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

►**B** **REGULAMENTO (CE) N.º 2096/2005 DA COMISSÃO**

de 20 de Dezembro de 2005

que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 335 de 21.12.2005, p. 13)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►**M1**	Regulamento (CE) n.º 1315/2007 da Comissão de 8 de Novembro de 2007	L 291	16	9.11.2007
►**M2**	Regulamento (CE) n.º 482/2008 da Comissão de 30 de Maio de 2008	L 141	5	31.5.2008
►**M3**	Regulamento (CE) n.º 668/2008 da Comissão de 15 de Julho de 2008	L 188	5	16.7.2008
►**M4**	Regulamento (UE) n.º 691/2010 da Comissão de 29 de Julho de 2010	L 201	1	3.8.2010

▼B

REGULAMENTO (CE) N.º 2096/2005 DA COMISSÃO

de 20 de Dezembro de 2005

que estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea

(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 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de Março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») ([1]), nomeadamente os artigos 4.º e 6.º,

Considerando o seguinte:

(1) Nos termos do Regulamento (CE) n.º 550/2004, a Comissão deve estabelecer requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea em toda a Comunidade Europeia. Um regulamento, directamente aplicável, é o instrumento mais adequado para este efeito.

(2) A prestação de serviços de navegação aérea na Comunidade deve estar sujeita a certificação pelos Estados-Membros. Os prestadores de serviços de navegação aérea que cumpram os requisitos comuns devem receber um certificado, nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004. Os prestadores de serviços de navegação aérea que possam exercer a sua actividade sem certificado devem envidar esforços para cumprir ao máximo os requisitos comuns, na medida em que o seu estatuto jurídico o permita.

(3) A aplicação dos requisitos comuns a estabelecer nos termos do artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 não deve prejudicar a soberania dos Estados-Membros sobre o seu espaço aéreo ou as normas dos Estados-Membros no que respeita à ordem pública, à segurança pública e às questões de defesa, tal como previsto no artigo 13.º do 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]). Os requisitos comuns não devem abranger as operações e treinos militares nos termos do n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

(4) O estabelecimento de requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea deve ter em devida conta o estatuto jurídico dos prestadores de serviços de navegação aérea nos Estados-Membros. Por outro lado, sempre que uma organização desenvolva outras actividades para além da prestação de serviços de navegação aérea, os requisitos comuns a estabelecer em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 não se devem aplicar a essas outras actividades nem a recursos afectados a actividades que não se incluam na prestação de serviços de navegação aérea, salvo disposição em contrário.

([1]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 10.
([2]) JO L 96 de 31.03.2004, p. 1.

▼B

(5) A aplicação de requisitos comuns a prestadores de serviços de navegação aérea deve ser proporcionada aos riscos associados às especificidades de cada serviço, por exemplo o número e/ou a natureza e características dos movimentos tratados. A autoridade supervisora nacional deve poder permitir aos prestadores de serviços de navegação aérea que decidam não aproveitar a oportunidade de prestar serviços transfronteiriços e, consequentemente, abdiquem do direito ao reconhecimento mútuo para a prestação de serviços de tráfego aéreo no âmbito do céu único europeu, o cumprimento, respectivamente de certos requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea. Por conseguinte, as condições associadas ao certificado devem reflectir a natureza e o âmbito da derrogação.

(6) Para garantir o funcionamento correcto do sistema de certificação, os Estados-Membros devem fornecer à Comissão todas as informações relevantes sobre as derrogações concedidas pelas respectivas autoridades supervisoras nacionais no contexto dos seus relatórios anuais.

(7) Os diferentes tipos de serviços de navegação aérea não estão obrigatoriamente sujeitos aos mesmos requisitos. Por conseguinte, é necessário adaptar os requisitos comuns às características especiais de cada tipo de serviço.

(8) O ónus da prova do cumprimento dos requisitos deve recair sobre os prestadores de serviços de navegação aérea durante o prazo de validade do certificado e relativamente a todos os serviços abrangidos.

(9) A fim de garantir a aplicação efectiva dos requisitos comuns, deve ser estabelecido um sistema de supervisão e inspecção periódicas do seu cumprimento e dos termos do certificado. A autoridade supervisora nacional deve examinar a aptidão dos prestadores antes da emissão do respectivo certificado e proceder a uma avaliação anual da continuidade da conformidade dos prestadores dos serviços de navegação aérea por si certificados. Por conseguinte, deve estabelecer e actualizar anualmente um programa de inspecção indicativo que cubra todos os prestadores por ela certificados, com base numa avaliação dos riscos. O programa deve permitir a inspecção de todas as partes relevantes dos prestadores de serviços de navegação aérea num prazo razoável. Ao avaliar a conformidade de prestadores de serviços de tráfego aéreo e de serviços meteorológicos designados, a autoridade supervisora nacional deve ter o direito de verificar requisitos relevantes decorrentes de obrigações internacionais no Estado-Membro em causa.

▼B

(10) A verificação por pares de autoridades supervisoras nacionais deve promover uma abordagem comum da supervisão dos prestadores de serviços de navegação aérea em toda a Comunidade. A Comissão, em cooperação com os Estados-Membros, deve organizar estas verificações por pares, que devem ser coordenadas com as actividades desenvolvidas no quadro do Programa de Controlo e Apoio à Aplicação das ESARR (ESIMS — ESARR Implementation Monitoring and Support Programme) do Eurocontrol e do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP — Universal Safety Oversight Audit Programme) da responsabilidade da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), evitando assim a duplicação de esforços. Para permitir o intercâmbio de experiências e melhores práticas durante uma verificação por pares, os peritos nacionais devem, de preferência, ser originários de uma autoridade supervisora nacional ou de uma organização reconhecida.

(11) O Eurocontrol desenvolveu regulamentos de segurança (ESARR — Eurocontrol Safety Regulatory Requirements) que são da maior importância para a prestação segura de serviços de tráfego aéreo. Em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 550/2004, a Comissão deve identificar e adoptar as disposições relevantes das ESARR 3, relativas à utilização de sistemas de gestão da segurança por prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo, das ESARR 4, relativas à avaliação e redução de riscos na gestão do tráfego aéreo, e das ESARR 5, relativas ao pessoal dos serviços de gestão do tráfego aéreo e a requisitos para o pessoal técnico encarregado de tarefas relacionadas com a segurança operacional. Em conformidade com o artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, a Comissão apresentou uma proposta de directiva do Parlamento Europeu e do Conselho relativa a uma licença comunitária de controlador de tráfego aéreo ([1]) que abrange as disposições das ESARR 5 no que se refere aos controladores do tráfego aéreo. Convém, portanto, não repetir essas disposições no presente regulamento. Não obstante, devem incluir-se disposições que obriguem as autoridades supervisoras nacionais a verificar se o pessoal de um prestador de serviços de tráfego aéreo, em especial os controladores do tráfego aéreo, dispõe das licenças adequadas necessárias.

(12) Também não é adequado repetir as disposições das ESARR 2, relativas à comunicação e avaliação de ocorrências em matéria de segurança na gestão do tráfego aéreo, que são abrangidas pela Directiva 94/56/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, que estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes e incidentes no domínio da aviação civil ([2]), e a Directiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Junho de 2003, relativa à comunicação de ocorrências na aviação civil ([3]). Não obstante, devem ser introduzidas disposições relativas a ocorrências em matéria de segurança obrigando as autoridades supervisoras nacionais a verificar se os prestadores de serviços de tráfego aéreo e os prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância cumprem os requisitos de comunicação e avaliação de ocorrências em matéria de segurança. As disposições relevantes das ESARR 1, relativas à supervisão da segurança na gestão do tráfego aéreo, e das ESARR 6, relativas ao *software* dos sistemas de gestão do tráfego aéreo, devem ser identificadas e adoptadas por actos comunitários separados.

([1]) COM (2004) 473, ainda não publicada no Jornal Oficial.
([2]) JO L 319 de 12.12.1994, p. 14.
([3]) JO L 167 de 4.7.2003, p. 23.

▼B

(13) Importa, nomeadamente reconhecer, primeiro que a gestão da segurança é a componente dos serviços de tráfego aéreo que garante que todos os riscos em matéria de segurança são identificados, avaliados e reduzidos de forma satisfatória e, depois, que uma abordagem formal e sistemática da gestão da segurança maximizará os benefícios em termos de segurança de forma visível e rastreável. A Comissão deve actualizar e pormenorizar os requisitos de segurança aplicáveis a serviços de tráfego aéreo por forma a garantir o nível mais elevado possível de segurança, sem prejuízo do futuro eventual papel da Agência Europeia para a Segurança da Aviação neste domínio.

(14) Os prestadores de serviços de navegação aérea devem operar em conformidade com as normas ICAO relevantes. Com vista a facilitar a prestação de serviços transfronteiriços, os Estados-Membros e a Comissão, em estreita cooperação com o Eurocontrol, devem trabalhar no sentido de minimizar as diferenças notificadas pelos Estados-Membros relativas à aplicação das normas ICAO no domínio dos serviços de navegação aérea, por forma a chegar a um conjunto comum de normas no céu único europeu para todos os Estados-Membros, nomeadamente para possibilitar o desenvolvimento de regras do ar comuns.

(15) As diferentes disposições nacionais em matéria de responsabilidade civil não devem impedir os prestadores de serviços de navegação aérea de chegar a acordo sobre a prestação de serviços transfronteiriços, desde que tenham regulado a indemnização por perdas e danos decorrente de responsabilidade civil por termos da lei aplicável. O método utilizado deve respeitar as normas legais nacionais. Os Estados-Membros que permitam a prestação de serviços de navegação aérea, sem certificação, na totalidade ou numa parte do espaço aéreo sob a sua responsabilidade, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 550/2004, devem cobrir a responsabilidade civil de tais prestadores.

(16) Embora as ESARR 4 definam uma probabilidade máxima tolerável para a contribuição directa da gestão do tráfego aéreo para acidentes na região ECAC (European Civil Aviation Conference), ainda não foram estabelecidas probabilidades máximas toleráveis para todas as classes de gravidade. Os Estados-Membros e a Comissão, em conjunto com o Eurocontrol, devem completar e actualizar estas probabilidades e desenvolver mecanismos com vista à sua aplicação em circunstâncias diferentes.

(17) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité do Céu Único criado pelo artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004,

ADOPTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

▼B

Artigo 1.º

Objecto e âmbito

O presente regulamento estabelece os requisitos comuns para a prestação de serviços de navegação aérea. Todavia, salvo disposição em contrário dos anexos I ou II, estes requisitos comuns não se aplicam:

a) a actividades distintas da prestação de serviços de navegação aérea por um prestador;

b) a recursos afectados a actividades que não se incluam na prestação de serviços de navegação aérea.

O presente do regulamento identifica e adopta as disposições obrigatórias dos seguintes regulamentos de segurança do Eurocontrol (ESARR) que são relevantes para a certificação de prestadores de serviços de navegação aérea:

a) ESARR 3, relativas à utilização de sistemas de gestão da segurança por prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo (ATM), publicadas em 17 de Julho de 2000;

b) ESARR 4, relativas à avaliação e redução de riscos na ATM, publicadas em 5 de Abril de 2001;

c) ESARR 5, relativas ao pessoal dos serviços de ATM, e a requisitos para o pessoal técnico encarregado de tarefas relacionadas com a segurança operacional, publicadas em 11 de Abril de 2002.

Artigo 2.º

Definições

1. Para efeitos do disposto no presente regulamento, são aplicáveis as definições estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 549/2004.

2. Para além das definições referidas no n.º 1, entende-se por:

a) «Trabalho aéreo»: a operação de uma aeronave em que a aeronave é utilizada para serviços especializados, por exemplo na agricultura, construção, fotografia, vigilância, observação e patrulhamento, busca e salvamento ou publicidade aérea;

b) «Transporte aéreo comercial»: a operação de uma aeronave em que são transportados passageiros, carga ou correio mediante remuneração ou locação;

c) «Sistema funcional»: uma combinação de sistemas, procedimentos e recursos humanos organizados para desempenhar uma função no contexto da gestão do tráfego aéreo;

d) «Aviação geral»: qualquer operação de aviação civil, que não os serviços aéreos regulares e operações de transporte aéreo não regulares, mediante remuneração ou locação;

e) «Autoridade supervisora nacional»: organismo ou organismos designados ou constituídos pelos Estados-Membros na qualidade de autoridades nacionais em conformidade com o artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004;

f) «Situação de perigo»: qualquer condição, acontecimento ou circunstância susceptível de induzir um acidente;

▼B

g) «Organismo operador»: organismo responsável pela prestação de serviços técnicos de apoio a serviços de tráfego aéreo, comunicação, navegação ou vigilância;

h) «Risco»: a combinação da probabilidade global ou da frequência da ocorrência de um efeito nocivo induzido por uma situação de perigo e a gravidade desse efeito;

i) «Garantia de segurança»: o conjunto de acções planeadas e sistemáticas necessárias para proporcionar a confiança adequada na obtenção de um nível de segurança aceitável ou tolerável por um produto, serviço, organização ou sistema funcional;

j) «Objectivo de segurança»: uma declaração qualitativa ou quantitativa que define a frequência ou probabilidade máximas previsíveis da ocorrência de uma situação de perigo;

k) «Requisito de segurança»: um meio de redução do risco, definido no contexto de uma estratégia de redução do risco, que permite atingir um objectivo de segurança específico, incluindo requisitos organizacionais, operacionais, processuais, funcionais, de desempenho e de interoperabilidade e/ou características ambientais;

l) «Serviços»: um serviço de navegação aérea ou um agregado de serviços de navegação aérea.

3. Entende-se por «prestador de serviços de navegação aérea» uma organização que tenha requerido um certificado para prestar tais serviços;

Artigo 3.º

Concessão de certificados

1. Para obter o certificado necessário para prestar serviços de navegação aérea, e sem prejuízo do n.º 5 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, os prestadores de serviços de navegação aérea devem cumprir os requisitos gerais comuns estabelecidos no anexo I, bem como os requisitos específicos adicionais estabelecidos nos anexos II a V do presente regulamento, em função do tipo de serviço que prestam, sob reserva das derrogações previstas no artigo 4.º

2. Antes de emitir um certificado, a autoridade supervisora nacional deve verificar se o prestador de serviços de navegação aérea em questão cumpre os requisitos comuns.

3. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem cumprir os requisitos comuns o mais tardar na data de emissão do certificado em conformidade com o artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

▼B

Artigo 4.º

Derrogações

1. Em derrogação ao disposto no n.º 1 do artigo 3.º, determinados prestadores de serviços de navegação aérea podem decidir não beneficiar da oportunidade de fornecer serviços transfronteiriços e renunciar ao direito ao reconhecimento mútuo no âmbito do céu único europeu.

Neste contexto, podem requerer um certificado limitado ao espaço aéreo sob a responsabilidade do Estado-Membro referido no n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

Para tal, os prestadores de serviços de navegação aérea devem prestar serviços ou ter intenção de os prestar unicamente numa ou várias das seguintes categorias:

a) aviação geral;

b) trabalho aéreo;

c) transporte aéreo comercial limitado a aeronaves com massa máxima à descolagem inferior a 10 toneladas ou capacidade inferior a 20 lugares;

d) transporte aéreo comercial com menos de 10 000 movimentos por ano (contados como a soma das descolagens e aterragens), independentemente da massa máxima à descolagem e do número de lugares da aeronave ocupados, sendo o número de movimentos considerado como a média dos três anos anteriores.

Para poderem apresentar esse pedido, os prestadores de serviços de navegação aérea que não sejam prestadores de serviços de tráfego aéreo devem registar um volume de negócios anual bruto relativo aos serviços que prestam ou tencionam prestar igual ou inferior a 1 000 000 euros.

Sempre que, devido a razões práticas objectivas, um prestador de serviços de navegação aérea não esteja em condições de provar que cumpre estes critérios, a autoridade supervisora nacional pode aceitar valores ou previsões análogos em relação aos limites referidos nos terceiro e quarto parágrafos.

Na apresentação do requerimento, os prestadores de serviços de navegação aérea devem apresentar simultaneamente à respectiva autoridade supervisora nacional as provas relevantes do cumprimento dos critérios de qualificação.

2. As autoridades supervisoras nacionais podem conceder derrogações específicas a requerentes que satisfaçam os critérios do n.º 1, de forma proporcionada à contribuição destes para a gestão do tráfego aéreo no espaço aéreo sob a responsabilidade do Estado-Membro em causa.

Estas derrogações só se aplicam relativamente aos requisitos do anexo I, com as seguintes excepções:

a) Parte 1 — Competência e aptidão operacional e técnica;

b) Parte 3.1 — Gestão da segurança;

c) Parte 5 — Recursos humanos;

d) Parte 8.1 — Prestação de serviços aberta e transparente.

▼B

3. Para além das derrogações referidas no n.º 2, as autoridades supervisoras nacionais podem conceder derrogações a requerentes que prestem serviços de informação de voo de aeródromo mediante a operação regular de não mais de que uma posição de trabalho em qualquer aeródromo, e de forma proporcionada à contribuição do requerente para a gestão do tráfego aéreo no espaço aéreo sob a responsabilidade do Estado-Membro em causa.

Estas derrogações só podem aplicar-se relativamente aos seguintes requisitos do anexo II, parte 3:

a) responsabilidade pela gestão da segurança, bem como serviços e fornecimentos externos (parte 3.1.2);

b) auditorias de segurança (parte 3.1.3);

c) requisitos de segurança para avaliação e redução de riscos no que se refere a alterações (parte 3.2).

4. Não são concedidas derrogações relativamente aos requisitos previstos nos anexos III, IV e V.

5. Em conformidade com o anexo II do Regulamento (CE) n.º 550/2004, as autoridades supervisoras nacionais devem:

a) precisar a natureza e o âmbito da derrogação nas condições associadas ao certificado, indicando o seu fundamento jurídico;

b) limitar o período de validade do certificado; e

c) verificar se os prestadores de serviços de navegação aérea continuam a reunir os requisitos necessários para beneficiarem da derrogação.

Artigo 5.º

Demonstração do cumprimento

1. A pedido das autoridades supervisoras nacionais, os prestadores de serviços de navegação aérea devem fornecer todos os elementos necessários para demonstrar que cumprem os requisitos comuns aplicáveis. Os prestadores de serviços de navegação aérea podem, na medida do possível, utilizar dados existentes.

2. Os prestadores de serviços de navegação aérea certificados devem comunicar às respectivas autoridades supervisoras nacionais quaisquer alterações previstas na sua prestação de serviços susceptíveis de afectarem o cumprimento dos requisitos comuns aplicáveis ou das condições associadas ao certificado.

▼M1

———————

▼B

4. Caso um prestador de serviços de navegação aérea certificado deixe de cumprir os requisitos comuns aplicáveis ou as condições associadas ao certificado, a autoridade supervisora nacional competente deve tomar uma decisão no prazo de um mês. Nessa decisão, a autoridade supervisora nacional deve exigir ao prestador de serviços de navegação aérea que tome acções correctivas.

▼B

O prestador de serviços de navegação aérea em questão deve ser imediatamente notificado da decisão.

A autoridade supervisora nacional deve verificar se as acções correctivas foram tomadas antes de notificar o prestador de serviços de navegação aérea em questão da sua aprovação. Se a autoridade supervisora nacional considerar que não foram tomadas as acções correctivas adequadas no prazo previsto deve tomar medidas coercivas adequadas em conformidade com o n.º 7 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004 e o artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, tendo em conta a necessidade de assegurar a continuidade dos serviços.

Artigo 6.º

Facilitação da verificação do cumprimento

Em conformidade com o n.º 2 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, os prestadores de serviços de navegação aérea devem facilitar a realização de inspecções e auditorias pela autoridade supervisora nacional ou por uma organização reconhecida agindo em seu nome, incluindo visitas ao local e visitas sem aviso prévio.

As pessoas habilitadas devem ter poderes para:

a) examinar os registos, dados e procedimentos relevantes, bem como qualquer outro material pertinente para a prestação de serviços de navegação aérea;

b) obter cópias ou extractos desses registos, dados, procedimentos ou outro material;

c) solicitar esclarecimentos orais no local;

d) aceder a instalações, terrenos ou meios de transporte pertinentes.

As inspecções e auditorias devem ser efectuadas em conformidade com as disposições legais do Estado-Membro em que decorram.

Artigo 7.º

Continuidade do cumprimento

As autoridades supervisoras nacionais devem verificar anualmente a continuidade da conformidade dos prestadores de serviços de navegação aérea por elas certificados com base nos elementos à sua disposição.

Para tal, as autoridades supervisoras nacionais devem estabelecer e actualizar anualmente programas de inspecção indicativos que cubram todos os prestadores por elas certificados, com base numa avaliação do risco associado às diferentes operações que constituem os serviços prestados. Antes de estabelecerem os programas, as autoridades supervisoras nacionais devem consultar os prestadores de serviços de navegação aérea em causa bem como, se necessário, qualquer outra autoridade supervisora relevante.

Os programas devem indicar o intervalo previsto entre as inspecções dos vários locais.

▼B

Artigo 8.º

Regulamentação aplicável ao pessoal técnico no domínio da segurança

No que se refere à prestação de serviços de tráfego aéreo, comunicação, navegação ou vigilância, as autoridades supervisoras nacionais ou outras entidades designadas por um Estado-Membro para desempenhar esta tarefa devem:

a) estabelecer regras de segurança adequadas aplicáveis ao pessoal técnico que desempenha tarefas relacionadas com a segurança operacional;

b) garantir uma supervisão de segurança adequada e apropriada do pessoal técnico afectado por qualquer organismo operador a tarefas relacionadas com a segurança operacional;

c) por motivos razoáveis e após a devida averiguação, tomar medidas adequadas a respeito do organismo operador e/ou do seu pessoal técnico caso não satisfaçam as disposições do anexo II, parte 3.3;

d) verificar se existem métodos adequados que garantam que terceiros afectados a tarefas relacionadas com a segurança operacional satisfazem as disposições do anexo II, parte 3.3.

Artigo 9.º

Procedimento de verificação por pares

1. A Comissão, em colaboração com os Estados-Membros, organizará verificações das autoridades supervisoras nacionais por pares, em conformidade com os n.os 2 a 6.

2. As verificações por pares devem ser efectuadas por uma equipa de peritos nacionais. A equipa será composta por peritos oriundos de, pelo menos, três Estados-Membros diferentes. Os peritos não podem participar em verificações por pares no Estado-Membro em que exercem a sua actividade profissional. A Comissão estabelecerá e manterá uma lista de peritos nacionais designados pelos Estados-Membros, cobrindo todos os aspectos dos requisitos comuns conforme enumerados no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004.

3. No prazo mínimo de três meses antes de uma verificação por pares, a Comissão informará o Estado-Membro e a autoridade supervisora nacional da realização da dita verificação por pares, da data prevista para a mesma e da identidade dos peritos que nela participam.

O Estado-Membro cuja autoridade supervisora nacional está sujeita à verificação deve aprovar a equipa de peritos antes do início da verificação.

4. No prazo de três meses após a verificação, a equipa por ela responsável deve elaborar, de forma consensual, um relatório que pode conter recomendações. A Comissão convocará uma reunião com os peritos e com a autoridade supervisora nacional para debater o relatório.

▼B

5. A Comissão transmitirá o relatório ao Estado-Membro em questão, que dispõe de um prazo de três meses a contar da data da sua recepção para apresentar as suas observações. Quando relevante, estas observações devem incluir as medidas adoptadas pelo Estado-Membro ou que este tenciona adoptar em reacção à verificação num prazo determinado.

Salvo acordo em contrário com o Estado-Membro em questão, o relatório da verificação e o seguimento não serão tornados públicos.

6. A Comissão informará anualmente os Estados-Membros, através do Comité do Céu Único, das principais conclusões destas verificações.

Artigo 10.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no terceiro 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

REQUISITOS GERAIS PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

1. COMPETÊNCIA E APTIDÃO OPERACIONAL E TÉCNICA

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estar em condições de prestar serviços de forma segura, eficiente, contínua e sustentável, compatível com um nível razoável de procura global num determinado espaço aéreo. Para tal, devem manter uma capacidade e aptidão operacional e técnica adequadas.

2. ESTRUTURA E GESTÃO DA ORGANIZAÇÃO

2.1. **Estrutura da organização**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estabelecer e gerir a sua organização de acordo com uma estrutura que sirva de base a uma prestação de serviços segura, eficiente e contínua.

A estrutura organizativa deve definir:

a) os poderes, obrigações e responsabilidade dos detentores de postos nomeados, em especial do pessoal responsável por funções relacionadas com a gestão da segurança (operacional e *security*), da qualidade, dos recursos financeiros e dos recursos humanos;

b) a relação e os canais de comunicação obrigatória entre diferentes partes e processos da organização.

▼M4

2.2. **Gestão da organização**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem elaborar um plano de actividades que cubra um período mínimo de cinco anos. O plano de actividades deve:

a) estabelecer os objectivos e metas globais do prestador de serviços de navegação aérea e a sua estratégia para os atingir, em conformidade com qualquer outro plano global a mais longo prazo do prestador de serviços e com as regras da União Europeia relativas ao desenvolvimento da infra-estrutura ou outra tecnologia;

b) conter objectivos de desempenho adequados em termos de segurança, capacidade, ambiente e rentabilidade, conforme for aplicável.

A informação contida nas alíneas a) e b) deve ser coerente com o plano de desempenho nacional ou do bloco funcional de espaço aéreo referido no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 e, no que respeita aos dados sobre segurança, coerente com o programa de segurança do Estado a que se refere a Norma 2.27.1 do anexo 11 da ICAO, alteração 47B-A de 20 de Julho de 2009, conforme for aplicável.

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem preparar fundamentação, do ponto de vista económico e da segurança, para grandes projectos de investimento, nomeadamente, se for pertinente, o impacto previsto nos objectivos de desempenho referidos na secção 2.2, alínea b), e identificar os investimentos inerentes aos requisitos jurídicos associados à aplicação do SESAR.

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem elaborar um plano anual que cubra o ano seguinte, especificando com mais pormenor as características do plano de actividades e descrevendo eventuais alterações a este plano.

▼M4

O plano anual deve incluir os seguintes elementos relativos ao nível e qualidade do serviço, nomeadamente nível de capacidade esperado, segurança, ambiente e rentabilidade, conforme for aplicável:

a) informações sobre a entrada em exploração de novas infra-estruturas ou qualquer outra evolução e uma declaração sobre a forma como irão contribuir para melhorar o desempenho do prestador de serviços de navegação aérea, nomeadamente nível e qualidade dos serviços;

b) indicadores de desempenho coerentes com o plano de desempenho nacional ou do bloco funcional de espaço aéreo referido no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004 em função dos quais seja possível avaliar o nível de desempenho e a qualidade do serviço de forma razoável;

c) informações sobre as medidas previstas para reduzir os riscos de segurança identificados no plano de segurança do prestador de serviços de navegação aérea, nomeadamente indicadores de segurança para monitorização do risco de segurança e, se for o caso, o custo estimado das medidas de redução do risco;

d) a situação financeira de curto prazo prevista do prestador de serviços, bem como quaisquer alterações ao plano de actividades ou seus efeitos.

Os prestadores de serviços de navegação aérea colocam à disposição da Comissão, mediante pedido, o conteúdo da parte relativa ao desempenho do plano de actividades e do plano anual, nas condições estabelecidas pela autoridade supervisora nacional em conformidade com a legislação nacional.

▼B

3. GESTÃO DA SEGURANÇA E DA QUALIDADE

3.1. **Gestão da segurança**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem gerir a segurança de todos os seus serviços. Para tal, devem estabelecer interfaces formais com todos os interessados susceptíveis de terem uma influência directa na segurança dos seus serviços.

3.2. **Sistema de gestão da qualidade**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem dispor, o mais tardar dois anos após a entrada em vigor do presente regulamento, de um sistema de gestão da qualidade que cubra todos os serviços de navegação aérea por eles prestados de acordo com os princípios seguintes:

a) definição da política de qualidade de forma a satisfazer, tanto quanto possível, as necessidades dos vários utentes;

b) estabelecimento de um programa de garantia da qualidade que contenha procedimentos concebidos para verificar se todas as operações estão a ser realizadas em conformidade com os requisitos, normas e procedimentos aplicáveis;

c) apresentação de provas do funcionamento do sistema de qualidade através de manuais e documentos de acompanhamento;

d) nomeação de representantes a nível da gestão para controlar a adequação dos procedimentos de garantia de práticas operacionais seguras e eficientes e a conformidade com tais procedimentos;

e) realização de revisões do sistema de qualidade em vigor e tomada de acções correctivas, conforme adequado.

▼B

Um certificado EN ISO 9001 abrangendo os serviços de navegação aérea do prestador, emitido por uma organização devidamente acreditada, deve ser considerado meio suficiente de prova da conformidade. A pedido da autoridade supervisora nacional, os prestadores de serviços de navegação aérea devem dar-lhe acesso à documentação relacionada com a certificação.

3.3. **Manuais de operações**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem fornecer e manter actualizados manuais de operações para os serviços por si prestados destinados a serem utilizados e a servir de orientação ao pessoal responsável pelas operações em causa. Os prestadores devem garantir que:

a) os manuais de operações contenham as instruções e informações necessárias ao desempenho das tarefas que incumbem ao pessoal responsável pelas operações;

b) as partes relevantes dos manuais de operações estejam acessíveis ao pessoal em causa;

c) o pessoal responsável pelas operações seja rapidamente informado de quaisquer alterações aos manuais de operações aplicáveis às tarefas por si desempenhadas, bem como da sua entrada em vigor.

4. SEGURANÇA (*SECURITY*)

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estabelecer um sistema de gestão da segurança (*security*) a fim de garantir:

a) a protecção das suas instalações e pessoal por forma a prevenir interferências ilícitas na prestação de serviços;

b) a protecção dos dados operacionais que recebe, produz ou, de outro modo, utiliza por forma a que o acesso esteja limitado unicamente às pessoas autorizadas.

O sistema de gestão da segurança (*security*) deve estabelecer:

a) os procedimentos relacionados com a avaliação e redução do risco, o acompanhamento e o reforço da segurança (*security*), as análises das medidas de protecção e a difusão de ensinamentos;

b) os meios concebidos para detectar falhas na segurança (*security*) e alertar o pessoal de forma adequada;

c) os meios para circunscrever os efeitos de falhas na segurança (*security*) e identificar acções de recuperação e procedimentos de redução de risco para prevenir a repetição de ocorrências.

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem garantir a habilitação do seu pessoal em matéria de segurança (*security*), se adequado, bem como a coordenação com as autoridades civis e militares relevantes para assegurar a protecção das suas instalações, pessoal e dados.

5. RECURSOS HUMANOS

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem empregar pessoal com competências adequadas para garantir a prestação dos seus serviços de forma segura, eficiente, contínua e sustentável. Neste contexto, devem estabelecer políticas para o recrutamento e formação do pessoal.

6. CAPACIDADE FINANCEIRA

6.1. **Capacidade económica e financeira**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estar em condições de satisfazer as suas obrigações financeiras, por exemplo custos fixos e variáveis de exploração e custos em capital de investimento. Devem utilizar um sistema de contabilidade de custos adequado e demonstrar a sua capacidade através do plano anual referido na parte 2.2 do presente anexo, bem como através dos balanços e contas de resultados, em conformidade com o seu estatuto jurídico.

▼B

6.2. **Auditoria financeira**

Em conformidade com o n.º 2 do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, os prestadores de serviços de navegação aérea devem demonstrar que se submetem regularmente a uma auditoria independente.

7. RESPONSABILIDADE CIVIL E COBERTURA PELO SEGURO

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem dispor de cobertura adequada da sua responsabilidade civil ao abrigo da lei aplicável.

O método utilizado para garantir a cobertura deve ser adaptado às perdas e danos potenciais em questão, tendo em conta o estatuto jurídico dos prestadores de serviços de navegação aérea e o nível de cobertura de seguro comercial disponível.

Os prestadores de serviços de navegação aérea que recorram a serviços de outros prestadores de serviços de navegação aérea devem garantir que a cobertura abrange a repartição de responsabilidade civil entre eles.

8. QUALIDADE DOS SERVIÇOS

8.1. **Prestação de serviços aberta e transparente**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem prestar os seus serviços de forma aberta e transparente. Devem publicar as condições de acesso aos seus serviços e estabelecer um processo de consulta formal e regular com os utentes dos seus serviços, individual ou colectivamente, pelo menos uma vez por ano.

Os prestadores de serviços de navegação aérea não podem fazer discriminações com base na nacionalidade, identidade ou classe dos utentes, em conformidade com a legislação comunitária aplicável.

8.2. **Planos de contingência**

O mais tardar um ano após a certificação, os prestadores de serviços de navegação aérea devem dispor de planos de contingência para todos os serviços por si prestados em caso de acontecimentos que resultem numa degradação significativa ou na interrupção dos seus serviços.

▼M4

9. RELATÓRIO DE ACTIVIDADES

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estar aptos a apresentar um relatório anual das suas actividades às autoridades supervisoras nacionais competentes. O relatório deve abranger os seus resultados financeiros, sem prejuízo do artigo 12.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, bem como o seu desempenho operacional e quaisquer outras actividades e evoluções significativas, nomeadamente no domínio da segurança.

O relatório anual deve incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

— uma avaliação do nível de desempenho do serviço prestado,

— o desempenho do prestador de serviços de navegação aérea relativamente aos objectivos de desempenho estabelecidos no plano de actividades, comparando o desempenho efectivo com o plano anual através da utilização dos indicadores de desempenho estabelecidos no plano anual,

— explicação das eventuais diferenças em relação aos objectivos e identificação de medidas para colmatar lacunas durante o período de referência mencionado no artigo 11.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004,

▼**M4**

— qualquer evolução nas operações e infra-estrutura,

— os resultados financeiros, na medida em que não sejam publicados separadamente em conformidade com o artigo 12.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 550/2004,

— informações sobre o processo de consulta formal dos utentes dos seus serviços,

— informações sobre a política de recursos humanos.

Os prestadores de serviços de navegação aérea colocam o conteúdo do seu relatório anual à disposição da Comissão Europeia, mediante pedido, e do público nas condições estabelecidas pela autoridade supervisora nacional em conformidade com a legislação nacional.

▼B

ANEXO II

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO

1. PROPRIEDADE

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem comunicar à autoridade supervisora nacional referida no n.º 2 do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004:

— o seu estatuto jurídico, a sua estrutura de propriedade e quaisquer disposições com impacto significativo no controlo dos seus bens;

— eventuais relações com organizações não envolvidas na prestação de serviços de navegação aérea, incluindo actividades comerciais em que participe directamente ou através de empresas associadas, que representem mais de 1 % das suas receitas previstas, bem como qualquer alteração relativa a qualquer accionista individual que represente 10 % ou mais do total do seu capital.

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem tomar todas as medidas necessárias para evitar situações de conflito de interesses que possam comprometer uma prestação de serviços imparcial e objectiva.

2. PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS ABERTA E TRANSPARENTE

Para além do disposto no anexo I, parte 8.1, caso um Estado-Membro decida organizar a prestação de serviços de tráfego aéreo específicos num ambiente concorrencial, pode tomar todas as medidas adequadas para garantir que os prestadores desses serviços de tráfego aéreo específicos não adoptarão condutas que tenham como objecto ou efeito evitar, restringir ou distorcer a concorrência, nem que equivalham a um abuso de posição dominante, em conformidade com a legislação nacional e comunitária aplicáveis.

3. SEGURANÇA DOS SERVIÇOS

3.1. **Sistema de gestão da segurança**

3.1.1. *Requisitos gerais de segurança*

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem dispor de um sistema de gestão da segurança como parte integrante da gestão dos seus serviços. Este sistema deve:

— Assegurar uma abordagem formal, explícita e dinâmica da gestão sistemática da segurança no cumprimento das suas responsabilidades em matéria de segurança no contexto da prestação dos seus serviços; estar em aplicação operacional em todos os seus serviços e nos processos de apoio sob a sua gestão; assentar numa declaração de política de segurança que defina a abordagem fundamental da organização em matéria de gestão da segurança (gestão da segurança).

— Assegurar que todas as pessoas implicadas nos aspectos de segurança da prestação de serviços de tráfego aéreo sejam individualmente responsáveis, em matéria de segurança, pelas suas acções, que os gestores sejam responsáveis pelo desempenho em matéria de segurança dos respectivos departamentos ou divisões e que a gestão de topo do prestador assume a responsabilidade global pela segurança (responsabilidade pela segurança).

▼B

— Assegurar que seja atribuída máxima prioridade à obtenção de uma segurança satisfatória nos serviços de tráfego aéreo (prioridade à segurança).

— Assegurar que, durante a prestação de serviços de tráfego aéreo, o principal objectivo de segurança é minimizar a sua contribuição para o risco de um acidente aéreo na medida do razoavelmente praticável (objectivo de segurança).

3.1.2. *Requisitos para a obtenção da segurança*

No contexto do funcionamento do sistema de gestão da segurança, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem:

— Assegurar que o pessoal possui a formação e a competência adequadas às tarefas a desempenhar, para além de dispor das licenças adequadas nos casos em que tal seja necessário, e que satisfaz os requisitos de aptidão médica aplicáveis (competência).

— Assegurar a identificação de uma função de gestão da segurança com responsabilidade pelo desenvolvimento e manutenção do sistema de gestão da segurança para toda a organização; assegurar que a pessoa que desempenha essa função é independente da estrutura hierárquica e responde directamente perante o nível organizacional mais elevado. Todavia, no caso de organizações pequenas em que a combinação de responsabilidades pode impedir uma independência suficiente a este respeito, as disposições que visam a garantia de segurança devem ser complementadas por meios independentes adicionais; assegurar que a gestão de topo da organização de prestação de serviços tem um papel activo na garantia da gestão da segurança (responsabilidade pela gestão da segurança).

— Assegurar que, sempre que praticável, são estabelecidos e mantidos níveis de segurança quantitativos para todos os sistemas funcionais (níveis de segurança quantitativos).

— Assegurar que o sistema de gestão da segurança é sistematicamente documentado de forma a estabelecer uma relação clara com a política de segurança da organização (documentação do sistema de gestão da segurança).

— Assegurar a fundamentação adequada da segurança dos serviços e fornecimentos externos, tendo em conta o significado destes, em termos de segurança, na prestação dos seus serviços (serviços e fornecimentos externos).

— Assegurar que a avaliação e redução dos riscos é efectuada a um nível adequado para garantir que é consagrada a devida atenção a todos os aspectos da prestação de serviços de gestão do tráfego aéreo (ATM) (avaliação e redução de riscos). No que se refere a alterações ao sistema funcional ATM, aplicam-se as disposições da parte 3.2 do presente anexo.

— Assegurar que as ocorrências operacionais ou técnicas ATM consideradas como tendo implicações significativas a nível da segurança são imediatamente investigadas e que são tomadas as acções correctivas necessárias (ocorrências de segurança). Devem ainda demonstrar que cumprem os requisitos relativos à comunicação e avaliação de ocorrências de segurança em conformidade com a legislação nacional e a legislação comunitária aplicáveis.

▼B

3.1.3. *Requisitos para a garantia da segurança*

No contexto do funcionamento do sistema de gestão da segurança, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem assegurar que:

— São realizadas auditorias de segurança como rotina a fim de recomendar os melhoramentos necessários, de dar garantias aos gestores quanto à segurança das actividades das áreas sob a sua responsabilidade e de verificar a conformidade com as partes relevantes do sistema de gestão da segurança (auditorias de segurança).

— Que existem métodos para detectar alterações em sistemas funcionais ou operações susceptíveis de sugerirem que um elemento se está a aproximar de um ponto em que deixam de poder ser cumpridas normas de segurança aceitáveis e que são tomadas acções correctivas (monitorização da segurança).

— Que registos da segurança de todo o funcionamento do sistema de gestão de segurança são mantidos enquanto base para garantir a segurança a todos os elementos associados, responsáveis ou dependentes dos serviços prestados e à autoridade supervisora nacional (registos de segurança).

3.1.4. *Requisitos para a promoção da segurança*

No contexto do funcionamento do sistema de gestão da segurança, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem assegurar que:

— Todo o pessoal está consciente das situações de perigo potenciais para a segurança relacionadas com as suas tarefas (sensibilização para a segurança).

— Os ensinamentos resultantes da investigação de ocorrências de segurança e outras actividades de segurança são difundidos na organização ao nível da gestão e ao nível operacional (difusão de ensinamentos).

— Todo o pessoal é activamente encorajado a propor soluções para situações de perigo identificadas e que, sempre que necessário, são introduzidas alterações para reforçar a segurança (reforço da segurança).

3.2. **Requisitos de segurança para avaliação e redução do risco relativamente a alterações**

3.2.1. *Secção 1*

No contexto do funcionamento do sistema de gestão da segurança, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem assegurar a identificação de situações de perigo e a avaliação e redução do risco, de forma sistemática, de quaisquer alterações às partes afectadas do sistema funcional ATM e dos processos de apoio sob a sua gestão, por forma a cobrir:

a) o ciclo de vida completo da parte constituinte do sistema funcional ATM em consideração, desde o planeamento inicial e definição até às operações de pós-implantação, manutenção e desafectação;

b) as componentes aérea, terrestre e, se relevante, espacial do sistema funcional ATM através da cooperação com partes responsáveis; e

c) o equipamento, procedimentos e recursos humanos do sistema funcional ATM, as interacções entre estes elementos e a interacção entre a parte constituinte em consideração e o resto do sistema funcional ATM.

▼B

3.2.2. *Secção 2*

Os processos de identificação de situações de perigo e de avaliação e redução do risco devem incluir:

a) A determinação do âmbito, limites e interfaces da parte constituinte em consideração, bem como a identificação das funções a desempenhar pela parte constituinte e o ambiente operacional em que irá operar.

b) A determinação dos objectivos de segurança a atribuir à parte constituinte, nomeadamente:

— uma identificação das situações de perigo e condições de avaria credíveis relacionadas com a ATM, conjuntamente com os seus efeitos combinados;

— uma avaliação dos efeitos que poderão ter na segurança da aeronave, bem como uma avaliação da gravidade desses efeitos, usando o sistema de classificação da gravidade apresentado na secção 4;

— uma determinação da sua tolerabilidade, em termos da probabilidade máxima de ocorrência da situação de perigo, determinada em função da gravidade e da probabilidade máxima dos efeitos de tal situação, em conformidade com a secção 4.

c) O estabelecimento, conforme adequado, de uma estratégia de redução do risco que:

— especifique as medidas de defesa a aplicar para protecção contra situações de perigo geradoras de risco;

— inclua, conforme necessário, o estabelecimento de requisitos de segurança potencialmente relacionados com a parte constituinte em consideração ou outras partes do sistema funcional ATM ou o ambiente operacional; e

— dê garantias das suas viabilidade e eficácia.

d) A verificação de que todos os objectivos e requisitos de segurança identificados foram cumpridos

— antes da implantação da alteração,

— durante uma eventual fase de transição até à entrada em funcionamento,

— durante o seu tempo de vida em operação, e

— durante uma eventual fase de transição até à desafectação.

3.2.3. *Secção 3*

Os resultados, bem como a fundamentação e provas associadas, dos processos de avaliação e redução do risco, incluindo a identificação de situações de perigo, devem ser compilados e documentados de forma a garantir que:

— são estabelecidas argumentações completas para demonstrar que a parte constituinte em consideração, bem como o sistema funcional ATM em geral, têm e continuarão a ter um nível tolerável de segurança através do cumprimento dos objectivos e requisitos de segurança que lhe são atribuídos, incluindo, conforme adequado, a descrição de quaisquer técnicas de previsão, seguimento ou auditoria utilizadas;

— todos os requisitos de segurança relacionados com a implantação de uma alteração são rastreáveis até às operações/funções em questão.

▼B

3.2.4. *Secção 4*

Identificação de situações de perigo e avaliação da gravidade

As situações de perigo devem ser identificadas de forma sistemática. A gravidade dos efeitos das situações de perigo num determinado ambiente operacional deve ser determinada usando a grelha de classificação a seguir apresentada; a classificação em termos de gravidade deve assentar em argumentação específica que demonstre o efeito mais provável da situação de perigo na pior das hipóteses.

Classe de gravidade	Efeito nas operações
1 (Mais grave)	Acidente ([1])
2	Incidente grave ([1])
3	Incidente importante relacionado com a operação de uma aeronave, em que a segurança da aeronave possa ter sido comprometida, conduzindo a uma quase colisão entre aeronaves, com o solo ou obstáculos.
4	Incidente significativo envolvendo circunstâncias que indicam que poderia ter acontecido um acidente, um incidente grave ou importante, se o risco não tivesse sido gerido dentro de determinados limites de segurança ou se outra aeronave se encontrasse nas imediações.
5 (Menos grave)	Sem efeito imediato na segurança

([1]) Conforme definido na Directiva 94/56/CE do Conselho, de 21 de Novembro de 1994, que estabelece os princípios fundamentais que regem os inquéritos sobre os acidentes e os incidentes no domínio da aviação civil (JO L 319 de 12.12.1994, p. 14).

Para estabelecer o efeito de uma situação de perigo nas operações e determinar a sua gravidade, a abordagem/processo sistemático deve incluir os efeitos das situações de perigo nos vários elementos do sistema funcional ATM, como o pessoal de voo, os controladores aéreos, as capacidades funcionais da aeronave, as capacidades funcionais na parte terrestre do sistema funcional ATM e a capacidade para prestar serviços de tráfego aéreo seguros.

Sistema de classificação do risco

Os objectivos de segurança com base no risco devem ser estabelecidos em termos da probabilidade máxima de ocorrência das situações de perigo, calculada em função da gravidade dos seus efeitos e da probabilidade máxima do efeito das situações de perigo.

A demonstração do cumprimento dos objectivos quantitativos estabelecidos deve ser complementada por considerações adicionais em termos de gestão da segurança de forma a, sempre que razoável, reforçar a segurança do sistema ATM.

▼M2

3.2.5. *Secção 5*

Sistema de garantia de segurança do *software*

No âmbito do funcionamento do sistema de gestão da segurança, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem aplicar um sistema de garantia de segurança do *software* em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 482/2008 da Comissão, de 30 de Maio de 2008, [que estabelece um sistema de garantia de segurança do *software*, a aplicar pelos prestadores de serviços de navegação aérea, e que altera o Regulamento (CE) n.º 2096/2005 ([1])].

▼B

3.3. **Requisitos de segurança aplicáveis ao pessoal técnico que desempenha tarefas relacionadas com a segurança operacional**

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem garantir que o pessoal técnico, incluindo o pessoal técnico dos organismos operadores subcontratados que opera e mantém equipamento ATM aprovado para a sua utilização operacional, dispõe de, e mantém, conhecimentos e compreensão suficientes dos serviços a que dão apoio, dos efeitos reais e potenciais do seu trabalho na segurança desses serviços e dos limites de trabalho adequados a aplicar.

No que se refere ao pessoal que participa em tarefas relacionadas com a segurança, incluindo o pessoal de organismos operadores subcontratados, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem documentar a adequação das suas competências; as disposições em termos de turnos de trabalho para garantir uma capacidade suficiente e a continuidade do serviço; os sistemas e política de qualificação do pessoal, a política de formação do pessoal, os planos e registos de formação, bem como disposições para a supervisão do pessoal não-qualificado. Devem existir procedimentos para os casos em que a condição física ou mental do pessoal é posta em dúvida.

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem manter um registo da informação sobre o número, estatuto e afectação do pessoal que participa em tarefas relacionadas com a segurança. O registo deve:

a) identificar os gestores responsáveis pelas tarefas relacionadas com a segurança;

b) conter as qualificações relevantes do pessoal técnico e operacional, comparando-as com os conhecimentos e competências exigidos;

c) especificar os postos de trabalho e tarefas aos quais está afectado o pessoal técnico e operacional, incluindo eventuais regimes de turnos.

▼M3

4. MÉTODOS DE TRABALHO E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem poder demonstrar que os seus métodos de trabalho e procedimentos operacionais cumprem as normas estabelecidas nos seguintes anexos da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, na medida em que as mesmas sejam relevantes para a prestação de serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo em questão:

a) Anexo 2 — Regras de voo, na sua 10.ª edição de Julho de 2005, incluindo todas as emendas até ao n.º 40;

b) Anexo 10 — Telecomunicações aeronáuticas, volume II — Procedimentos de comunicação, incluindo os com estatuto PANS, na sua 6.ª edição de Outubro de 2001, incluindo todas as emendas até ao n.º 82;

c) Anexo 11 — Serviços de tráfego aéreo, na sua 13.ª edição de Julho de 2001, incluindo todas as emendas até ao n.º 45.

([1]) JO L 141 de 31.5.2008, p. 5.

▼B

ANEXO III

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS METEOROLÓGICOS

1. COMPETÊNCIA E APTIDÃO OPERACIONAL E TÉCNICA

Os prestadores de serviços meteorológicos devem assegurar a colocação à disposição dos seguintes utilizadores, numa forma a estes adequada, das informações meteorológicas necessárias ao desempenho das respectivas funções:

— operadores e membros da tripulação de voo para o planeamento antes e durante o voo;

— prestadores de serviços de tráfego aéreo e de serviços de informação aeronáutica;

— unidades de serviços de busca e salvamento; e

— aeroportos.

Os prestadores de serviços meteorológicos devem confirmar o nível de exactidão que podem alcançar as informações distribuídas para operações, indicando a sua fonte, e simultaneamente assegurar a sua distribuição de forma suficientemente atempada e a sua actualização em função das necessidades.

▼M3

2. MÉTODOS DE TRABALHO E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Os prestadores de serviços meteorológicos devem ser capazes de demonstrar que os seus métodos de trabalho e procedimentos operacionais cumprem as normas estabelecidas nos seguintes anexos da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, na medida em que as mesmas sejam relevantes para a prestação de serviços meteorológicos no espaço aéreo em questão:

a) Anexo 3 — Serviço meteorológico de navegação aérea internacional, na sua 16.ª edição de Julho de 2007, incluindo todas as emendas até ao n.º 74;

b) Anexo 11 — Serviços de tráfego aéreo, na sua 13.ª edição de Julho de 2001, incluindo todas as emendas até ao n.º 45;

c) Anexo 14 — Aeródromos nas seguintes versões:

i) Volume I — Projecto e operações de aeródromos, na sua 4.ª edição de Julho de 2004, incluindo todas as emendas até ao n.º 9;

ii) Volume II — Heliportos, na sua 2.ª edição de Julho de 1995, incluindo todas as emendas até ao n.º 3.

▼B

ANEXO IV

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

1. COMPETÊNCIA E APTIDÃO OPERACIONAL E TÉCNICA

Os prestadores de serviços de informação aeronáutica devem assegurar a colocação à disposição dos seguintes utilizadores, numa forma a estes adequada, das informações e dados para operações:

— pessoal responsável pela operação do voo, incluindo a tripulação de voo, bem como o planeamento do voo, os sistemas de gestão do voo e os simuladores de voo, e

— prestadores de serviços de tráfego aéreo responsáveis por serviços de informação de voo, serviços de informação de voo de aeródromo e o fornecimento de informação antes do voo.

Os prestadores de serviços de informação aeronáutica devem garantir a integridade dos dados e confirmar o nível de exactidão das informações distribuídas para operações, indicando a fonte dessa informação, antes da sua distribuição.

▼M3

2. MÉTODOS DE TRABALHO E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Os prestadores de serviços de informação aeronáutica devem ser capazes de demonstrar que os seus métodos de trabalho e procedimentos operacionais cumprem as normas estabelecidas nos seguintes anexos da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, na medida em que as mesmas sejam relevantes para a prestação de serviços de informação aeronáutica no espaço aéreo em questão:

a) Anexo 3 — Serviço meteorológico de navegação aérea internacional, na sua 16.ª edição de Julho de 2007, incluindo todas as emendas até ao n.º 74;

b) Anexo 4 — Cartas aeronáuticas, na sua 10.ª edição de Julho de 2001, incluindo todas as emendas até ao n.º 54;

c) Anexo 15 — Serviços de informação aeronáutica, na sua 12.ª edição de Julho de 2004, incluindo todas as emendas até ao n.º 34.

▼B

ANEXO V

REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE COMUNICAÇÃO, NAVEGAÇÃO E VIGILÂNCIA

1. COMPETÊNCIA E APTIDÃO OPERACIONAL E TÉCNICA

Os prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância devem garantir a disponibilidade, continuidade, exactidão e integridade dos seus serviços.

Os prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância devem confirmar o nível de qualidade dos serviços que prestam e demonstrar que o seu equipamento é objecto de manutenção periódica e, sempre que necessário, calibrado.

2. SEGURANÇA DOS SERVIÇOS

Os prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância devem cumprir os requisitos do anexo II, parte 3, relativos à segurança dos serviços.

▼M3

3. MÉTODOS DE TRABALHO E PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

Os prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância devem ser capazes de demonstrar que os seus métodos de trabalho e procedimentos operacionais cumprem as normas estabelecidas no anexo 10 — Telecomunicações aeronáuticas, da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, nas seguintes versões, na medida em que as mesmas sejam relevantes para a prestação de serviços de comunicação, navegação e vigilância no espaço aéreo em questão:

a) Volume I — Sistemas de auxílio para radionavegação, na sua 6.ª edição de Julho de 2006, incluindo todas as emendas até ao n.º 82;

b) Volume II — Procedimentos de comunicação, incluindo os com estatuto PANS, na sua 6.ª edição de Outubro de 2001, incluindo todas as emendas até ao n.º 82;

c) Volume III — Sistemas de comunicação, na sua 2.ª edição de Julho de 2007, incluindo todas as emendas até ao n.º 82;

d) Volume IV — Sistema de radar de vigilância e sistema anticolisão, na sua 4.ª edição de Julho de 2007, incluindo todas as emendas até ao n.º 82;

e) Volume V — Utilização do espectro de radiofrequências aeronáuticas, na sua 2.ª edição de Julho de 2001, incluindo todas as emendas até ao n.º 82.