

**REGULAMENTO (CE) N.º 1070/2009 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO**  
**de 21 de Outubro de 2009**  
**que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004**  
**a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu**  
(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2 do artigo 80.º,

Tendo em conta a proposta da Comissão,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu <sup>(1)</sup>,

Tendo em conta o parecer do Comité das Regiões <sup>(2)</sup>,

Deliberando nos termos do artigo 251.º do Tratado <sup>(3)</sup>,

Considerando o seguinte:

- (1) A execução da política comum dos transportes exige um sistema de transporte aéreo eficiente que permita o funcionamento seguro, regular e sustentável dos serviços de transporte aéreo, otimizando as capacidades e facilitando a livre circulação de mercadorias, pessoas e serviços.
- (2) A aprovação pelo Parlamento Europeu e pelo Conselho do primeiro pacote da legislação sobre o céu único europeu, a saber, o Regulamento (CE) n.º 549/2004, de 10 de Março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») <sup>(4)</sup>, o Regulamento (CE) n.º 550/2004, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») <sup>(5)</sup>, o Regulamento (CE) n.º 551/2004, de 10 de Março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («regulamento relativo ao espaço aéreo») <sup>(6)</sup>, e o Regulamento (CE) n.º 552/2004, de 10 de Março de 2004, relativo à interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo («regulamento relativo à interoperabilidade») <sup>(7)</sup>, permitiu criar uma base jurídica sólida para um sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM) uniforme, interoperável e seguro.
- (3) Em resposta ao grande número de pedidos de simplificação e aumento da eficácia do quadro regulamentar aplicável à aviação na Europa apresentados pelo sector, pelos

Estados-Membros e por outros interessados, foi criado em Novembro de 2006 o grupo de alto nível para o futuro do quadro regulamentar aplicável à aviação na Europa («grupo de alto nível»). Composto por representantes da maioria dos interessados, o grupo de alto nível apresentou um relatório em Julho de 2007 com recomendações sobre a forma de melhorar o desempenho e a administração do sistema de aviação europeu. O grupo de alto nível recomendou que o ambiente fosse considerado tão importante como a segurança e a eficiência do sistema de aviação e insistiu em que o sector e as autoridades reguladoras cooperem para garantir que a gestão do tráfego aéreo contribua, tanto quanto possível, para a sustentabilidade.

- (4) Na sua reunião de 7 de Abril de 2008, o Conselho convidou a Comissão a desenvolver, em conformidade com as recomendações do grupo de alto nível, uma abordagem global do sistema de acordo com o conceito de porta-a-porta, para reforçar a segurança, melhorar a gestão do tráfego aéreo e aumentar a eficiência em matéria de custos.
- (5) A fim de completar a criação do céu único europeu, é necessário aprovar medidas adicionais a nível comunitário, nomeadamente para melhorar o desempenho do sistema de aviação europeu em domínios fundamentais como o ambiente, a capacidade e a eficiência em matéria de custos, tendo sempre em conta os objectivos imperativos de segurança. É também necessário adaptar a legislação relativa ao céu único europeu aos progressos técnicos.
- (6) O 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) <sup>(8)</sup> apela ao desenvolvimento e à aplicação de um plano director ATM. A aplicação desse plano exige medidas regulamentares de apoio ao desenvolvimento, à introdução e ao financiamento de novos conceitos e tecnologias. Daí deverá resultar um sistema constituído por componentes totalmente harmonizados e interoperáveis, que garantam actividades de transporte aéreo de elevado desempenho na Europa. O calendário para a realização do céu único europeu deverá ter em conta os prazos previstos para as fases de desenvolvimento e implantação do programa SESAR, enquanto parte integrante do céu único europeu. Ambos os processos deverão ser estreitamente coordenados.

<sup>(1)</sup> JO C 182 de 4.8.2009, p. 50.

<sup>(2)</sup> JO C 120 de 28.5.2009, p. 52.

<sup>(3)</sup> Parecer do Parlamento Europeu de 25 de Março de 2009 (ainda não publicado no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 7 de Setembro de 2009.

<sup>(4)</sup> JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

<sup>(5)</sup> JO L 96 de 31.3.2004, p. 10.

<sup>(6)</sup> JO L 96 de 31.3.2004, p. 20.

<sup>(7)</sup> JO L 96 de 31.3.2004, p. 26.

<sup>(8)</sup> JO L 64 de 2.3.2007, p. 1.

- (7) O conceito de projectos comuns, destinados a ajudar os utilizadores do espaço aéreo e/ou os prestadores de serviços de navegação aérea a melhorar as infra-estruturas colectivas de navegação aérea, a prestação de serviços neste sector e a utilização do espaço aéreo, em especial, aqueles que possam ser necessários para a implementação do plano director ATM, não poderá prejudicar os projectos existentes por decisão de um ou de vários Estados-Membros com objectivos similares. O disposto em matéria de financiamento da implantação de projectos comuns não poderá condicionar a forma como eles são elaborados. A Comissão pode propor que financiamentos, como o da Rede Transeuropeia ou do Banco Europeu de Investimentos, possam ser utilizados no apoio a projectos comuns, em especial para acelerar a implementação do programa SESAR dentro do quadro financeiro plurianual. Sem prejuízo do acesso a esse financiamento, os Estados-Membros deverão ser livres de decidir o modo como poderão ser utilizadas as receitas geradas pela venda em leilão das licenças no sector da aviação ao abrigo do regime de comércio de licenças de emissão e de ponderar, neste contexto, se uma parte dessas receitas poderá ser utilizada no financiamento de projectos comuns ao nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.
- (8) Em especial, sempre que se proceda à implementação de projectos comuns, dever-se-á assegurar, nomeadamente através da aplicação de processos contabilísticos claros e abrangentes, que os utilizadores do espaço aéreo não sejam alvo de duplicação de cobranças. Os projectos comuns deverão ser implementados em proveito de todos os interessados e deverão garantir a igualdade de tratamento destes.
- (9) Para garantir uma supervisão coerente e sólida da prestação de serviços em toda a Europa, deverá garantir-se às autoridades supervisoras nacionais independência e recursos suficientes. Essa independência não poderá impedir essas autoridades de exercerem as suas funções no âmbito de um determinado quadro administrativo.
- (10) As autoridades supervisoras nacionais têm um papel fundamental a desempenhar na implementação do céu único europeu, motivo pelo qual a Comissão deverá facilitar a cooperação entre elas, a fim de possibilitar o intercâmbio das melhores práticas e de aprofundar uma abordagem conjunta, nomeadamente através do reforço da cooperação a nível regional. Essa cooperação deverá ser regular.
- (11) Os parceiros sociais deverão ser mais bem informados e consultados sobre todas as medidas com implicações sociais significativas. A nível comunitário, o Comité de diálogo sectorial, criado ao abrigo da Decisão 98/500/CE da Comissão <sup>(1)</sup>, deverá igualmente ser consultado.
- (12) Para promover uma melhoria do desempenho da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea, é necessário estabelecer um quadro para a definição, aplicação e execução de objectivos de desempenho obrigatórios em domínios de desempenho fundamentais, de acordo com as políticas da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI). Uma das características indispensáveis deste quadro deverá ser um procedimento adequado de informação, análise, avaliação e divulgação de dados de desempenho da gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea, acompanhado de um regime de incentivos adequados destinado a promover a consecução dos objectivos.
- (13) As autoridades supervisoras nacionais deverão ter flexibilidade para considerar as circunstâncias específicas nacionais ou regionais ao formularem os seus planos nacionais e regionais. Ao aprovar ou conceber planos nacionais, os Estados-Membros deverão ser autorizados a fazer as necessárias modificações.
- (14) Ao definir as tarifas dos serviços de navegação aérea, a Comissão e os Estados-Membros deverão diligenciar no sentido de utilizar previsões comuns. Deverá permitir-se alguma flexibilidade nos casos em que o tráfego divirja significativamente das previsões, em especial mediante a utilização de mecanismos apropriados de alerta.
- (15) Os custos que os Estados-Membros determinem, a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, e que devam ser partilhados pelos utilizadores do espaço aéreo deverão ter em conta objectivos de desempenho.
- (16) No que se refere à prestação transfronteiriça de serviços, os Estados-Membros deverão assegurar que a designação de um prestador de serviços de tráfego aéreo não seja proibida por qualquer regime jurídico nacional pelo facto de este estar estabelecido noutro Estado-Membro ou ser propriedade de nacionais desse Estado-Membro.
- (17) As autoridades supervisoras nacionais deverão aprovar as medidas necessárias para garantir um elevado nível de segurança, incluindo a possibilidade de emitir um certificado individual para cada tipo de serviço de navegação aérea, respeitando a necessidade de eficiência e coerência em matéria de custos e evitando a duplicação.
- (18) Os blocos funcionais de espaço aéreo constituem elementos fundamentais de reforço da cooperação entre prestadores de serviços de navegação aérea, destinados a melhorar o desempenho e a gerar sinergias. Os Estados-Membros deverão criar blocos funcionais de espaço aéreo dentro de um prazo razoável. Para esse efeito, e a fim de otimizar a interface dos blocos funcionais de espaço aéreo no céu único europeu, os Estados-Membros em causa deverão cooperar entre si e, se for caso disso, cooperar também com países terceiros.
- (19) Aquando da criação de blocos funcionais de espaço aéreo pelos Estados-Membros, os outros Estados-Membros, a Comissão e outros interessados deverão ter a oportunidade de apresentar observações, de molde a facilitar o intercâmbio dos pontos de vista. Essas observações deverão ser de natureza meramente consultiva para o(s) Estado(s)-Membro(s) em causa.

<sup>(1)</sup> Decisão 98/500/CE da Comissão, de 20 de Maio de 1998, relativa à criação de Comités de diálogo sectorial para promover o diálogo entre os parceiros sociais a nível europeu (JO L 225 de 12.8.1998, p. 27).

- (20) Em caso de dificuldades no processo de negociação da criação de blocos funcionais de espaço aéreo, a Comissão pode designar um coordenador de sistema para os blocos funcionais de espaço aéreo («coordenador»). As funções do coordenador deverão consistir na prestação de assistência para superar essas dificuldades, sem interferir nas questões de soberania do(s) Estado(s)-Membro(s) em causa e, se for caso disso, dos países terceiros que participam no mesmo bloco funcional de espaço aéreo. Os custos das actividades do coordenador não poderão ter qualquer impacto nos orçamentos nacionais dos Estados-Membros.
- (21) Os relatórios da comissão de análise das prestações do Eurocontrol e o relatório final do grupo de alto nível confirmam que a rede de rotas e a estrutura do espaço aéreo não podem ser desenvolvidas isoladamente, porquanto cada Estado-Membro é parte integrante da rede europeia de gestão do tráfego aéreo (REGTA), dentro e fora da Comunidade. Deverá, por conseguinte, ser criado um espaço aéreo funcional, progressivamente mais integrado, para o tráfego aéreo geral.
- (22) Tendo em vista a criação de blocos funcionais de espaço aéreo e do sistema de melhoria do desempenho, a Comissão deverá definir e ter em conta as condições necessárias para que a Comunidade proceda à criação de uma região europeia única de informação de voo (REUIV), que deverá ser solicitada pelos Estados-Membros à OACI, de acordo com a prática estabelecida naquela organização e com os direitos, obrigações e responsabilidades dos Estados-Membros decorrentes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944 («Convenção de Chicago»). Ao abarcar o espaço aéreo sob a responsabilidade dos Estados-Membros, a REUIV deverá facilitar o planeamento comum e operações integradas a fim de superar os estrangulamentos regionais. A REUIV deverá ser suficientemente flexível para ter em conta necessidades específicas como a densidade do tráfego e o nível de complexidade exigido.
- (23) Os utilizadores do espaço aéreo enfrentam condições díspares de acesso ao espaço aéreo comunitário e de liberdade de circulação dentro desse mesmo espaço. Esta situação deve-se à falta de regras do ar harmonizadas a nível comunitário, designadamente à inexistência de uma classificação harmonizada do espaço aéreo. A Comissão deverá, por conseguinte, harmonizar essas regras com base nas normas da OACI.
- (24) A REGTA deverá ser concebida e aplicada tendo em vista a segurança, a sustentabilidade ambiental, o aumento da capacidade e a melhoria da rentabilidade de toda a rede de transporte aéreo. Conforme salienta a Comissão de análise do desempenho do Eurocontrol, no seu relatório de 31 de Outubro de 2008, sobre a avaliação das iniciativas de blocos funcionais de espaço aéreo e sua contribuição para a melhoria do desempenho, esses objectivos poderiam ser garantidos de forma mais eficaz mediante uma coordenação da gestão da rede de transporte aéreo a nível da Comunidade.
- (25) Em consonância com a Declaração dos Estados-Membros sobre questões militares relacionadas com o céu único europeu, que acompanha o Regulamento (CE) n.º 549/2004, a cooperação e a coordenação civil/militar deverá desempenhar um papel fundamental na realização do céu único europeu, a fim de progredir para a utilização mais flexível do espaço aéreo e a concretização dos objectivos de desempenho do céu único europeu, tendo devidamente em conta a eficácia das missões militares.
- (26) É essencial criar uma estrutura harmonizada comum de espaço aéreo em termos de rotas, basear a organização actual e futura do espaço aéreo em princípios comuns, garantir a aplicação progressiva do plano director ATM, otimizar a utilização de recursos escassos para evitar custos de tripulação desnecessários e conceber e gerir o espaço aéreo de acordo com normas harmonizadas. Para esse efeito, a Comissão deverá ser responsável pela aprovação das necessárias regras e decisões de execução juridicamente vinculativas.
- (27) A lista de funções para a gestão e concepção de redes deverá ser alterada de modo a integrar, se necessário, futuras funções de rede definidas no plano director ATM. Neste contexto, a Comissão deverá fazer o melhor uso possível dos conhecimentos especializados do Eurocontrol.
- (28) O grupo de alto nível recomendou a atribuição ao Eurocontrol de funções novas ou avançadas com base nas actuais, reforçando assim o seu papel, considerando ao mesmo tempo a Comunidade como autoridade reguladora única e respeitando o princípio da separação entre a regulamentação e a prestação de serviços. Consequentemente, a Comissão deverá confiar a um Eurocontrol reestruturado, com novas modalidades de administração, a execução de tarefas relacionadas com várias funções que não envolvam a aprovação de medidas vinculativas de âmbito geral nem o exercício de um poder de apreciação política. A execução destas tarefas pelo Eurocontrol deverá processar-se de forma imparcial e economicamente eficiente e com a plena participação dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea.
- (29) Deverão ser introduzidas medidas adequadas destinadas a melhorar a eficácia da gestão do fluxo de tráfego aéreo, a fim de apoiar as unidades operacionais existentes, incluindo a unidade central de gestão do fluxo de tráfego aéreo do Eurocontrol, para garantir operações de voo eficientes. Além disso, a comunicação da Comissão relativa um plano de acção sobre a capacidade, a eficiência e a segurança dos aeroportos na Europa salienta a necessidade de garantir a coerência operacional entre planos de voo e faixas horárias dos aeroportos. Acresce, por outro lado, que o Observatório da Capacidade Aeroportuária da Comunidade poderá contribuir para prestar aos Estados-Membros informações objectivas para alinhar a capacidade dos aeroportos com a capacidade ATM, sem prejuízo das competências destes neste domínio.

- (30) A disponibilização de informação aeronáutica moderna, completa, de alta qualidade e disponível em tempo útil tem um impacto significativo na segurança e na simplificação do acesso ao espaço aéreo comunitário e à liberdade de circulação neste último. Tendo em conta o plano director ATM, a Comunidade deverá tomar a iniciativa de modernizar este sector em cooperação com o Eurocontrol e garantir que os utilizadores possam aceder a estes dados através de um único ponto de acesso público, que preste informações integradas modernas, de fácil utilização e validadas.
- (31) No que se refere ao portal electrónico sobre informações meteorológicas, a Comissão deverá ter em conta as diversas fontes de informação, incluindo, sendo caso disso, a proveniente dos prestadores de serviços designados.
- (32) A fim de evitar encargos administrativos desnecessários e a duplicação dos procedimentos de verificação, os certificados emitidos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de Fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação <sup>(1)</sup>, deverão ser aceites para efeitos do disposto no presente regulamento, quando se apliquem a componentes ou sistemas.
- (33) Os certificados emitidos nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e utilizados para demonstrar uma via alternativa para o cumprimento dos requisitos essenciais do Regulamento (CE) n.º 552/2004 deverão ser acompanhados de uma ficha técnica, conforme previsto para efeitos de certificação pela Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA).
- (34) Certos requisitos previstos no Regulamento (CE) n.º 552/2004 não deverão aplicar-se aos sistemas colocados em serviço antes de 20 de Outubro de 2005. As autoridades supervisoras nacionais e os prestadores de serviços de navegação aérea deverão ter a liberdade de acordar, a nível nacional, os procedimentos e a documentação necessária para demonstrar a conformidade dos sistemas ATM, em serviço antes de 20 de Outubro de 2005, com os requisitos essenciais do Regulamento (CE) n.º 552/2004. As normas de execução e as especificações comunitárias definidas após a aprovação do presente regulamento deverão ter em conta esta disposição e não deverão traduzir-se numa obrigação retroactiva de apresentação de documentos justificativos.
- (35) No seu relatório final apresentado à Comissão, o grupo de alto nível recomendou que o programa SESAR abordasse especificamente a definição de procedimentos e sistemas interoperáveis e do intercâmbio de informações dentro da Europa e com o resto do mundo. Esta abordagem deverá igualmente implicar o desenvolvimento de normas adequadas e a identificação de novas regras de execução ou de especificações comunitárias no contexto do céu único europeu.
- (36) Aquando da aprovação de disposições de execução, incluindo normas definidas pelo Eurocontrol, a Comissão deverá garantir que tais disposições contenham todas as melhorias necessárias relativamente às normas iniciais e tenham plenamente em conta a necessidade de evitar a dupla regulamentação.
- (37) A prossecução simultânea dos objectivos de reforço dos padrões de segurança do tráfego aéreo e de melhoria da eficácia global do sistema ATM e dos serviços de navegação aérea no quadro do tráfego aéreo geral na Europa implica que se tenha em conta o factor humano. Os Estados-Membros deverão, conseqüentemente, ponderar a introdução dos chamados princípios da «cultura justa».
- (38) Tendo em vista a proposta de estender as competências da EASA à segurança na gestão do tráfego aéreo, importa garantir a coerência entre os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008.
- (39) As medidas necessárias à execução do presente regulamento deverão ser aprovadas nos termos da Decisão 1999/468/CE do Conselho, de 28 de Junho de 1999, que fixa as regras de exercício das competências de execução atribuídas à Comissão <sup>(2)</sup>. Essas medidas deverão ser aprovadas num prazo adequado para que seja possível cumprir o calendário fixado no presente regulamento e nos Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004, (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008.
- (40) Em especial, deverá ser atribuída competência à Comissão para adaptar as medidas aos progressos técnicos ou operacionais, bem como para estabelecer os critérios e procedimentos de base para o exercício de determinadas funções de gestão da rede. Atendendo a que têm alcance geral e se destinam a alterar elementos não essenciais dos Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004, completando-os mediante o aditamento de novos elementos não essenciais, essas medidas devem ser aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo previsto no artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (41) Caso, por imperativos de urgência, os prazos normalmente aplicáveis no âmbito do procedimento de regulamentação com controlo não possam ser cumpridos, a Comissão deverá poder aplicar o procedimento de urgência previsto no n.º 6 do artigo 5.º-A da Decisão 1999/468/CE.
- (42) A Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar, acordada em 18 de Setembro de 2006, em Córdova («Declaração Ministerial»), durante a primeira reunião ministerial do Fórum de Diálogo sobre Gibraltar, substituirá a Declaração Conjunta sobre o Aeroporto de Gibraltar, feita em 2 de Dezembro de 1987, em Londres, e o pleno cumprimento desta Declaração Ministerial será considerado como cumprimento da Declaração de 1987.

(1) JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.

(2) JO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

- (43) O presente regulamento aplica-se plenamente ao Aeroporto de Gibraltar no contexto e nos termos da Declaração Ministerial. Sem prejuízo da Declaração Ministerial, a sua aplicação ao Aeroporto de Gibraltar, assim como todas as medidas relacionadas com a sua execução devem cumprir plenamente a Declaração Ministerial e todas as suas disposições.
- (44) Os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004 deverão, por conseguinte, ser alterados,

APROVARAM O PRESENTE REGULAMENTO:

### Artigo 1.º

O Regulamento (CE) n.º 549/2004 é alterado do seguinte modo:

1. O artigo 1.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 1.º

#### Objectivo e âmbito de aplicação

1. A iniciativa do céu único europeu tem por objectivo reforçar as actuais normas de segurança do tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento sustentável do sistema de transporte aéreo e melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM) e dos serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral na Europa, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo. O céu único europeu abrange uma rede pan-europeia coerente de rotas e de sistemas de gestão de redes e de gestão do tráfego aéreo, unicamente baseada em requisitos de segurança, eficiência e técnicos, em benefício de todos os utilizadores do espaço aéreo. Para alcançar o referido objectivo, o presente regulamento estabelece um quadro regulamentar harmonizado para a criação do céu único europeu.

2. A aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º não prejudica a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo e as necessidades dos Estados-Membros no que respeita à ordem pública, à segurança pública e às questões de defesa, tal como previsto no artigo 13.º. O presente regulamento e as medidas a que se refere o artigo 3.º não abrangem as operações e treinos militares.

3. A aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º não prejudica os direitos e as obrigações dos Estados-Membros decorrentes da Convenção sobre Aviação Civil Internacional de Chicago, de 1944, sobre a Aviação Civil Internacional ("Convenção de Chicago"). Neste contexto, constitui objectivo adicional do presente regulamento nos domínios a que se aplica apoiar os Estados-Membros no cumprimento das suas obrigações decorrentes da Convenção de Chicago, prevendo uma base de interpretação comum e a aplicação uniforme das suas disposições e assegurando que estas disposições sejam devidamente tidas em conta no presente regulamento e nas normas de execução deste.

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

2. O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:

- a) O ponto 8 passa a ter a seguinte redacção:

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

- b) O ponto 10 passa a ter a seguinte redacção:

«10. "Gestão do tráfego aéreo (ATM)", o conjunto das funções aéreas e no solo (serviços de tráfego aéreo, gestão do espaço aéreo e gestão do fluxo de tráfego aéreo) necessárias para assegurar uma circulação segura e eficiente das aeronaves durante todas as fases das operações.»;

- c) É inserido o seguinte ponto:

«13-A. "Plano director ATM", o plano aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho (\*), nos termos do n.º 2 do artigo 1.º 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) (\*\*).

(\*) JO L 95 de 9.4.2009, p. 41.

(\*\*) JO L 64 de 2.3.2007, p. 1.»;

- d) O ponto 15 passa a ter a seguinte redacção:

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

- e) O ponto 21 é suprimido;

- f) O ponto 22 passa a ter a seguinte redacção:

«22. "Utilização flexível do espaço aéreo", o conceito de gestão do espaço aéreo aplicado na zona abrangida pela Conferência Europeia da Aviação Civil, com base no "Manual de gestão do espaço aéreo para a aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo", editado pelo Eurocontrol.»;

g) São inseridos os seguintes pontos:

«23-A. “Serviço de informação de voo”, serviço destinado a prestar aconselhamento e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos.

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

h) O ponto 25 passa a ter a seguinte redacção:

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

i) O ponto 37 é suprimido;

j) É aditado o seguinte ponto:

«41. “Serviços transfronteiriços”, qualquer situação de prestação de serviços de navegação aérea num Estado-Membro por um prestador de serviços certificado num outro Estado-Membro.».

3. O artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 4.º

#### **Autoridades supervisoras nacionais**

1. Os Estados-Membros designam ou criam conjunta ou individualmente, como respectiva autoridade supervisora nacional, um ou mais organismos que assumam as funções atribuídas a essa autoridade nos termos do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º

2. As autoridades supervisoras nacionais são independentes dos prestadores de serviços de navegação aérea. Esta independência é alcançada através de separação adequada, pelo menos a nível funcional, entre as autoridades supervisoras nacionais e esses prestadores.

3. As autoridades supervisoras nacionais exercem as suas competências com imparcialidade, independência e transparência. Esse objectivo é concretizado através da aplicação de mecanismos adequados de gestão e fiscalização, incluindo no seio da administração do Estado-Membro. Todavia, tal não deve impedir as autoridades supervisoras nacionais de exercerem as suas funções no quadro das normas de organização das autoridades de aviação civil nacionais ou de qualquer organismo público.

4. Os Estados-Membros asseguram que as autoridades supervisoras nacionais disponham dos recursos e das capacidades necessárias para desempenhar as funções que lhes são cometidas nos termos do presente regulamento de forma eficiente e tempestiva.

5. Os Estados-Membros notificam a Comissão dos nomes e endereços das autoridades supervisoras nacionais, bem como das suas eventuais alterações, e das medidas aprovadas para garantir a conformidade com o disposto nos n.ºs 2, 3 e 4.».

4. No artigo 5.º, o n.º 4 é substituído pelo texto seguinte:

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

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

5. Os artigos 6.º a 11.º passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6.º

#### **Órgão consultivo do sector**

Sem prejuízo do papel do Comité e do Eurocontrol, a Comissão cria um órgão consultivo do sector que deve ser composto pelos prestadores de serviços de navegação aérea, pelas associações de utilizadores do espaço aéreo, pelos operadores dos aeroportos, pelos fabricantes e pelos órgãos representativos dos profissionais do sector. Esse órgão tem por única função aconselhar a Comissão sobre a realização do céu único europeu.

Artigo 7.º

#### **Relações com países terceiros europeus**

A Comunidade e os seus Estados-Membros devem visar e apoiar a extensão do céu único europeu a países que não sejam membros da União Europeia. Com esse objectivo, devem diligenciar, quer no âmbito de acordos celebrados com países terceiros vizinhos, quer no contexto de acordos sobre blocos funcionais de espaço aéreo, no sentido de alargar a aplicação do presente regulamento e das medidas a que se refere o artigo 3.º a esses países.

Artigo 8.º

#### **Regras de execução**

1. Para a elaboração de regras de execução, a Comissão pode conferir mandatos ao Eurocontrol ou, se adequado, a outro organismo, definindo as tarefas a realizar e o respectivo calendário e tendo em conta os prazos aplicáveis fixados no presente regulamento. A Comissão age pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º

2. Quando a Comissão decidir conferir um mandato nos termos do n.º 1, deve diligenciar no sentido de utilizar da melhor forma os procedimentos existentes de participação e consulta de todos os interessados, sempre que esses procedimentos respeitem as práticas da Comissão relativas à transparência e aos procedimentos de consulta e não sejam contrários às suas obrigações institucionais.

#### Artigo 9.º

##### Sanções

As sanções a estabelecer pelos Estados-Membros para as infracções ao disposto no presente regulamento e às medidas a que se refere o artigo 3.º, praticadas, em especial por utilizadores do espaço aéreo e por prestadores de serviços, devem ser efectivas, proporcionadas e dissuasivas.

#### Artigo 10.º

##### Consulta dos interessados

1. Os Estados-Membros, nos termos da respectiva legislação nacional, estabelecem mecanismos de consulta tendo em vista a participação adequada dos interessados, incluindo dos órgãos representativos dos profissionais do sector, na realização do céu único europeu.

2. A Comissão estabelece um procedimento de consulta a nível da Comunidade. O Comité de diálogo sectorial específico criado pela Decisão 98/500/CE participa na consulta.

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

Entre os interessados podem incluir-se:

- os prestadores de serviços de navegação aérea,
- os operadores dos aeroportos,
- os utilizadores relevantes do espaço aéreo ou os grupos relevantes representantes dos utilizadores do espaço aéreo,
- as autoridades militares,
- os fabricantes, e
- os órgãos representativos dos profissionais do sector.

#### Artigo 11.º

##### Sistema de desempenho

1. A fim de melhorar o desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede no céu único europeu, deve ser criado um sistema de desempenho para esses serviços e funções. O sistema deve incluir:

- a) Objectivos de desempenho a nível comunitário nos domínios essenciais de desempenho da segurança, do ambiente, da capacidade e da relação custo-eficiência;

- b) Planos nacionais ou planos relativos aos blocos de espaço aéreo funcionais, incluindo os objectivos de desempenho, compatíveis com os objectivos de desempenho comunitários; e

- c) Análise, monitorização e avaliação comparativa periódicas do desempenho dos serviços de navegação aérea e das funções da rede.

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

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

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

- c) A coerência dos objectivos a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo com os objectivos de desempenho à escala comunitária é avaliada pela Comissão com base nos critérios de avaliação referidos na alínea d) do n.º 6.

Se a Comissão verificar que um ou mais objectivos nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo não cumprem os critérios de avaliação, pode decidir, pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º, recomendar que as autoridades supervisoras nacionais em causa proponham objectivos de desempenho revistos. O(s) Estado(s)-Membro(s) em causa aprovam os objectivos de desempenho revistos e as medidas adequadas, os quais são notificados à Comissão oportunamente.

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

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

- d) O período de referência para o sistema de desempenho cobre no mínimo três e no máximo cinco anos. Durante esse período, se os objectivos nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo não forem cumpridos, os Estados-Membros e/ou as autoridades supervisoras nacionais aplicam as medidas adequadas que tenham definido. O primeiro período de referência deve cobrir os primeiros três anos após a aprovação das regras de execução a que se refere o n.º 6;
- e) A Comissão procede a avaliações regulares da realização dos objectivos de desempenho e apresenta os resultados ao Comité do Céu Único.

4. Aplicam-se os seguintes procedimentos ao sistema de desempenho a que se refere o n.º 1:

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

- e) Monitorização dos planos de desempenho nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, incluindo mecanismos de alerta apropriados.

A Comissão pode fazer aditamentos à lista referida no presente número. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 5.º

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

6. No que diz respeito ao funcionamento pormenorizado do sistema de desempenho, a Comissão, até 4 de Dezembro de 2011, e com um calendário adequado que permita cumprir os prazos aplicáveis previstos no presente regulamento, aprova regras de execução pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º. Essas regras incluem os seguintes elementos:

- a) Conteúdo e calendário dos procedimentos a que se refere o n.º 4;
- b) Período de referência e intervalos para a avaliação do cumprimento dos objectivos de desempenho e o estabelecimento de novos objectivos;
- c) Critérios para a elaboração, pelas autoridades supervisoras nacionais, dos planos de desempenho nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, que compreendam os objectivos de desempenho nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo e o sistema de incentivos. Os planos de desempenho devem:
- basear-se nos planos comerciais dos prestadores de serviços de navegação aérea;
  - tratar de todos os elementos do custo de base a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo;
  - incluir objectivos de desempenho obrigatórios, coerentes com os objectivos de desempenho da Comunidade;
- d) Critérios para determinar se os objectivos nacionais ou dos blocos funcionais de espaço aéreo são coerentes com os objectivos de desempenho comunitários durante o período de referência e para apoiar os mecanismos de alerta;
- e) Princípios gerais a respeitar pelos Estados-Membros para a elaboração do sistema de incentivos;
- f) Princípios para a aplicação de um mecanismo transitório necessário para a adaptação ao funcionamento do sistema de desempenho, que não pode ultrapassar um período de doze meses a contar da aprovação das regras de execução.».

6. O artigo 12.º é alterado do seguinte modo:

a) O n.º 2 passa a ter a seguinte redacção:

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

b) O n.º 4 passa a ter a seguinte redacção:

«4. Os relatórios contêm uma avaliação dos resultados obtidos através das medidas tomadas nos termos do presente regulamento, incluindo informações adequadas sobre a evolução no sector, em especial no que respeita aos aspectos económicos, sociais, ambientais, laborais e tecnológicos, bem como à qualidade do serviço, tendo em conta os objectivos iniciais e tendo em vista as necessidades futuras.».

7. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 13.º-A

#### **Agência Europeia para a Segurança da Aviação**

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

(\* ) JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.».

#### *Artigo 2.º*

O Regulamento (CE) n.º 550/2004 é alterado do seguinte modo:

1. Os artigos 2.º a 4.º passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 2.º

#### **Funções das autoridades supervisoras nacionais**

1. As autoridades supervisoras nacionais a que se refere o artigo 4.º do regulamento-quadro asseguram a supervisão adequada da aplicação do presente regulamento, em especial no que se refere à segurança e eficiência das operações

efectuadas pelos prestadores de serviços de navegação aérea que prestem serviços relacionados com o espaço aéreo sob responsabilidade do Estado-Membro que tenha designado ou constituído a autoridade supervisora em questão.

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

3. No que diz respeito aos blocos funcionais de espaço aéreo que se estendem pelo espaço aéreo da responsabilidade de mais de um Estado-Membro, os Estados-Membros em questão devem celebrar um acordo relativo à supervisão prevista no presente artigo no que se refere aos prestadores de serviços de navegação aérea que prestam serviços relacionados com esses blocos.

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 prestem serviços relacionados com o espaço aéreo sob responsabilidade de outro Estado-Membro. Tal cooperação deve incluir procedimentos para o tratamento dos casos em que se verifique um incumprimento dos requisitos comuns aplicáveis estabelecidos no artigo 6.º ou das condições estabelecidas no anexo II.

5. No caso de prestação transfronteiriça de serviços de navegação aérea, esses procedimentos devem incluir um acordo sobre o reconhecimento mútuo das tarefas de supervisão enunciadas nos n.ºs 1 e 2 e dos resultados destas tarefas. Esse reconhecimento mútuo aplica-se igualmente quando são utilizados mecanismos de reconhecimento entre as autoridades supervisoras nacionais para o processo de certificação dos prestadores de serviços.

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

#### *Artigo 3.º*

#### **Entidades qualificadas**

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

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

**Artigo 4.º****Requisitos de segurança**

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

2. O artigo 5.º é suprimido.
3. No artigo 7.º, os n.ºs 6 e 7 passam a ter a seguinte redacção:

«6. Sem prejuízo do disposto nos artigos 8.º e 9.º, a emissão de um certificado confere ao prestador de serviços de navegação aérea a possibilidade de oferecer os seus serviços aos Estados-Membros, a outros prestadores de serviços de navegação aérea, a utilizadores do espaço aéreo e a aeroportos na Comunidade.

7. As autoridades supervisoras nacionais controlam o cumprimento dos requisitos comuns e das condições associadas aos certificados. Os pormenores relativos a esse controlo devem constar dos relatórios anuais a apresentar pelos Estados-Membros nos termos do n.º 1 do artigo 12.º do regulamento-quadro. Se uma autoridade supervisora nacional considerar que o titular do certificado deixou de satisfazer esses requisitos ou condições, deve tomar as medidas adequadas, assegurando simultaneamente a continuidade dos serviços, desde que a segurança não fique comprometida. Essas medidas podem incluir a revogação do certificado.».

4. O artigo 8.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 8.º

**Designação de 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 titular de um certificado válido na Comunidade.

2. Para a prestação de serviços transfronteiriços, os Estados-Membros asseguram que o cumprimento do presente artigo e do n.º 3 do artigo 10.º não seja impedido pelo facto de os respectivos sistemas jurídicos nacionais exigirem que os prestadores de serviços de tráfego aéreo que prestam serviços no espaço aéreo sob a responsabilidade desse Estado-Membro:

- a) Sejam propriedade, directamente ou através de participação maioritária, desse Estado-Membro ou dos seus nacionais;
- b) Tenham o seu principal centro de actividades ou a sua sede no território desse Estado-Membro; ou

- c) Utilizem exclusivamente estruturas nesse Estado-Membro.

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

4. Os Estados-Membros têm o poder discricionário de escolher um prestador de serviços de tráfego aéreo, desde que este cumpra os requisitos e as condições a que se referem os artigos 6.º e 7.º.

5. No que respeita aos blocos funcionais de espaço aéreo criados nos termos do artigo 9.º-A 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.

6. Os Estados-Membros informam de imediato a Comissão e os outros Estados-Membros de qualquer decisão tomada ao abrigo do presente artigo relativamente à designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo nos blocos específicos de espaço aéreo pertencentes ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade.».

5. São inseridos os seguintes artigos:

«Artigo 9.º-A

**Blocos funcionais de espaço aéreo**

1. Até 4 de Dezembro de 2012, os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para garantir a implementação de blocos funcionais de espaço aéreo, tendo em vista atingir a capacidade e a eficácia necessárias da rede de gestão do tráfego aéreo no céu único europeu, manter um nível de segurança elevado e contribuir para o desempenho global do sistema de transporte aéreo e para a redução do impacto ambiental. Os Estados-Membros cooperam tanto quanto possível entre si, em particular os Estados-Membros que criam blocos funcionais de espaço aéreo vizinhos, para garantir o cumprimento da presente disposição. Se for caso disso, a cooperação pode incluir países terceiros que façam parte dos blocos funcionais de espaço aéreo.

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

- a) Justificar-se por questões de segurança;
- b) Permitir otimizar a utilização do espaço aéreo, tendo em conta os fluxos de tráfego aéreo;
- c) Assegurar a coerência com a rede europeia de rotas criada nos termos do artigo 6.º do regulamento relativo ao espaço aéreo;

- d) Justificar-se pelo seu valor acrescentado global, incluindo a optimização da utilização dos recursos técnicos e humanos, com base em análises de custos-benefícios;
- e) Assegurar uma transferência fluida e flexível da responsabilidade pelo controlo do tráfego aéreo entre unidades dos serviços de tráfego aéreo;
- f) Garantir a compatibilidade entre as diversas configurações do espaço aéreo, optimizando, nomeadamente, as actuais regiões de informação de voo;
- g) Cumprir as condições decorrentes de acordos regionais celebrados no âmbito da OACI;
- h) Respeitar os acordos regionais vigentes à data de entrada em vigor do presente regulamento, designadamente os que envolvem países terceiros europeus; e
- i) Facilitar a coerência com os objectivos de desempenho à escala comunitária.

3. Só podem ser criados blocos funcionais de espaço aéreo por acordo mútuo entre todos os Estados-Membros e, se for caso disso, países terceiros que tenham sob a sua responsabilidade qualquer parte do espaço aéreo incluído nos blocos funcionais de espaço aéreo. Antes de notificarem a Comissão da criação de um bloco funcional de espaço aéreo, o(s) Estado(s)-Membro(s) em causa presta(m) à Comissão, aos restantes Estados-Membros e a outros interessados informações adequadas e concedem-lhes a oportunidade de apresentar as suas observações.

4. Quando um bloco funcional de espaço aéreo incluir espaço aéreo que esteja total ou parcialmente sob a responsabilidade de dois ou mais Estados-Membros, o acordo de criação desse bloco deve conter as necessárias disposições relativas aos termos de modificação do bloco e aos termos de saída de um Estado-Membro do bloco, incluindo disposições transitórias.

5. Caso surjam dificuldades entre dois ou mais Estados-Membros a propósito de um bloco funcional de espaço aéreo transfronteiriço que diga respeito a espaço aéreo sob a sua responsabilidade, os Estados-Membros em causa podem submeter conjuntamente o assunto à apreciação do Comité do Céu Único para parecer. O parecer é dirigido a esses Estados-Membros. Sem prejuízo do disposto no n.º 3, os Estados-Membros devem ter em conta esse parecer para encontrar uma solução.

6. Depois de receber as notificações dos Estados-Membros relativas aos acordos e declarações a que se referem os n.ºs 3 e 4, a Comissão avalia o cumprimento, por cada bloco funcional de espaço aéreo, dos requisitos enunciados no n.º 2 e apresenta os resultados ao Comité do Céu Único, para debate. Se considerar que um ou vários dos blocos funcionais de espaço aéreo não cumprem os requisitos, a Comissão estabelece um diálogo com os Estados-Membros em questão, a fim de chegar a um consenso sobre as medidas necessárias para corrigir a situação.

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

8. O material de orientação para a criação e a modificação de blocos funcionais de espaço aéreo deve ser elaborado até 4 de Dezembro de 2010, pelo procedimento consultivo a que se refere o n.º 2 do artigo 5.º do regulamento-quadro.

9. Até 4 de Dezembro de 2011, a Comissão aprova, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro, regras de execução relativas à informação a facultar pelo(s) Estado(s)-Membro(s) em causa antes da criação e da modificação de um bloco funcional de espaço aéreo nos termos do n.º 3 do presente artigo.

#### Artigo 9.º-B

#### Coordenador de blocos funcionais de espaço aéreo

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

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

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

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

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

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

6. O artigo 11.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 11.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 disposições jurídicas equivalentes, relativamente à gestão de blocos específicos de espaço aéreo.»

7. O n.º 3 do artigo 12.º passa a ter a seguinte redacção:

«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 nos termos do regime de tarifação dos serviços de navegação aérea a que se refere o artigo 14.º, e, se necessário, mantêm contas consolidadas para outros serviços diversos dos de navegação aérea, como seriam obrigados a fazer caso os serviços em questão fossem prestados por empresas distintas.»

8. O artigo 14.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 14.º

#### **Generalidades**

Nos termos dos requisitos previstos nos artigos 15.º e 16.º, o regime de tarifação dos serviços de navegação aérea deve contribuir para o aumento da transparência no que se refere à determinação, imposição e controlo da aplicação de taxas aos utilizadores do espaço aéreo e para a rentabilidade da prestação de serviços de navegação aérea e eficiência das operações de voo, mantendo simultaneamente um nível optimizado de segurança. Este regime deve também ser compatível com o disposto no artigo 15.º da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional e com o regime de tarifação do Eurocontrol relativo a taxas de rota.»

9. O artigo 15.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 15.º

#### **Princípios gerais**

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

2. Na definição da base de custos para a fixação das taxas, são aplicáveis os seguintes princípios:

- a) O custo a partilhar pelos utilizadores do espaço aéreo deve corresponder ao custo fixado para a prestação de serviços de navegação aérea, incluindo os montantes adequados relativos a juros sobre o investimento de capital e à depreciação de activos, bem como aos custos de manutenção, exploração, gestão e administração. O

custo fixado é aquele que é determinado pelo Estado-Membro a nível nacional ou a nível 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 do regulamento-quadro, ou durante o período de referência, na sequência de adaptações apropriadas decorrentes da aplicação dos mecanismos de alerta previstos no artigo 11.º do regulamento-quadro;

- b) 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. Podem igualmente incluir os custos suportados pelas autoridades supervisoras nacionais e/ou pelas entidades qualificadas, bem como outros custos decorrentes da prestação de serviços de navegação aérea suportados pelo Estado-Membro e pelo prestador de serviços em causa. Não incluem os custos de sanções aplicadas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 9.º do regulamento-quadro, nem os custos de eventuais medidas correctivas aplicadas pelos Estados-Membros em conformidade com o artigo 11.º do regulamento-quadro;
- c) No que diz respeito aos blocos funcionais de espaço aéreo e como parte dos respectivos acordos-quadro, os Estados-Membros efectuem esforços razoáveis para chegar a acordo em relação a princípios comuns da política tarifária;
- d) O custo dos diferentes serviços de navegação aérea deve ser identificado de forma separada, tal como previsto no n.º 3 do artigo 12.º;
- e) 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 objectivas e claramente identificadas;
- f) Deve ser assegurada a transparência da base de custos relativa às taxas. Devem ser fixadas regras de execução relativamente à prestação de informações pelos prestadores de serviços, tendo em vista 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 devem proceder a um intercâmbio regular de informações.
3. Na fixação das taxas nos termos do n.º 2, 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 fixados ou podem ser fixadas com base nas regras estabelecidas pelos Estados-Membros para determinar o nível máximo da taxa unitária ou da receita relativamente a cada ano durante um período não superior a cinco anos;
- d) Os serviços de navegação aérea podem produzir receitas suficientes para garantir uma rentabilidade razoável que contribua para os aumentos de capital necessários;
- e) As taxas devem reflectir o custo dos serviços de navegação aérea e das estruturas disponibilizadas aos utilizadores do espaço aéreo, tendo em conta as capacidades de gerarem receitas relativas aos diferentes tipos de aeronaves considerados;
- f) As taxas devem incentivar a prestação segura, eficiente, eficaz e sustentável de serviços de navegação aérea, tendo como objectivo obter um elevado nível de segurança, uma boa relação custo-eficácia e a realização dos objectivos de desempenho, assim como promover a prestação integrada de serviços, reduzindo simultaneamente o impacto ambiental da aviação. Para o efeito, e no que respeita aos planos de desempenho nacionais ou relativos ao bloco funcional 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 optimizado.

4. As regras de execução do presente artigo são aprovadas pela Comissão pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro.»

10. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 15.º-A

#### **Projectos comuns**

1. Os projectos comuns podem ajudar a executar com êxito o plano director ATM. Esses projectos devem contribuir para a realização dos objectivos do presente regulamento, como a melhoria do desempenho do sistema de aviação europeu em domínios fundamentais como a capacidade, a eficiência de voo e de custos e a sustentabilidade ambiental, no cumprimento dos objectivos imperativos de segurança.

2. A Comissão pode, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro, elaborar material de orientação sobre o modo como

esses projectos podem ajudar a executar o plano director ATM. O referido material de orientação não pode prejudicar os mecanismos de implementação dos projectos no que se refere aos blocos funcionais de espaço aéreo acordados pelos respectivos parceiros.

3. A Comissão pode igualmente decidir, pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro, lançar projectos comuns para funções relacionadas com a rede, que se revistam de particular importância para melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea na Europa. Esses projectos comuns podem ser considerados elegíveis para financiamento comunitário 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 10.º do regulamento-quadro, a fim de examinar todos os meios adequados para financiar a execução dos projectos. Os custos da execução de projectos comuns elegíveis para financiamento são recuperados de acordo com os princípios de transparência e de não discriminação.»

11. Os artigos 16.º a 18.º passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 16.º

#### **Fiscalização do cumprimento**

1. A Comissão procede à fiscalização contínua do cumprimento dos princípios e das regras a que se referem os artigos 14.º e 15.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 14.º e 15.º não foram correctamente aplicados, ou por iniciativa própria, a Comissão investiga eventuais alegações de incumprimento ou de não aplicação dos princípios e/ou regras em causa. Sem prejuízo do n.º 1 do artigo 18.º, a Comissão partilha os resultados da investigação com os Estados-Membros, o Eurocontrol e os representantes dos utilizadores do espaço aéreo. No prazo de dois meses a contar da recepção de um pedido, depois de ouvido o Estado-Membro em questão e após consulta do Comité do Céu Único nos termos do n.º 2 do artigo 5.º do regulamento-quadro, a Comissão toma uma decisão sobre a aplicação do disposto nos artigos 14.º e 15.º do presente regulamento e sobre se a prática em questão pode continuar.

3. A Comissão envia a sua decisão aos Estados-Membros e informa o prestador de serviços em causa, na medida em que tal decisão tenha consequências na esfera jurídica deste. Qualquer Estado-Membro pode submeter a decisão da Comissão à apreciação do Conselho no prazo de um mês. O Conselho, deliberando por maioria qualificada, pode tomar uma decisão diferente no prazo de um mês.

*Artigo 17.º***Revisão dos anexos**

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

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

*Artigo 18.º***Confidencialidade**

1. Nem as autoridades supervisoras nacionais, agindo nos termos da respectiva legislação nacional, nem a Comissão podem revelar informações de natureza confidencial, especialmente informações sobre os prestadores de serviços de navegação aérea, as suas relações profissionais ou os seus componentes de custos.

2. O disposto no n.º 1 não prejudica o direito de divulgação de informações pelas autoridades supervisoras nacionais ou pela Comissão, quando tal seja indispensável para darem cumprimento às suas obrigações. Nesse caso, a divulgação deve ser proporcionada e ter em conta os legítimos interesses dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos utilizadores do espaço aéreo, dos aeroportos ou de outros interessados na protecção do seu segredo comercial.

3. A informação e os dados facultados com base no regime de tarifação referido no artigo 14.º são divulgados ao público.»

12. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 18.º-A

**Revisão**

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

13. O anexo I é alterado do seguinte modo:

- a) O título passa a ter a seguinte redacção:
 

«Requisitos aplicáveis às entidades qualificadas»;
- b) A parte introdutória do anexo I passa a ter a seguinte redacção:
 

«As entidades qualificadas devem:».

*Artigo 3.º*

O Regulamento (CE) n.º 551/2004 é alterado do seguinte modo:

1. O artigo 2.º é suprimido;
2. O artigo 3.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 3.º

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

1. A Comunidade e os seus Estados-Membros têm como objectivo a criação e o reconhecimento pela OACI de uma RESIV única. Para o efeito, no que respeita a questões da competência da Comunidade, a Comissão apresenta uma recomendação ao Conselho, nos termos do artigo 300.º do Tratado, até 4 de Dezembro de 2011.

2. A RESIV é concebida para abranger o espaço aéreo sob a responsabilidade dos Estados-Membros nos termos do n.º 3 do artigo 1.º e pode incluir também espaço aéreo de países terceiros europeus.

3. A criação da RESIV não prejudica a responsabilidade por parte dos Estados-Membros pela designação de prestadores de serviços de tráfego aéreo para o espaço aéreo sob a sua responsabilidade, em conformidade com o n.º 1 do artigo 8.º do regulamento relativo à prestação de serviços.

4. Os Estados-Membros conservam as suas responsabilidades perante a OACI nos limites geográficos das regiões superiores de informação de voo e das regiões de informação de voo que a OACI lhes tenha confiado à data de entrada em vigor do presente regulamento.»

3. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 3.º-A

**Informação aeronáutica electrónica**

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

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

- a) Assegura o desenvolvimento de uma infra-estrutura de informação aeronáutica à escala da Comunidade, sob a forma de portal electrónico integrado de informação, com livre acesso de todos os interessados. Essa infra-estrutura integra o acesso e a disponibilização dos dados necessários, nomeadamente informação aeronáutica, informação do gabinete de informação dos serviços de tráfego aéreo (ARO), informação meteorológica e informação sobre a gestão do fluxo de tráfego aéreo;

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

3. A Comissão aprova regras de execução do presente artigo pelo procedimento de regulamentação a que se refere o n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro.»

4. O artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 4.º

#### **Regras do ar e classificação do espaço aéreo**

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

- a) Aprovar as disposições adequadas sobre regras do ar com base nas normas e práticas recomendadas da OACI;
- b) Harmonizar a aplicação da classificação do espaço aéreo da OACI, com as adaptações adequadas, para garantir a prestação uniforme de serviços seguros e eficientes de tráfego aéreo no céu único europeu.»

5. O artigo 5.º é suprimido.

6. O artigo 6.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6.º

#### **Gestão e concepção da rede**

1. As funções da rede de gestão do tráfego aéreo permitem uma utilização otimizada do espaço aéreo e garantem que os utilizadores do espaço aéreo possam operar as suas trajectórias preferidas, assegurando simultaneamente o máximo acesso ao espaço aéreo e aos serviços de navegação aérea. Estas funções da rede destinam-se a apoiar as iniciativas a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e são executadas de forma a respeitar a separação entre funções de regulação e funções operacionais.

2. Para alcançar os objectivos mencionados no n.º 1, e sem prejuízo das competências dos Estados-Membros relativamente às rotas nacionais e às estruturas do espaço aéreo, a Comissão garante que sejam exercidas as seguintes funções:

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

As funções referidas no primeiro parágrafo 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 exercidas em coordenação com as autoridades militares, de acordo com os procedimentos acordados relativos à utilização flexível do espaço aéreo.

A Comissão pode, após consulta ao Comité do Céu Único e nos termos das regras de execução referidas no n.º 4, confiar ao Eurocontrol ou a outro organismo imparcial e competente as tarefas necessárias para a execução das funções referidas no primeiro parágrafo. 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 para a prestação de serviços e a regulação, tendo em conta as necessidades do conjunto da rede de gestão do tráfego aéreo e com a plena participação dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea.

3. A Comissão pode fazer aditamentos à lista de funções constante do n.º 2, depois de consultar devidamente os interessados do sector em questão. Essas medidas, que têm por objecto alterar elementos não essenciais do presente regulamento, completando-o, são aprovadas pelo procedimento de regulamentação com controlo a que se refere o n.º 4 do artigo 5.º do regulamento-quadro.

4. As regras de execução das medidas mencionadas no presente artigo, com excepção das referidas nos n.ºs 6 a 9, são aprovadas nos termos do n.º 3 do artigo 5.º do regulamento-quadro. Essas regras de execução têm por objecto, nomeadamente:

- a) A coordenação e a harmonização de processos e procedimentos para aumentar a eficiência da gestão das frequências aeronáuticas, incluindo a definição de princípios e critérios;
- b) A 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 concepção e o funcionamento da rede europeia de aviação;
- c) Funções adicionais da rede definidas no plano director ATM;
- d) Regras detalhadas do processo de decisão cooperativo entre os Estados-Membros, os prestadores de serviços de navegação aérea e a função de gestão da rede relativamente às tarefas referidas no n.º 2;
- e) Procedimentos de consulta dos interessados no âmbito do processo de decisão, tanto a nível nacional como a nível europeu; e

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

5. Os aspectos da concepção do espaço aéreo distintos dos mencionados no n.º 2 são tratados a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Esse processo de concepção tem em conta as exigências e a complexidade do tráfego e os planos de desempenho nacionais ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e inclui a consulta exaustiva de utilizadores do espaço aéreo ou de grupos que representem utilizadores do espaço aéreo e as autoridades militares, conforme o caso.

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

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

8. As regras de execução relativas à gestão do fluxo de tráfego aéreo devem apoiar as decisões operacionais dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores aeroportuários e dos utilizadores do espaço aéreo, e abranger os seguintes domínios:

- a) Planeamento dos voos;
- b) Utilização da capacidade de espaço aéreo disponível durante todas as fases do voo, incluindo a atribuição das faixas horárias; e
- c) Utilização das rotas pelo tráfego aéreo geral, incluindo:
  - a criação de uma publicação única para a orientação das rotas e do tráfego,
  - opções para o desvio do tráfego aéreo geral de zonas congestionadas, e

— regras de prioridade para o acesso do tráfego aéreo geral ao espaço aéreo, em especial durante períodos de congestionamento e de crise.

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

7. O artigo 9.º é suprimido.

#### Artigo 4.º

O Regulamento (CE) n.º 552/2004 é alterado do seguinte modo:

1. É inserido o seguinte artigo:

«Artigo 6.º-A

#### Verificação alternativa do cumprimento

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

(\*) JO L 79 de 19.3.2008, p. 1.»

2. O artigo 9.º passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 9.º

#### Revisão dos anexos

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

3. No artigo 10.º, é inserido o seguinte número:

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

4. O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) No n.º 2 da parte A, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

«A REGTA e os seus sistemas e respectivos 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.»;

b) A parte B é alterada do seguinte modo:

i) no ponto 3.1.2, o primeiro parágrafo passa a ter a seguinte redacção:

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

ii) o ponto 3.2.2 passa a ter a seguinte redacção:

«3.2.2. Apoio a novos conceitos operacionais

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

iii) o ponto 4.2 passa a ter a seguinte redacção:

«4.2. Apoio a novos conceitos operacionais

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

*Artigo 5.º*

#### **Entrada em vigor**

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

Os n.ºs 2 e 6 do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004, alterados pelo presente regulamento, aplicam-se a partir da data indicada nas regras de execução respectivas, e em qualquer caso a partir de 4 de Dezembro de 2012.

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

Feito em Estrasburgo, em 21 de Outubro de 2009.

*Pelo Parlamento Europeu*  
O Presidente  
J. BUZEK

*Pelo Conselho*  
A Presidente  
C. MALMSTRÖM