

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2017/386 DA COMISSÃO**de 6 de março de 2017****que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 que estabelece os requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à interoperabilidade da Rede Europeia de Gestão do Tráfego Aéreo («Regulamento Interoperabilidade») ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 3.º, n.º 5,

Após consulta do Comité do Céu Único,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 da Comissão ⁽²⁾ estabelece os requisitos aplicáveis aos sistemas que contribuem para o fornecimento de dados de vigilância, aos seus componentes e procedimentos associados, de modo a garantir a harmonização do desempenho, a interoperabilidade e a eficiência destes sistemas no âmbito da rede europeia de gestão do tráfego aéreo e para efeitos de coordenação civil-militar.
- (2) A fim de poder equipar as aeronaves com novas capacidades ou de as melhorar, os operadores devem dispor das especificações necessárias para o equipamento, nas datas referidas no artigo 5.º, n.º 4, e no artigo 5.º, n.º 5, do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011. Contudo, as especificações de certificação desenvolvidas pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação («a Agência») são, em certa medida, incompatíveis com as exigências do Regulamento (UE) n.º 1207/2011, devendo ser alinhadas e adaptadas a esses requisitos. Consequentemente, os operadores não puderam equipar as aeronaves novas com as novas funcionalidades ADS-B «Out» e Modo S Reforçado até 8 de junho de 2016.
- (3) Além disso, as partes interessadas informaram que, atualmente, os componentes de bordo dos sistemas de vigilância nem sempre são conformes com o Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011. Tal aplica-se em especial aos *transponders* de Modo S Elementar previamente implementados, que parecem não estar em conformidade com a norma mais recente (ED-73E), como previsto nas especificações relevantes de certificação da Agência. Os *transponders* de Modo S Elementar devem ser modernizados para efeitos de conformidade. Tendo em conta a obrigação de equipar as aeronaves com as funcionalidades ADS-B e Modo S Reforçado, por razões de custo/eficácia há que proceder a uma única modernização dos componentes de bordo com as três funções.
- (4) Por conseguinte, as datas em que os operadores devem cumprir os requisitos de interoperabilidade aplicáveis do Regulamento (UE) n.º 1207/2011 devem ser alteradas, de forma a dar-lhes tempo suficiente. Tendo em conta novos atrasos na certificação e na disponibilidade dos equipamentos necessários que afetam o ritmo de adaptação da frota existente, já não se justifica a distinção entre aeronaves com base na data do seu certificado de navegabilidade individual.
- (5) Para dar cumprimento às suas obrigações em termos de proteção do espectro estabelecidas no artigo 6.º do Regulamento (UE) n.º 1207/2011, os Estados-Membros devem assegurar que os prestadores de serviços de navegação aérea disponham dos instrumentos e meios de conformidade necessários a fim de evitar a produção de interferências nocivas causadas por sistemas terrestres de vigilância. Tendo em conta que esses meios de cumprimento e instrumentos não se encontram prontamente disponíveis e que as datas em que os operadores devem cumprir os requisitos de interoperabilidade foram alteradas, as datas em que os Estados-Membros devem cumprir os requisitos em matéria de proteção do espectro previstos no Regulamento (UE) n.º 1207/2011 devem ser igualmente alteradas, a fim de conceder aos Estados-Membros um prazo adicional suficiente para darem cumprimento às suas obrigações.

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu (JO L 305 de 23.11.2011, p. 35).

- (6) A fim de assegurar a coerência, os operadores de aeronaves de Estado devem beneficiar de prorrogações semelhantes no respeitante às datas de implementação, tal como os operadores de outras aeronaves. As datas em que os Estados-Membros devem assegurar que as aeronaves de Estado são conformes com os requisitos correspondentes do Regulamento (UE) n.º 1207/2011 devem, por conseguinte, ser igualmente alteradas. As datas relativas a isenções para certas categorias de aeronaves previstas no referido regulamento de execução devem ser ajustadas, a fim de preservar o efeito prático dessas regras, e as referências do anexo II devem ser atualizadas.
- (7) O Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 é alterado como segue:

1) O artigo 5.º é alterado do seguinte modo:

a) o n.º 4 é suprimido;

b) Os n.ºs 5, 6 e 7 passam a ter a seguinte redação:

«5. Os operadores devem assegurar, o mais tardar até 7 de junho de 2020, que:

a) As aeronaves que operam os voos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2 estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário com as capacidades definidas no anexo II, parte A;

b) As aeronaves com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, que operam os voos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que, além das capacidades descritas no anexo II, parte A, dispõem das capacidades definidas na parte B desse anexo;

c) As aeronaves de asa fixa com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, que operam os voos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, estão equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que, para além das capacidades definidas no anexo II, parte A, dispõem das capacidades definidas na parte C desse anexo.

6. Os operadores devem assegurar que as aeronaves equipadas de acordo com o n.º 5 e com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós operam com diversidade de antena, em conformidade com o ponto 3.1.2.10.4 do anexo 10 da Convenção de Chicago, volume IV, quarta edição, incluindo o conjunto de emendas até ao n.º 85.

7. Os Estados-Membros podem impor requisitos de transporte nos termos do n.º 5, alínea b), a todas as aeronaves que operam os voos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, nas áreas em que os prestadores de serviços de navegação aérea fornecem serviços de vigilância que utilizam os dados de vigilância identificados no anexo II, parte B.»;

2) No artigo 6.º, n.ºs 1 e 3, a data de «5 de fevereiro de 2015» é substituída por «2 de janeiro de 2020».

3) O artigo 8.º, n.ºs 1, 2 e 3, passa a ter a seguinte redação:

«1. Os Estados-Membros devem assegurar que, o mais tardar até 7 de junho de 2020, as aeronaves de Estado que operam em conformidade com o artigo 2.º, n.º 2, são equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que dispõem da capacidade definida no anexo II, parte A.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que, o mais tardar até 7 de junho de 2020, as aeronaves de Estado do tipo transporte com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, que operam em conformidade com o artigo 2.º, n.º 2, são equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que, para além da capacidade definida no anexo II, parte A, dispõem da capacidade definida nas partes B e C desse anexo.

3. Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, o mais tardar até 1 de janeiro de 2019, a lista das aeronaves de Estado que não podem ser equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que cumprem os requisitos estabelecidos no anexo II, parte A, bem como os motivos que justificam a não instalação.

Os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, o mais tardar em 1 de janeiro de 2019, a lista das aeronaves de Estado do tipo «transporte» com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, que não podem ser equipadas com *transponders* de radar de vigilância secundário que cumprem os requisitos estabelecidos no anexo II, partes B e C, bem como os motivos que justificam a não instalação.

Os motivos que justificam a não instalação são os seguintes:

- a) Razões imperiosas de ordem técnica;
 - b) Aeronaves de Estado que operam em conformidade com o artigo 2.º, n.º 2, que irão ser retiradas do serviço operacional o mais tardar até 1 de janeiro de 2024;
 - c) Condicionismos associados à adjudicação de contratos.»;
- 4) O artigo 14.º é alterado do seguinte modo:
- a) No n.º 1, a data de «8 de junho de 2016» é substituída por «7 de junho de 2020»;
 - b) No n.º 3, a data de «1 de julho de 2017» é substituída por «1 de janeiro de 2019»;
- 5) O anexo II é alterado do seguinte modo:
- a) O título da parte A passa a ter a seguinte redação:
«Parte A: Capacidades dos *transponders* de radar de vigilância secundário a que se referem o artigo 4.º, n.º 3, o artigo 5.º, n.º 5, alínea a), o artigo 7.º, n.º 2, e o artigo 8.º, n.ºs 1 e 3»;
 - b) O título da parte B é substituído pelo seguinte texto:
«Parte B: Capacidades dos *transponders* de radar de vigilância secundário a que se referem o artigo 4.º, n.º 3, o artigo 5.º, n.º 5, alínea b), o artigo 5.º, n.º 7, o artigo 7.º, n.º 2, e o artigo 8.º, n.ºs 2 e 3»;
 - c) O título da parte C passa a ter a seguinte redação:
«Parte C: Capacidade dos *transponders* de radar de vigilância secundário para fornecerem os dados de vigilância adicionais a que se referem o artigo 4.º, n.º 3, o artigo 5.º, n.º 5, alínea c), o artigo 7.º, n.º 2, o artigo 8.º, n.ºs 2 e 3, e o artigo 14.º, n.º 1».

Artigo 2.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 6 de março de 2017.

Pela Comissão
O Presidente
Jean-Claude JUNCKER