

Bruxelas, 28 de novembro de 2014
(OR. en)

15732/14

Dossiê interinstitucional:
2013/0186 (COD)

AVIATION 217
CODEC 2290

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	14012/4/14 REV 4 AVIATION 191 CODEC 1966
n.º doc. Com.:	11501/13 AVIATION 91 CODEC 1588
Assunto:	<i>Reunião do Conselho (<u>Transportes, Telecomunicações e Energia</u>) de 3 e 4 de dezembro de 2014</i> Proposta de REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO sobre a realização do Céu Único Europeu (reformulação) - Orientação geral

I. INTRODUÇÃO

Em 12 de junho de 2013, a Comissão enviou ao Conselho e ao Parlamento Europeu a proposta em epígrafe. A finalidade da presente proposta é melhorar a competitividade do sistema de transportes aéreos europeu e, em especial, continuar a desenvolver a iniciativa do Céu Único Europeu (SES) através de uma reformulação do pacote legislativo atualmente em vigor e de algumas alterações ao Regulamento AESA, adotado em 2009. Mais explicitamente, a reformulação do Céu Único Europeu (conhecida pela abreviatura SES 2+) visa introduzir melhoramentos na supervisão das regras, no sistema de desempenho, nos blocos funcionais de espaço aéreo, na orientação dos prestadores de serviços para o cliente e no desempenho global.

Além disso, o pacote SES 2 + simplificará a legislação ao eliminar algumas das sobreposições que existem na atual legislação. Os principais problemas tratados pela proposta são a insuficiente eficiência dos serviços de navegação aérea e a fragmentação do sistema de gestão do tráfego aéreo.

II. TRABALHOS NO ÂMBITO DAS INSTÂNCIAS DO CONSELHO

A Comissão apresentou a presente proposta e a sua avaliação de impacto ao Grupo da Aviação (a seguir denominado o "Grupo") em 2 de setembro de 2013, durante a Presidência Lituana, a que se seguiu uma troca de pontos de vista. Esta primeira apresentação da proposta serviu de base para a reunião informal dos Ministros dos Transportes, subordinada ao tema "Céu Único Europeu – garantir o futuro: Perspetiva 20XX" (Vilnius, 15-16 setembro de 2013). A troca de pontos de vista continuou sob a Presidência Grega na reunião do Grupo de 20 de junho de 2014.

A presente proposta está intimamente ligada à outra proposta do pacote legislativo acima mencionado, o regulamento que institui a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designado por "Regulamento AESA"). No que respeita ao Regulamento AESA, a abordagem da Presidência consistiu em examinar apenas os artigos que estão diretamente ligados à proposta de reformulação do SES 2+. Esta solução foi escolhida tendo em conta o facto de que se espera que a Comissão apresente, no decurso de 2015, uma proposta separada sobre a revisão geral do Regulamento AESA na sua totalidade.

O exame artigo por artigo da proposta de reformulação SES 2+ efetuado pelo Grupo começou sob a Presidência Italiana em 4 de julho e continuou a um ritmo intenso durante os meses de setembro, outubro e novembro de 2014.

Em 26 de novembro de 2014, o projeto de orientação geral foi submetido à apreciação do Comité de Representantes Permanentes (Coreper). Durante essa reunião, várias delegações manifestaram, de um modo geral, o seu apoio ao texto de compromisso da Presidência, tendo outras reiterado as suas preocupações sobre certas questões e apresentado novas sugestões de redação. A Presidência tomou nota das preocupações das delegações e aceitou várias das suas propostas, com o intuito de resolver algumas das questões pendentes e de facilitar o consenso em torno de uma orientação geral.

A única questão pendente que ainda precisa ser debatida diz respeito à aplicação da proposta de reformulação do SES 2+ ao aeroporto de Gibraltar.

No texto em anexo ao presente documento, as alterações ao relatório do Coreper são assinaladas **a negro** e por [...]. Todas as delegações formularam uma reserva de análise sobre as modificações introduzidas na sequência da reunião do Coreper.

Além disso, a Comissão reserva inteiramente a sua posição sobre toda a proposta de compromisso, na pendência das negociações com o Parlamento Europeu. Nas notas de rodapé do anexo ao presente relatório figuram outras preocupações e reservas expressas pelas delegações .

UK tem uma reserva de análise parlamentar.

III. TRABALHOS NO PARLAMENTO EUROPEU

A Comissão dos Transportes e do Turismo do Parlamento Europeu designou Marian-Jean MARINESCU (PPE, RO), como relator do presente dossiê. O Parlamento Europeu votou a sua posição em primeira leitura em 12 de março de 2014 .

IV. CONCLUSÃO

À luz do que ficou exposto, na reunião de 3 de dezembro de 2014 convida-se o Conselho a analisar o texto constante do anexo ao presente relatório, a dar solução às últimas questões pendentes e a adotar uma orientação geral.

2013/0186 (COD)

Proposta de

REGULAMENTO DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

**sobre a realização do Céu Único Europeu¹
(reformulação)**

(Texto relevante para efeitos do EEE)

**CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS**

Assunto e âmbito de aplicação

Artigo 1.º

1. O presente regulamento estabelece regras para a criação e o funcionamento efetivo do Céu Único Europeu, 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 e dos serviços de navegação aérea (GTA/SNA) para o tráfego aéreo geral na Europa, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo. O Céu Único Europeu abrange uma rede pan-europeia coerente de rotas, um espaço aéreo progressivamente mais integrado² e sistemas de gestão de redes e de gestão do tráfego aéreo, baseados na segurança, eficiência e interoperabilidade, em benefício de todos os utilizadores do espaço aéreo.

¹ Para o JO: *"O presente regulamento deverá ser publicado juntamente com o Regulamento AESA (CE) [No XXXXX.], ficando assim garantido que ambos os regulamentos entrarão em vigor ao mesmo tempo".*

² A Presidência propõe explicar o conceito de espaço aéreo integrado num considerando com a seguinte redação: *"Embora no espaço aéreo europeu os serviços de tráfego aéreo sejam prestados por mais do que um prestador, designado por um ou mais Estados-Membros a operar num regime de exclusividade, mantendo cada deles uma a sua própria responsabilidade pelos seus serviços, esses serviços devem ser prestados, na medida do possível, com base no mesmo conceito operacional e com base nos mesmos procedimentos operacionais e de apoio".*

2. A aplicação do presente regulamento 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 35.º. O presente regulamento não abrange as operações e os treinos militares.
3. A aplicação do presente regulamento não prejudica os direitos e as obrigações dos Estados-Membros decorrentes da Convenção de Chicago, de 1944, sobre a Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago). Neste contexto, o 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 sejam devidamente tidas em conta no presente regulamento e nas normas de execução deste.
4. O presente regulamento é aplicável ao espaço aéreo na região EUR da OACI³ em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo. 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.
5. [...].^{4 5}

³ A Comissão opõe-se à supressão da referência à região do Atlântico Norte (NAT).

⁴ UK não pode aceitar o aditamento do texto proposto pela Espanha na nota de rodapé n.º 5, dado que o TFUE é claro ao estabelecer que a legislação da UE relativa à aviação se aplica a Gibraltar. Gibraltar encontra-se já incluído na atual legislação relativa ao Céu Único Europeu e não há motivo para Gibraltar deixar de participar nessas medidas.

⁵ ES opõe-se à supressão do n.º 5 e propõe o aditamento do seguinte parágrafo: *"A aplicação do presente acordo ao aeroporto de Gibraltar fica suspensa até à data de entrada em aplicação do regime constante da Declaração Conjunta dos ministros dos Negócios Estrangeiros do Reino de Espanha e do Reino Unido, de 2 de dezembro de 1987. Os Governos de Espanha e do Reino Unido devem informar o Conselho da data de entrada em aplicação desse regime."*

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos de aplicação do presente regulamento, entende-se por:

1. "serviço de controlo de tráfego aéreo (CTA)", um serviço prestado para:
 - a) prevenir colisões:
 - entre aeronaves, e
 - na área de manobra entre as aeronaves e os obstáculos; e
 - b) acelerar e manter um fluxo ordenado 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 (SNA)", os serviços de tráfego aéreo, os serviços de comunicação, navegação e vigilância (CNS), os serviços meteorológicos para navegação aérea (MET) e os serviços de informação aeronáutica (AIS);
5. "prestadores de serviços de navegação aérea", as entidades públicas ou privadas que prestam 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 ou 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;
8. "utilizadores do espaço aéreo", os operadores das aeronaves exploradas como tráfego aéreo geral;
9. "gestão do fluxo de tráfego aéreo", uma função ou serviço estabelecido cujo objetivo é contribuir para a segurança, ordem e rapidez do fluxo de tráfego aéreo, através da garantia da máxima utilização possível da capacidade de CTA e da compatibilidade do volume de tráfego com as capacidades declaradas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo competentes;
10. "gestão do tráfego aéreo (GTA)", o conjunto das funções ou serviços aéreos e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo) necessários para assegurar movimentos seguros e eficientes das aeronaves durante todas as fases das operações;
11. "serviços de tráfego aéreo", os vários serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos do tráfego aéreo e os serviços de CTA (serviços de controlo regional, de aproximação e de aeródromo);
12. "serviço de controlo regional", um serviço de CTA para os voos controlados em espaços de controlo;
- 12-A. "espaço de controlo", o espaço aéreo controlado que se eleva na vertical a partir de um limite especificado acima da superfície da Terra;

13. "serviço de controlo de aproximação", um serviço de CTA para os voos controlados que chegam e partem;
14. "plano diretor de GTA", o plano aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho⁶, nos termos 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)⁷;
15. 15. "crise na rede", a situação de incapacidade para prestar serviços GTA/SNA ao nível exigido, que provoca uma perda importante de capacidade da rede ou um desequilíbrio importante entre a capacidade e a procura da rede ou uma falha importante no fluxo de informações numa ou em várias partes da rede, na sequência de uma situação invulgar ou imprevista;
16. "pacote de serviços", dois ou mais serviços de navegação aérea;
17. "certificado", o documento emitido pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA) ou por uma autoridade supervisora nacional, sob qualquer forma prevista no direito aplicável, que confirma que o prestador de serviços GTA/SNA cumpre os requisitos exigidos para prestar um serviço específico;
18. "serviços de comunicação", os serviços aeronáuticos fixos e móveis que permitem comunicações solo/solo, ar/solo e ar/ar para efeitos de CTA;
- 18-A. "rede europeia de gestão do tráfego aéreo (REGTA)", o conjunto dos sistemas enumerados no Anexo V-b do Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008 ... , que permite a prestação de serviços de navegação aérea na União, incluindo as interfaces nas fronteiras com países terceiros;

⁶ JO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

⁷ JO L 64 de 2.3.2007, p. 1, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1361/2008 do Conselho e pelo Regulamento (CE) n.º 219/2014 do Conselho (JO L 352 de 31.12.2008 e JO L 192 de 1.7.2014).

19. "componentes", os objetos corpóreos, como os equipamentos, e os objetos incorpóreos, como os programas informáticos, dos quais depende a interoperabilidade da Rede Europeia de Gestão do Tráfego Aéreo (REGTA);
20. "declaração", para efeitos de GTA/SNA, uma declaração nos termos do artigo 3.º, alínea e-A), do Regulamento (CE) n.º 216/2008;
- 20-A. "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;
21. "utilização flexível do espaço aéreo", o conceito de gestão do espaço aéreo baseado no princípio fundamental de que o espaço aéreo não deve ser designado exclusivamente como espaço aéreo civil ou militar, mas sim ser considerado como um espaço contínuo em que têm de ser satisfeitos, na medida do possível, todos os requisitos dos utentes;
22. "serviço de informação de voo", o serviço destinado a prestar aconselhamento e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;
23. "serviço de alerta", um 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 conforme necessário;
24. "bloco funcional de espaço aéreo", o bloco de espaço aéreo baseado em requisitos operacionais e estabelecido independentemente das fronteiras nacionais, em que a prestação de serviços GTA/SNA 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 GTA/SNA ou, se apropriado, um prestador integrado;

25. "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 ;
26. "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;
27. "serviços meteorológicos", as instalações e os serviços que fornecem às aeronaves previsões, avisos, boletins e observações meteorológicos, bem como quaisquer outras informações ou dados meteorológicos fornecidos pelos Estados para uso aeronáutico;
28. "serviços de navegação", as instalações e os serviços que fornecem às aeronaves informação de posicionamento e cronometria;
29. "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;
30. "colocação em serviço", a primeira utilização operacional após a instalação inicial ou a introdução de uma versão melhorada de um sistema;
31. "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;
32. "serviços de vigilância", as instalações e os serviços utilizados para determinar as posições relativas das aeronaves a fim de permitir uma separação segura;

33. "sistema", a conjugação 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;
34. "melhoramento", qualquer alteração que modifique as características operacionais de um sistema;
35. "serviços transfronteiras", qualquer situação de prestação de serviços de navegação aérea num Estado-Membro por um prestador de serviços certificado noutro Estado-Membro. ;
36. "autoridade supervisora nacional", o organismo ou organismos nacionais incumbidos por um Estado-Membro de executar as tarefas ao abrigo do presente regulamento e em conformidade com os artigos 8.º-B e 8.º-C do Regulamento (CE) n.º 216/2008;
37. "serviços de apoio", os serviços de CNS (comunicação, navegação e vigilância), MET (meteorológicos)⁸ e de AIS (serviços de informação aeronáutica).
- 37-A. "plano de desempenho", os vários planos estabelecidos a nível nacional, a nível de blocos funcionais de espaço aéreo ou a nível de rede para melhorar o desempenho dos prestadores de GTA/SNA;
38. "objetivos de desempenho locais", os objetivos de desempenho adotados pelos Estados-Membros a nível local, nomeadamente blocos funcionais de espaço aéreo, a nível nacional, de zona de tarifação ou de aeroporto.

⁸ A Presidência propõe a seguinte clarificação num considerando: *"Nos casos em que os prestadores de serviços MET são designados pelos Estados-Membros em conformidade com o disposto no artigo 9.º-A, é conveniente excluir os serviços MET dos serviços de apoio a fornecer a nível central a que se refere o artigo 10.º, n.º 5".*

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.
- 1-A. As autoridades supervisoras nacionais exercem as suas competências com imparcialidade, independência e transparência. Mais concretamente, são organizadas, dispõem do pessoal necessário e são geridas e financiadas de modo a poder desempenhar as suas competências nessa conformidade. *(deslocado do n.º 5)*
2. As autoridades supervisoras são independentes, nomeadamente em termos organizativos, hierárquicos e decisórios, de quaisquer prestadores de serviços de navegação aérea. Essa independência não impede essas entidades de exercerem as suas funções no quadro comum da função pública.

2-A. As autoridades supervisoras nacionais devem ser jurídica ou funcionalmente distintas dos prestadores de serviços de navegação aérea.^{9 10}

2-B. No caso de as autoridades supervisoras nacionais não serem juridicamente distintas dos prestadores de serviços de navegação aérea, os Estados-Membros em causa informam a Comissão das medidas que tomaram para assegurar que cumprem os requisitos estabelecidos no n.º 2 e documentam a forma como é alcançada essa separação, demonstrando a efetiva independência das autoridades. Para tal, sempre que a autoridade supervisora nacional e o prestador de serviços de navegação façam parte da mesma administração, a autoridade supervisora nacional não solicita nem aceita instruções de um nível hierárquico¹¹ dessa administração que tenha autoridade sobre os prestadores de serviços de navegação aérea, no que diz respeito às suas funções, referidas no artigo 4.º, e decisões conexas. Além disso, o prestador de serviços de navegação aérea não dispõe de poder de decisão sobre a dotação orçamental da autoridade supervisora nacional.

⁹ A Presidência propõe que a interpretação desta disposição seja explicada no considerando 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. Não obstante o controlo político global pelo Ministério competente, essa independência deve ser alcançada, nomeadamente, através de uma separação das estruturas hierárquicas [...] das ASN e dos prestadores de serviços de navegação aérea. Para o efeito, essas entidades deverão desempenhar as suas funções sem interferências nas funções e processos de tomada de decisão das outras entidades."*

¹⁰ A Presidência propõe o seguinte novo considerando para explicar o conceito de separação no caso das ASN que não sejam juridicamente distintas dos prestadores de serviços de navegação aérea: *"É essencial que as autoridades supervisoras nacionais apliquem o presente regulamento de modo uniforme, inclusivamente quando não são entidades juridicamente distintas. Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades supervisoras nacionais têm capacidade para executar as tarefas que lhes são confiadas enquanto organismos funcionalmente distintos, isto é, com a devida independência e autonomia, nomeadamente em relação aos prestadores de serviços de navegação aérea, a fim de evitar eventuais conflitos de interesses. Para o efeito, as ASN e o pessoal sob o seu controlo deverão exercer as suas atividades de modo a garantir a sua autonomia e independência relativamente aos prestadores de serviços de navegação aérea, através de uma repartição de funções adequada, tangível e eficaz."*

¹¹ A Presidência propõe um novo considerando com a seguinte redação: *"Deverão ser estabelecidas condições específicas para assegurar a independência em termos hierárquicos entre as autoridades supervisoras nacionais e os prestadores de serviços de navegação aérea, o que significa que as tarefas referidas no artigo 4.º e as decisões conexas da autoridade supervisora nacional não são influenciadas por qualquer pessoa que tenha uma autoridade hierárquica sobre o prestador de serviços de navegação aérea em causa."*

3. Sem prejuízo do n.º 2, as autoridades supervisoras nacionais podem associar-se, em termos organizativos, a outras entidades reguladoras e/ou autoridades de segurança.
4. [...]
5. [...]
6. O pessoal das autoridades supervisoras nacionais:
 - a) é recrutado segundo processos claros e transparentes que garantam a sua independência;
 - b) é selecionado com base nas suas qualificações específicas, nomeadamente competências adequadas e experiência pertinente, ou recebe uma formação adequada;
 - c) atua de forma independente, evitando, em especial, conflitos de interesse entre a prestação de serviços de navegação aérea e o exercício das suas funções;
- 6-A. ¹²As pessoas responsáveis pela adoção de decisões estratégicas abstêm-se de ter quaisquer interesses diretos ou indiretos que possam ser considerados prejudiciais para a sua independência e possam influenciar o desempenho das suas funções. Para o efeito, apresentam anualmente uma declaração de compromisso e uma declaração de interesses, com indicação de todos os interesses, diretos ou indiretos.
7. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades supervisoras nacionais disponham dos recursos e capacidades necessários para desempenhar, de forma eficiente e em tempo útil, as funções que lhes são cometidas pelo presente regulamento. As autoridades supervisoras nacionais procedem à gestão do seu pessoal com base em dotações próprias definidas proporcionalmente às tarefas que lhes incumbe executar em conformidade com o artigo 4.º.

¹² A Presidência propõe o aditamento do seguinte considerando, a fim de clarificar o conceito de pessoas responsáveis pelas decisões estratégicas: *"Pressupõe-se que o conceito de pessoas responsáveis pela tomada de decisões estratégicas só se aplica a um número muito limitado de funcionários de alto nível, na sua qualidade de quadros de topo"*.

8. Os Estados-Membros notificam à Comissão os nomes e endereços das autoridades supervisoras nacionais, bem como as suas eventuais alterações, bem como as medidas aprovadas para garantir a conformidade com o presente artigo.
9. *[Suprimido. Conceito refletido no artigo 5.º, n.º 1, na referência às boas práticas.]*

Artigo 4.º

Funções das autoridades supervisoras nacionais

1. As autoridades supervisoras nacionais a que se refere o artigo 3.º têm nomeadamente as seguintes tarefas:
 - a) assegurar a supervisão 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 tiver designado ou constituído a autoridade supervisora em questão;
 - 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, conforme necessário;
 - g) controlar as declarações e a colocação dos sistemas em serviço; e
 - h) controlar a aplicação das condições ao abrigo das quais é declarado o cumprimento dos requisitos e fiscalizar o cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis.
2. Cada autoridade supervisora nacional organiza as inspeções e vistorias adequadas para verificar o cumprimento dos requisitos previstos no presente regulamento. O prestador de serviços de navegação aérea em questão facilita essa tarefa.

Artigo 5.º

Cooperação entre autoridades supervisoras nacionais

1. As autoridades supervisoras nacionais trocam informações, **conforme adequado**, sobre a sua atividade e princípios, boas práticas e procedimentos em matéria de tomada de decisão, bem como sobre a aplicação do presente regulamento. Para o efeito, as autoridades supervisoras nacionais podem participar e trabalhar em conjunto no âmbito de uma rede, que se reúne a intervalos regulares. A Comissão e a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada por "AESA") participam, coordenam e apoiam as atividades da rede e fazem-lhe recomendações, conforme adequado.

Sem prejuízo das regras de proteção de dados previstas no artigo 22.º do presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 45/2001, a Comissão e a AESA promovem o intercâmbio das informações previstas no primeiro parágrafo do presente número entre os membros da rede, se possível através de ferramentas eletrónicas, respeitando a confidencialidade das informações comercialmente sensíveis dos prestadores de serviços de navegação aérea.

2. As autoridades supervisoras nacionais cooperam entre si, através de protocolos de cooperação sempre que for apropriado, tendo em vista a assistência mútua nas suas tarefas de controlo e de gestão das investigações e inquéritos. Para o efeito, as autoridades supervisoras nacionais podem contribuir para uma equipa de peritos a criar pela AESA a fim de trocar e proporcionar conhecimentos especializados, nos termos do artigo 17.º, n.º 2, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

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 celebram 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 podem estabelecer um plano que especifique a concretização da sua cooperação, tendo em vista a aplicação do referido acordo.
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 prestam serviços relacionados com o espaço aéreo sob responsabilidade de outro Estado-Membro. Tal cooperação inclui procedimentos para o tratamento dos casos em que se verifique um incumprimento do presente regulamento e dos requisitos comuns aplicáveis adotados em conformidade com o artigo 8.º-B, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
5. No caso da prestação de serviços de navegação aérea num espaço aéreo sob a responsabilidade de outro Estado-Membro, os procedimentos a que se referem os n.ºs 2 e 4 incluirão um acordo sobre o reconhecimento mútuo das tarefas de supervisão enunciadas no 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 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.

Artigo 6.º

Entidades qualificadas

1. As autoridades supervisoras nacionais podem delegar, no todo ou em parte, as inspeções e vistorias referidas no artigo 4.º, n.º 2, em entidades qualificadas que preencham os requisitos estabelecidos no Anexo V do Regulamento (CE) n.º 216/2008. Além disso, podem atribuir a entidades qualificadas determinadas tarefas de certificação ou supervisão em conformidade com o artigo 13.º desse regulamento.
2. A delegação pelas autoridades supervisoras nacionais é válida na 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 na União.
3. Os Estados-Membros notificam à Comissão, à AESA e aos restantes Estados-Membros as entidades qualificadas a quem foram delegadas tarefas em conformidade com o n.º 1, indicando os domínios da competência de cada entidade e o respetivo número de identificação, bem como quaisquer alterações a esse respeito. A Comissão publica no *Jornal Oficial da União Europeia* a lista das entidades qualificadas, os respetivos números de identificação e domínios de competência, e mantém a referida lista atualizada.
4. Os Estados-Membros asseguram que a delegação de poderes numa entidade qualificada que deixe de satisfazer os critérios estabelecidos no Anexo V do Regulamento (CE) n.º 216/2008, é revogada. Cada Estado-Membro informa imediatamente desse facto a Comissão, a AESA e os restantes Estados-Membros.
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, são considerados entidades qualificadas para efeitos do presente artigo.

Artigo 7.º

Consulta dos interessados

1. Os Estados-Membros e as autoridades supervisoras nacionais devem estabelecer mecanismos de consulta tendo em vista a participação adequada das partes interessadas na realização do céu único europeu, em particular para o exercício das tarefas das autoridades supervisoras nacionais, conforme referidos no artigo 4.º, n.º 1, alínea d).
2. Entre os interessados podem incluir-se:
 - os prestadores de serviços de navegação aérea ou grupos pertinentes que os representem,
 - os operadores de aeroportos ou grupos pertinentes que os representem,
 - os utilizadores do espaço aéreo ou grupos pertinentes que os representem,
 - os militares,
 - a indústria manufatureira,
 - os organismos representativos dos profissionais do setor, e
 - os coordenadores de aeroportos nacionais.

CAPÍTULO III

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

Artigo 8.º

Certificação dos prestadores de serviços de navegação aérea

1. Todos os serviços de navegação aérea prestados na União são objeto de certificação pelas autoridades supervisoras nacionais ou pela AESA, em conformidade com o artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
2. Caso tal não seja assegurado pelo Estado-Membro em causa, o processo de certificação garante ainda que os requerentes podem demonstrar que dispõem de capacidade financeira suficiente e que estão cobertos por um seguro de responsabilidade civil adequado.
3. O certificado prevê o acesso não discriminatório aos serviços por parte dos utilizadores do espaço aéreo, dando particular atenção à segurança. A certificação satisfará as condições estabelecidas no Anexo II.
4. 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 União.

5. ¹³Não obstante o disposto no n.º 1, os Estados-Membros podem autorizar a prestação de serviços de navegação aérea, sem certificação, na totalidade ou numa parte do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, nos casos em que o prestador desses serviços os forneça essencialmente a sectores do movimento de aeronaves que não sejam o tráfego aéreo geral. Nesses casos, o Estado-Membro em questão comunica à Comissão e aos outros Estados-Membros a sua decisão e as medidas tomadas para garantir o pleno cumprimento dos requisitos comuns e para oferecer, tanto quanto possível, um nível de segurança pelo menos tão eficaz quanto o exigido pelos requisitos essenciais definidos nos anexos V-A e V-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
6. O presente artigo não prejudica a possibilidade de declaração em conformidade com o artigo 8.º, alínea b), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Artigo 9.º

Designação dos prestadores de serviços de tráfego aéreo

1. Os Estados-Membros asseguram a prestação de serviços de tráfego aéreo em regime de exclusividade dentro de blocos específicos de espaço aéreo pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade. Para esse efeito, os Estados-Membros designam um prestador de serviços de tráfego aéreo que seja titular de um certificado ou de uma declaração válidos na União.

¹³ Os antigos considerandos 15 e 16 do Regulamento n.º 550/2004, os considerandos 6, 14, 16 e 17 do Regulamento n.º 551/2004, bem como os considerandos 7 e 22 do Regulamento n.º 549/2004 serão reintroduzidos. Será aditada a seguinte alteração ao 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. Nesses casos, não deverão ser considerados como fonte de ineficácia, desde que o conceito de utilização flexível do espaço aéreo seja eficazmente aplicado.*"

2. Para a prestação de serviços transfronteiras, os Estados-Membros asseguram que o cumprimento do presente artigo e do artigo 18.º, n.º 3, 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 de 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 ou a sua sede no território desse Estado-Membro;
 - 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. No caso da prestação de serviços transfronteiras **ao abrigo de designação conjunta**, os Estados-Membros devem chegar a acordo sobre os direitos e as obrigações a cumprir pelos prestadores de serviços designados, bem como sobre as questões de responsabilidade e de supervisão pertinentes.
4. Os Estados-Membros têm o poder discricionário de escolher um prestador de serviços de tráfego aéreo, desde que este esteja certificado ou declarado em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008.

5. No que respeita aos blocos funcionais de espaço aéreo criados nos termos do artigo 16.º que se estendam pelo espaço aéreo sob a responsabilidade de mais de um Estado-Membro, os Estados-Membros em causa designam 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. A designação conjunta permite que os prestadores de serviços de tráfego aéreo prestem serviços transfronteiras no âmbito do bloco funcional de espaço aéreo. *(transferido do artigo 16.º, n.º 6)*
6. Os Estados-Membros comunicam de imediato à Comissão e aos outros Estados-Membros qualquer decisão tomada ao abrigo do presente artigo relativamente à designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo nos blocos específicos de espaço aéreo pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade.

Artigo 9.º-A

Designação de prestadores de serviços meteorológicos¹⁴

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 comunicam de imediato à Comissão e aos outros Estados-Membros qualquer decisão tomada ao abrigo do presente artigo relativamente à designação de um prestador de serviços meteorológicos.

¹⁴ A Presidência propõe a reintrodução do considerando 15 do Regulamento n.º 550/2004: *"Os Estados-Membros deverão, com base na sua análise das condições de segurança, designar um ou mais prestadores de serviços meteorológicos para a totalidade ou parte do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, sem terem de recorrer a concurso público."*

Artigo 10.º

Prestação de serviços de apoio

1. Os Estados-Membros podem recorrer a uma abordagem concorrencial para a prestação de um ou mais serviços de apoio, em especial com base num processo equitativo e concorrencial de adjudicação pública e de acordo com o direito da União.
- 1-A. Sem prejuízo da possibilidade de os prestadores de serviços de navegação aérea fornecerem um pacote de serviços, os Estados-Membros que tenham aplicado uma abordagem concorrencial em conformidade com o n.º 1 tomam todas as medidas necessárias para assegurar que não haja impedimentos legislativos ou regulamentares que impeçam os prestadores de serviços de apoio de competir em condições equitativas e não discriminatórias.
- 1-B. [...] ¹⁵(*antiga última frase do n.º 1*)
2. ¹⁶
3. [...].
4. [...]

¹⁵ A Presidência propõe o aditamento do seguinte considerando: *"Os Estados-Membros podem decidir organizar a prestação de um ou mais serviços de apoio em condições de mercado. Nesse caso, as regras nacionais devem continuar a ser aplicáveis, incluindo a possibilidade e as modalidades da limitação do acesso ao mercado, e em conformidade com os princípios aplicáveis do direito da União."*

¹⁶ A Presidência propõe a substituição deste número pelo seguinte considerando: *"Qualquer análise de uma eventual harmonização da oferta concorrencial de serviços de apoio, deverá basear-se numa análise custo-benefício que cubra, pelo menos, os seguintes elementos: o impacto da concorrência na prestação de serviços, a eficiência em termos de custos e a qualidade da prestação dos serviços, a segurança da prestação de serviços, a capacidade de os Estados-Membros cumprirem as suas obrigações no âmbito da OACI e questões relacionadas com a governação e aspetos sociais."*

5 –A) A Comissão deve realizar um estudo independente que avalie a viabilidade da prestação de serviços de apoio a nível central, quando relacionados com as operações da REGTA, e desse facto informar o Comité. O estudo deve incluir uma avaliação global dos custos e benefícios previsíveis da prestação de um serviço de apoio específico ou de parte dele, em consulta com os Estados-Membros e as partes interessadas operacionais¹⁷, em especial os prestadores de serviços de navegação aérea em causa. Deve também incluir os aspetos da governação, o impacto sobre a gestão de ativos, incluindo investimentos, os requisitos de segurança e de defesa, e o valor acrescentado para o desempenho da rede de gestão do tráfego aéreo (GTA) e para os serviços de navegação aérea prestados a nível nacional.

¹⁷ A Presidência propõe que se insira no artigo 2.º a seguinte definição de partes interessadas operacionais retomada do Regulamento (UE) n.º 677/2011: *"Partes interessadas operacionais", os utilizadores civis e militares do espaço aéreo, prestadores civis e militares de serviços de navegação aérea, operadores de aeroportos, coordenadores de faixas horárias em aeroportos e organizações operativas e ainda quaisquer outros grupos de partes interessadas considerados relevantes para cada uma das funções e serviços".*

- b) Em caso de resultado positivo do estudo, e sem prejuízo de disposições para fornecer serviços de apoio comuns no âmbito do artigo 16.º-A, a Comissão pode decidir, nos termos do artigo 27.º, n.º 3, que um ou mais serviços de apoio, ou respetivas partes, relacionados com as operações da REGTA podem ser prestados pelo gestor da rede de forma centralizada, ou por um grupo de prestadores de serviços de navegação aérea, agindo em benefício das partes interessadas operacionais, nomeadamente dos prestadores de serviços de navegação aérea em causa¹⁸. Esses serviços de apoio ou partes dos mesmos não devem incluir os serviços meteorológicos, no caso de os respetivos prestadores terem sido designados em conformidade com o artigo 9º-A. A prestação de serviços de apoio a nível central não implica qualquer obrigação de os Estados-Membros aplicarem uma abordagem concorrencial à prestação dos referidos serviços, nem implica a cessação da prestação desses serviços a nível local e nacional. Esta circunstância não deve conduzir a uma dupla cobrança de taxas aos utilizadores do espaço aéreo. A Comissão consulta as partes interessadas operacionais, em especial os prestadores de serviços de navegação aérea em causa, e [...] **baseia** a sua decisão, tanto quanto possível, [...] num acordo mútuo dessas partes e no respeito dos requisitos em matéria de segurança e de defesa. A Comissão deve também especificar as modalidades de funcionamento dos serviços e da seleção dos prestadores de serviços, com base na sua aptidão para prestarem serviços de forma imparcial, **não discriminatória** e eficaz em termos de custos, **assegurando a igualdade de acesso aos serviços a todas as partes interessadas operacionais**, e procede à nomeação desses prestadores. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o artigo 27.º, n.º 3.

¹⁸ A Presidência sugere o aditamento de um considerando com a seguinte redação: "*A prestação de serviços de apoio por um grupo de prestadores de serviços de navegação aérea de forma centralizada deverá prever uma participação equilibrada em termos geográficos desses prestadores de serviços*".

Regime de desempenho

1. A fim de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções e serviços da rede no Céu Único Europeu, será criado um regime de desempenho para esses serviços e funções. Esse regime comportará:
 - a) objetivos de desempenho a nível da União nos domínios essenciais da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência;
 - b) planos de desempenho, incluindo objetivos de desempenho, que assegurem o contributo adequado para os objetivos de desempenho a nível da União;
 - c) periodicamente, a revisão, monitorização e avaliação comparativa do desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções e serviços de rede.
2. Em conformidade com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3, a Comissão designa um órgão independente, imparcial e competente para agir como “órgão de análise do desempenho”, e seleciona e nomeia o presidente e os membros desse órgão. O órgão de análise do desempenho tem por função assistir a Comissão, em coordenação com as autoridades supervisoras nacionais e assistir estas últimas, a pedido, na aplicação do regime de desempenho a que se refere o n.º 1 e o regime de tarifação a que se refere o artigo 13.º. A assistência técnica ao órgão de análise do desempenho pode ser prestada pela AESA, pelo Eurocontrol ou por outra entidade competente.

- 2-A. A Comissão define as competências e os requisitos de experiência e independência necessários para o órgão de análise do desempenho. A Comissão define também o mandato e o regimento interno com que o órgão de análise do desempenho executa as suas tarefas, em conformidade com o presente artigo. Tais atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.
3. A Comissão estabelece objetivos de desempenho a nível da União para a rede de gestão do tráfego aéreo. Se, durante o período de referência mencionado no n.º 7, alínea j), a Comissão concluir que deixaram de ser válidos os dados e pressupostos iniciais em que assentavam os objetivos de desempenho a nível da União, devido ao desencadeamento dos limiares de alerta ou à criação, sempre que adequado, de serviços de apoio prestados a nível central, tal como referido no artigo 10.º, n.º 5, a Comissão pode decidir rever esses objetivos. Tais atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.
- 3-A. Os objetivos de desempenho a nível da União são definidos com base numa análise feita pelo órgão de análise do desempenho, tendo em conta os relevantes contributos dos Estados-Membros e das autoridades supervisoras nacionais a nível nacional ou de blocos funcionais de espaço aéreo.
- 3-A-A. [...] *(transferido para o n.º 3)*
- 3-B. Antes de serem estabelecidos os objetivos de desempenho a nível da União, o órgão de análise do desempenho comunica às autoridades supervisoras nacionais a metodologia e o processo de avaliação dos planos de desempenho. *(transferido do n.º 4)*.
- 3-C. Os planos de desempenho a que se refere o n.º 1 são elaborados pelas autoridades supervisoras nacionais e aprovados pelo(s) Estado(s)-Membro(s). Esses planos comportam objetivos locais de desempenho vinculativos e regimes de incentivos aprovados pelo(s) Estado(s)-Membro(s). Os projetos de 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 representantes dos profissionais do setor, as autoridades militares e os operadores e coordenadores de aeroportos.

- 3-D. Quando os planos nacionais ou os planos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo são apoiados conjuntamente pelos representantes dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, dos operadores de aeródromos e coordenadores de aeroportos em causa, a Comissão terá em conta a confirmação escrita desse apoio na sua avaliação dos planos de desempenho.
4. O contributo dos objetivos locais de desempenho para os objetivos de desempenho a nível da União é avaliado pela Comissão, assistida pelo órgão de análise do desempenho. Para o efeito, o órgão de análise do desempenho deve partilhar as suas conclusões preliminares com as autoridades supervisoras nacionais antes de apresentar as suas recomendações finais à Comissão.
- 4-A. Se verificar que os planos de desempenho ou que os objetivos locais não contribuem adequadamente para os objetivos a nível da União, a Comissão pode instar os Estados-Membros em causa a tomarem as medidas corretivas necessárias. Tais atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.
5. O período de referência para o sistema de desempenho, a que se refere o n.º 1, cobre no mínimo três e no máximo cinco anos.
6. A Comissão procede a avaliações regulares da realização dos objetivos de desempenho a nível local e da União e local e dá conhecimentos das mesmas ao Comité.
7. O regime 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 das funções e serviços de rede de todos os interessados, incluindo prestadores de GTA/SNA, utilizadores do espaço aéreo, operadores de aeroportos, autoridades supervisoras nacionais, Estados-Membros, gestor da rede e Eurocontrol;

- b) seleção de domínios essenciais de desempenho 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 GTA, nomeadamente a segurança, o ambiente, a capacidade e a relação custo-eficiência, adaptados sempre que necessário para ter em conta os objetivos do Céu Único Europeu estabelecidos nestes domínios, bem como definição de um conjunto restrito de indicadores essenciais de desempenho para avaliar o desempenho;
- c) estabelecimento e revisão dos objetivos de desempenho a nível da União e locais;
- d) critérios para a elaboração dos planos de desempenho pelas autoridades supervisoras nacionais. Esses critérios asseguram que os planos de desempenho:
 - i) tenham em conta os planos comerciais dos prestadores de serviços de navegação aérea, bem como as parcerias industriais e os planos operacionais referidos no artigo 16.º, n.º 10, quando existirem;
 - ii) tratem todos os elementos do custo de base a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo;
 - iii) incluam objetivos de desempenho vinculativos a nível local, que contribuam para os objetivos de desempenho a nível da União;
 - iv) incluam regimes adequados de incentivos (*deslocado do cabeçalho para a subalínea*);
 - v) tenham em consideração o elo entre segurança e requisitos de defesa e a utilização do espaço aéreo.
 - vi) ter em conta o impacto, em especial a nível local ou nacional, dos serviços prestados a nível central, se for caso disso.
- e) avaliação e, se for apropriado, revisão dos objetivos de desempenho a nível local, com base no plano nacional de desempenho;
- f) monitorização da execução dos planos de desempenho, incluindo mecanismos apropriados de alerta;

- g) critérios para determinar se os objetivos de desempenho locais contribuem adequadamente para os objetivos de desempenho a nível da União durante o período de referência e para apoiar os mecanismos de alerta;
- h) princípios gerais a respeitar pelos Estados-Membros para a criação do regime de incentivos;
- i) [...];
- j) períodos de referência e intervalos adequados para a avaliação do cumprimento dos objetivos de desempenho e o estabelecimento de novos objetivos;
- k) estabelecimento dos calendários necessários respetivos.

A Comissão estabelece regras pormenorizadas para o bom funcionamento do regime de desempenho, de acordo com os pontos enumerados no presente número. Tais atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3¹⁹.

- 8. Para elaborar o sistema de desempenho será tido em conta que os serviços de rota, os serviços terminais e as funções e serviços de rede são diferentes e devem ser tratados em conformidade, se necessário também para efeitos de avaliação do desempenho.
- 9. No prazo de dois anos a contar da publicação do presente regulamento, a Comissão realizará um estudo sobre o impacto das operações dos interessados que não sejam prestadores de GTA/SNA no eficaz funcionamento da rede europeia de GTA, e publicará os respetivos resultados. Esse estudo visará identificar qualquer outro domínio e/ou indicador essencial de desempenho, capaz de revelar o efeito dessas operações nos períodos de referência seguintes.

¹⁹ A Comissão opõe-se à supressão dos atos delegados.

Artigo 12.º

Disposições gerais aplicáveis ao regime de tarifação

Nos termos dos requisitos previstos nos artigos 13.º e 14.º, o regime de tarifação dos serviços de navegação aérea contribui 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. O regime será também compatível com o 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.

Artigo 13.º

Princípios aplicáveis ao regime de tarifação

1. O regime de tarifação baseia-se nos custos dos serviços de navegação aérea suportados pelos prestadores de serviços em benefício dos utilizadores do espaço aéreo. O regime reparte esses custos por categorias de utilizadores.
2. Na definição da base de custos para a fixação das taxas, são aplicáveis os princípios estabelecidos nos n.ºs 3 a 8 .

3. O custo a partilhar pelos utilizadores do espaço aéreo corresponde ao custo determinado para a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo os montantes adequados relativos a juros sobre o investimento de capital e à depreciação de ativos, bem como aos custos de manutenção, exploração, gestão e administração. O custo determinado é aquele que é estabelecido pelo Estado-Membro a nível da zona tarifária ou a nível nacional ou de bloco funcional de espaço aéreo no início do período de referência para cada ano civil do período de referência a que se refere o artigo 11.º, n.º 5, ou durante o período de referência, na sequência de adaptações apropriadas decorrentes da aplicação dos mecanismos de alerta previstos no artigo 11.º.
4. Os custos a considerar neste contexto são os respeitantes às estruturas e serviços oferecidos e utilizados em conformidade com o plano regional de navegação aérea da OACI para a região europeia. Para satisfazer os requisitos estabelecidos no artigo 3.º, n.º 7, incluem também os custos totais ou parciais suportados pelas autoridades supervisoras nacionais e/ou pelas entidades qualificadas, a não ser que sejam utilizados outros recursos financeiros para cobrir esses custos ou partes dos mesmos. Poderão também incluir outros custos relacionados com a prestação de serviços de navegação aérea que sejam suportados pelos Estado-Membro e pelo prestador de serviços. Não incluem os custos de sanções aplicadas pelos Estados-Membros, tal como previsto no artigo 33.º, nem os custos de eventuais medidas corretivas referidas no artigo 11.º, n.º 4-A.
5. No que diz respeito aos blocos funcionais de espaço aéreo e como parte dos respetivos acordos-quadro, os Estados-Membros envidarão esforços razoáveis para chegar a acordo em relação a princípios comuns da política tarifária.

6. O custo dos diferentes serviços de navegação aérea é identificado de forma separada, tal como previsto no artigo 21.º, n.º 3.
7. Não são autorizadas subvenções cruzadas entre serviços de rota e serviços terminais. Os custos decorrentes tanto dos serviços terminais como dos serviços de rota são repartidos de forma proporcional entre os serviços de rota e os serviços terminais, com base numa metodologia transparente. As subvenções cruzadas são autorizadas entre serviços de navegação aérea distintos numa das duas categorias, desde que justificadas por razões objetivas e claramente identificadas. Não são autorizadas subvenções cruzadas entre serviços de navegação aérea e os serviços de apoio que são prestados numa base concorrencial em conformidade com o artigo 10.º.
8. Será assegurada a transparência da base de custos relativa às taxas. Serão adotadas regras de execução para a prestação de informações pelos prestadores de serviços, a fim de permitir a realização de análises das previsões dos prestadores e dos custos e receitas reais. As autoridades supervisoras nacionais, os prestadores de serviços, os utilizadores do espaço aéreo, a Comissão e o Eurocontrol procedem a um intercâmbio regular de informações.
9. Na fixação das taxas nos termos dos n.ºs 3 a 8 , os Estados-Membros respeitam os seguintes princípios:
 - a) Devem ser fixadas taxas pela disponibilização dos serviços de navegação aérea em condições não discriminatórias. Aquando da imposição de taxas a diferentes utilizadores do espaço aéreo pela utilização do mesmo serviço, não deve ser estabelecida qualquer distinção relacionada com a nacionalidade ou a categoria do utilizador;
 - b) Pode ser autorizada a isenção de determinados utilizadores, em especial de aeronaves ligeiras e aeronaves do Estado, desde que o custo dessas isenções não seja repercutido noutros utilizadores;

- c) As taxas são fixadas por ano civil com base nos custos determinados ou podem ser fixadas para todo um período de referência com base nos custos determinados, garantindo que as receitas totais ao longo do período de referência em causa não excedem a soma das receitas no caso em que as taxas são fixadas por ano civil durante o mesmo período de referência;
 - 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 refletem o custo dos serviços de navegação aérea e das estruturas disponibilizadas aos utilizadores do espaço aéreo, tendo em conta as capacidades produtivas relativas dos diferentes tipos de aeronaves considerados;
 - f) As taxas incentivam 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 realização dos objetivos de desempenho, assim como promover a prestação integrada de serviços, reduzindo simultaneamente o impacto ambiental da aviação. Para efeitos da alínea f), 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.
10. A Comissão adota medidas que definam pormenorizadamente o procedimento a aplicar nos termos dos n.ºs 1 a 9. Tais atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

Artigo 14.º

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

1. A Comissão procede à fiscalização contínua do cumprimento dos princípios e das regras a que se referem os artigos 12.º e 13.º, em cooperação com os Estados-Membros. A Comissão diligencia no sentido de estabelecer os mecanismos necessários para tirar partido da competência técnica do Eurocontrol e partilha 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 12.º e 13.º não foram corretamente aplicados, ou por sua própria iniciativa, a Comissão investiga eventuais alegações de incumprimento ou de não aplicação dos princípios e/ou regras em causa. Sem prejuízo do artigo 32.º, n.º 1, 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. Tais atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento consultivo a que se refere o artigo 27.º, n.º 2.

Artigo 15.º

Projetos comuns

1. A execução do plano diretor GTA pode ser apoiada por projetos comuns. Esses projetos contribuem para a realização dos objetivos do presente regulamento, que consistem na melhoria do desempenho do sistema de aviação europeu e dos serviços GTA/SNA em domínios fundamentais como a capacidade, a eficiência de voo e de custos e a sustentabilidade ambiental, no cumprimento dos objetivos imperativos de segurança.
- 1-A. A Comissão pode lançar projetos comuns para a execução das alterações operacionais essenciais identificadas no plano diretor de GTA que tenham impacto ao nível da rede. Os projetos comuns identificarão as funcionalidades GTA prontas para serem implantadas, juntamente com o calendário e o âmbito geográfico da implantação, e exigirão que sejam implantadas de forma atempada, coordenada e sincronizada.
2. A Comissão pode adotar também medidas no domínio da governação dos projetos comuns e identificar incentivos à sua execução. Essas medidas não prejudicarão os mecanismos de execução dos projetos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo acordados pelos respetivos parceiros.
3. Os projetos comuns podem ser considerados elegíveis para financiamento 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, a fim de examinar todos os meios adequados para financiar a implantação dos projetos. Os custos da implantação de projetos comuns elegíveis para financiamento são recuperados de acordo com os princípios da transparência e da não-discriminação.
- 3-A. Os atos de execução referidos nos n.ºs 1-A e 2 são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

Artigo 16.º

Blocos funcionais de espaço aéreo

1. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para garantir a criação e implementação de blocos funcionais de espaço aéreo, tendo em vista atingir as necessárias capacidade e eficácia da rede de gestão do tráfego aéreo no Céu Único Europeu e uma prestação cada vez mais integrada²⁰ de serviços GTA/SNA, bem como manter um elevado nível de segurança e contribuir para o desempenho global do sistema de transporte aéreo e para a redução do impacto ambiental.
2. Os blocos funcionais de espaço aéreo são criados com base em acordos entre os Estados-Membros e, sempre que for benéfico, são apoiados por parcerias sectoriais tal como especificado no artigo 16.º-A.
3. Os Estados-Membros, as autoridades supervisoras nacionais e os prestadores de serviços GTA/SNA cooperam tanto quanto possível entre si para garantir o cumprimento do presente artigo. Se for caso disso, a cooperação pode também incluir as autoridades supervisoras nacionais e os prestadores de serviços GTA/SNA dos países terceiros que façam parte dos blocos funcionais de espaço aéreo.

²⁰ Será aditada a seguinte frase no final do considerando 25 para explicar a integração progressiva de serviços GTA/SNA, incluindo a gestão do espaço aéreo. *"A integração progressiva da prestação de serviços GTA/SNA pode ser alcançada, nomeadamente, através de um prestador de serviços integrados, ou através de acordos de cooperação entre dois ou mais prestadores de serviços de navegação aérea, se for caso disso."*

4. Em especial, os blocos funcionais de espaço aéreo:
- a) justificam-se por questões de segurança;
 - b) são designados para contribuir para alcançar os objetivos de desempenho criados de acordo com o artigo 11.º;
 - c) [...]
 - d) [...]
 - e) justificam-se pelo seu valor acrescentado global, incluindo a otimização da utilização dos recursos técnicos e humanos²¹, com base em análises de custos-benefícios;
 - f) asseguram, quando aplicável, uma transferência fluida e flexível da responsabilidade pelo controlo do tráfego aéreo entre unidades dos serviços de tráfego aéreo;

²¹ A Presidência sugere o seguinte considerando para fins de clarificação: *"Os Estados-Membros certificam-se de que o bloco funcional de espaço aéreo em que participam tem potencial para progressivamente gerar um valor acrescentado global, nomeadamente na utilização do espaço aéreo e dos recursos técnicos e humanos. A utilização mais eficiente dos recursos técnicos e humanos num bloco de espaço aéreo funcional pode, nomeadamente, ser alcançado mediante:*

- *ações de formação conjunta e infraestruturas para a formação do pessoal dos serviços de navegação aérea,*
- *a sincronização dos ciclos de vida dos sistemas técnicos de GTA,*
- *a harmonização dos sistemas e ferramentas de GTA,*
- *a racionalização das despesas de capital que responda adequadamente a todas as necessidades de desenvolvimento de sistemas de GTA sustentáveis a longo prazo,*
- *a coordenação dos planos de investimento dos prestadores de serviços de navegação aérea,*
- *a criação de centros de controlo conjuntos sempre que tal for benéfico,*
- *o desenvolvimento de infraestruturas comuns de CNS,*
- *a prestação ou delegação transfronteiras de SNA,*
- *a prestação coordenada de AIS,*
- *a convergência de estruturas de supervisão que envolvam as ASN,*
- *planos de emergência conjuntos."*

- g) [...]
- h) cumprem as condições decorrentes de acordos regionais celebrados no âmbito da OACI;
- i) respeitam os acordos regionais vigentes à data de entrada em vigor do presente regulamento, designadamente os que envolvem países terceiros europeus.

4-A. Os blocos funcionais de espaço aéreo cumprem também os seguintes requisitos em coordenação com o gestor de rede, tal como especificado no artigo 17.º:

- Permitir a utilização flexível do espaço aéreo da forma mais eficiente possível, tendo em conta os requisitos dos utilizadores civis e militares em matéria de tráfego aéreo;
- Permitir a configuração do espaço aéreo mais eficiente possível;
- Assegurar a coerência com a rede europeia de rotas criada nos termos do artigo 17.º;
- Garantir a compatibilidade entre as diversas configurações do espaço aéreo.

5. Os requisitos enunciados no presente artigo podem ser cumpridos através da participação dos Estados-Membros, das autoridades supervisoras nacionais e dos prestadores de serviços GTA/SNA num ou mais blocos funcionais de espaço aéreo.

6. [...] (*transferido para o artigo 9.º; n.º 5*)

7. Os Estados-Membros notificam à Comissão a criação e quaisquer modificações de blocos funcionais de espaço aéreo, nomeadamente os acordos entre estados-Membros e as decisões sobre designações conjuntas. Antes de notificarem à Comissão a 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 dão-lhes oportunidade de apresentar as suas observações.
- 7-A. O acordo pelo qual é criado um bloco funcional de espaço aéreo contém as disposições necessárias sobre a forma de modificar 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.
8. Caso surjam dificuldades entre dois ou mais Estados-Membros a propósito de um bloco funcional de espaço aéreo que afete espaço aéreo sob a sua responsabilidade, os Estados-Membros em causa podem submeter conjuntamente o assunto à apreciação do Comité, para parecer. O parecer é dirigido a esses Estados-Membros. Sem prejuízo do disposto no n.º 6, os Estados-Membros terão em conta esse parecer para encontrar uma solução.
9. Depois de receber as notificações dos Estados-Membros a que se refere o n.º 7, a Comissão avalia o cumprimento, por cada bloco funcional de espaço aéreo, dos requisitos enunciados nos n.ºs 4 e 4-A e apresenta os resultados aos Estados-Membros, 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.

10. A implementação de um bloco funcional de espaço aéreo pode ter por base um plano operacional que descreva as ações a realizar pelos prestadores de serviços de navegação aérea, pelas autoridades supervisoras nacionais e por outros interessados para cumprimento dos requisitos dos n.ºs 4 e 4-A. Esse plano operacional é notificado à Comissão, se tiver sido elaborado. Antes de ter sido estabelecido o plano operacional, os Estados-Membros que participam num bloco funcional de espaço aéreo asseguram que os interessados recebam informações adequadas e tenham oportunidade de fazer observações.
11. A Comissão pode adotar medidas relativas às informações a fornecer pelos Estados-Membros referidas no n.º 7. Tais atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.
12. O presente artigo não prejudica nenhum acordo sobre blocos funcionais de espaço aéreo que existam entre Estados-Membros à data em que o presente regulamento entra em vigor.²²

Artigo 16.º-A

Parcerias sectoriais

1. Os prestadores de serviços GTA/SNA procurarão celebrar parcerias sectoriais em apoio da implementação do Céu Único Europeu e melhorar o desempenho da rede europeia de GTA. As parcerias sectoriais podem ser celebradas independentemente ou no âmbito de um ou mais blocos funcionais de espaço aéreo ou partes dos mesmos.

²² A Comissão propõe o seguinte aditamento: "*e que seja conforme à legislação em vigor à data em que foram criados.*"

2. As parcerias sectoriais são acordos de cooperação estabelecidos com o fim de melhorar o desempenho de pelo menos um dos domínios essenciais do regime de desempenho referido no artigo 11.º. As parcerias sectoriais são criadas por dois ou mais parceiros que contribuem para a prestação de um ou mais serviços de navegação aérea. As parcerias sectoriais podem incluir outras partes interessadas além dos prestadores de serviços de navegação aérea.
3. [...]
4. Os prestadores de serviços GTA/SNA que celebrem parcerias sectoriais dão regularmente conta das suas atividades aos Estados-Membros responsáveis pela respetiva supervisão.

Artigo 17.º

Gestão e conceção da rede

1. As funções e serviços da rede de gestão do tráfego aéreo (GTA) permitem uma utilização otimizada do espaço aéreo e garantem 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. Essas funções e serviços da rede destinam-se a apoiar as iniciativas a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e são prestados de forma a respeitar a separação entre tarefas de regulação e tarefas operacionais.²³
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 o gestor de rede execute as seguintes tarefas:
 - a) Conceção da rede de rotas europeias e apoio à otimização do espaço aéreo mediante a cooperação com os prestadores de serviços de navegação aérea; as autoridades dos Estados-Membros e os blocos funcionais de espaço aéreo referidos no artigo 16.º;
 - b) Coordenação de recursos escassos nas faixas de frequências aeronáuticas utilizadas pelo tráfego aéreo geral, designadamente as radiofrequências, bem como coordenação de códigos dos transponders de radar;
 - c) Serviço central de gestão do fluxo de tráfego aéreo;
 - d) Criação de um portal de informação aeronáutica em conformidade com o artigo 23.º;

²³ A Presidência sugere incluir a seguinte clarificação num considerando: *"As funções e serviços da rede devem destinar-se a proporcionar à REGTA benefícios de desempenho e economias de custos, sem gerar sobreposições ou duplicações em relação ao papel e às responsabilidades dos prestadores de serviços de navegação aérea, da empresa comum SESAR, do gestor da implantação ou da AESA."*

- e) [...];
- f) Função central de coordenação de crises da rede;
- g) Serviço ou serviços de apoio ou partes dos mesmos, sob reserva dos requisitos referidos no artigo 10.º, n.º 5.

As tarefas referidas no 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. São executadas em coordenação com as autoridades militares, de acordo com os procedimentos acordados relativos à utilização flexível do espaço aéreo.

A Comissão pode, após consulta do Comité e nos termos do procedimento referido no n.º 4, designar o Eurocontrol ou outro organismo imparcial e competente, para executar as tarefas do gestor da rede. Essas tarefas são 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 prestação de serviços e pela regulação, tendo em conta as necessidades de toda a rede de GTA e com a plena participação dos utilizadores do espaço aéreo, dos prestadores de serviços de navegação aérea e dos operadores de aeródromos.

- 3. No que respeita à lista constante do n.º 2, a Comissão pode especificar tarefas, nomeadamente as relativas aos serviços de apoio que são prestados a nível central pelo gestor de rede, de acordo com o artigo 10.º, n.º 5. Tais atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

4. A Comissão adota regras de execução nos seguintes domínios:
- a) Coordenação e harmonização de processos e procedimentos para aumentar a eficiência da gestão das frequências aeronáuticas, incluindo a definição de princípios e critérios;
 - b) 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 e serviços adicionais da rede definidos no plano diretor de GTA;
 - d) Regras do processo de decisão cooperativo entre os Estados-Membros, os prestadores de serviços de navegação aérea e o gestor da rede relativamente às tarefas referidas no n.º 2;
 - e) Regras aplicáveis à governação do gestor da rede, para que funcione como órgão independente e eficaz em termos de custos na prestação de funções e serviços de rede, com a participação de todas as partes operacionais interessadas;
 - f) Procedimentos de consulta dos interessados no âmbito do processo de decisão, tanto a nível nacional como a nível europeu;

- g) No âmbito do espectro de radiofrequências atribuído ao tráfego aéreo geral pela União Internacional das Telecomunicações, repartição de tarefas e responsabilidades entre o gestor da rede e os gestores de frequências nacionais, de modo a assegurar que as funções e serviços de gestão das frequências nacionais continuam a atribuir frequências que não tenham qualquer impacto na rede. Nos casos que tenham impacto na rede, os gestores de frequências nacionais cooperam com o gestor da rede a fim de otimizar a utilização das frequências.
- h) No âmbito do apoio à conceção do espaço aéreo, repartição de tarefas e responsabilidades entre o gestor da rede, os Estados-Membros e os prestadores de serviços de tráfego aéreo, a saber:
 - i) o gestor da rede age em cooperação com os Estados-Membros e os prestadores de serviços de tráfego aéreo a nível nacional ou a nível de blocos funcionais de espaço aéreo, a fim de identificar e avaliar as ineficiências na conceção do espaço aéreo e as incompatibilidades entre as diversas configurações do espaço aéreo;
 - ii) Os Estados-Membros e os prestadores de serviços de tráfego aéreo elaboram, em consulta com o gestor da rede, as medidas corretivas para tratar as ineficiências encontradas com vista a satisfazer, tanto quanto possível, as necessidades de todos os utilizadores do espaço aéreo e operadores de aeródromos;
 - iii) Sem prejuízo das pertinentes decisões das autoridades competentes a nível nacional ou a nível de blocos funcionais de espaço aéreo, os prestadores de serviços de tráfego aéreo executam tais medidas, individual ou conjuntamente dentro dos blocos funcionais de espaço aéreo, em coordenação com o gestor da rede.

Tais atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

5. Os aspetos da conceção do espaço aéreo distintos dos mencionados no n.º 2 e no n.º 4, alíneas c) e h), são tratados a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Esse processo de conceção tem em conta as exigências, a sazonalidade e a complexidade do tráfego aéreo bem como os planos de desempenho e inclui a consulta exhaustiva de utilizadores do espaço aéreo ou de grupos que representem utilizadores do espaço aéreo e as autoridades militares, conforme o caso.

Artigo 18.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 União, bem como aos dos prestadores de serviços militares em conformidade com o artigo 1.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.
2. Os prestadores de serviços de navegação aérea formalizam 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 são notificados às autoridades supervisoras nacionais competentes.
3. Nos casos de prestação de serviços de tráfego aéreo, é necessária a aprovação dos Estados-Membros em questão. Nos casos de prestação de serviços meteorológicos, é necessária a aprovação dos Estados-Membros em questão se os mesmos tiverem designado um prestador em regime de exclusividade, nos termos do artigo 9.º, n.º 1.

Artigo 19.º

Relações com os interessados

Os prestadores de serviços de navegação aérea estabelecem mecanismos de consulta dos pertinentes grupos de utilizadores do espaço aéreo e operadores de aeródromos sobre todas as matérias importantes relacionadas com os serviços prestados, incluindo as alterações pertinentes das configurações do espaço aéreo ou os investimentos estratégicos que tenham impacto significativo na prestação e/ou tarifas de GTA/SNA. A consulta é realizada de forma proporcional ao âmbito dos serviços prestados.

Artigo 20.º

Relações com as autoridades militares

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

Artigo 21.º

Transparência contabilística

1. Independentemente do seu regime de propriedade ou forma jurídica, os prestadores de serviços de navegação aérea elaboram, submetem a auditoria e publicam as suas contas. Estas contas obedecem às normas internacionais de contabilidade aprovadas pela União. Nos casos em que, devido ao estatuto jurídico do prestador de serviços, não for possível o pleno cumprimento dessas normas, o prestador esforça-se por cumpri-las tanto quanto possível.
2. Em todo o caso, os prestadores de serviços de navegação aérea publicam um relatório anual e são regularmente sujeitos a uma auditoria independente.
3. Sempre que ofereçam pacotes de serviços, os prestadores de serviços de navegação aérea identificam e revelam os custos e as receitas decorrentes dos serviços de navegação aérea, discriminados de acordo com o regime de tarifação dos serviços de navegação aérea a que se referem os artigos 12.º e 13.º, e, se necessário, mantêm contas consolidadas para serviços diversos dos de navegação aérea, como seriam obrigados a fazer caso os serviços em questão fossem prestados por empresas distintas.
4. Os Estados-Membros designam as autoridades competentes com 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 contabilidade²⁴, aos prestadores de serviços de navegação aérea que se enquadrem no âmbito de aplicação desse regulamento.

²⁴ JO L 243 de 11.9.2002, p. 1.

Artigo 22.º

Acesso e proteção de dados

1. Na medida em que diga respeito ao tráfego aéreo geral, o intercâmbio de dados operacionais pertinentes ocorre em tempo real entre todos os prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo e aeroportos, para facilitar a satisfação das suas necessidades operacionais. Os dados são utilizados exclusivamente para fins operacionais.
2. O acesso aos dados operacionais pertinentes é 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, sem prejuízo dos interesses em matéria da política de segurança ou de defesa.
3. Os prestadores de serviços certificados ou declarados, os utilizadores do espaço aéreo e os aeroportos estabelecem as condições normalizadas de acesso aos seus dados operacionais pertinentes não referidos no n.º 1. As autoridades supervisoras nacionais aprovam 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. Tais atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

CAPÍTULO IV

ESPAÇO AÉREO E INTEROPERABILIDADE

Artigo 23.º

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 gestor da rede, garante a disponibilização de informação aeronáutica eletrónica de alta qualidade, que é apresentada de forma harmonizada e satisfaz os requisitos de todos os utilizadores interessados em termos de qualidade e tempestividade.
2. Para efeitos do n.º 1, a Comissão assegura o desenvolvimento de uma infraestrutura de informação aeronáutica à escala da União, sob a forma de portal eletrónico integrado de informação, com livre acesso de todos os interessados. Essa infraestrutura integrará o acesso e a disponibilização dos dados necessários, nomeadamente as informações aeronáuticas, as informações do gabinete de informação dos serviços de tráfego aéreo, as informações meteorológicas e as informações sobre a gestão do fluxo de tráfego aéreo.
3. A Comissão adota medidas para a criação e a implementação de um portal eletrónico integrado de informação. Tais atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

Artigo 23.º-A²⁵

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 e em conformidade com o plano diretor de GTA.
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. Quando, 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, a Comissão adota medidas no contexto da política comum de transportes. Tais atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

²⁵ Antigo artigo 7.º do Regulamento 551/2004, alinhado pelo TFUE.

Artigo 24.º

Desenvolvimento tecnológico e interoperabilidade da gestão do tráfego aéreo

1. A Comissão adota 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 de GTA. Tais atos de execução são adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3, antes da execução do plano diretor de GTA.
2. No que respeita às regras referidas no 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 solicita à AESA que inclua essas regras no programa de trabalho anual referido no artigo 56.º do mesmo regulamento.

CAPÍTULO V

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 25.º

Adaptação dos anexos

A Comissão fica habilitada a adotar atos delegados, em conformidade com o artigo 26.º, a fim de alterar²⁶ as condições a associar aos certificados a conceder aos prestadores de serviços de navegação aérea, enumeradas no n.º 2, alíneas b), c), d), e), f), g) e h), do 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.

²⁶ O Anexo I foi fundido com o Anexo V do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

Exercício da delegação

1. São conferidos poderes à Comissão para adotar atos delegados nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. A delegação de poderes referida no artigo 25.º é conferida à Comissão por um período de cinco anos a contar de [*data da publicação do presente regulamento*]. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por períodos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada período.
3. A delegação de poderes referida no 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. A decisão de revogação produz efeitos no dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia* ou numa data posterior, nela especificada, mas não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.
4. É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual e proceda a consultas de peritos, inclusive dos Estados-Membros, antes de adotar tais atos delegados. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

²⁷ A Comissão tem uma reserva sobre os artigos 26.º e 27.º, em particular sobre o artigo 26.º, n.º 4.

5. Os atos delegados adotados em aplicação do 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.

Artigo 27.º

Comitologia

1. A Comissão é assistida pelo Comité do Céu Único, a seguir 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 Comité deve ser entendido como comité na aceção do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
2. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 4.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. Sempre que se faça referência ao presente número, é aplicável o artigo 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
4. Na falta de parecer do Comité, a Comissão não pode adotar o projeto de ato de execução, aplicando-se o artigo 5.º, n.º 4, terceiro parágrafo, do Regulamento n.º 182/2011.

Artigo 28.º

Consulta da Comissão aos interessados

1. A Comissão estabelece um procedimento a nível da 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.
2. Entre os interessados podem incluir-se:
 - os prestadores de serviços de navegação aérea ou grupos pertinentes que os representem,
 - o gestor da rede,
 - os operadores de aeroportos ou grupos pertinentes que os representem,
 - os utilizadores do espaço aéreo ou grupos pertinentes que os representem,
 - os militares,
 - a indústria manufactureira,
 - os organismos representativos dos profissionais do setor, e
 - os coordenadores de aeroportos nacionais.
3. A Comissão comunica aos Estados-Membros os resultados das consultas.

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 é composto pelos prestadores de serviços de navegação aérea, pelas associações de utilizadores do espaço aéreo, operadores dos aeroportos, fabricantes e organismos representativos dos profissionais do setor. Esse órgão tem por única função aconselhar a Comissão sobre a implementação do Céu Único Europeu.

Artigo 30.º

Relações com países terceiros

A União e os seus Estados-Membros terão por objetivo e apoiarão a extensão do Céu Único Europeu a países que não sejam membros da União Europeia. Para o efeito, procurarão, no âmbito de acordos celebrados com países terceiros vizinhos, alargar o Céu Único Europeu a esses países. Além disso, procurarão cooperar com esses países, quer no contexto dos blocos funcionais de espaço aéreo, quer no contexto dos acordos sobre funções de rede, quer ainda no quadro do Acordo entre a União Europeia e o Eurocontrol que prevê um quadro geral de cooperação reforçada.

Artigo 31.º

Apoio de outros organismos

A Comissão pode requerer o apoio de outros organismos para executar as tarefas que lhe incumbem no quadro do presente regulamento, nomeadamente do Eurocontrol no quadro do Acordo UE-Eurocontrol.

Artigo 32.º

Confidencialidade

1. Nem as autoridades supervisoras nacionais, agindo nos termos da respetiva legislação nacional, nem a Comissão, o gestor de rede ou o órgão de análise do desempenho 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, utilizadores do espaço aéreo, aeroportos ou outros interessados na proteção da sua informação comercialmente sensível.
3. As informações e os dados facultados com base no regime de tarifação referido no artigo 12.º são divulgados ao público.

Artigo 33.º

Sanções

Os Estados-Membros estabelecem regras relativas às sanções aplicáveis em caso de infrações ao disposto no presente regulamento, em especial por utilizadores do espaço aéreo e por prestadores de serviços. Essas sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

Artigo 34.º

Revisão e métodos de avaliação do impacto

1. A Comissão revê periodicamente a aplicação do presente regulamento e apresenta um relatório ao Parlamento Europeu e ao Conselho no fim de cada período de referência a que se refere o artigo 11.º, n.º 5, alínea d). Para o efeito e quando se justifique, a Comissão pode solicitar aos Estados-Membros informações pertinentes sobre a aplicação do presente regulamento.
2. Os relatórios conterão 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 qualidade do serviço, tendo em conta os objetivos iniciais e tendo em vista as necessidades futuras.

Artigo 35.º

Salvaguardas

O presente regulamento não impede que um Estado-Membro aplique medidas, desde que 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 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 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.

Artigo 36.º

[...]

Artigo 37.º

Revogação

São revogados os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, e (CE) n.º 551/2004.

É revogado o Regulamento (CE) n.º 552/2004, exceto no caso

– dos artigos 5.º e 6.º e dos anexos III e IV desse regulamento, que continuam a aplicar-se para efeitos das declarações até à entrada em vigor das medidas de execução aplicáveis referidas no artigo 8.º-B, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

– dos artigos 4.º e 7.º desse regulamento, que continuam a aplicar-se até à entrada em vigor das medidas de execução aplicáveis referidas no artigo 24.º e no artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

As referências aos regulamentos revogados entendem-se como referências ao presente regulamento e são lidas segundo o quadro de correspondência constante do Anexo III.

Artigo 38.º

Entrada em vigor e aplicação

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

O artigo 3.º é aplicável 18 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento, exceto no caso dos Estados-Membros que notificam à Comissão no prazo de seis meses a contar da data de entrada em vigor do presente regulamento a sua decisão de criar autoridades supervisoras nacionais que atuem como entidades juridicamente distintas; nesse caso, o artigo 3.º é aplicável 48 meses após a data de entrada em vigor do presente regulamento.

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

Feito em Estrasburgo,

Pelo Parlamento Europeu

Pelo Conselho

O Presidente O Presidente

[suprimido e integrado no Anexo V do Regulamento AESA (ver doc. 15472/14)]

CONDIÇÕES A ASSOCIAR AOS CERTIFICADOS

1. Os certificados devem incluir as informações seguintes:
 - a) a autoridade supervisora nacional que emitiu o certificado;
 - b) o requerente (nome e endereço);
 - c) os serviços e, sempre que for apropriado, as funções para o desempenho das quais o prestador está certificado;
 - d) uma declaração de conformidade do requerente com os requisitos comuns definidos no artigo 8.º-B do 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 de navegação aérea 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 os prestadores de serviços e terceiros que digam respeito aos serviços em questão;

- g) ao fornecimento de informações que possam razoavelmente ser exigidas para o controlo da conformidade dos serviços 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.
-

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, 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 a 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-A
				Artigo 4.º, n.ºs 1-B a 1-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, 5, 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-B		Artigo 17.º, n.ºs 1 e 2-B
				Artigo 17.º, n.ºs 2-C a 2-E
		Artigo 6.º, n.º 3 – 4-D		Artigo 17.º, n.ºs 3 a 4-D
				Artigo 17.º, n.º 4-E
		Artigo 6.º, n.ºs 4-E a 4-F		Artigo 17.º, n.ºs 4-F e 4-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 3.º	Artigo 24.º, n.ºs 1 e 2
			[...]	---
			Artigo 2.º [...]	---
			Artigos [...] 4.º a 7.º	---
	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.º, 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 II			Anexo II
			Anexo II	--
				Anexo III
			Anexo III	--
			Anexo IV	---
