Este documento constitui um instrumento de documentação e não vincula as instituições

►**B** **REGULAMENTO (CE) N.º 1265/2007 DA COMISSÃO**

de 26 de Outubro de 2007

que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais para as comunicações de voz ar-solo no céu único europeu

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 283 de 27.10.2007, p. 25)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão de 26 de setembro de 2012	L 281	1	13.10.2012

▼B

REGULAMENTO (CE) N.º 1265/2007 DA COMISSÃO

de 26 de Outubro de 2007

que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais para as comunicações de voz ar-solo no céu único europeu

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade 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 relativo à interoperabilidade») ([1]), nomeadamente o n.º 1 do artigo 3.º,

Tendo em conta o 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») ([2]), nomeadamente o n.º 2 do artigo 8.º,

Considerando o seguinte:

(1) O crescimento do tráfego aéreo na rede europeia de gestão do tráfego aéreo (REGTA) obrigou a reforçar a capacidade de gestão do tráfego, do que resultou a necessidade de melhorias operacionais — como a re-sectorização do espaço aéreo em sectores — que, por sua vez, criaram a necessidade de atribuição de frequências VHF adicionais.

(2) Dada a dificuldade de satisfazer as necessidades de atribuição de frequências VHF na banda de 117,975 a 137 MHz do serviço móvel de radiocomunicações aeronáuticas — e tendo em conta as limitações ao aumento do espectro reservado e/ou à reutilização de radiofrequências —, a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) decidiu reduzir o espaçamento de canais de 25 para 8,33 kHz.

(3) Na sequência das decisões adoptadas pela OACI em 1994 e 1995, foi introduzido na região EUR da OACI, em Outubro de 1999, o espaçamento de canais de 8,33 kHz no espaço aéreo acima do nível de voo (FL) 245. O transporte a bordo das aeronaves de equipamento rádio apto a operar com espaçamento de canais de 8,33 kHz foi inicialmente imposto por sete Estados, aos quais se juntaram outros 23 Estados, que o tornaram obrigatório a partir de Outubro de 2002.

(4) Dado o crescimento previsto da procura de frequências VHF, a OACI decidiu em 2002 implementar o espaçamento de 8,33 kHz no espaço aéreo abaixo de FL 245, solicitando à Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (Eurocontrol) que se encarregasse da gestão deste processo. A Comissão Permanente do Eurocontrol recomendou subsequentemente a implementação na região EUR da OACI, a partir de 15 de Março de 2007, do espaçamento de 8,33 kHz no espaço aéreo acima de FL 195.

([1]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 26.
([2]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.

▼B

(5) É de prever que o tráfego continue a crescer nos próximos anos, acarretando um aumento da procura de frequências VHF adicionais. A implementação do espaçamento de canais de 8,33 kHz no espaço aéreo acima de FL 195 deve, portanto, ser considerada uma primeira etapa, a expandir eventualmente, em devido tempo, com base numa avaliação adequada das suas incidências operacionais e económicas e do seu impacto na segurança.

(6) O Eurocontrol foi mandatado, nos termos do n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, para definir os requisitos para a introdução coordenada de comunicações de voz ar-solo com base num espaçamento de canais reduzido para 8,33 kHz. O presente regulamento tem por base o relatório de 12 de Outubro de 2006, resultante do referido mandato.

(7) A fim de garantir a interoperabilidade, os sistemas de comunicações vocais com espaçamento de canais de 8,33 kHz, no solo e a bordo, devem satisfazer requisitos de desempenho mínimos comuns.

(8) A aplicação uniforme de procedimentos específicos no espaço aéreo do céu único europeu é essencial para garantir a interoperabilidade e a uniformidade das operações.

(9) A informação relativa à capacidade de utilização do espaçamento de 8,33 kHz deve ser incluída no plano de voo e processada e transmitida entre os órgãos de controlo do tráfego aéreo.

(10) O presente regulamento não deve abranger as operações e treinos militares, conforme previsto no n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

(11) Numa declaração geral sobre questões militares relacionadas com o céu único europeu ([1]), os Estados-Membros comprometeram-se cooperar mutuamente, tendo em conta os requisitos militares nacionais, por forma a que o conceito de utilização flexível do espaço aéreo seja aplicado integralmente e de modo uniforme em todos os Estados-Membros por todos os utilizadores do espaço aéreo. Para esse fim, é conveniente que todos os utilizadores do espaço aéreo implementem o sistema de comunicações de voz ar-solo com espaçamento de canais reduzido para 8,33 kHz.

(12) O controlo das aeronaves de Estado não equipadas para utilizar o espaçamento de 8,33 kHz, que operam como tráfego aéreo geral, poderá aumentar a carga de trabalho do controlo do tráfego aéreo e ter um impacto negativo na capacidade e nos níveis de segurança da REGTA. Dever-se-á, pois, procurar dotar do equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz o maior número possível de aeronaves de Estado, a fim de limitar tal impacto.

(13) As aeronaves do tipo «transporte» são a categoria de aeronaves de Estado mais presente como tráfego aéreo geral no espaço aéreo em que se aplica o presente regulamento. Deve, pois, dar-se a devida prioridade à instalação nessas aeronaves de equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz.

([1]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 9.

▼B

(14) Os Estados-Membros poderão ver-se impedidos, por condicionalismos técnicos ou financeiros, de dotar certas categorias de aeronaves de Estado de equipamento rádio equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz. A Comissão deve ser informada de tais casos.

(15) Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estabelecer planos para o controlo das aeronaves de Estado que nas quais não pode ser instalado equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz, a fim de manter os níveis de segurança.

(16) Para manter ou reforçar o nível de segurança das operações, os Estados-Membros deverão assegurar que as partes interessadas procedem a uma avaliação da segurança operacional que inclua a identificação de situações de perigo e a avaliação e redução de riscos. A aplicação harmonizada de tais processos aos sistemas abrangidos pelo presente regulamento exige a definição de requisitos de segurança operacional específicos para todos os requisitos de interoperabilidade e de desempenho.

(17) Nos termos do n.º 3, alínea d), do artigo 3.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, as regras de execução em matéria de interoperabilidade deverão descrever os procedimentos específicos de avaliação da conformidade a utilizar para avaliar a conformidade dos componentes ou a sua adequação para utilização, bem como a verificação dos sistemas.

(18) Dado o grau de maturidade do mercado dos componentes a que se aplica o presente regulamento, a conformidade ou adequação para utilização destes componentes pode ser satisfatoriamente avaliada mediante o controlo interno do fabrico, recorrendo aos procedimentos previstos no módulo A do anexo da Decisão 93/465/CEE do Conselho, de 22 de Julho de 1993, relativa aos módulos correspondentes às diversas fases dos procedimentos de avaliação da conformidade e às regras de aposição e de utilização da marcação «CE» de conformidade, destinados a ser utilizados nas directivas de harmonização técnica ([1]).

(19) As medidas previstas no presente regulamento são conformes com o parecer do Comité do Céu Único instituído pelo n.º 1 do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece os requisitos para a introdução coordenada de comunicações de voz ar-solo com base num espaçamento de canais de 8,33 kHz.

([1]) JO L 220 de 30.8.1993, p. 23.

▼B

2. O presente regulamento é aplicável aos sistemas de comunicações de voz ar-solo com base num espaçamento de canais de 8,33 kHz na banda de 117,975 a 137 MHz do serviço móvel de radiocomunicações aeronáuticas, seus componentes e procedimentos associados, bem como aos sistemas de processamento de dados de voo utilizados pelos órgãos de controlo do tráfego aéreo que prestam serviços ao tráfego aéreo geral, seus componentes e procedimentos associados.

3. O presente regulamento aplica-se a todos os voos que operem como tráfego aéreo geral acima de FL 195 no espaço aéreo da região EUR da OACI em que os Estados-Membros sejam responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), com excepção do artigo 4.º, que é igualmente aplicável aos voos abaixo de FL 195.

4. Ao abrigo do primeiro parágrafo do artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 730/2006 da Comissão ([2]), os Estados-Membros podem conceder derrogações à obrigatoriedade de equipamento das aeronaves prevista no presente regulamento para os voos operados segundo as regras de voo visual.

Artigo 2.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, são aplicáveis as definições constantes do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

São ainda aplicáveis as seguintes definições:

1. «Espaçamento de canais de 8,33 kHz»: separação de 8,33 kHz entre canais adjacentes.

2. «Canal»: designador numérico associado à sintonização do equipamento de comunicações de voz que permite a identificação, de maneira única, da frequência de radiocomunicação e do espaçamento de canais aplicáveis.

3. «Órgão de controlo do tráfego aéreo» (a seguir, «órgão ATC»): consoante o caso, centro de controlo regional, órgão de controlo de aproximação ou torre de controlo de aeródromo.

4. «Centro de controlo regional» (a seguir, «ACC»): órgão que presta o serviço de controlo do tráfego aéreo a voos controlados, nas regiões de controlo sob a sua responsabilidade.

▼M1

5. «Voo operado segundo as regras de voo visual» (a seguir «voo VFR»): voo operado segundo as regras de voo visual.

▼B

6. «Atribuição de frequência VHF»: atribuição de uma frequência VHF a um serviço aeronáutico para efeitos da operação do equipamento de comunicações de voz.

7. «Sistema de desvio da portadora»: sistema utilizado em situações em que a cobertura rádio não pode ser assegurada por um conjunto emissor-receptor e em que, para reduzir o problema das interferências, os sinais são desviados da frequência portadora principal.

([1]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 10.
([2]) JO L 128 de 16.5.2006, p. 3.

▼B

8. «Zona de cobertura operacional especificada»: volume de espaço aéreo em que é prestado um serviço específico e em que as radiofrequências atribuídas ao serviço estão protegidas.

9. «Operador»: pessoa, organização ou empresa envolvida, ou que se propõe envolver-se, na operação de uma aeronave.

10. «Posição de trabalho»: mobiliário e equipamento técnico por intermédio dos quais um membro do pessoal dos serviços de tráfego aéreo executa as tarefas associadas às suas funções.

11. «Radiotelefonia»: forma de radiocomunicação destinada principalmente à troca de informações por voz.

12. «Carta de acordo»: acordo entre dois órgãos ATC adjacentes que especifica como devem ser coordenadas as suas responsabilidades ATC.

13. «Sistema integrado de processamento do plano de voo inicial» (a seguir, «IFPS»): sistema integrado na rede europeia de gestão do tráfego aéreo através do qual é prestado um serviço centralizado de processamento e distribuição de planos de voo no espaço aéreo abrangido pelo presente regulamento, serviço esse que consiste na recepção, validação e distribuição de planos de voo.

14. «Aeronave de Estado»: aeronave utilizada pelas forças armadas, pelas alfândegas ou pelas forças policiais.

15. «Aeronave de Estado do tipo transporte»: aeronave de Estado de asa fixa, destinada a transportar pessoas e/ou carga.

Artigo 3.º

Requisitos de interoperabilidade e de desempenho

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 5.º, os operadores devem assegurar que as suas aeronaves dispõem, antes de 15 de Março de 2008, de equipamento rádio apto a operar com um espaçamento de canais de 8,33 kHz.

2. Além da capacidade de operar com o espaçamento de 8,33 kHz, o equipamento referido no n.º 1 deve poder sintonizar canais com espaçamento de 25 kHz e operar num ambiente que utiliza frequências portadoras desviadas.

3. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem assegurar que todas as atribuições de frequências VHF para comunicações de voz são convertidas, até 3 de Julho de 2008, ao espaçamento de canais de 8,33 kHz nos sectores cujo nível inferior se situa no FL 195 ou acima deste.

4. O n.º 3 não se aplica aos sectores em que se utiliza um sistema de desvio da portadora de 25 kHz.

5. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que os prestadores de serviços de navegação aérea são notificados das atribuições de frequências VHF adequadas.

▼B

6. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem implementar as atribuições de frequências VHF referidas no n.º 5. Se, em circunstâncias excepcionais, não puder ser cumprido o estabelecido no n.º 3, os Estados-Membros devem informar a Comissão dos motivos que o impediram.

7. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem assegurar que o desempenho dos seus sistemas de comunicações de voz com espaçamento de canais de 8,33 kHz satisfaz as normas da OACI especificadas no ponto 1 do anexo I.

8. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem assegurar que os seus sistemas de comunicações de voz com espaçamento de canais de 8,33 kHz possibilitam comunicações de voz aceitáveis do ponto de vista operacional entre os controladores e os pilotos na zona de cobertura operacional especificada.

9. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem assegurar que o desempenho do componente emissor/receptor de terra instalado para o sistema de comunicações de voz com espaçamento de canais de 8,33 kHz satisfaz as normas da OACI especificadas no ponto 1 do anexo I no que respeita a estabilidade em frequência, modulação, sensibilidade, largura de banda com recepção eficaz e rejeição de canais adjacentes.

10. Os operadores devem assegurar que o desempenho dos sistemas de comunicações de voz com espaçamento de canais de 8,33 kHz instalados a bordo das suas aeronaves em conformidade com o n.º 1 satisfaz as normas da OACI especificadas no ponto 2 do anexo I.

11. O documento da Organização Europeia para o Equipamento da Aviação Civil (Eurocae) especificado no ponto 3 do anexo I é considerado um meio suficiente para assegurar a conformidade com os requisitos de estabilidade de frequência, modulação, sensibilidade, largura de banda com recepção eficaz e rejeição de canais adjacentes definidos nas normas da OACI especificadas no ponto 2 do anexo I.

12. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem implementar, nos seus sistemas de processamento de dados de voo, os procedimentos de comunicação e coordenação inicial previstos no Regulamento (CE) n.º 1032/2006 da Comissão ([1]), como segue:

a) A informação relativa à capacidade de utilização do espaçamento de 8,33 kHz num voo será transmitida entre órgãos ATC;

b) A informação relativa à capacidade de utilização do espaçamento de 8,33 kHz num voo será disponibilizada na posição de trabalho adequada;

c) O controlador terá a possibilidade de alterar a informação relativa à capacidade de utilização do espaçamento de 8,33 kHz num voo.

Artigo 4.º

Procedimentos associados

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea e os operadores devem assegurar que, para identificar o canal de transmissão em comunicações de radiotelefonia VHF, são utilizados todos os seis dígitos do designador numérico, excepto se os quinto e sexto dígitos forem zero, caso em que só os quatro primeiros dígitos devem ser utilizados.

([1]) JO L 186 de 7.7.2006, p. 27.

▼B

2. Os prestadores de serviços de navegação aérea e os operadores devem assegurar que os procedimentos que aplicam nas comunicações ar-solo satisfazem as disposições da OACI especificadas no ponto 4 do anexo I.

3. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem assegurar que são especificados nas cartas de acordo entre ACC os procedimentos aplicáveis, respectivamente, às aeronaves equipadas com equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz e às aeronaves não equipadas com tal equipamento.

4. Os operadores de voos referidos no n.º 3 do artigo 1.º efectuados acima de FL 195 e os agentes que actuam por sua conta devem assegurar que, no plano de voo, é inserida a letra Y no item 10, além da letra S e/ou outras letras conforme apropriado, no caso das aeronaves com equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz, ou a notação STS/EXM833 no item 18, no caso das aeronaves que não dispõem desse equipamento mas que beneficiem de isenção da obrigatoriedade do seu transporte a bordo. Relativamente às aeronaves que possam normalmente voar acima de FL 195 e disponham de equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz, mas que vão voar abaixo desse nível de voo, deve ser inserida a letra Y no item 10 do plano de voo.

5. Caso se altere o *status* de capacidade de utilização do espaçamento de 8,33 kHz de um voo, o operador ou o agente que actua por sua conta deve enviar ao IFPS uma mensagem de alteração, com a notação apropriada inserida no item pertinente.

6. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que o IFPS processa e distribui a informação relativa à capacidade de utilização do espaçamento de 8,33 kHz contida nos planos de voo.

Artigo 5.º

Aeronaves de Estado

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 3 de Julho de 2008, as aeronaves de Estado do tipo «transporte» dispõem de equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz.

2. Sem prejuízo dos procedimentos nacionais de comunicação de informações relativas às aeronaves de Estado, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, até 3 de Janeiro de 2008, a lista de aeronaves de Estado do tipo «transporte» que não irão dispor de equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz, em conformidade com o n.º 1, por motivo de:

a) Retirada de serviço até 31 de Dezembro de 2010;

b) Condicionalismos associados à aquisição do equipamento.

Se as dificuldades relacionadas com a adjudicação de contratos públicos impedirem dar cumprimento ao n.º 1, os Estados-Membros comunicarão também à Comissão, até 3 de Janeiro de 2008, a data em que a aeronave em causa disporá de equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz. Essa data não pode ser posterior a 31 de Dezembro de 2012.

▼B

3. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de Dezembro de 2009, as aeronaves de Estado de outros tipos dispõem de equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz.

4. Sem prejuízo dos procedimentos nacionais de comunicação de informações relativas às aeronaves de Estado, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, até 30 de Junho de 2009, a lista de aeronaves de Estado de outros tipos que não irão dispôr de equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz, em conformidade com o n.º 3, por motivo de:

a) Condicionalismos técnicos ou orçamentais imperiosos;

b) Retirada de serviço até 31 de Dezembro de 2010;

c) Condicionalismos associados à aquisição do equipamento.

Se as dificuldades relacionadas com a adjudicação de contratos públicos impedirem dar cumprimento ao n.º 3, os Estados-Membros comunicarão também à Comissão, até 30 de Junho de 2009, a data em que a aeronave em causa disporá de equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz. Essa data não pode ser posterior a 31 de Dezembro de 2015.

5. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem assegurar que as aeronaves de Estado que não dispõem de equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz são aceites no sistema, na condição de ser possível o seu controlo seguro nos limites de capacidade do sistema de gestão do tráfego aéreo pela atribuição de frequências UHF ou de frequências VHF com espaçamento de canais de 25 kHz.

6. Os Estados-Membros devem publicar, nas publicações aeronáuticas nacionais, os procedimentos de controlo das aeronaves de Estado não providas de equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz.

7. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem comunicar anualmente ao Estado-Membro que os designou os respectivos planos para o controlo das aeronaves de Estado que não dispõem de equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz, tendo em conta os limites de capacidade associados aos procedimentos referidos no n.º 6.

Artigo 6.º

Requisitos de segurança operacional

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que a modificação dos sistemas existentes referidos no n.º 2 do artigo 1.º ou a introdução de sistemas novos é precedida de uma avaliação da segurança operacional que determine os processos de identificar situações de perigo e de avaliar e reduzir os riscos, efectuada pelas partes interessadas.

Na avaliação da segurança operacional devem ter-se em conta, no mínimo, os requisitos de segurança especificados no anexo II.

▼B

Artigo 7.º

Conformidade ou aptidão para utilização dos componentes

1. Antes de emitirem a declaração CE de conformidade ou de aptidão para utilização referida no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, os fabricantes de componentes dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º devem avaliar a conformidade ou aptidão para utilização desses componentes em conformidade com as regras estabelecidas na parte A do anexo III do presente regulamento, sem prejuízo do disposto no n.º 2.

2. Os procedimentos de certificação da aeronavegabilidade conformes com o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]), aplicados aos componentes de bordo dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º, serão considerados aceitáveis para a avaliação da conformidade destes componentes se compreenderem a demonstração da conformidade com os requisitos de interoperabilidade, desempenho e segurança previstos no presente regulamento.

Artigo 8.º

Verificação dos sistemas

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea que possam demonstrar ou tenham demonstrado preencher as condições estabelecidas no anexo IV devem proceder à verificação dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º em conformidade com as regras estabelecidas na parte C do anexo III.

2. Os prestadores de serviços de navegação aérea que não possam demonstrar que preenchem as condições estabelecidas no anexo IV devem subcontratar a um organismo notificado a verificação dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º. Essa verificação deve ser efectuada em conformidade com as regras estabelecidas na parte D do anexo III.

Artigo 9.º

Requisitos suplementares

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem assegurar que o pessoal envolvido conhece devidamente os requisitos estabelecidos no presente regulamento e dispõe de formação adequada para o exercício das suas funções.

2. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que o pessoal que opera o IFPS e participa no planeamento de voos conhece devidamente os requisitos estabelecidos no presente regulamento e dispõe de formação adequada para o exercício das suas funções.

3. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem:

a) Elaborar e conservar manuais de operações, com as instruções e informações necessárias para que o pessoal envolvido possa dar cumprimento ao disposto no presente regulamento;

([1]) JO L 240 de 7.9.2002, p. 1.

▼B

b) Assegurar que os manuais referidos na alínea a) estão disponíveis e são mantidos actualizados e que a sua actualização e distribuição são objecto de uma gestão adequada em termos de qualidade e de configuração da documentação;

c) Assegurar que os métodos de trabalho e os procedimentos operacionais satisfazem o disposto no presente regulamento.

4. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que o serviço centralizado de processamento e distribuição de planos de voo:

a) Elabora e conserva manuais de operações, com as instruções e informações necessárias para que o pessoal envolvido possa dar cumprimento ao disposto no presente regulamento;

b) Garante que os manuais referidos na alínea a) estão disponíveis e são actualizados e que a sua actualização e distribuição são objecto de uma gestão adequada em termos de qualidade e de configuração da documentação;

c) Garante que os métodos de trabalho e os procedimentos operacionais satisfazem o disposto no presente regulamento.

5. Os operadores a que se refere o n.º 1 do artigo 3.º devem tomar as medidas necessárias para assegurar que o pessoal que opera o equipamento rádio conhece devidamente o presente regulamento e dispõe de formação adequada para utilizar o equipamento e que as instruções estão, se possível, disponíveis na cabina de pilotagem.

6. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir o cumprimento do presente regulamento, nomeadamente a publicação das informações relevantes nas publicações aeronáuticas nacionais.

Artigo 10.º

Entrada em vigor

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 directamente aplicável em todos os Estados-Membros.

▼B

ANEXO I

Disposições referidas nos artigos 3.º e 4.º

1. OACI, capítulo 2 «Aeronautical Mobile Service», secção 2.1 «Air-ground VHF communication system characteristics» e secção 2.2 «System characteristics of the ground installations», do anexo 10, volume III, parte 2 (primeira edição — Julho de 1995, que incorpora a emenda n.º 80).

2. OACI, capítulo 2 «Aeronautical Mobile Service», secção 2.1 «Air-ground VHF communication system characteristics», secção 2.3.1 «Transmitting function» e secção 2.3.2 «Receiving function», excluindo a subsecção 2.3.2.8 «VDL — Interference Immunity Performance» do anexo 10, volume III, parte 2 (primeira edição — Julho de 1995, que incorpora a emenda n.º 80).

3. Eurocae, «Minimum Operational Performance Specification for Airborne VHF Receiver-Transmitter operating in the frequency range 117,975-137,000 MHz», Documento ED-23B, emenda 3, Dezembro de 1997.

4. OACI, secção 12.3.1.4 «8.33 kHz channel spacing» do documento 4444 PANS-ATM (décima quarta edição — 2001, que incorpora a emenda n.º 4).

▼B

ANEXO II

Requisitos de segurança a que se refere o artigo 6.º

1. Os requisitos de interoperabilidade e desempenho especificados nos n.os 1 e 12 do artigo 3.º são igualmente considerados requisitos de segurança operacional.

2. Os requisitos relativos aos procedimentos associados especificados nos n.os 1 e 2 do artigo 4.º são igualmente considerados requisitos de segurança operacional.

3. Os requisitos relativos às aeronaves de Estado especificados nos n.os 1, 3, 5 e 7 do artigo 5.º são igualmente considerados requisitos de segurança operacional.

4. Os requisitos que visam garantir o cumprimento do regulamento, especificados nos n.os 1, 3, 5 e 6 do artigo 9.º, são igualmente considerados requisitos de segurança operacional.

5. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem assegurar que a interface homem-máquina utilizada pelos controladores para a apresentação dos canais VHF é compatível com os procedimentos para as comunicações de radiotelefonia VHF.

6. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem avaliar o impacto da descida abaixo de FL 195 de aeronaves não equipadas com equipamento rádio apto a operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz, tendo em conta factores como as altitudes mínimas de cruzamento em segurança, e determinar da necessidade de alterações na capacidade do sector ou na organização/estruturas do espaço aéreo.

7. Os Estados-Membros devem assegurar que a conversão de 25 para 8,33 kHz é testada num período de ensaio de, pelo menos, quatro semanas, durante o qual a segurança operacional deve ser verificada, previamente à sua coordenação na tabela COM2 do documento 7754 da OACI.

8. Os Estados-Membros devem assegurar que a conversão de 25 para 8,33 kHz se efectua segundo os critérios da OACI em matéria de planeamento das radiofrequências, descritos na Parte II – «VHF Air-Ground Communications Frequency Assignment Planning Criteria» do «EUR Frequency Management Manual» – documento 011 EUR da OACI (2005).

▼B

ANEXO III

PARTE A

REGRAS PARA A AVALIAÇÃO DA CONFORMIDADE OU APTIDÃO PARA UTILIZAÇÃO DOS COMPONENTES PREVISTA NO ARTIGO 7.º

1. As actividades de verificação devem demonstrar a conformidade dos componentes com os requisitos de interoperabilidade e desempenho previstos no presente regulamento ou a sua aptidão para utilização, em ambiente de ensaio.

2. A aplicação, pelo fabricante, do módulo descrito na parte B será considerada um procedimento de avaliação da conformidade adequado para garantir e declarar a conformidade dos componentes. São autorizados procedimentos equivalentes ou mais exigentes.

PARTE B

MÓDULO DE CONTROLO INTERNO DO FABRICO

1. Este módulo descreve o procedimento pelo qual o fabricante, ou o seu mandatário estabelecido na Comunidade que executa as tarefas previstas no ponto 2, garante e declara que os componentes em causa satisfazem os requisitos do presente regulamento. O fabricante, ou o seu mandatário estabelecido na Comunidade, deve redigir uma declaração de conformidade ou de aptidão para utilização, em conformidade com o disposto no ponto 3 do anexo III do Regulamento (CE) n.º 552/2004.

2. O fabricante elaborará a documentação técnica descrita no ponto 4 e ele próprio, ou o seu mandatário estabelecido na Comunidade, deve manter essa documentação à disposição das autoridades supervisoras nacionais, para efeitos de inspecção, por um período de, pelo menos, dez anos, contados a partir da última data de fabrico do componente, e à disposição dos prestadores de serviços de navegação aérea que irão integrar os componentes nos seus sistemas. O fabricante, ou o seu mandatário estabelecido na Comunidade, deve informar os Estados-Membros do local em que a documentação pode ser obtida e do modo de a obter.

3. Se não estiver estabelecido na Comunidade, o fabricante designará a(s) pessoa(s) incumbida(s) de colocar os componentes no mercado. Essa(s) pessoa(s) deve(m) informar os Estados-Membros do local em que a documentação pode ser obtida e do modo de a obter.

4. A documentação técnica deve permitir a avaliação da conformidade dos componentes com os requisitos do presente regulamento e deve abranger, desde que necessário para a avaliação, o projecto, o fabrico e o funcionamento dos componentes.

5. O fabricante, ou o seu mandatário estabelecido na Comunidade, deve conservar cópia da declaração de conformidade ou de aptidão para utilização junto com a documentação técnica.

PARTE C

REGRAS PARA A VERIFICAÇÃO DOS SISTEMAS PREVISTA NO N.º 1 DO ARTIGO 8.º

1. A verificação dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º deve demonstrar a conformidade destes sistemas com os requisitos de interoperabilidade, desempenho e segurança previstos no presente regulamento, num ambiente de avaliação que espelhe o contexto operacional dos sistemas. Em particular:

   — a verificação dos sistemas de comunicações ar-solo deve demonstrar que se utiliza o espaçamento de canais de 8,33 kHz nas comunicações de voz ar-solo em VHF, em conformidade com o disposto no n.º 3 do artigo 3.º, e que o desempenho dos sistemas de comunicações de voz com espaçamento de canais de 8,33 kHz satisfaz o disposto no n.º 7 do artigo 3.º,

▼B

— a verificação dos sistemas de processamento dos dados de voo deve demonstrar a correcta aplicação da funcionalidade descrita no n.º 12 do artigo 3.º

2. A verificação dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º deve ser efectuada de acordo com práticas de ensaio adequadas e reconhecidas.

3. As ferramentas de ensaio utilizadas para a verificação dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º devem dispor das funcionalidades adequadas.

4. A verificação dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º deve produzir os elementos do processo técnico previstos no ponto 3 do anexo IV do Regulamento (CE) n.º 552/2004, assim como os elementos seguintes:

— descrição da aplicação do sistema,

— relatório das inspecções e ensaios realizados antes da entrada em serviço do sistema.

5. O prestador de serviços de navegação aérea conduzirá as actividades de verificação, devendo em particular:

— determinar o ambiente operacional e técnico de avaliação que espelha adequadamente o ambiente operacional real,

— verificar se o plano de ensaio descreve a integração dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º, no ambiente operacional e técnico de avaliação,

— verificar se o plano de ensaio cobre a totalidade dos requisitos de interoperabilidade, desempenho e segurança aplicáveis, previstos no presente regulamento,

— assegurar a coerência e a qualidade da documentação técnica e do plano de ensaio,

— planear a organização do ensaio, o pessoal, a instalação e a configuração da plataforma de ensaio,

— realizar as inspecções e ensaios previstos no plano de ensaio,

— redigir o relatório de apresentação dos resultados das inspecções e ensaios.

6. O prestador de serviços de navegação aérea deve assegurar que os sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º, utilizados no ambiente operacional de avaliação, satisfazem os requisitos de interoperabilidade, desempenho e segurança previstos no presente regulamento.

7. Uma vez concluída com sucesso a verificação da conformidade, o prestador de serviços de navegação aérea redigirá a declaração CE de verificação do sistema e apresentá-la-á à autoridade supervisora nacional, acompanhada do processo técnico, conforme estabelecido no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004.

PARTE D

REGRAS PARA A VERIFICAÇÃO DOS SISTEMAS PREVISTA NO N.º 2 DO ARTIGO 8.º

1. A verificação dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º deve demonstrar a conformidade destes sistemas com os requisitos de interoperabilidade, desempenho e segurança previstos no presente regulamento, num ambiente de avaliação que espelhe o contexto operacional dos sistemas. Em particular:

— a verificação dos sistemas de comunicações ar-solo deve demonstrar que se utiliza o espaçamento de canais de 8,33 kHz nas comunicações de voz ar-solo em VHF, em conformidade com o disposto no n.º 3 do artigo 3.º, e que o desempenho dos sistemas de comunicações de voz com espaçamento de canais de 8,33 kHz satisfaz o disposto no n.º 7 do artigo 3.º,

▼B

— a verificação dos sistemas de processamento dos dados de voo deve demonstrar a correcta aplicação da funcionalidade descrita no n.º 12 do artigo 3.º

2. A verificação dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º deve ser efectuada de acordo com práticas de ensaio adequadas e reconhecidas.

3. As ferramentas de ensaio utilizadas para a verificação dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º devem dispor das funcionalidades adequadas.

4. A verificação dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º deve produzir os elementos do processo técnico previstos no ponto 3 do anexo IV do Regulamento (CE) n.º 552/2004, assim como os elementos seguintes:

— descrição da aplicação do sistema,

— relatório das inspecções e ensaios realizados antes da entrada em serviço do sistema.

5. O prestador de serviços de navegação aérea deve determinar o ambiente operacional e técnico de avaliação que espelha adequadamente o ambiente operacional real e confiar as actividades de verificação a um organismo notificado.

6. O organismo notificado conduzirá as actividades de verificação, devendo em particular:

— verificar se o plano de ensaio descreve a integração dos sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º, no ambiente operacional e técnico de avaliação,

— verificar se o plano de ensaio cobre a totalidade dos requisitos de interoperabilidade, desempenho e segurança aplicáveis, previstos no presente regulamento,

— assegurar a coerência e a qualidade da documentação técnica e do plano de ensaio,

— planear a organização do ensaio, o pessoal, a instalação e a configuração da plataforma de ensaio,

— realizar as inspecções e ensaios previstos no plano de ensaio,

— redigir o relatório de apresentação dos resultados das inspecções e ensaios.

7. O organismo notificado deve assegurar que os sistemas referidos no n.º 2 do artigo 1.º, utilizados no ambiente operacional de avaliação, satisfazem os requisitos de interoperabilidade, desempenho e segurança previstos no presente regulamento.

8. Uma vez concluídas com sucesso as tarefas de verificação, o organismo notificado redigirá um certificado de conformidade relativo às tarefas que executou.

9. O prestador de serviços de navegação aérea deve então redigir a declaração CE de verificação do sistema e apresentá-la à autoridade supervisora nacional, acompanhada do processo técnico, conforme estabelecido no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004.

▼B

ANEXO IV

Condições referidas no artigo 8.º

1. O prestador de serviços de navegação aérea deve dispor, na sua organização, de métodos de relatório que garantam e demonstrem a imparcialidade e independência dos seus juízos sobre as actividades de verificação.

2. O prestador de serviços de navegação aérea deve assegurar que o pessoal envolvido nos processos de verificação efectua as verificações com a máxima integridade profissional e a máxima competência técnica possíveis e não é objecto de pressões e incentivos, designadamente de natureza financeira, que possam afectar os seus juízos ou os resultados das suas verificações, nomeadamente por parte de pessoas ou grupos de pessoas afectadas pelos resultados das verificações.

3. O prestador de serviços de navegação aérea deve assegurar que o pessoal envolvido nos processos de verificação tem acesso a equipamento que lhe permita efectuar devidamente as verificações necessárias.

4. O prestador de serviços de navegação aérea deve assegurar que o pessoal envolvido nos processos de verificação possui uma sólida formação técnica e profissional, um conhecimento satisfatório das exigências inerentes às verificações que deve efectuar, uma experiência adequada de tais operações e a capacidade necessária para redigir as declarações e os relatórios e efectuar os registos que demonstram a realização das verificações.

5. O prestador de serviços de navegação aérea deve assegurar que o pessoal envolvido nos processos de verificação está apto a efectuar as verificações com imparcialidade. A remuneração deste pessoal não deve depender do número de verificações realizadas ou dos resultados destas.