

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2015/310 DA COMISSÃO**de 26 de fevereiro de 2015****que altera o Regulamento (CE) n.º 29/2009, que estabelece os requisitos aplicáveis aos serviços de ligações de dados no céu único europeu e que revoga o Regulamento de Execução (UE) n.º 441/2014****(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 1, e o artigo 5.º,

Considerando o seguinte:

- (1) O Regulamento (CE) n.º 29/2009 da Comissão ⁽²⁾ estabelece os requisitos aplicáveis à introdução coordenada de serviços de ligações de dados baseados em comunicações de dados ponto-a-ponto ar-terra.
- (2) Os prestadores de serviços de navegação aérea e os operadores comunicaram problemas técnicos na execução do Regulamento (CE) n.º 29/2009, nomeadamente a ocorrência de cortes, conhecidos por interrupções do serviço (PA — de «Provider Aborts»), nas transmissões de dados ar-terra que permitem as operações de serviços de ligações de dados («DLS») que excedem os níveis de desempenho aceitáveis. Por esta razão, alguns prestadores de serviços de navegação aérea tomaram já medidas de atenuação, as quais consistem em restringir as operações de DLS às aeronaves equipadas com sistemas aviônicos específicos, recorrendo às denominadas «listas brancas», a fim de resolver os impactos potenciais dessas PA na segurança dos serviços de ligações de dados.
- (3) A pedido da Comissão, a Agência Europeia para a Segurança da Aviação («AESA») procedeu a uma investigação ⁽³⁾ para identificar a causa ou causas desses problemas técnicos e recomendar medidas corretivas. A investigação mostrou que as ocorrências de PA aleatórias não podiam atribuir-se a uma causa única, previsível, mas a uma combinação de fatores relacionados com o ambiente de radiofrequências e com a atual implantação da infraestrutura de ligações de dados numa frequência única. Chegou-se à conclusão de que a percentagem excessivamente elevada de PA aleatórias conduz a uma degradação do nível de desempenho da rede que apresenta riscos potenciais para a segurança da aviação, dado aumentar a carga de trabalho dos pilotos e dos controladores aéreos e gerar a confusão, conduzindo a uma perda de conhecimento da situação.
- (4) No seu relatório de investigação, a AESA concluiu que só se poderão atingir níveis de desempenho aceitáveis em matéria de ligações de dados com a criação de uma infraestrutura multifrequência, que deverá também ser otimizada para a prevenção das interferências de radiofrequência. Recomendou o estabelecimento e a execução de um plano de ações para investigar mais aprofundadamente os problemas técnicos detetados e validar as soluções técnicas necessárias. Contudo, estas medidas requerem tempo e, por conseguinte, a AESA recomendou que fosse reexaminada a data de aplicação do Regulamento (CE) n.º 29/2009 e os prazos respetivos. A AESA recomendou ainda que o plano de ações fosse, de preferência, executado pelo órgão de gestão da implantação a que se refere o Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão ⁽⁴⁾.
- (5) Além disso, para abordar especificamente a questão da segurança da aviação nas operações DLS, nos termos do Regulamento (CE) n.º 29/2009, a AESA publicou, em 23 de maio de 2014, o boletim de informação de segurança n.º 2014-14, em que os operadores são aconselhados a trocar as ligações de dados por comunicações de voz quando confrontados com níveis elevados de PA.
- (6) À luz das recomendações da AESA, a Comissão encarregou a empresa comum SESAR («ECS») de elaborar um plano de trabalho tendo em vista uma investigação mais aprofundada dos problemas detetados e a realização das

⁽¹⁾ JO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 29/2009 da Comissão, de 16 de janeiro de 2009, que estabelece os requisitos aplicáveis aos serviços de ligações de dados no céu único europeu (JO L 13 de 17.1.2009, p. 3).

⁽³⁾ Agência Europeia para a Segurança da Aviação, Relatório «*Technical issues in the implementation of Regulation (EC) n.º 29/2009*», versão 1.1, 23.4.2014, documento de referência 2014_03_24_E4_D_51431_REP_DLS_1.1.

⁽⁴⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, relativo à definição de projetos comuns, ao estabelecimento de um mecanismo de governação e à identificação de medidas de incentivo para apoiar a execução do Plano Diretor Europeu de Gestão do Tráfego Aéreo (JO L 123 de 4.5.2013, p. 1).

ações específicas indicadas pela AESA. O plano de trabalho apresentado pela ECS inclui duas fases (estudos e adoção de medidas corretivas), consideradas necessárias no que diz respeito, em especial, às questões relacionadas com a infraestrutura terrestre de ligações de dados e à conceção e validação de soluções técnicas embarcadas. Os resultados preliminares e as medidas corretivas deverão ser apresentados até 2016, podendo a validação exigir dois anos suplementares.

- (7) Nestas circunstâncias, devido, nomeadamente, às dificuldades técnicas e deficiências observadas no desempenho da infraestrutura DLS implantada, que conduziram já à adoção de algumas medidas de atenuação, bem como ao seu impacto potencial na segurança da aviação, e dado que os estudos e ações necessários para detetar e corrigir tais problemas deverão ficar concluídos em 2018, a data de aplicação do Regulamento (CE) n.º 29/2009 deve ser diferida.
- (8) Pelas mesmas razões expostas no sétimo considerando, e a fim de manter a coerência dos requisitos estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 29/2009, certos outros prazos previstos no referido regulamento devem também ser alterados.
- (9) Para prestar e explorar serviços de ligações de dados com base na capacidade DLS no solo validada exigida, é necessário alterar os prazos de cumprimento dos requisitos aplicáveis ao equipamento no solo para o espaço aéreo definido no anexo I, partes A e B, do Regulamento (CE) n.º 29/2009, de modo a garantir que a infraestrutura terrestre esteja disponível 24 meses antes do prazo de cumprimento dos requisitos aplicáveis ao equipamento embarcado. No entanto, os Estados-Membros responsáveis pelo espaço aéreo definido na parte B do mesmo anexo dispõem já de um período mais longo para implantar a infraestrutura terrestre DLS necessária. Por conseguinte, deixou de se justificar a diferenciação, em termos de prazos de aplicação, entre o espaço aéreo definido nas partes A e B desse anexo.
- (10) Além disso, a data em que os operadores são obrigados a assegurar que a aeronave em causa dispõe de capacidade para operar DLS, em conformidade com o anexo II do Regulamento (CE) n.º 29/2009, deverá ser ajustada, de modo a corresponder à data de aplicação alterada do referido regulamento. Acresce que, no caso do requisito da capacidade para operar DLS, também já não se justifica a distinção entre aeronaves com base na data do seu certificado de navegabilidade individual. No entanto, as derrogações a este requisito para certas categorias de aeronaves, assim como a regra específica para as aeronaves do Estado novas do tipo «transporte», devem manter-se e as datas aplicáveis devem ser adaptadas em conformidade, a fim de preservar o efeito prático dessas regras. As datas atuais só devem manter-se, pelo menos para já, enquanto não se dispuser de dados claros e convincentes que justifiquem o reajustamento, no caso da derrogação para as aeronaves cujo certificado de navegabilidade tenha sido emitido pela primeira vez antes de 1 de janeiro de 2014 providas de equipamento de ligação de dados certificado de acordo com o disposto num dos documentos da Eurocae aplicáveis.
- (11) As medidas estabelecidas no presente regulamento, nomeadamente a alteração da data de aplicação do Regulamento (CE) n.º 29/2009, são, sob reserva da necessidade de abordar adequadamente as questões de segurança da aviação que possam colocar-se neste contexto, sem prejuízo das possibilidades existentes no âmbito da modulação das taxas de navegação aérea a que se refere o artigo 16.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 da Comissão ⁽¹⁾ ou da atribuição de faixas horárias no quadro da gestão do fluxo de tráfego aéreo (ATFM) em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão ⁽²⁾, a fim de ter em conta o facto de certos operadores poderem já ter equipado ou irem equipar, de forma voluntária, antes da nova data de aplicação do regulamento, as suas aeronaves com capacidade para operar DLS e de determinados prestadores de serviços de tráfego aéreo terem já implantado a infraestrutura terrestre DLS.
- (12) Nos termos do Regulamento de Execução (UE) n.º 441/2014 da Comissão ⁽³⁾, o espaço aéreo da Croácia deve ser acrescentado ao espaço aéreo em que se aplica o Regulamento (CE) n.º 29/2009. No entanto, o Regulamento de Execução (UE) n.º 441/2014 é aplicável apenas a partir de 5 de fevereiro de 2016. Tendo em conta a alteração em curso do Regulamento (CE) n.º 29/2009, o Regulamento de Execução (UE) n.º 441/2014 deve, por razões de clareza, ser revogado e a alteração adotada por esse regulamento deve ser incluída no presente regulamento.
- (13) O Regulamento (CE) n.º 29/2009 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade.
- (14) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Céu Único, instituído pelo artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾,

⁽¹⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 391/2013 da Comissão, de 3 de maio de 2013, que estabelece o regime comum de tarifação dos serviços de navegação aérea (JO L 128 de 9.5.2013, p. 31).

⁽²⁾ Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão, de 25 de março de 2010, que estabelece regras comuns de gestão do fluxo de tráfego aéreo (JO L 80 de 26.3.2010, p. 10).

⁽³⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 441/2014 da Comissão, de 30 de abril de 2014, que altera o Regulamento (CE) n.º 29/2009 que estabelece os requisitos aplicáveis aos serviços de ligações de dados no céu único europeu (JO L 130 de 1.5.2014, p. 37).

⁽⁴⁾ Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 29/2009 é alterado do seguinte modo:

1) No artigo 1.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. O presente regulamento aplica-se a todos os voos operados em regime de tráfego aéreo geral em conformidade com as regras de voo por instrumentos no espaço aéreo acima do nível de voo FL 285 definido no anexo I, partes A e B.»;

2) No artigo 3.º, os n.ºs 2, 3, 4 e 5 passam a ter a seguinte redação:

«2. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, os operadores garantem que as aeronaves que operam os voos referidos no artigo 1.º, n.º 3, dispõem de capacidade para utilizar os serviços de ligações de dados definidos no anexo II a partir de 5 de fevereiro de 2020.

3. O disposto no n.º 2 não se aplica:

a) às aeronaves cujo certificado de navegabilidade tenha sido emitido pela primeira vez antes de 1 de janeiro de 2014, providas de equipamento de ligação de dados certificado, de acordo com os requisitos de um dos documentos da Eurocae especificados no anexo III, ponto 10;

b) às aeronaves cujo certificado de navegabilidade tenha sido emitido pela primeira vez antes de 31 de dezembro de 2003 e que cessem as operações no espaço aéreo referido no artigo 1.º, n.º 3, até 31 de dezembro de 2022;

c) às aeronaves do Estado;

d) às aeronaves que voam no espaço aéreo referido no artigo 1.º, n.º 3, para efeitos de voos de ensaio, entrega ou manutenção, ou cujos componentes de ligação de dados se encontrem temporariamente inoperantes, nas condições definidas na lista de equipamento mínimo requerida no anexo III, ponto 1, bem como no Regulamento (CE) n.º 216/2008 e nas suas regras de execução.

4. Os Estados-Membros que decidam dotar as aeronaves do Estado novas do tipo “transporte”, colocadas em serviço após 1 de janeiro de 2019, de capacidade de ligação de dados segundo normas que não sejam específicas dos requisitos operacionais militares, devem garantir que essas aeronaves dispõem de capacidade para utilizar os serviços de ligações de dados definidos no anexo II.»;

3) No artigo 15.º, segundo parágrafo, a data «7 de fevereiro de 2013» é substituída por «5 de fevereiro de 2018»;

4) No anexo I, parte B, a seguir a «— Warszawa FIR,» é inserida uma nova linha: «— Zagreb FIR,».

Artigo 2.º

É revogado o Regulamento de Execução (UE) n.º 441/2014.

Artigo 3.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 26 de fevereiro de 2015.

Pela Comissão

O Presidente

Jean-Claude JUNCKER