

Bruxelas, 25 de novembro de 2014
(OR. en)

15733/14

Dossiê interinstitucional:
2013/0187 (COD)

AVIATION 218
CODEC 2291

RELATÓRIO

de:	Secretariado-Geral do Conselho
para:	Conselho
n.º doc. ant.:	15472/14 AVIATION 2010 CODEC 2236
n.º doc. Com.:	11496/13 AVIATION 90 CODEC 2072
Assunto:	<i>Preparação da reunião do Conselho (<u>Transportes, Telecomunicações e Energia</u>) de 3 de dezembro de 2014</i> Proposta de regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera o Regulamento (CE) n.º 216/2008 no que se refere aos aeródromos, à gestão do tráfego aéreo e aos serviços de navegação aérea – SES II+, Regulamento AESA – Orientação geral

I. INTRODUÇÃO

Em 12 de junho de 2013, a Comissão enviou ao Conselho e ao Parlamento Europeu duas propostas legislativas com vista a atualizar os regulamentos sobre o Céu Único europeu e acelerar a sua aplicação. O pacote SES II+ destina-se a melhorar a competitividade dos sistema europeu de transportes aéreos e a levar por diante a iniciativa do Céu Único Europeu, lançada em 2014. A iniciativa SES tem como objetivo geral melhorar as atuais normas de segurança no tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transportes aéreos e melhorar o desempenho geral do sistema europeu de gestão do tráfego aéreo (GTA) e dos serviços de navegação aérea (SNA).

Neste âmbito, a reformulação dos quatro regulamentos SES existentes (proposta de reformulação) bem como as alterações ao regulamento que cria a Agência Europeia de Segurança Aérea (AESA) virão simplificar o quadro legislativo, eliminar as sobreposições que se encontram nas atuais regras, melhorar o sistema de supervisão e emendar as regras existentes a fim de reforçar o desempenho geral da gestão do tráfego aéreo. Os principais problemas de que tratam as propostas são a insuficiente eficiência dos serviços de navegação aérea e a fragmentação do sistema de gestão de GTA.

Mais concretamente, as alterações à proposta AESA têm por objetivo alinhar o atual âmbito do Regulamento AESA com o quadro legislativo SES, eliminar as disparidades entre os mesmos e incorporar os conceitos de interoperabilidade SES. A proposta também atualiza o Regulamento AESA, tendo em conta os recentes resultados do programa de investigação SESAR, harmonizando-o com a declaração conjunta e a orientação comum do Parlamento Europeu, do Conselho e do Parlamento Europeu e Comissão sobre as agências descentralizadas (orientação comum).

II. TRABALHOS NAS INSTÂNCIAS DO CONSELHO

A Comissão apresentou ao Grupo da Aviação o pacote de propostas SES2+ e a respetiva avaliação de impacto, em 2 de setembro de 2013. Nas suas reações, a maioria das delegações considerou que as propostas eram prematuras, tendo em conta que a aplicação do anterior pacote legislativo ainda não mostrou todo o seu potencial. As delegações salientaram ainda que as frequentes alterações da atual estrutura SES apresentam o risco de produzir resultados contraproducentes face ao objetivo geral de eficiência. Além das opiniões negativas expressas pelos Estados-Membros, a análise concreta do pacote SES 2+ a nível do grupo apenas começou sob Presidência Italiana em julho de 2014, sendo conduzidos em paralelo os trabalhos sobre as duas propostas legislativas.

Para poder avançar rapidamente no que respeita a todo o pacote SES 2+, a Presidência seguiu uma abordagem limitada para o Regulamento AESA e apenas examinou os artigos da proposta que tinham ligação direta com a proposta de reformulação SES. As delegações apoiaram a abordagem concentrada da Presidência, orientada para a obtenção de resultados, na perspetiva de que a Comissão apresente em 2015 uma proposta separada sobre a revisão de todo o Regulamento AESA. Consideraram também que certas questões fundamentais do estatuto e papel da Agência, como sejam a sua designação ou estrutura de financiamento, deveriam ser examinadas no âmbito mais lato das funções da mesma, e não apenas do ponto de vista da GTA, que é o ponto fulcral do pacote SES II+.

A prevista revisão do Regulamento AESA será a oportunidade de fazer uma profunda análise destas questões fundamentais e de maior amplitude. Por conseguinte, o projeto de orientação geral contante do anexo apenas abrange uma parte dos artigos, ignorando por ora o restante da proposta da Comissão.

III. OBSERVAÇÕES GERAIS

No geral, os Estados-Membros saúdam a intenção da Comissão de simplificar e clarificar o atual quadro jurídico da iniciativa Céu Único Europeu e concordam com o alinhamento do Regulamento AESA pelas disposições da proposta de reformulação SES. Um conjunto de regras simplificadas e uniformes, em especial em domínios técnicos como a interoperabilidade e a certificação em matéria de GTA/SNA trará uma mais valia ao eliminar as sobreposições com o Regulamento SES.

Demarcam claramente a regulamentação económica do SES, contida na proposta de reformulação, dos aspetos técnicos do SES, em que a Agência tem um papel específico para regular supervisionar as atividades de GTA/SNA.

Além dos intensos trabalhos desenvolvidos a nível de Grupo, o Comité de Representantes Permanentes analisou e aprovou o texto do projeto de orientação geral na sua reunião de 21 de novembro de 2014. Nessa ocasião, ES pediu esclarecimentos à Comissão sobre a aplicabilidade da proposta AESA aos aeroportos, em particular o de Gibraltar, e fez depender a sua posição da declaração de uma Comissão para o efeito. Os serviços da Comissão confirmaram que a proposta AESA em si não cobre os aeroportos e comprometeram-se a apresentar uma declaração nesse sentido para a ata do Conselho.¹

Apresenta-se adiante uma súmula dos trabalhos realizados, com pequenas correções técnicas do texto indicadas a negro e riscado.

A Delegação UK mantém uma reserva de análise parlamentar sobre a proposta.

IV. OBSERVAÇÕES SOBRE QUESTÕES ESPECÍFICAS

a) Aspetos militares

A Comissão propôs que fosse alargado o âmbito do Regulamento AESA de forma a assegurar que os prestadores de serviços militares cumpram as regras do tráfego aéreo civil quando prestam serviços ao tráfego civil. Desde o início dos debates que a questão de modificar o âmbito se defrontou com forte resistência dos Estados-Membros, pois consideram que incluir explicitamente o sector militar nas regras SES não respeita a sua independência regulamentadora. Depois de uma extensa troca de pontos de vista com os peritos militares dos Estados-Membros e com a Agência Europeia de Defesa em 14 de outubro de 2014, a Presidência concluiu que permanecerá inalterado o âmbito do Regulamento AESA e que continuará a ser aplicável a presente obrigação de o sector militar assegurar um nível de segurança pelo menos tão eficaz como os requisitos essenciais aplicáveis aos prestadores de serviços civis.

¹ Já fora feita uma declaração semelhante ao ser adotada a mais recente alteração ao Regulamento AESA, o Regulamento (CE) n.º 1108/2009 (ver doc. 12955/09 ADD 1).

b) Certificação e declaração de interoperabilidade

A prestação de serviços de navegação aérea está sujeita a certificação pela AESA ou pelas autoridades nacionais de supervisão e, para certos serviços, a uma declaração do próprio prestador de serviços. Estes princípios estão estabelecidos no artigo 8.º da proposta de reformulação SES, mas o Regulamento AESA contém regras substantivas, nomeadamente os requisitos essenciais a cumprir pelos prestadores de serviços de navegação aérea (artigo 8.º-B e Anexo V-B). As correspondentes regras de atribuição de competências para a execução e eventual alteração destas disposições (artigo 8.º-B) e as respetivas funções da AESA (artigo 22.º-A) também estão inscritas no Regulamento AESA.

Quanto às entidades competentes nas quais podem ser delegadas funções de supervisão que incumbem às autoridades nacionais, tanto a reformulação SES como o Regulamento AESA têm uma estrutura similar. A proposta de reformulação SES estabelece o quadro geral para tais entidades, ao passo que o Anexo V da proposta AESA contém os critérios que elas têm de cumprir.

Embora mantenham a estrutura básica acima referida, as ditas disposições foram simplificadas e clarificadas a nível do Grupo. Assim, apenas se manteve na proposta AESA uma definição única de "declaração" e um único anexo para as entidades competentes, eliminando a duplicação com o quadro legislativo SES. Também foram clarificadas as funções da Agência no que respeita a certificações e declarações. Além disso, e indo mais além na especificação das funções da Agência, várias delegações consideraram positivamente a possibilidade de especificar em pormenor a nível europeu os requisitos essenciais. No entanto, e dadas as implicações mais amplas que poderá vir a ter esta nova abordagem harmonizada e centralizada das funções da AESA, as delegações consideraram que era mais adequado examinar esta opção no contexto da revisão geral do Regulamento AESA em 2015.

c) Taxas de rota

A Comissão propôs, em ambas as propostas SES II+, alterações às taxas de rota como fonte de financiamento para as atividades da Agência crescentemente relacionadas com a GTA. No contexto SES, o motivo subjacente a esta alteração era a migração da competência pericial do Eurocontrol no que respeita à realização das tarefas que foram transferidas para a AESA desde a adoção dos Regulamentos SES II. No entanto, e dado que nesta fase a Comissão não pode dar garantias às delegações sobre as modalidades de tal transferência do quadro institucional do Eurocontrol, a decisão sobre esta outra fonte de financiamento foi adiada até que seja debatida a estrutura geral de financiamento da AESA no âmbito da revisão do Regulamento AESA em 2015.

d) Atos delegados e de execução

A orientação geral atualiza as disposições relativas aos atos delegados e de execução apenas em dois aspetos, a saber, os requisitos essenciais (artigo 8.º-B) e as taxas e encargos (artigo 64.º). A inclusão dos correspondentes artigos padrão 65.º-A e 65.º-C reflete tais alterações, enquanto nas restantes disposições se pretende manter a aplicação das antigas regras de comitologia, tal como constam do artigo 65.º do Regulamento (CE) 216/2008.

V. TRABALHOS DO PARLAMENTO EUROPEU

O Parlamento Europeu nomeou como relator David-Maria SASSOLI e adotou em 12 de março de 2014 a sua posição em primeira leitura.

VI. CONCLUSÃO

Tendo em conta o que precede, convida-se o Conselho, na sua reunião de 3 de dezembro de 2014:

- a examinar o texto constante do Anexo I ao presente relatório e a adotar uma orientação geral;
- a tomar nota e exarar na ata do Conselho a declaração a apresentar pela Comissão.

Artigo 1.º
Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento é aplicável:

- a) À conceção, ao fabrico, à manutenção e à utilização de produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como ao pessoal e às organizações envolvidos na conceção, no fabrico e na manutenção desses produtos, peças e equipamentos;
- b) Ao pessoal e às organizações envolvidos na operação de aeronaves;
- c) À conceção, manutenção e operação dos aeródromos, bem como ao pessoal e às organizações nelas envolvidos, e, sem prejuízo da legislação comunitária e nacional em matéria de ambiente e ordenamento do território, à salvaguarda da envolvente dos aeródromos;
- d) À conceção, ao fabrico e à manutenção do equipamento dos aeródromos, bem como ao pessoal e às organizações neles envolvidos;
- e) À conceção, ao fabrico e à manutenção dos sistemas e componentes para a gestão do tráfego aéreo e para os serviços de navegação aérea (GTA/SNA), bem como ao pessoal e às organizações neles envolvidos;
- f) Aos serviços GTA/SNA e ao pessoal e às organizações neles envolvidos.

2. O presente regulamento não é aplicável:

- a) Aos produtos, peças, equipamentos, pessoal e organizações a que se referem as alíneas a) e b) do n.º 1, durante a realização de operações militares, aduaneiras, policiais, de busca e salvamento, de luta contra incêndios ou de guarda-costeira ou atividades afins. Os Estados-Membros devem envidar esforços para que essas operações ou atividades tenham em conta, na medida do possível, os objetivos do presente regulamento;
- b) Aos aeródromos ou parte destes e aos equipamentos, pessoal e organizações a que se referem as alíneas c) e d) do n.º 1, controlados e operados pelas forças armadas;
- c) Aos serviços GTA/SNA, incluindo os sistemas e componentes, e ao pessoal e às organizações a que se referem as alíneas e) e f) do n.º 1, fornecidos ou disponibilizados pelas forças armadas. Os Estados-Membros devem envidar esforços para garantir, se for caso disso, a separação entre as aeronaves a que se refere a alínea a) do presente número e as demais aeronaves.

3. Sem prejuízo do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º (XXXX/XXX) relativo à realização do céu único europeu (reformulação), os Estados-Membros devem assegurar, na medida do possível, que as instalações militares abertas à utilização pública a que se refere a alínea b) do n.º 2, ou os serviços a que se refere a alínea c) do mesmo número, prestados ao público por pessoal militar, garantam um nível de segurança pelo menos tão eficaz quanto o exigido pelos requisitos essenciais definidos nos anexos V-A e V-B.

Artigo 2.º

Objetivos

1. O objetivo principal do presente regulamento é garantir e manter um nível elevado e uniforme de segurança da aviação civil em toda a Europa.
2. O presente regulamento visa ainda alcançar os seguintes objetivos nos domínios por ele abrangidos:
 - a) assegurar um nível de proteção ambiental elevado e uniforme;
 - b) facilitar a livre circulação de mercadorias, pessoas e serviços;
 - c) promover uma boa relação custo/eficácia ao nível dos processos de certificação e regulamentação e evitar duplicações entre os esforços nacionais e os europeus;
 - d) ajudar os Estados-Membros a cumprirem as suas obrigações nos termos da Convenção de Chicago, fornecendo uma base para uma interpretação comum e aplicação uniforme das suas disposições, e assegurando que estas, particularmente as normas da OACI, sejam devida e atempadamente tidas em conta no regulamento e nas regras aprovadas para a sua execução;
 - e) promover a nível internacional os padrões comunitários em matéria de normas e regras de segurança da aviação civil, estabelecendo relações de cooperação adequadas com países terceiros e organizações internacionais;
 - f) proporcionar condições equitativas a todos os intervenientes no mercado interno da aviação.
 - g) apoiar a elaboração e a execução do plano diretor GTA;
 - h) regular a aviação civil de forma proporcional à natureza de cada atividade.

3. Os meios para a consecução dos objetivos definidos nos n.ºs 1 e 2 são os seguintes:

- a) preparação, aprovação e aplicação uniforme de todos os atos indispensáveis;
- b) reconhecimento, sem formalidades adicionais, de certificados, licenças, homologações e outros documentos emitidos para produtos, pessoas e organizações ao abrigo do presente regulamento e das normas aprovadas para a sua execução;
- c) criação de uma Agência Europeia para a Segurança da Aviação (a seguir designada por "Agência") de reconhecida independência;
- d) aplicação uniforme de todos os atos indispensáveis pelas autoridades aeronáuticas dos Estados-Membros e pela Agência, nos respetivos domínios de competência.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

- a) "supervisão contínua": as tarefas destinadas a verificar que os requisitos exigidos para a emissão dos certificados ou abrangidos pelas declarações continuam a ser cumpridos durante todo o período de validade desse certificado ou declaração, assim como a tomada de quaisquer medidas de salvaguarda;
- b) "Convenção de Chicago": a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e respetivos anexos, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944;
- c) "produto": uma aeronave, um motor ou uma hélice;

- d) "peças e equipamentos": qualquer instrumento, dispositivo, mecanismo, peça, componente, aparelho, programa informático ou acessório, incluindo o equipamento de comunicações, que seja ou possa ser utilizado para a operação ou o controlo de uma aeronave em voo; inclui as peças da fuselagem, do motor ou da hélice, e o equipamento utilizado para manobrar a aeronave em terra;
- d-A) "componentes GTA/SNA": qualquer componente na aceção do n.º 19 do artigo 2.º do Regulamento (UE) XXX/XXX relativo à realização do céu único europeu (reformulação);
- e) "certificação": qualquer forma de reconhecimento de que um produto, peça ou equipamento, organização ou pessoa cumpre os requisitos aplicáveis, incluindo as disposições do presente regulamento, assim como a emissão do respetivo certificado;
- e-A) "declaração": para efeitos de GTA/SNA, qualquer declaração escrita sobre:
- i) a capacidade e os meios para desempenhar as tarefas de prestador de serviço de informação de voo tal como referido no artigo 8.º-B, n.º 3, do presente regulamento;
 - ii) a capacidade e os meios para desempenhar as tarefas das organizações envolvidas na conceção, fabrico ou manutenção de sistemas e componentes GTA/SNA tal como referido no artigo 8.º-B, n.º 4, do presente regulamento;
 - iii) a conformidade ou aptidão para utilização de sistemas e componentes, emitida por uma organização envolvida na conceção, fabrico e manutenção de sistemas e componentes GTA/SNA, tal como referido no artigo 8.º-B, n.º 5-A, do presente regulamento;
 - iv) a verificação de um sistema a colocar em serviço, emitida por um prestador de serviços, tal como referido no artigo 8.º-B, n.º 5-A, do presente regulamento.

- f) "entidade competente": um organismo ao qual podem ser atribuídas [...] tarefas específicas de certificação ou supervisão pela Agência ou por uma autoridade aeronáutica nacional e exercida sob o controlo e a responsabilidade desta;
- g) "certificado": a homologação, licença ou outro documento emitido como resultado da certificação;
- h) "operador": qualquer pessoa singular ou coletiva que opere ou pretenda operar uma ou mais aeronaves ou num ou mais aeródromos;
- i) "operação comercial": qualquer operação de uma aeronave, mediante remuneração ou contra outra retribuição, que é posta à disposição do público ou, quando não seja posta à disposição do público, que é executada ao abrigo de um contrato entre um operador e um cliente, em que este último não tem qualquer controlo sobre o operador;
- j) "aeronave a motor complexa":
 - i) um avião:
 - com uma massa máxima à decolagem superior a 5 700 kg, ou
 - certificado para uma configuração máxima superior a dezanove lugares, ou
 - certificado para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos, ou
 - equipado com (um) motor(es) turbo-jacto(s) ou mais do que um motor turbo hélice; ou
 - ii) um helicóptero certificado:
 - para uma massa máxima à decolagem superior a 3 175 kg, ou
 - para uma configuração máxima superior a nove lugares, ou
 - para funcionar com uma tripulação mínima de dois pilotos, ou
 - iii) uma aeronave de rotor orientável;

- k) "dispositivo de treino de simulação de voo": qualquer tipo de dispositivo em que as condições de voo são simuladas em terra, incluindo os simuladores de voo, os dispositivos de treino de voo, os dispositivos de treino de navegação e de procedimentos de voo e os dispositivos de treino básico de voo por instrumento;
- l) "qualificação": uma declaração feita numa licença, indicando prerrogativas, condições específicas ou limitações associadas a essa licença;
- m) "aeródromo": qualquer área definida (incluindo edifícios, instalações e equipamentos) em terra, na água ou numa estrutura fixa, numa plataforma fixa off-shore ou numa plataforma flutuante, destinada no todo ou em parte à aterragem, descolagem e manobras de aeronaves à superfície;
- n) "equipamento de aeródromo": qualquer dispositivo, componente, aparelho, programa informático ou acessório que seja ou possa ser utilizado a fim de contribuir para que uma aeronave possa operar num aeródromo;
- o) "placa de estacionamento": zona delimitada destinada às aeronaves para embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, abastecimento, estacionamento ou manutenção;
- p) "serviço de gestão da placa de estacionamento": serviço prestado para gerir as atividades e o movimento de aeronaves e de veículos na placa de estacionamento;
- q) "GTA/SNA": funções ou serviços de gestão do tráfego aéreo, na aceção do n.º 10 do artigo 2.º do Regulamento (CE) XXX/XXX relativo à realização do Céu Único Europeu (reformulação), serviços de navegação aérea, na aceção do n.º 4 do artigo 2.º do mesmo regulamento, incluindo as funções e os serviços de gestão da rede a que se refere o seu artigo 17.º, e serviços responsáveis pela produção e tratamento de dados e pela sua formatação e envio ao tráfego aéreo geral para efeitos de navegação aérea crítica para a segurança;
- r) "sistemas GTA/SNA": qualquer combinação de equipamento e sistemas, na aceção do n.º 33 do artigo 2.º do Regulamento (CE) XXX/XXX relativo à realização do Céu Único Europeu (reformulação);

- s) "serviço de informação de voo": serviço prestado com o objetivo de fornecer sugestões e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos;
- t) "tráfego aéreo geral": todos os movimentos de aeronaves civis, bem como de aeronaves estatais, incluindo aeronaves militares, aduaneiras e policiais, sempre que tais movimentos sejam efetuados em conformidade com os procedimentos da OACI;
- u) "Plano Diretor GTA": o plano aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho², em conformidade com o n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho³, 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)⁴.

Artigo 8.º-B

Serviços de GTA/SNA

1. A prestação de serviços GTA/SNA cumpre os requisitos essenciais previstos no anexo V-B e, na medida do possível, no anexo V-A.
2. Os prestadores de GTA/SNA são titulares de um certificado. O certificado é emitido quando o prestador tiver demonstrado que dispõe de capacidade e meios para assumir as responsabilidades relacionadas com as suas prerrogativas. As prerrogativas concedidas e o âmbito dos serviços prestados são especificados no certificado.
3. Não obstante o n.º 2, os Estados-Membros podem decidir que os prestadores de serviços de informação de voo sejam autorizados a declarar a sua capacidade e os meios para assumirem as responsabilidades relacionadas com os serviços prestados.

² JO L 95, de 9.4.2009, p. 41.

³ JO L 64, de 2.3.2007, p. 1.

⁴ JO L 64, de 2.3.2007, p. 1, tal como alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1361/2008 do Conselho e pelo Regulamento (CE) n.º 721/2014 do Conselho (JO L 352 de 31.12.2008 e JO L 192 de 1.7.2014).

4. As medidas a que se refere o n.º 6 podem prever um requisito de certificação ou declaração no que respeita às organizações envolvidas na conceção, fabrico ou manutenção de sistemas e componentes GTA/SNA dos quais dependa essencialmente a segurança ou a interoperabilidade. O certificado é emitido quando essas organizações tiverem demonstrado que dispõem de capacidade e meios para assumirem as responsabilidades relacionadas com as suas prerrogativas. As prerrogativas concedidas são especificadas no certificado.
5. As medidas a que se refere o n.º 6 podem prever um requisito de certificação no que respeita aos sistemas e componentes GTA/SNA dos quais dependa essencialmente a segurança ou a interoperabilidade. Os certificados relativos a esses sistemas e componentes são emitidos quando o requerente tiver demonstrado que os sistemas, peças e equipamentos cumprem as especificações pormenorizadas estabelecidas para assegurar a conformidade com os requisitos essenciais referidos no n.º 1.
- 5-A. As medidas a que se refere o n.º 6 podem prever um requisito de declaração pelos prestadores de serviços GTA/SNA referidos no artigo 3.º, alínea e-A), subalínea iv), ou pelas organizações envolvidas na conceção, fabrico ou manutenção de sistemas e componentes GTA/SNA a que se refere o artigo 3.º, alínea e-A), subalínea iii), no que respeita a sistemas e componentes GTA/SNA dos quais dependa a segurança ou a interoperabilidade.
6. As medidas necessárias à aplicação do presente artigo são aprovadas pelo procedimento de exame a que se refere o n.º 2 do artigo 65.º-A, **n.º 2**. Essas medidas especificam, designadamente:
 - a) as condições para a prestação de GTA/SNA, em conformidade com os requisitos essenciais previstos no anexo V-B e, se aplicável, no anexo V-A;
 - b) as condições para o estabelecimento e a notificação a um requerente das especificações pormenorizadas aplicáveis aos sistemas e componentes GTA/SNA;

- c) as condições para a emissão, manutenção, alteração, suspensão ou revogação dos certificados referidos no n.º 2 [...] e, quando adequado, no n.º 5;
- d) as responsabilidades dos titulares dos certificados;
- e) quando adequado, as condições e os procedimentos para a declaração a efetuar pelos prestadores de serviços e organizações envolvidos na conceção, fabrico ou manutenção de sistemas e componentes GTA/SNA a que se referem os n.ºs 3 a 5-A, e para a respetiva supervisão;
- f) as condições em que as operações são proibidas, limitadas ou sujeitas a determinadas condições por motivos de segurança;
- g) as condições de emissão e divulgação das informações obrigatórias para garantir a segurança na prestação de serviços GTA/SNA;
- h) [*suprimido*]
- i) as regras operacionais e os componentes GTA/SNA necessários para a utilização do espaço aéreo.

No que respeita à prestação de serviços GTA/SNA, a Comissão tem competência, através de atos delegados em conformidade com o artigo 65.º-B, para alterar ou complementar o anexo V-B, se tal for necessário em virtude de progressos de natureza técnica, operacional ou científica ou de dados sobre segurança relacionados com serviços GTA/SNA, com vista a alcançar, e na medida do necessário, os objetivos estabelecidos no artigo 2.º.

7. As medidas a que se refere o n.º 6:

- a) refletem as atualizações técnicas e as melhores práticas no domínio GTA/SNA e são coerentes com o Plano Diretor GTA, quando apropriado;
- b) são proporcionadas ao tipo e à complexidade dos serviços prestados;
- c) têm em conta a experiência adquirida em matéria de GTA/SNA e o progresso científico e técnico;
- d) são elaboradas baseando-se, na medida do possível, nas disposições aplicáveis do Regulamento (CE) XXX/XXX relativo à realização do Céu Único Europeu (reformulação) e preveem mecanismos transitórios para assegurar a continuidade dos certificados já concedidos ao abrigo desse regulamento, incluem inicialmente as disposições de segurança dos referidos regulamentos e, se adequado, em caso de futuras alterações, têm em conta os últimos avanços da ciência e da técnica;
- e) permitem uma reação imediata às causas comprovadas de acidentes e incidentes graves.

Artigo 13.º

Entidades competentes

Quando incumbem uma entidade competente a realizar uma determinada tarefa de certificação ou supervisão, a Agência ou a autoridade aeronáutica nacional em questão asseguram que essa entidade cumpre os critérios estabelecidos no Anexo V.

As entidades competentes não emitem certificados ou autorizações, nem recebem declarações.

CAPÍTULO III
AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO
SECÇÃO I
Atribuições

Artigo 17.º

Criação e atribuições da Agência

1. Para efeitos de aplicação do presente regulamento, é criada a Agência Europeia para a Segurança da Aviação.
2. A fim de assegurar o bom funcionamento e o reforço da segurança da aviação civil, a Agência:
 - a) executa todas as tarefas e formula pareceres em todas as áreas abrangidas pelo n.º 1 do artigo 1.º;
 - b) assiste a Comissão, preparando medidas de execução do presente regulamento. Nos casos em que estas impliquem normas técnicas e, em especial, normas relacionadas com a construção, a conceção ou com aspetos de natureza operacional, a Comissão não pode alterar o respetivo conteúdo sem concertação prévia com a Agência; esta também presta à Comissão o apoio técnico, científico e administrativo necessário para o desempenho das suas tarefas;
 - c) toma as medidas necessárias no âmbito das competências que lhe são conferidas pelo presente regulamento ou demais legislação aplicável da União;
 - d) realiza as inspeções e as investigações necessárias ao desempenho das suas tarefas;
 - e) exerce e executa, nos domínios da sua competência e em nome dos Estados-Membros, as funções e tarefas que lhe são atribuídas pelas convenções internacionais aplicáveis, em especial a Convenção de Chicago.
 - f) apoia as autoridades competentes dos Estados-Membros no desempenho das suas tarefas, proporcionando um fórum para o intercâmbio de informações e peritos disponibilizados voluntariamente pelos Estados-Membros.

Artigo 22.º-A

Serviços de GTA/SNA

No que se refere aos serviços GTA/SNA mencionados no n.º 3-C do artigo 4.º, a Agência :

- a) realiza, por si própria ou por intermédio das autoridades aeronáuticas nacionais ou de entidades competentes, inspeções e auditorias às organizações que certifica;
- b) emite e renova os certificados das organizações localizadas fora do território abrangido pelas disposições do Tratado, responsáveis pela prestação de serviços no espaço aéreo do território ao qual o mesmo se aplica;
- c) emite e renova os certificados das organizações que prestam serviços pan-europeus;
- c-A) emite e renova os certificados das organizações envolvidas na conceção, fabrico ou manutenção de sistemas e componentes GTA/SNA pan-europeus, ou recebe declarações emitidas por estas organizações;
- c-B) recebe declarações das organizações que certifica, conforme referido nas alíneas b) e c) respeitantes aos sistemas GTA/SNA;
- d) altera, suspende ou revoga o certificado pertinente, caso as condições de emissão deixem de estar preenchidas ou o seu titular não cumpra as obrigações que lhe incumbem por força do presente regulamento ou das suas regras de execução.

Se tal for solicitado pelos Estados-Membros em causa, a Agência também executa as tarefas especificadas nas alíneas c) a d) relativamente a outras organizações.

SECÇÃO III

Métodos de trabalho

Artigo 52.º

Procedimentos para a elaboração de pareceres, especificações de certificação e documentos de orientação

1. O Conselho de Administração estabelece, com a maior brevidade após a entrada em vigor do presente regulamento, procedimentos transparentes para a emissão dos pareceres, especificações de certificação, meios de conformidade aceitáveis e documentos de orientação a que se referem as alíneas a) e c) do artigo 18.º.

Esses procedimentos:

- a) fazem uso das capacidades técnicas disponibilizadas pelas autoridades aeronáuticas civis, e se for caso disso, militares dos Estados-Membros;
 - b) fazem participar quando necessário peritos das partes interessadas, inclusive das forças armadas, e fazem uso das capacidades técnicas do Eurocontrol, dos organismos relevantes de normalização europeus ou de outros organismos especializados;
 - c) asseguram que a Agência publique documentos e consulte amplamente os interessados, de acordo com um calendário e um procedimento que inclua a obrigação de a Agência dar resposta por escrito ao processo de consulta.
2. A Agência estabelece um procedimento para a consulta aos Estados-Membros sempre que elaborar, nos termos do artigo 19.º, pareceres, especificações de certificação, meios de conformidade aceitáveis e documentos de orientação a aplicar pelos Estados-Membros, . Para o efeito, pode criar um grupo de trabalho para o qual cada Estado-Membro tem o direito de nomear um perito.
 3. As medidas referidas nas alíneas a) e c) do artigo 18.º e os procedimentos adotados nos termos do n.º 1 do presente artigo são publicados numa publicação oficial da Agência.
 4. Serão estabelecidos procedimentos especiais para determinar as ações imediatas a desenvolver pela Agência para responder a problemas de segurança e para informar os interessados diretos das medidas que devem tomar.

SECÇÃO IV
Disposições financeiras

Artigo 59.º

Orçamento

1. As receitas da Agência provêm:
 - a) de uma contribuição da Comunidade;
 - b) das contribuições de países terceiros europeus com os quais a União tenha celebrado os acordos a que se refere o artigo 66.º;
 - c) das taxas pagas por requerentes e detentores de certificados emitidos e homologações concedidas pela Agência;
 - d) das taxas aplicáveis a publicações, ações de formação e quaisquer outros serviços prestados pela Agência;
 - e) de qualquer contribuição financeira voluntária dos Estados-Membros, de países terceiros ou de outras entidades, desde que essa contribuição não comprometa a independência e a imparcialidade da agência; e
 - f) de contribuições de órgãos da União para a execução das suas tarefas em conformidade com o artigo 24.º do Regulamento (CE) n.º (XXXX/XXX) relativo à realização do Céu Único nico Europeu (reformulação).
2. As despesas da Agência incluem os encargos com o pessoal, as despesas administrativas, as despesas com as infraestruturas e as despesas de funcionamento.

3. O orçamento deve ser equilibrado em receitas e despesas.
4. Os orçamentos estatutários e as taxas fixadas e cobradas por atividades de certificação são escriturados separadamente no orçamento da Agência.
5. O Conselho de Administração elabora anualmente, com base num projeto de mapa previsional das receitas e despesas, o mapa previsional das receitas e despesas da Agência para o exercício seguinte.
6. O mapa previsional referido no n.º 4, que inclui um projeto de quadro de pessoal e é acompanhado do programa de trabalho provisório, é transmitido pelo Conselho de Administração à Comissão, até 31 de março, bem como aos Estados com os quais a Comunidade celebrou acordos nos termos do disposto no artigo 66.º.
7. A Comissão transmite o mapa previsional à autoridade orçamental, juntamente com o anteprojeto de orçamento geral da União Europeia.
8. Com base no mapa previsional, a Comissão procede à inscrição, no anteprojeto de orçamento geral da União Europeia, das previsões que considere necessárias no que respeita ao quadro de pessoal e ao montante da subvenção a cargo do orçamento geral, que submete à apreciação da autoridade orçamental nos termos do disposto no artigo 272.º do Tratado.
9. A autoridade orçamental autoriza as dotações a título da subvenção destinada à Agência. A autoridade orçamental aprova o quadro de pessoal da Agência.
10. O Conselho de Administração aprova o orçamento. Este orçamento é definitivo após a aprovação do orçamento geral da União Europeia. O orçamento é adaptado em conformidade, se for caso disso.

11. O Conselho de Administração notifica, com a maior brevidade, à autoridade orçamental a sua intenção de realizar qualquer projeto suscetível de ter incidências financeiras significativas sobre o financiamento do orçamento, nomeadamente os projetos de natureza imobiliária, tais como o arrendamento ou a aquisição de imóveis. Do facto informa a Comissão.

Caso um ramo da autoridade orçamental tenha comunicado a sua intenção de emitir um parecer, transmite-o ao Conselho de Administração no prazo de seis semanas a contar da notificação do projeto.

Artigo 64.º

Taxas e encargos

1. São cobradas taxas e encargos pelas seguintes atividades:
- a) emissão e renovação de certificados e pelas funções de supervisão contínua com eles relacionados;
 - b) prestação de serviços; estas taxas e encargos devem refletir o custo efetivo de cada prestação;
 - c) tramitação de recursos;
 - d) registo de declarações bem como funções conexas de supervisão contínua no domínio dos serviços GTA/SNA.

Todas as taxas e encargos são expressas e pagas em euros.

2. O montante das taxas e encargos é fixado de forma a garantir que as receitas resultantes sejam, em princípio, suficientes para cobrir integralmente o custo dos serviços prestados. Esse custo inclui, nomeadamente, todas as despesas da Agência atribuídas ao pessoal envolvido nas atividades referidas no n.º 3, nelas se incluindo a contribuição proporcional da entidade patronal para o regime de pensões. As taxas e encargos, incluindo as que foram objeto de cobrança em 2007, são consideradas receitas afetas à Agência.

3. As medidas necessárias à aplicação do presente artigo são aprovadas pelo procedimento de exame a que se refere o n.º 2 do artigo 65.º-A, **n.º 2**. Estas medidas especificam, nomeadamente, as atividades sujeitas a taxas e encargos, nos termos das alíneas c), d) e f) do n.º 1 do artigo 59.º, e fixam o respetivo montante e modo de cobrança. O Conselho de Administração é consultado relativamente ao projeto de medidas de execução.

Artigo 65.º-A

Comité

1. A Comissão é assistida por um comité. Este comité é 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 5.º do Regulamento (UE) n.º 182/2011.
3. 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 (UE) n.º 182/2011.

Artigo 65.º-B

Exercício da delegação

1. O poder de adotar atos delegados é conferido à Comissão nas condições estabelecidas no presente artigo.
2. A delegação de competências referida no artigo 8.º-B, n.º 6, último parágrafo, é conferida por um período de cinco anos a partir de [*data de publicação do presente Regulamento*]. A delegação de competências é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu e o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.
3. A delegação de competências referida no artigo 8.º-B, n.º 6, último parágrafo, pode ser revogada a qualquer momento pelo Parlamento Europeu ou pelo Conselho. A decisão de revogação põe termo à delegação das competências nela especificadas. 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. A decisão de revogação não afeta a validade dos atos delegados já em vigor.
4. É particularmente importante que a Comissão siga a sua prática habitual, consultando peritos, nomeadamente dos Estados-Membros, antes de adotar esses atos delegados. Assim que adotar um ato delegado, a Comissão notifica-o simultaneamente ao Parlamento Europeu e ao Conselho.
5. Os atos delegados adotados nos termos do artigo 8.º-B, n.º 6, último parágrafo, só entram em vigor se nem o Parlamento Europeu nem o Conselho formularem objeções no prazo de 2 meses a contar da notificação desses atos 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. O referido prazo é prorrogado por dois meses por iniciativa do Parlamento Europeu ou do Conselho.

Artigo 65.º-C

Procedimento de urgência

[...]

Artigo [x]

Entrada em vigor e aplicação

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.⁵

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

Feito em Estrasburgo,

Pelo Parlamento Europeu

O Presidente

Pelo Conselho

O Presidente

⁵ À atenção do JO: "*O presente regulamento é publicado juntamente com o Regulamento AESA (CE) [N.º XXXXX]. Isso garantirá que ambos os regulamentos entrem em vigor na mesma data.*"

ANEXO V

CRITÉRIOS APLICÁVEIS ÀS ENTIDADES COMPETENTES REFERIDAS NO ARTIGO 13.º ("ENTIDADE COMPETENTE" OU "ENTIDADE")

1. A entidade, o seu diretor e o pessoal responsável pela realização das verificações não podem estar envolvidos, diretamente ou enquanto representantes autorizados, na conceção, fabrico, comercialização ou manutenção dos produtos, peças, equipamentos, constituintes ou sistemas na sua operação, prestação de serviços ou utilização. Isto não exclui a possibilidade de um intercâmbio de informações técnicas entre as organizações envolvidas e a entidade competente.
2. A entidade e o pessoal responsável pelas tarefas de certificação e supervisão, inspeções e vistorias desempenham as suas funções com a maior integridade profissional e competência técnica possíveis, sem pressões nem incentivos, em especial financeiros, que possam afetar a sua capacidade de decisão ou os resultados das suas tarefas de certificação e supervisão, investigações, inspeções e vistorias, nomeadamente provenientes de pessoas ou grupos de pessoas afetados por estes resultados.
3. A entidade deverá dispor do pessoal e dos meios necessários para desempenhar adequadamente as tarefas técnicas e administrativas relacionadas com o processo de certificação, inspeções e vistorias, além disso, deve ter acesso ao equipamento necessário para verificações excecionais.
4. A entidade competente e o seu pessoal responsável pela investigação deverão:
 - possuir uma sólida formação técnica e profissional,
 - ter um conhecimento satisfatório dos requisitos das tarefas de certificação, inspeções e vistorias a efetuar e uma experiência adequada deste tipo de processos,
 - ter a capacidade necessária para redigir as declarações, registos e relatórios que demonstram que as investigações, inspeções e vistorias foram realizadas;

- ter a capacidade de demonstrar uma larga experiência na avaliação de entidades públicas e privadas.
5. É necessário garantir a imparcialidade do pessoal responsável pelas investigações, inspeções e vistorias. A sua remuneração não pode depender do número de investigações, inspeções e vistorias efetuadas ou dos resultados das mesmas.
 6. A entidade deverá subscrever um seguro para cobrir as suas responsabilidades, a menos que estas sejam cobertas por um Estado-Membro em conformidade com a legislação nacional ou que o próprio Estado-Membro seja responsável pelas inspeções.
 7. O pessoal da entidade deverá respeitar o sigilo profissional relativamente a todas as informações adquiridas no contexto da realização das suas tarefas ao abrigo do presente regulamento.

ANEXO V-b

REQUISITOS ESSENCIAIS APLICÁVEIS AOS SERVIÇOS GTA/SNA E AOS CONTROLADORES DE TRÁFEGO AÉREO

1. *Utilização do espaço aéreo*

- a) Todas as aeronaves, exceto as envolvidas nas atividades referidas na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º, em todas as fases de voo ou na área de movimento de um aeródromo serão operadas de acordo com as regras gerais comuns relativas a operações e com todos os procedimentos especificados aplicáveis para a utilização daquele espaço aéreo.
- b) Todas as aeronaves, exceto as envolvidas nas atividades referidas na alínea a) do n.º 2 do artigo 1.º, disporão dos componentes requeridos e serão operadas em conformidade. Os componentes utilizados no sistema GTA/SNA deverão cumprir os requisitos do ponto 3.

2. *Serviços*

- a) *Informação aeronáutica e dados fornecidos aos utilizadores do espaço aéreo para efeitos de navegação aérea*
 - i) Os dados utilizados como fonte de informação aeronáutica deverão ter qualidade suficiente, ser completos e atualizados e fornecidos de forma atempada.
 - ii) A informação aeronáutica deverá ser exata, completa, atual, inequívoca e ter a integridade necessária, num formato adequado para os utilizadores.
 - iii) A informação aeronáutica deverá ser fornecida atempadamente aos utilizadores do espaço aéreo, utilizando meios de comunicação suficientemente fiáveis e expeditos, protegidos contra interferências e corrupção.
- b) *Informação meteorológica*
 - i) Os dados utilizados como fonte de informação meteorológica aeronáutica deverão ter qualidade suficiente, e ser completos e atualizados.

- ii) Na medida do possível, as informações meteorológicas aeronáuticas deverão ser precisas, completas, atuais e ter a integridade adequada e inequívoca para satisfazer as necessidades dos utilizadores do espaço aéreo.
- iii) A informação meteorológica deverá ser fornecida atempadamente aos utilizadores do espaço aéreo, utilizando meios de comunicação suficientemente fiáveis e expeditos, protegidos contra interferências e corrupção.

c) *Serviços de tráfego aéreo*

- i) Os dados utilizados para prestar serviços de tráfego aéreo deverão ser corretos, completos e atuais.
- ii) Os serviços de tráfego aéreo deverão ser suficientemente precisos, completos, atuais e inequívocos para satisfazer as necessidades dos utilizadores.
- iii) As ferramentas automáticas usadas para prestar informações ou sugestões aos utilizadores deverão ser concebidas, fabricadas e mantidas de forma correta, de modo a assegurar que sejam adequados aos fins a que se destinam.
- iv) Os serviços de controlo do tráfego aéreo e processos afins deverão prever a adequada separação entre as aeronaves e, na área de manobra do aeródromo, impedir a colisão entre as aeronaves e os obstáculos e, quando apropriado, contribuir para a proteção contra outros perigos aéreos, bem como assegurar uma coordenação rápida e atempada com todos os utilizadores pertinentes e todos os volumes do espaço aéreo adjacentes.
- v) A comunicação entre os serviços de tráfego aéreo e as aeronaves e entre os serviços de tráfego aéreo competentes deverá ser atempada, clara, correta e inequívoca, protegida contra as interferências e facilmente compreendida e, se for caso disso, reconhecida por todas as partes envolvidas.

- vi) Deverão ser disponibilizados meios para detetar possíveis emergências e, quando adequado, pôr em marcha ações concretas de busca e salvamento. Tais meios deverão incluir, pelo menos, os mecanismos de alerta adequados, medidas e procedimentos de coordenação e meios e pessoal para cobrir eficazmente a área de responsabilidade.

d) Serviços de comunicação

Os serviços de comunicações deverão alcançar e manter um nível de desempenho suficiente em matéria de disponibilidade, integridade, continuidade e prontidão. Esses serviços deverão ser expeditos e protegidos contra corrupção.

e) Serviços de navegação

Os serviços de navegação deverão alcançar e manter um nível de desempenho suficiente em matéria de orientação, determinação da posição e, quando previsto, informação de tempo. Os critérios de desempenho incluem a exatidão, a integridade, a disponibilidade e a continuidade dos serviços.

f) Serviços de vigilância

Os serviços de vigilância deverão determinar a posição respetiva das aeronaves em voo, bem como das outras aeronaves e dos veículos terrestres no aeródromo, com um nível de desempenho suficiente em termos de exatidão, integridade, continuidade e probabilidade de deteção.

g) Gestão do fluxo de tráfego aéreo

A gestão tática dos fluxos de tráfego aéreo a nível da União deverá utilizar e facultar informações suficientemente precisas e atualizadas sobre o volume e a natureza do tráfego aéreo previsto que venha a afetar a prestação do serviço, coordenando e negociando o desvio ou o atraso de fluxos de tráfego a fim de reduzir o risco de ocorrência de situações de sobrecarga no espaço aéreo ou nos aeródromos. A gestão dos fluxos deverá ter em vista a otimização da capacidade disponível na utilização do espaço aéreo e a melhoria dos processos de gestão dos fluxos de tráfego aéreo. Deverá basear-se na segurança na transparência e na eficiência, garantindo a disponibilização flexível e atempada dessa capacidade, de acordo com o plano europeu de navegação aérea.

As medidas referidas no artigo 8.º-B, n.º 6, relativas à gestão dos fluxos deverão apoiar as decisões operacionais dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores aeroportuários e dos utilizadores do espaço aéreo, e abranger os seguintes domínios:

- a) o planeamento do voo;
- b) a utilização da capacidade de espaço aéreo disponível durante todas as fases do voo, incluindo a atribuição das faixas horárias das rotas; e
- c) a utilização das rotas pelo tráfego aéreo geral, incluindo:
 - a criação de uma publicação única para a orientação das rotas e do tráfego;
 - opções para o desvio do tráfego aéreo geral de zonas congestionadas; e
 - regras de prioridade para o acesso do tráfego aéreo geral ao espaço aéreo, em especial durante períodos de congestionamento e de crise;
- d) a coerência entre os planos de voo e as faixas horárias do aeroporto e a necessária coordenação com as regiões adjacentes, conforme for adequado.

h) Gestão do espaço aéreo

A designação de volumes específicos de espaço aéreo para determinada utilização deverá ser controlada, coordenada e difundida atempadamente a fim de reduzir o risco de perda de separação entre aeronaves em quaisquer circunstâncias. Tendo em conta a organização de atividades militares e aspetos conexos sob a responsabilidade dos Estados-Membros, a gestão do espaço aéreo deverá também apoiar a aplicação uniforme do conceito de utilização flexível do espaço aéreo descrito pela OACI e implementado ao abrigo do Regulamento (CE) n.º (XXXX/XXX) sobre a realização do Céu Único Europeu (reformulação), com vista a facilitar a gestão do espaço aéreo e a gestão do tráfego aéreo no contexto da política comum dos transportes.

i) Configuração do espaço aéreo

As estruturas de espaço aéreo e os procedimentos de voo deverão ser adequadamente definidos, estudados e validados antes de serem aplicados e utilizados pelas aeronaves.

3. *Sistemas e componentes*

a) Generalidades

Os sistemas e componentes GTA/SNA que, no solo, fornecem informações destinadas e provenientes das aeronaves deverão ser concebidos, fabricados, instalados, mantidos e operados de forma correta a fim de assegurar que sejam adequados para os fins a que se destinam.

Os sistemas e procedimentos deverão incluir, em especial, os necessários para apoiar as seguintes funções e serviços:

1. A gestão do espaço aéreo.
2. A gestão do fluxo de tráfego aéreo.
3. Os serviços de tráfego aéreo, em especial os sistemas de tratamento dos dados de voo, os sistemas de tratamento dos dados de vigilância e os sistemas de interface homem-máquina.
4. As comunicações, incluindo as comunicações solo-solo, ar-solo e ar-ar;
5. A navegação.
6. A vigilância.
7. Os serviços de informação aeronáutica.
8. A utilização das informações meteorológicas.

b) Integridade, desempenho e fiabilidade dos sistemas e componentes

O desempenho dos sistemas e componentes em termos de integridade e de segurança, tanto a bordo das aeronaves como no solo ou no espaço aéreo, deverá ser adequado para os fins a que os referidos sistemas e componentes se destinam. Deverão atingir o nível operacional exigido em todas as condições operacionais previsíveis e durante todo o período de vida operacional dos sistemas e componentes.

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

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

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

Para alcançar esses objetivos, a REGTA, os seus sistemas e os respetivos componentes apoiam a partilha atempada de informações corretas e coerentes entre as partes civis e militares, relativamente a todas as fases do voo, sem prejuízo dos interesses em matéria de política de segurança ou defesa, nomeadamente os requisitos em termos de confidencialidade.

c) Conceção dos sistemas e componentes

- i) Os sistemas e componentes deverão ser concebidos por forma a preencher os requisitos aplicáveis em matéria de segurança.
- ii) Os sistemas e componentes, considerados conjuntamente, em separado ou em relação entre si, deverão ser concebidos de tal forma que exista uma relação inversa entre a probabilidade de que uma avaria possa provocar a avaria total do sistema e a gravidade dos seus efeitos na segurança dos serviços.
- iii) Os sistemas e componentes, considerados individualmente e combinados entre si, deverão ser concebidos tendo em conta as limitações relacionadas com as capacidades e o desempenho humanos.
- iv) Os sistemas e componentes deverão ser concebidos de modo a ficar protegidos contra as interações prejudiciais involuntárias com elementos externos.
- v) As informações necessárias ao fabrico, instalação, operação e manutenção dos sistemas e componentes, bem como as informações relativas a condições de falta de segurança, deverão ser fornecidas ao pessoal de forma clara, coerente e inequívoca.

d) Continuidade do nível de serviço

Os níveis de segurança dos sistemas e componentes deverão ser mantidos durante o serviço e durante qualquer modificação do mesmo.

4. *Qualificações dos controladores de tráfego aéreo*

a) Generalidades

Quem inicie uma ação de formação na qualidade de controlador de tráfego aéreo ou de instruendo de controlo de tráfego aéreo deverá ter maturidade suficiente nos planos educacional, físico e mental para adquirir, memorizar e demonstrar que possui os conhecimentos teóricos e a formação prática necessários.

b) Conhecimentos teóricos

- i) Os controladores de tráfego aéreo deverão adquirir e manter um nível de conhecimentos adequado às funções exercidas e proporcionado em relação aos riscos associados ao tipo de serviço.
- ii) A aquisição e a memorização dos conhecimentos teóricos deverão ser demonstradas através de uma avaliação contínua durante a formação ou através de exames adequados.
- iii) Deverá ser mantido um nível adequado de conhecimentos teóricos. O cumprimento dos critérios deverá ser demonstrado por meio de avaliações ou exames regulares. A frequência dos exames deverá ser proporcionado em relação ao nível de risco associado ao tipo de serviço.

c) Formação prática

- i) Os controladores de tráfego aéreo deverão adquirir e manter as competências práticas adequadas ao exercício das suas funções. Essas competências deverão ser proporcionadas em relação aos riscos associados ao tipo de serviço e incluir pelo menos as seguintes matérias, se as funções exercidas o justificarem:
 - i. procedimentos operacionais;
 - ii. aspetos específicos da função;
 - iii. situações anormais e de emergência; e
 - iv. fatores humanos.
- ii) Os controladores de tráfego aéreo deverão demonstrar que possuem a aptidão para executar os procedimentos e as manobras correspondentes com um nível de competência adequado às funções exercidas.
- iii) Os controladores de tráfego aéreo deverão manter um nível satisfatório de competências em matéria de formação prática. O cumprimento dos critérios deverá ser verificado por meio de avaliações regulares. A regularidade dessas avaliações deverá ser proporcionada em relação à complexidade e ao nível de risco associados ao tipo de serviço e às funções exercidas.

d) *Proficiência linguística*

- i) Os controladores de tráfego aéreo deverão demonstrar proficiência em falar e em compreender suficientemente o inglês a fim de poder comunicar eficazmente, tanto mediante dispositivos exclusivamente vocais (telefone/radiotelefone) como em situações presenciais sobre assuntos concretos e relacionados com a profissão, inclusive em situações de emergência.
- ii) Sempre que necessário, num volume definido de espaço aéreo e para efeitos da prestação de serviços de tráfego aéreo, um controlador de tráfego aéreo deverá ser também ser capaz de falar e compreender a língua ou línguas nacionais com a proficiência descrita na subalínea anterior.

e) *Dispositivos de formação em simulador*

Sempre que sejam utilizados dispositivos de formação em simulador na formação prática para compreensão de situações específicas e de fatores humanos, ou para demonstrar a aquisição ou manutenção de competências, esses dispositivos deverão ter um nível de desempenho que permita simular de forma adequada o ambiente de trabalho e as situações operacionais pertinentes para a formação ministrada.

f) *Programa de formação*

- i) A formação deverá consistir num curso de formação que pode compreender instrução teórica e prática, incluindo treino num dispositivo de formação em simulador, quando aplicável.
- ii) Deverá ser definido e aprovado um curso para cada tipo de formação.

g) *Instrutores*

- i) A instrução teórica deverá ministrada por instrutores adequadamente qualificados, que:
 - i. possuam os conhecimentos adequados nos domínios em que a instrução é ministrada; e
 - ii. tenham demonstrado aptidão para utilizar as técnicas de instrução adequadas.

- ii) A instrução prática deverá ser ministrada por instrutores adequadamente qualificados que:
 - i. satisfaçam os requisitos em termos de conhecimentos teóricos e de experiência pertinentes para a instrução ministrada;
 - ii. tenham demonstrado aptidão para ensinar e para utilizar as técnicas de instrução adequadas;
 - iii. tenham prática de técnicas de instrução ao nível dos procedimentos sobre os quais deve incidir a instrução; e
 - iv. frequentem periodicamente formação de atualização para manterem o nível de competências pedagógicas.
- iii) Os instrutores de formação prática deverão também ser ou ter sido controladores de tráfego aéreo.

h) Examinadores

- i) O pessoal responsável pela avaliação das competências dos controladores de tráfego aéreo deverá:
 - i. demonstrar aptidão para avaliar o desempenho dos controladores de tráfego aéreo e para os submeter a provas e testes; e
 - ii. frequentar periodicamente formação de atualização para manter os critérios de avaliação atualizados.
- ii) Os examinadores das competências práticas deverão também ser ou ter sido controladores de tráfego aéreo nos domínios em que é efetuada a avaliação.

i) *Aptidão médica dos controladores de tráfego aéreo*

i) Critérios médicos

- i. Todos os controladores de tráfego aéreo deverão demonstrar periodicamente que possuem a aptidão médica necessária para desempenharem as suas funções de forma satisfatória. O cumprimento dos critérios deverá ser demonstrado mediante uma avaliação adequada, tendo em conta a eventual degradação mental e física causada pela idade;
- ii. O cumprimento dos critérios de aptidão médica, que abrange a aptidão física e mental, inclui a inexistência comprovada de qualquer doença ou deficiência que impossibilite o pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo de:
 - executar de forma adequada as tarefas necessárias para prestar serviços de controlo de tráfego aéreo;
 - desempenhar em qualquer momento as funções que lhes foram atribuídas; ou
 - ter uma perceção correta do seu meio envolvente.

- ii) Quando a aptidão médica não puder ser plenamente demonstrada, poderão aplicar-se medidas mitigantes que assegurem um nível equivalente de segurança de voo.

5. *Prestadores de serviços e organizações de formação*

a) *Os serviços só serão prestados se forem satisfeitas as seguintes condições:*

- i) O prestador de serviços deverá dispor, direta ou indiretamente, através de contratos, dos meios necessários de acordo com a dimensão e o âmbito do serviço. Esses meios deverão compreender, nomeadamente, os sistemas, as instalações, incluindo o fornecimento de energia, a estrutura de gestão, o pessoal, o equipamento e respetiva manutenção, a documentação relativa às tarefas, as responsabilidades e procedimentos, o acesso aos dados pertinentes e a conservação dos registos.
- ii) O prestador de serviços deverá elaborar e manter atualizados manuais de gestão e de operações relativos à prestação dos seus serviços e atuar em conformidade com esses manuais. Esses manuais deverão incluir todas as instruções, informações e procedimentos necessários para que as operações, o sistema de gestão e o pessoal de operações possam desempenhar as suas funções.

- iii) O prestador de serviços deverá aplicar e manter um sistema de gestão baseado na avaliação dos riscos para assegurar o cumprimento dos requisitos essenciais do presente anexo, e procurar melhorar ativamente e continuamente esse sistema.
 - iv) O prestador de serviços deverá utilizar unicamente pessoal com as qualificações e formação adequadas e aplicar e manter programas de formação e de avaliação desse pessoal.
 - v) O prestador de serviços deverá celebrar interfaces formais com todas as partes interessadas que possam influenciar diretamente a segurança dos seus serviços, a fim de garantir a conformidade com os requisitos essenciais.
 - vi) O prestador de serviços deverá elaborar e executar um plano de contingência que abranja as situações de emergência e anormais, suscetíveis de ocorrer no âmbito da prestação de serviços.
 - vii) O prestador de serviços deverá elaborar e manter um programa de segurança e de prevenção de acidentes e de incidentes, incluindo um programa de notificação e de análise de ocorrências, a utilizar pelo sistema de gestão, de modo a contribuir para o objetivo da melhoria contínua da segurança; e
 - viii) O prestador de serviços deverá tomar providências para verificar que os sistemas e componentes que opera preenchem permanentemente os requisitos de segurança e interoperabilidade.
- b) *Os serviços de controlo de tráfego aéreo só serão prestados se forem satisfeitas as seguintes condições:*
- i) A prevenção da fadiga do pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo deverá ser gerida através de um sistema de escalas de serviço. Esse sistema de escalas deverá incluir os períodos de serviço, os tempos de serviço e os períodos de repouso adaptados. As limitações estabelecidas no âmbito do sistema de escalas deverão tomar em consideração todos os fatores relevantes que contribuem para a fadiga, tais como, nomeadamente, a privação do sono, a perturbação dos ciclos circadianos, o trabalho noturno, o tempo de serviço acumulado em determinados períodos e a partilha das tarefas atribuídas aos membros do pessoal.
 - ii) A prevenção do stress do pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo deverá ser gerida através de programas de formação e de prevenção.

- iii) O prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo deverá aplicar procedimentos para verificar que o juízo cognitivo do pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo não está debilitado ou que a sua aptidão médica não é insuficiente.
 - iv) O prestador de serviços de controlo de tráfego aéreo deverá ter em conta as condicionantes operacionais e técnicas, bem como os princípios ligados aos fatores humanos, ao nível da planificação e das operações.
- c) *Os serviços de Comunicação (C), Navegação (N) e/ou Vigilância (S) só serão prestados se for satisfeita a seguinte condição:*

O prestador de serviços deverá manter os utilizadores do espaço aéreo e os órgãos STA competentes informados, de forma atempada, da situação operacional (e eventuais alterações) dos serviços prestados para efeitos de tráfego aéreo.

d) *Organizações de formação*

As organizações que ministram formação ao pessoal que presta serviços de controlo de tráfego aéreo deverão preencher os seguintes requisitos:

- i) dispor de todos os meios necessários para o cumprimento das obrigações associadas à sua atividade. Estes meios incluem, nomeadamente, os seguintes: instalações, pessoal, equipamento, metodologia, documentação sobre as tarefas, responsabilidades e procedimentos, acesso aos dados pertinentes e conservação de registos;
- ii) aplicar e manter um sistema de gestão relativo à segurança e ao nível da formação e procurar o aperfeiçoamento contínuo desse sistema; e
- iii) celebrar acordos com outras organizações relevantes, na medida do necessário, para garantir a conformidade constante com esses requisitos essenciais.