico e a interoperabilidade da gestão do tráfego aéreo no que respeita à criação e à implantação do plano diretor ATM. Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

2. No que respeita às regras a que se refere o n.º 1, aplica-se o artigo 17.º, n.º 2, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Se for caso disso, a Comissão deve solicitar à EAA que inclua essas regras no programa de trabalho anual referido no artigo 56.º do mesmo regulamento.

↓ 552/2004

⇒ texto renovado

~~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.~~
-

↓ 552/2004 (texto renovado)

CAPÍTULO IV

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 objetivos do presente regulamento de uma forma coerente.~~

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

~~4. A preparação, adoção 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 objetivo 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 projeto 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 objetivo 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 Diretiva 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 informação⁵⁰, 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.~~

⁵⁰ 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).

~~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 Diretiva 98/34/CE.~~

~~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 objeto 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 efetuar por motivos que não sejam a interoperabilidade.~~

↓ 1070/2009 Artigo. 4.º, n.º 1

~~Artigo 6.º A~~

~~Verificação alternativa do cumprimento~~

~~Qualquer certificado emitido nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação⁵¹, desde que se aplique a componentes ou sistemas, é considerado, para efeitos do disposto nos artigos 5.º e 6.º do presente regulamento, como uma declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização ou como uma declaração CE de verificação, caso inclua uma demonstração do cumprimento dos requisitos essenciais do presente regulamento e das regras de execução aplicáveis em matéria de interoperabilidade.~~

↓ 552/2004

~~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;~~

⁵¹ JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

~~b) À aplicação incorreta 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 incorreta 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~~

CAPÍTULO ~~IV~~ V

DISPOSIÇÕES FINAIS

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 11
(adaptado)

Artigo ~~25.º~~ 27.º

~~Revisão~~ ☒ **Adaptação** ☒ dos anexos

~~As medidas que têm por objeto alterar elementos não essenciais dos anexos, para ter em conta desenvolvimentos técnicos ou operacionais, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 5.º do regulamento quadro.~~

~~Por imperativos de urgência, a Comissão pode recorrer ao procedimento de urgência a que se refere o n.º 5 do artigo 5.º do regulamento quadro.~~

↓ Texto renovado

A Comissão deve ter poderes para adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, a fim de complementar ou alterar os requisitos aplicáveis às entidades qualificadas, enumerados no anexo I, e as condições a associar aos certificados a conceder aos prestadores de serviços de navegação aérea, enumeradas no anexo II, de modo a ter em conta a experiência adquirida pelas autoridades supervisoras nacionais na aplicação desses requisitos e condições e os progressos registados ao nível do sistema de gestão do tráfego aéreo em termos de interoperabilidade e da prestação integrada de serviços de navegação aérea.

↓ Texto renovado

Artigo 26.º

Exercício da delegação

1. São conferidos poderes à Comissão para adotar atos delegados nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. A delegação de poderes a que se refere o artigo 11.º, n.º 7, o artigo 17.º, n.º 3, e o artigo 25.º é conferida à Comissão por tempo indeterminado.
3. A delegação de poderes a que se refere o artigo 11.º, n.º 7, o artigo 17.º, n.º 3, e o artigo 25.º pode ser revogada em qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação dos poderes especificados na mesma. Produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior especificada na mesma, mas não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.
4. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados em aplicação do disposto no artigo 11.º, n.º 7, no artigo 17.º, n.º 3, e no artigo 25.º, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de dois meses a contar da notificação do ato a estas duas instituições ou se, antes do termo desse prazo, o Parlamento Europeu e o Conselho informarem a Comissão de que não formularão objeções. Esse prazo pode ser prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

↓ 549/2004

⇒ texto renovado

Artigo ~~27.º~~ 27.º

Procedimento ~~de~~ de comité

1. A Comissão é assistida pelo Comité do Céu Único, doravante designado por «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.~~ ⇒ O referido Comité deve ser um comité na aceção de Regulamento (UE) n.º 182/2011. ⇐
 2. Sempre que se faça referência ao presente número, ~~⇒ é aplicável o artigo 4.º ⇐ são aplicáveis os artigos 3.º e 7.º da Decisão 1999/468/CE~~ ⇒ do Regulamento (UE) n.º 182/2011 ⇐ ~~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,~~ ⇒ é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011 ⇐ ~~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.~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 4

~~4. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1 a 4 do artigo 5.º A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º~~

~~5. Sempre que se faça referência ao presente número, são aplicáveis os n.ºs 1, 2, 4 e 6 do artigo 5.º A e o artigo 7.º da Decisão 1999/468/CE, tendo-se em conta o disposto no seu artigo 8.º.~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 28.º

⊗ Consulta da Comissão às partes interessadas ⊗

12. A Comissão estabelece um procedimento de consulta a nível da ~~Comunidade~~ ⊗ União ⊗ ⇒ para as questões relacionadas com a aplicação do presente regulamento, conforme adequado ⇐ . O Comité de ~~Diálogo~~ Setorial específico criado pela Decisão 98/500/CE ⊗ da Comissão ⊗ participa na consulta.

~~3. A consulta dos interessados deve abranger, em especial, a elaboração e a introdução de novos conceitos e tecnologias na REGTA.~~

2. Entre os interessados podem incluir-se:

- os prestadores de serviços de navegação aérea,
- os operadores de aeroportos,
- os utilizadores relevantes do espaço aéreo em causa ou os grupos relevantes representativos antes dos utilizadores do espaço aéreo em causa,
- as autoridades militares,
- os fabricantes, e
- os organismos órgãos representativos dos profissionais do setor.

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 5
(adaptado)

Artigo 29.º

Órgão consultivo do setor

Sem prejuízo do papel do Comité e do Eurocontrol, a Comissão cria um órgão consultivo do setor que deve ser composto pelos prestadores de serviços de navegação aérea, pelas associações de utilizadores do espaço aéreo, ~~pelos~~ operadores dos aeroportos, ~~pelos~~ fabricantes e ~~pelos organismos~~ órgãos representativos dos profissionais do setor. Esse órgão tem por única função aconselhar a Comissão sobre a ~~realiz~~ implementação do ~~e~~ Céu Único ~~e~~ Europeu.

Artigo ~~30.º~~ 7.º

Relações com países terceiros ~~européus~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

A ~~Comunidade~~ ☒ União ☒ e os seus Estados-Membros devem visar e apoiar a extensão do ~~Céu~~ ☒ Único ☒ Europeu a países que não sejam membros da União Europeia. Com esse objetivo, devem diligenciar, quer no âmbito de acordos celebrados com países terceiros vizinhos, quer no contexto ~~de acordos sobre blocos funcionais de espaço aéreo~~ ⇒ da designação conjunta de blocos funcionais de espaço aéreo ou de acordos no domínio das funções de rede ⇐, ~~no sentido de alargar a aplicação~~ ⇒ alargar os objetivos ⇐ do presente regulamento ~~e das medidas a que se refere o artigo 3.º~~ a esses países.

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo ~~31.º~~ 8.º

☒ Apoio de organismos externos ☒ ~~Regras de execução~~

1. ~~Para a elaboração de regras de execução, a~~ Comissão pode ⇒ requerer o apoio de um ⇐ ~~conferir mandatos ao Eurocontrol ou, se adequado, a outro~~ organismo ⇒ externo para executar as tarefas que lhe incumbem no quadro do presente regulamento ⇐, ~~definindo as tarefas a realizar e o respetivo calendário e tendo em conta os prazos aplicáveis fixados no presente regulamento. A Comissão age pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º~~

2. Quando a Comissão decidir conferir um mandato nos termos do n.º 1, deve diligenciar no sentido de utilizar da melhor forma os procedimentos existentes de 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.

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 1

Artigo ~~4.º~~

Requisitos de segurança

~~A Comissão aprova, nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento quadro, regras de execução que integrem as disposições aplicáveis dos Requisitos Regulamentares sobre Segurança do Eurocontrol (ESARR) e as subsequentes alterações a esses requisitos que se inserem no âmbito de aplicação do presente regulamento, se necessário com adaptações adequadas.~~

↓ 550/2004 (adaptado)

CAPÍTULO IV

DISPOSIÇÕES FINAIS

↓ 1070/2009 Artigo. 4.º, n.º 2

Artigo 9.º

Revisão dos anexos

~~As medidas que têm por objeto alterar elementos não essenciais dos anexos, para ter em conta desenvolvimentos técnicos ou operacionais, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 5.º do regulamento quadro.~~

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 11

Artigo 32.º

Confidencialidade

1. Nem as autoridades supervisoras nacionais, agindo nos termos da respetiva legislação nacional, nem a Comissão, podem revelar informações de natureza confidencial, especialmente 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 ou pela Comissão, 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, ~~dos~~ utilizadores do espaço aéreo, ~~dos~~ aeroportos ou ~~de~~ outros interessados na proteção do seu segredo comercial.
3. A informação e os dados facultados com base no regime de tarifação referido no artigo ~~12.º~~ 14.º ~~devem ser~~ são divulgados ao público.

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 5
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo 33.º

Sanções

~~As sanções a estabelecer pelo~~ Os Estados-Membros devem estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis em caso de ~~para as~~ infrações ao disposto no presente regulamento e ~~às medidas a que se refere o artigo 3.º, praticadas,~~ em especial por utilizadores do espaço aéreo e por prestadores de serviços , e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. Essas sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

↓ 549/2004 (adaptado)

Artigo ~~34.~~^{12.º}

~~Acompanhamento, controlo~~ ☒ **Revisão** ☒ 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 ações realizadas nos termos do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 6,
alínea a) (adaptado)
⇒ texto renovado

~~12.~~ A Comissão deve proceder periodicamente à revisão da aplicação do presente regulamento, ~~bem como das medidas previstas no artigo 3.º~~, e apresentar um ~~primeiro~~ relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho ~~até 4 de Junho de 2011, e, subsequentemente,~~ no fim de cada período de referência a que se refere ~~a alínea d) do n.º 3 do~~ artigo 11.º, n.º 5, alínea d). Para o efeito e quando se justifique, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros informações ~~adicionais às contidas nos relatórios por eles apresentados nos termos do n.º 1 do presente artigo~~ ⇒ pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento ⇐

↓ 549/2004

~~3. Para a elaboração dos relatórios a que se refere o n.º 1, a Comissão solicitará o parecer do comité.~~

↓ 1070/2009 Artigo 1.º, n.º 6,
alínea b)

~~24.~~ Os relatórios devem conterem uma avaliação dos resultados obtidos através das medidas tomadas nos termos do presente regulamento, incluindo informações adequadas sobre a evolução no setor, em especial no que respeita aos aspetos económicos, sociais, ambientais, laborais e tecnológicos, bem como sobre a ~~a~~ qualidade do serviço, tendo em conta os objetivos iniciais e tendo em vista as necessidades futuras.

↓ 1070/2009 Artigo. 2.º, n.º 12
(adaptado)

Artigo 18.º A

Revisão

~~A Comissão apresenta um estudo ao Parlamento Europeu e ao Conselho até 4 de Dezembro de 2012, no qual avalia os impactos a nível jurídico, de segurança, setorial, económico e social da aplicação dos princípios do mercado à prestação de serviços de comunicação, navegação, vigilância e informação aeronáutica, em comparação com os princípios organizativos existentes ou alternativos e tendo em conta a evolução dos blocos funcionais de espaço aéreo e da tecnologia disponível.~~

~~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 prospetivo 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 35.º~~^{43.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:

- a) 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 detetar, 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 ~~satisfazer~~^{garantir} as necessidades de segurança e defesa,
- b) em caso de graves perturbações internas que afetem a manutenção da lei e da ordem pública,
- c) em caso de guerra ou de tensões internacionais graves que constituam uma ameaça de guerra,
- d) para o cumprimento das obrigações assumidas a nível internacional por um Estado-Membro tendo em vista a manutenção da paz e da segurança internacional,
- e) para a condução de operações e treinos militares, incluindo as possibilidades necessárias aos exercícios.

↓ 1070/2009 Artigo. 1.º, n.º 7
(adaptado)
⇒ texto renovado

Artigo ~~36.º~~ ~~13.º~~ ~~4~~

Agência ⇒ da União ⇐ Europeia para a ~~Segurança da~~ Aviação ⇒ (EAA) ⇐

Na execução do presente regulamento ~~e dos Regulamentos (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 e do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação⁵²~~, os Estados-Membros e a Comissão, de acordo com as atribuições que lhes são conferidas pelo presente regulamento, estabelecem a necessária coordenação com a ⇒ EAA ⇐ ~~Agência Europeia para a Segurança da Aviação~~ a fim de garantir o tratamento devido de todos os aspetos relativos à segurança.

↓ 552/2004 (adaptado)

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 atualmente em funcionamento, salvo especificação em contrário nas regras de execução relevantes em matéria de interoperabilidade.~~

↓ 1070/2009 Artigo. 4.º, n.º 3
(adaptado)

~~2. A. Para efeitos do n.º 2 do presente artigo, os Estados-Membros podem declarar que os sistemas e componentes da REGTA cumprem os requisitos essenciais e ficam isentos do disposto nos artigos 5.º e 6.º~~

↓ 552/2004 (adaptado)

~~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,~~

⁵² JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

~~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.~~

↓ 552/2004 (adaptado)

~~Artigo 37.º~~41.º

Revogação

~~As Diretivas 93/65/CEE e 97/15/CE e os Regulamentos (CE) n.º 2082/2000 n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 980/2002 552/2004 são revogados com efeitos a partir de 20 de outubro de 2005.~~

As referências aos regulamentos revogados devem entender-se como referências ao presente regulamento e ser lidas de acordo com o quadro de correspondência constante do anexo III.

↓ 550/2004 (adaptado)

~~Artigo 38.º~~49.º

Entrada em vigor

~~1. O presente regulamento entra em vigor 20~~20 dias após ~~o~~a sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

↓ 550/2004 (adaptado)

~~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.~~

↓ 550/2004

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

Feito em Estrasburgo, em

Pelo Parlamento Europeu
O Presidente

Pelo Conselho
O Presidente

↓ 550/2004
→₁ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 13, alínea a)
→₂ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 13, alínea b)

ANEXO I

→₁ REQUISITOS APLICÁVEIS ÀS ENTIDADES QUALIFICADAS ←

→₂ As entidades qualificadas devem: ←

- devem demonstrar uma larga experiência na avaliação de entidades públicas e privadas nos setores dos transportes aéreos, em especial prestadores de serviços de navegação aérea, e noutros setores similares, num ou mais domínios abrangidos pelo presente regulamento;
- devem dispor de regras e regulamentação completas para o controlo periódico das entidades acima mencionadas, publicadas e continuamente atualizadas e melhoradas através de programas de investigação e desenvolvimento;

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 13, alínea b)

- não devem 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;
- devem dispor de um número significativo de pessoal técnico, de gestão, apoio e investigação, proporcional às tarefas a realizar;

↓ 552/2004

~~6. O organismo~~ devem subscrever um seguro de responsabilidade, exceto se o Estado-Membro a assumir, em conformidade com a legislação nacional, ou o próprio Estado-Membro for diretamente responsável pelas inspeções.

~~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.~~

↓ 552/2004 (adaptado)
⇒ texto renovado

ANEXO V

ORGANISMOS NOTIFICADOS

~~1. O organismo~~ ⇒ A entidade qualificada ⇐ , o seu diretor e o pessoal responsável pela realização dos controlos ~~podem não, não podem~~ ser envolvidos, diretamente ou na qualidade de representantes autorizados, na conceção, fabrico, comercialização ou manutenção dos componentes ou sistemas ou na respetiva utilização. ~~Isto~~ Tal 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~~ ⇒ A entidade qualificada ⇨ deve efectuar os controlos com a maior integridade profissional e competência técnica possíveis e estar isento de pressões e incentivos, em especial de natureza financeira, que possam afetar a sua apreciação ou os resultados das inspeções, especialmente por parte de pessoas ou grupos de pessoas afetados 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.~~

↓ 552/2004 (adaptado)
⇒ texto renovado

4. O pessoal ⇒ da entidade qualificada ⇨ responsável pela inspeção deve ter:

- uma formação técnica e profissional sólida,
 - um conhecimento satisfatório dos requisitos das inspeções 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 inspeções.
- ~~5. Deve ser garantida a~~ imparcialidade ⇒ garantida ⇨ ~~do pessoal responsável pelas~~ informação. A respetiva remuneração ⊗ do pessoal ⊗ não deve depender do número de inspeções realizadas, nem dos resultados das mesmas.

↓ 1070/2009 Artigo 2.º, n.º 13,
alínea b)
⇒ texto renovado

~~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, objetivos 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 inspeção) 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 devem incluir as informações seguintes especificarão:
 - a) A autoridade supervisora nacional que emitiu o certificado;
 - b) O requerente (nome e endereço);
 - c) Os serviços certificados;
 - d) ~~A~~Uma declaração de conformidade do requerente com os requisitos comuns definidos no artigo ~~6.º~~ ⇒ 8.º-B ⇐ do ~~presente~~ Regulamento ⇒ (CE) n.º 216/2008 ⇐ ;
 - 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.

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 respetivos 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

↓ 1070/2009 Artigo 4.º, n.º 4,
alínea a)

~~A REGTA e os seus sistemas e respetivos componentes apoiam, de forma coordenada, conceitos operacionais novos, aprovados e validados que melhorem a qualidade, a sustentabilidade e a eficácia dos serviços de navegação aérea, nomeadamente em termos de segurança e de capacidade;~~

↓ 552/2004

~~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 conceção, execução, manutenção e operação dos sistemas e seus componentes, em modos de funcionamento normais e degradados, com o objetivo 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 respetivos componentes apoiarão a progressiva execução da coordenação civil-militar, na medida do necessário para uma gestão efetiva 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 objetivos, a REGTA, os seus sistemas e os respetivos componentes apoiarão a partilha atempada de informações corretas 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 arquitetura lógica dos sistemas

Os sistemas serão concebidos e gradualmente integrados a fim de alcançar uma arquitetura 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 aspetos pré-táticos e táticos da disponibilidade do espaço aéreo deverá ser prestada a todos os envolvidos de forma correta 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-tática e tática, conforme o caso, que seja correta, coerente e relevante e que cubra todas as fases do voo, bem como proporcionar funcionalidades de diálogo, tendo em vista a otimização 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 corretas 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 tática 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~~

↓ 1070/2009 Artigo 4.º, n.º 4, alínea b)

~~Os sistemas de processamento dos dados de voo devem permitir incluir a aplicação progressiva de conceitos operacionais avançados, aprovados e validados para todas as fases de voo, conforme previsto, nomeadamente, no plano diretor ATM.~~

↓ 552/2004

~~As características dos instrumentos altamente automatizados devem permitir um processamento pretático e tático 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 corretas e coerentes e de uma interpretação comum da situação operacional atual 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, correção, 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, exatas, consistentes e coerentes para garantir a otimização das operações nas diferentes partes da REGTA.~~

↓ 1070/2009 Artigo 4.º, n.º 4,
alínea b)

~~3.2.2. Apoio a novos conceitos operacionais~~

~~Os sistemas de processamento dos dados de vigilância devem abranger a disponibilidade progressiva de novas fontes de informações de vigilância de forma a melhorar a qualidade global do serviço, conforme previsto, nomeadamente no plano diretor ATM.~~

↓ 552/2004

~~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 aspetos 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.~~

↓ 1070/2009 Artigo 4.º, n.º 4,
alínea b)

~~4.2. Apoio a novos conceitos operacionais~~

~~Os sistemas de comunicação devem apoiar a aplicação de conceitos operacionais avançados, aprovados e validados para todas as fases de voo, conforme previsto, nomeadamente, no plano diretor ATM.~~

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 eletrónico 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 atualizada 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 conceção 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 adotado 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 adotado 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 condicionamentos operacionais,~~

~~se a declaração CE for provisória, 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 aspetos:~~

~~conceção 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 efetuado. 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 atividades 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 III**TABELA DE CORRESPONDÊNCIA**

Regulamento (CE) n.º 549/2004	Regulamento (CE) n.º 550/2004	Regulamento (CE) n.º 551/2004	Regulamento (CE) n.º 552/2004	Presente Regulamento
Artigo 1.º, n.ºs 1 a 3				Artigo 1.º, n.ºs 1 a 3
		Artigo 1.º, n.º 3		Artigo 1.º, n.º 4
Artigo 1.º, n.º 4				Artigo 1.º, n.º 5
	Artigo 1.º			-----
		Artigo 1.º, n.ºs 1, 2 e 4		-----
			Artigo 1.º	-----
Artigo 2.º, n.ºs 1 a 35				Artigo 2.º, n.ºs 1 a 35
				Artigo 2.º, n.ºs 36 a 38
Artigo 2.º, n.ºs 17, 18, 23, 24, 32, 35 e 36				-----
Artigo 3.º				-----
Artigo 4.º, n.ºs 1 e 2				Artigo 3.º, n.ºs 1 e 2
				Artigo 3.º, n.ºs 3 e 4
Artigo 4.º, n.º 3				Artigo 3.º, n.º 5
				Artigo 3.º, n.º 6

Artigo 3.º, n.ºs 4 e 5				Artigo 3.º, n.ºs 7 e 8
				Artigo 3.º, n.º 9
	Artigo 2.º, n.º 1			Artigo 4.º, n.º 1, alínea a)
				Artigo 4.º, n.º 1, alíneas b) a g)
	Artigo 2.º, n.º 2			Artigo 4.º, n.º 2
				Artigo 5.º, n.ºs 1 e 2
	Artigo 2.º, n.ºs 3 a 6			Artigo 5.º, n.ºs 3 a 6
	Artigo 3.º, n.ºs 1 e 2			Artigo 6.º, n.ºs 1 e 2
			Artigo 8.º, n.ºs 1 e 3	Artigo 6.º, n.ºs 3 e 4
				Artigo 6.º, n.º 5
			Artigo 8.º, n.ºs 2 e 4	-----
	Artigo 6.º			-----
Artigo 10.º, n.º 1				Artigo 7.º, n.º 1
				Artigo 7.º, n.º 2
	Artigo 7.º, n.º 1			Artigo 8.º, n.º 1
				Artigo 8.º, n.º 2
	Artigo 7.º, n.ºs 4 e 6			Artigo 8.º, n.ºs 3 e 4

	Artigo 7.º, n.ºs 2, 3 e 5, e 7 a 9			-----
	Artigo 8.º			Artigo 9.º
				Artigo 10.º
	Artigo 9.º			-----
Artigo 11.º				Artigo 11.º
	Artigo 14.º			Artigo 12.º
	Artigo 15.º			Artigo 13.º
	Artigo 16.º			Artigo 14.º
	Artigo 15.º-A			Artigo 15.º
	Artigo 9.º-A, n.º 1			Artigo 16.º, n.ºs 1 e 3
				Artigo 16.º, n.º 2
	Artigo 9.º-A, n.º 2, alínea i)			-----
	Artigo 9.º-A, n.º 2			Artigo 16.º, n.º 4
				Artigo 16.º, n.º 5
	Artigo 9.º-A, n.ºs 3 a 9			Artigo 16.º, n.ºs 6 a 12
	Artigo 9.º-B			-----
		Artigo 6.º, n.ºs 1 a 2, alínea b)		Artigo 17.º, n.ºs 1 e 2, alínea b)
				Artigo 17.º, n.º 2, alíneas c) a

				e)
		Artigo 6.º, n.º 3 a 4, alínea d)		Artigo 17.º, n.ºs 3 a 4, alínea d)
				Artigo 17.º, n.º 4, alínea e)
		Artigo 6.º, n.º 4, alíneas e) a f)		Artigo 17.º, n.º 4, alíneas f) e g)
		Artigo 6.º, n.ºs 5 e 7		Artigo 17.º, n.ºs 5 e 6
		Artigo 6.º, n.ºs 8 e 9		-----
	Artigo 10.º			Artigo 18.º
				Artigo 19.º
	Artigo 11.º			Artigo 20.º
	Artigo 12.º			Artigo 21.º
	Artigo 13.º			Artigo 22.º
		Artigo 3.º		-----
		Artigo 3.º-A		Artigo 23.º
		Artigo 4.º		-----
		Artigo 7.º		-----
		Artigo 8.º		-----
				Artigo 24.º, n.ºs 1 e 2
			Artigo 3.º, n.º 3	-----

			Artigo 2.º a 3.º, n.º 2	-----
			Artigo 3.º, n.ºs 4 7	-----
	Artigo 17.º, n.º 1			Artigo 25.º
				Artigo 26.º
Artigo 5.º, n.ºs 1 a 3				Artigo 27.º, n.ºs 1 a 3
Artigo 5.º, n.ºs 4 e 5				-----
Artigo 10.º, n.ºs 2 e 3				Artigo 28, n.ºs 1 e 2
Artigo 6.º				Artigo 29.º
Artigo 7.º				Artigo 30.º
Artigo 8.º				Artigo 31.º
	Artigo 4.º			-----
			Artigo 9.º	-----
	Artigo 18.º			Artigo 32.º
Artigo 9.º				Artigo 33.º
Artigo 12.º, n.ºs 2 a 4				Artigo 34.º, n.ºs 1 a 3
Artigo 12.º, n.º 1				-----
	Artigo 18.º-A			-----
		Artigo 10.º		-----

Artigo 13.º				Artigo 35.º
Artigo 13.º-A				Artigo 36.º
			Artigo 10.º	-----
			Artigo 11.º	Artigo 37.º
	Artigo 19.º, n.º 1			Artigo 38.º
	Artigo 19.º, n.º 2			-----
	Anexo I		Anexo V	Anexo I
			Anexo I	-----
	Anexo II			Anexo II
			Anexo II	-----
				Anexo III
			Anexo III	-----
			Anexo IV	-----

