REGULAMENTO (CE) N.º 1032/2006 DA COMISSÃO

de 6 de Julho de 2006

que estabelece regras relativamente aos sistemas automáticos de intercâmbio de dados de voo para efeitos de comunicação, coordenação e transferência de voos entre unidades de controlo do tráfego aéreo

(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) A gestão do tráfego aéreo exige mecanismos seguros e eficazes de comunicação, coordenação e transferência de voos entre órgãos de controlo do tráfego aéreo. A disponibilidade de tais mecanismos no âmbito da Rede Europeia de Gestão do Tráfego Aéreo exige o intercâmbio automático de dados de voo entre sistemas de processamento de dados de voo. A análise da situação actual na Comunidade revelou que, em certos Estados-Membros, esses mecanismos ainda não alcançaram um nível satisfatório, exigindo ulteriores melhoramentos. É, por conseguinte, necessário estabelecer regras relativas aos sistemas de processamento de dados de voo em matéria de interoperabilidade, desempenho e qualidade das suas funções de intercâmbio de dados de voo.

(2) Nos termos do n.º 1 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, a Organização Europeia de Segurança do Tráfego Aéreo (Eurocontrol) foi incumbida de estabelecer regras relativas aos sistemas automáticos de intercâmbio de dados de voo para efeitos de comunicação, coordenação e transferência de voos. O presente regulamento baseia-se no relatório de 31 de Março de 2005, que resultou da referida incumbência.

(3) A norma Eurocontrol para o intercâmbio de dados em tempo real consta do anexo do Regulamento (CE) n.º 2082/2000 da Comissão, de 6 de Setembro de 2000, que adopta normas Eurocontrol e altera a Directiva 97/15/CE que adopta as normas Eurocontrol e altera a Directiva 93/65/CEE ([3]), tornando a sua utilização obrigatória na Comunidade em caso de aquisição de novos sistemas de processamento de dados de voo. Na medida em que o Regulamento (CE) n.º 2082/2000 foi revogado com efeitos a partir de 20 de Outubro de 2005, é necessário actualizar a legislação comunitária, para garantir a coerência das disposições regulamentares pertinentes.

(4) O presente regulamento não abrange as operações e os treinos militares a que se refere o n.º 2 do artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.

(5) Numa declaração dos Estados-Membros sobre questões militares relacionadas com o céu único europeu ([4]), os Estados-Membros comprometeram-se a cooperar entre si, tendo em conta as exigências militares nacionais, para que o conceito de utilização flexível do espaço aéreo seja plenamente aplicado por todos os utilizadores do espaço aéreo, de modo uniforme, em todos os Estados-Membros.

(6) A aplicação do conceito de utilização flexível do espaço aéreo, conforme definido no n.º 22 do artigo 2.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004, exige a criação de sistemas de intercâmbio de dados de voo, em tempo oportuno, entre órgãos do serviço de tráfego aéreo e órgãos de controlo militar.

(7) Os centros de controlo regional devem dar execução a processos automatizados relacionados com a comunicação e coordenação inicial, tendo em vista fornecer dados de voo coerentes ao órgão transferidor e receptor e o apoio à coordenação da transferência prevista de voos. Esses processos faziam parte das normas previstas no Regulamento (CE) n.º 2082/2000, devendo por conseguinte ser aplicados a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento.

(8) Os dados de voo transmitidos durante o processo de coordenação inicial devem ser mantidos actualizados, devendo por conseguinte ser progressivamente aplicados processos automatizados que permitam a revisão das informações relacionadas com voos anteriormente sujeitos a um processo de coordenação inicial ou cancelamento da coordenação, quando o órgão aceitante já não for afectado pelo voo.

([1]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 26.
([2]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 1.
([3]) JO L 254 de 9.10.2000, p. 1.
([4]) JO L 96 de 31.3.2004, p. 9.

(9) Os órgãos de controlo do tráfego aéreo, que não os centros de controlo regional, podem retirar vantagens da aplicação de processos automatizados de comunicação, coordenação inicial, revisão da coordenação e cancelamento da coordenação de voos. Caso decidam aplicar tais processos, a exigência de interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo impõe que apliquem as mesmas regras a que estão sujeitos os centros de controlo regional.

(10) O intercâmbio de dados de voo, em tempo ideal, entre órgãos dos serviços de tráfego aéreo e órgãos de controlo militares deverá basear-se na aplicação progressiva de processos automatizados. Um primeiro passo deverá consistir na introdução da transmissão de dados básicos de voo entre os referidos órgãos civis e militares, associada à possibilidade da sua actualização, se for caso disso.

(11) Foram identificados processos automatizados adicionais que podem reforçar a coordenação entre órgãos de controlo do tráfego aéreo ou entre órgãos dos serviços de tráfego aéreo e órgãos de controlo militar. Caso decidam aplicar processos automatizados adicionais, a exigência de interoperabilidade da rede europeia de gestão do tráfego aéreo impõe que apliquem regras harmonizadas relativamente a esses processos.

(12) A aplicação do presente regulamento deverá permitir novos desenvolvimentos para alcançar níveis mais elevados de interoperabilidade.

(13) Com vista a manter ou reforçar os níveis actuais de segurança deve exigir-se aos Estados-Membros que garantam a realização pelos interessados directos de uma avaliação de segurança incluindo a identificação de situações de perigo e de avaliação e redução de riscos. A aplicação harmonizada dos referidos processos aos sistemas abrangidos pelo presente regulamento exige a identificação de comandos de segurança específicos relativamente a todas as regras obrigatórias de interoperabilidade, desempenho e qualidade do serviço.

(14) Nos termos da alínea d) do n.º 3 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 ser utilizados a fim de avaliar a conformidade ou a adequação para utilização dos componentes, bem como a verificação dos sistemas.

(15) Em conformidade com os n.ºs 1 e 2 do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, as datas de aplicação das disposições transitórias podem ser especificadas nas regras de execução pertinentes em matéria de interoperabilidade.

(16) Os fabricantes e os prestadores de serviços de navegação aérea deverão dispor de um prazo para desenvolver novos componentes e sistemas em conformidade com as novas regras técnicas.

(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:

Artigo 1.º

Objecto e âmbito de aplicação

1. O presente regulamento estabelece regras relativas ao intercâmbio automático de dados de voo para efeitos de comunicação, coordenação e transferência de voos entre órgãos de controlo do tráfego aéreo e para efeitos de coordenação civil-militar.

2. O presente regulamento é aplicável relativamente a:

a) sistemas de processamento de dados de voo que servem órgãos de controlo do tráfego aéreo que prestam serviços ao tráfego aéreo geral;

b) sistemas de intercâmbio de dados de voo que apoiam os procedimentos de coordenação entre órgãos dos serviços de tráfego aéreo e órgãos de controlo militar.

3. O presente regulamento não é aplicável ao intercâmbio de dados de voo entre órgãos de controlo do tráfego aéreo servidos por sistemas de processamento de dados de voo mencionados no n.º 2, cujos dados de voo abrangidos pelo presente regulamento são sincronizados através de um sistema comum.

Artigo 2.º

Definições

1. Para efeitos do presente regulamento aplicam-se as definições estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 549/2004.

2. Para além das definições referidas no n.º 1, são aplicáveis as seguintes definições:

1) «Comunicação»: transmissão de dados pelo órgão transferidor para actualização do sistema do órgão receptor, como preparação para a coordenação;

2) «Coordenação»: coordenação entre órgãos de controlo do tráfego aéreo com áreas de responsabilidade adjacentes, da passagem planeada de voos pela fronteira comum, a fim de garantir a segurança de voo;

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

4) «Coordenação civil-militar»: coordenação entre entidades civis e militares competentes para tomar decisões e acordar uma linha de acção;

5) «Sistema de processamento de dados de voo»: parte de um sistema de serviços de tráfego aéreo que recebe, processa automaticamente e distribui pelas posições de trabalho dos órgãos de controlo do tráfego aéreo dados relativos aos planos de voo e mensagens associadas;

6) «Órgão dos serviços de tráfego aéreo» (a seguir designado por órgão «ATS»): órgão civil ou militar, responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo;

7) «Órgão de controlo militar»: qualquer órgão militar fixo ou móvel encarregado de controlar o tráfego aéreo militar e/ou de outras actividades que, dada a sua natureza específica, possam exigir a reserva ou a restrição do espaço aéreo;

8) «Órgão transferidor»: órgão de controlo do tráfego aéreo no processo de transferência da responsabilidade pela prestação do serviço de controlo de tráfego aéreo a uma aeronave, para o órgão ATC seguinte na rota do voo;

9) «Órgão receptor»: órgão de controlo do tráfego aéreo que recebe dados.

10) «Fronteira»: plano lateral ou vertical que delimita o espaço aéreo dentro do qual um órgão ATC presta serviços de tráfego aéreo;

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

12) «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;

13) «Plano de voo»: conjunto de informações específicas fornecido aos órgãos dos serviços de tráfego aéreo relacionadas com um voo ou parte de voo previsto de uma aeronave;

14) «Alerta»: mensagem visualizada numa posição de trabalho, no caso de falha do processo de coordenação automatizado;

15) «Dados da estima»: ponto de coordenação, hora estimada de uma aeronave e nível de voo previsto da mesma no ponto de coordenação;

16) «Radar de vigilância secundário» (a seguir designado por «SSR»): sistema de vigilância por radar, que utiliza transmissores ou receptores e *transponders*;

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

18) «Ponto de transferência do controlo»: ponto na trajectória de voo de uma aeronave em que a responsabilidade pela prestação de serviços de tráfego aéreo a uma aeronave é transferida de um órgão ATC para o seguinte;

19) «Dados de coordenação»: dados com interesse para o pessoal operacional relacionados com o processo de comunicação, coordenação e transferência de voos e com o processo de coordenação civil-militar;

20) «Nível de voo de transferência»: nível de voo acordado durante a coordenação no caso de voo nivelado, ou nível de voo autorizado para o qual a aeronave se dirige, caso esteja em fase de subida ou descida no ponto de coordenação;

21) «Órgão aceitante»: órgão ATC que aceita o controlo de uma aeronave;

22) «Ponto de coordenação» (a seguir designado por «COP»): ponto situado na fronteira ou adjacente a esta, utilizado pelos órgãos ATC nos processos de coordenação;

23) «Órgão notificado»: órgão ATC que recebeu a comunicação;

24) «Correlação»: processo que consiste em estabelecer a relação entre os dados do plano de voo e a trajectória radar do mesmo voo;

25) «Transferência antecipada» («*release*»): autorização dada pelo controlador que transfere a aeronave para o controlador do órgão aceitante, para este emitir instruções de controlo a uma aeronave, antes da passagem desta pelo ponto de transferência do controlo;

26) «Disponibilidade»: grau de operacionalidade e acessibilidade de um sistema ou componente, quando a sua utilização for necessária;

27) «Fiabilidade»: probabilidade de que a instalação em terra funciona dentro das tolerâncias especificadas.

Artigo 3.º

Regras de interoperabilidade e desempenho

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem assegurar que os sistemas mencionados no n.º 2, alínea a), do artigo 1.º, que servem os ACC, dão cumprimento às regras de interoperabilidade e desempenho previstas no anexo I, partes A e B.

2. Os prestadores de serviços de navegação aérea que tenham indicado na sua carta de acordo que aplicarão os processos de comunicação, coordenação inicial, revisão da coordenação, cancelamento da coordenação, dados primários de voo ou alteração de dados primários de voo entre órgãos ATC, que não ACC, devem assegurar que os sistemas mencionados no n.º 2, alínea a), do artigo 1.º dão cumprimento às regras de interoperabilidade e desempenho previstas no anexo I, partes A e B.

3. Os prestadores de serviços de navegação aérea que tenham indicado na sua carta de acordo que aplicarão os processos de comunicação e coordenação antes da partida, mudança de frequência ou aceitação manual das comunicações devem assegurar que os sistemas mencionados no n.º 2, alínea a), do artigo 1.º dão cumprimento às regras de interoperabilidade e desempenho previstas no anexo I, partes A e C.

4. Os Estados-Membros devem assegurar que os sistemas mencionados no n.º 2, alínea b), do artigo 1.º dão cumprimento às regras de interoperabilidade e desempenho previstas no anexo I, partes A e B no que respeita aos processos relacionados com os dados básicos de voo e processos de alteração desses dados.

5. Sempre que os órgãos ATS e os órgãos de controlo militar aplicarem, entre os seus sistemas mencionados no n.º 2, alínea b), do artigo 1.º, os processos de comunicação de intenção de cruzamento, pedido de autorização de cruzamento, contraproposta de atravessamento ou cancelamento de atravessamento, os Estados-Membros devem assegurar que estes sistemas dão cumprimento às regras de interoperabilidade e desempenho previstos nas partes A e C do anexo I.

Artigo 4.º

Regras de qualidade do serviço

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem assegurar que os sistemas mencionados no n.º 2, alínea a), do artigo 1.º dão cumprimento às regras em matéria de qualidade do serviço previstas no anexo II.

2. Os Estados-Membros devem assegurar que os sistemas mencionados no n.º 2, alínea b), do artigo 1.º dão cumprimento às regras em matéria de qualidade do serviço previstas no anexo II.

Artigo 5.º

Procedimentos associados

1. No caso de voos sujeitos a coordenação inicial, as condições de transferência aprovadas devem ser vinculativas, em termos operacionais, para ambos os órgãos ATC, a menos que a coordenação seja cancelada ou revista.

2. No caso de voos sujeitos a revisão da coordenação, as condições de transferência aprovadas são vinculativas, em termos operacionais, para ambos os órgãos ATC, a menos que a coordenação seja cancelada ou que as condições sejam posteriormente revistas.

3. Caso a conclusão dos processos de revisão da coordenação não possa ser confirmada nos termos das regras aplicáveis de qualidade do serviço, o órgão transferidor deve iniciar a coordenação verbal.

Artigo 6.º

Regras de segurança

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que antes de qualquer alteração nos actuais sistemas automáticos de intercâmbio de dados de voo abrangidos pelo presente regulamento ou da introdução de novos sistemas, é realizada pelos interessados directos uma análise de segurança, incluindo identificação de situações de perigo, e avaliação e redução de riscos.

Durante essa avaliação, as regras de segurança previstas no anexo III devem ser consideradas como o mínimo aceitável.

Artigo 7.º

Conformidade ou aptidão para utilização dos componentes

Antes de emitir a declaração CE de conformidade ou de adequação para utilização, referida no artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, os fabricantes de componentes dos sistemas mencionados no n.º 2, alíneas a) e b), do artigo 1.º devem avaliar a conformidade ou adequação para utilização desses componentes em conformidade com as regras previstas no anexo IV, parte A.

Artigo 8.º

Verificação de sistemas

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea que demonstrem preencher os requisitos enunciados no anexo V devem proceder a uma verificação dos sistemas mencionados no n.º 2, alínea a), do artigo 1.º em conformidade com regras previstas na parte B do anexo IV.

2. Os prestadores de serviços de navegação aérea que não demonstrem preencher os requisitos especificados no anexo V, devem subcontratar um organismo notificado para verificação dos sistemas mencionados no n.º 2, alínea a), do artigo 1.º. Essa verificação deve efectuar-se em conformidade com as regras previstas no anexo IV, parte C.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que a verificação dos sistemas mencionados no n.º 2, alínea b), do artigo 1.º demonstra a conformidade desses sistemas com as regras de interoperabilidade e desempenho, qualidade do serviço e segurança do presente regulamento.

Artigo 9.º

Cumprimento

Os Estados-Membros adoptarão as medidas necessárias para garantir o cumprimento do presente regulamento.

Artigo 10.º

Disposições transitórias

1. As disposições transitórias previstas no n.º 1 do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004 aplicam-se aos sistemas da Rede Europeia de Gestão do Tráfego Aéreo (REGTA) referidos no n.º 2 do artigo 1.º a partir da data de entrada em vigor do presente regulamento no que diz respeito aos processos de comunicação e coordenação inicial.

Aplicam-se aos sistemas REGTA a partir de 1 de Janeiro de 2009 no que diz respeito aos processos de revisão da coordenação, cancelamento da coordenação, dados básicos de voo e sua alteração.

2. As disposições transitórias previstas no n.º 2 do artigo 10.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004 aplicam-se aos sistemas mencionados no n.º 2 do artigo 1.º a partir de 31 de Dezembro de 2012.

Artigo 11.º

Entrada em vigor

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

É aplicável a partir de 1 de Janeiro de 2009 no que respeita a todos os sistemas da REGTA referidos no n.º 2 do artigo 1.º relativamente aos processos de revisão da coordenação, cancelamento da coordenação, dados básicos de voo e sua alteração.

É aplicável a partir de 31 de Dezembro de 2012 a todos os sistemas da REGTA mencionados no n.º 2 do artigo 1.º que se encontrem em funcionamento até essa data.

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

Feito em Bruxelas, em 6 de Julho de 2006.

Pela Comissão
Jacques BARROT
Vice-Presidente

ANEXO I

Regras de interoperabilidade e desempenho

(referidas no artigo 3.º)

PARTE A: REGRAS GERAIS

1. REGRAS DO SISTEMA

1.1. O sistema deve fornecer toda a informação necessária para a visualização, processamento e compilação das informações trocadas no decurso dos processos especificados.

1.2. O sistema deve ser capaz de, automaticamente, receber, armazenar, processar, extrair e apresentar para visualização e transmissão informações de voo pertinentes para os processos de comunicação, coordenação e transferência e coordenação civil-militar.

1.3. O sistema deve emitir um alerta quando forem detectadas falhas ou anomalias na estrutura de intercâmbio de informações.

1.4. O sistema deve ser capaz de transmitir às posições de trabalho apropriadas alertas relacionados com o intercâmbio de informações.

1.5. O sistema deve proporcionar ao pessoal ATC os meios necessários para alterar as informações de voo pertinentes para os processos.

1.6. O sistema deve ser capaz de fornecer ao pessoal ATC informação acerca do estado dos processos de intercâmbio de informação relevante.

2. GRAVAÇÃO DOS DADOS RELACIONADOS COM O INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÃO NO SISTEMA

2.1. Os dados relacionados com o intercâmbio de informação no sistema devem ser gravados pelo prestador de serviços de navegação aérea de forma a permitir a recuperação e visualização dos mesmos.

PARTE B: REGRAS APLICÁVEIS A PROCESSOS OBRIGATÓRIOS BASEADOS NO INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES NO SISTEMA

1. COMUNICAÇÃO

1.1. Informações de voo pertinentes.

1.1.1. As informações relativas ao processo de comunicação devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

— identificação da aeronave;

— modo e código SSR (caso disponíveis);

— aeródromo de partida;

— dados da estima;

— aeródromo de destino;

— número e tipo de aeronave;

— tipo de voo;

— capacidade e estado do equipamento.

1.1.2. A informação relativa à «capacidade e estado do equipamento» deve incluir, no mínimo, a capacidade para operação de acordo com a separação vertical mínima reduzida (a seguir designado por «RVSM») e a capacidade de 8,33 KHz.

1.1.3. A informação relativa à «capacidade e estado operacional do equipamento» poderá ainda conter outros elementos, em conformidade com as cartas de acordo.

1.2. Regras de aplicação

1.2.1. O processo de comunicação deve ser executado pelo menos uma vez para cada voo elegível com planeamento que preveja o atravessamento de fronteiras, a menos que o voo seja objecto de um processo de comunicação e coordenação que deva ser efectuado antes da partida.

1.2.2. Os critérios de elegibilidade relativos à comunicação de voos que atravessem a fronteira devem ser conformes com as cartas de acordo.

1.2.3. Quando o processo de comunicação não puder ser executado no momento anterior ao processo de coordenação inicial acordado bilateralmente, o mesmo deve ser integrado no processo de coordenação inicial.

1.2.4. Caso seja executado, o processo de comunicação deve preceder o processo de coordenação inicial.

1.2.5. O processo de comunicação deve ser executado de novo sempre que, antes do processo de coordenação inicial, se verifique alteração de qualquer um dos dados a seguir indicados:

— COP;

— código SSR previsto no ponto de transferência do controlo;

— aeródromo de destino;

— tipo de aeronave;

— capacidade e estado do equipamento.

1.2.6. Caso se verifique discrepância entre os dados transmitidos e os dados correspondentes no sistema receptor ou caso essa informação não esteja disponível, tal facto exige a necessidade de uma acção correctiva aquando da recepção dos dados de coordenação inicial, devendo a discrepância ser comunicada a uma posição adequada tendo em vista à sua resolução.

1.3. Critérios temporais para o início do processo de comunicação.

1.3.1. O processo de comunicação deve ser iniciado num intervalo de tempo anterior à hora estimada ao COP.

1.3.2. O(s) parâmetro(s) de comunicação devem ser incluído(s) nas cartas de acordo celebradas entre os órgãos ATC envolvidos.

1.3.3. O(s) parâmetro(s) de comunicação pode(m) ser definido(s) separadamente para cada um dos pontos de coordenação.

2. COORDENAÇÃO INICIAL

2.1. Informações de voo pertinentes

2.1.1. As informações relativas ao processo de coordenação inicial devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

— identificação da aeronave;

— modo e código SSR;

— aeródromo de partida;

— dados da estima;

— aeródromo de destino;

— número e tipo de aeronave;

— tipo de voo;

— capacidade e estado do equipamento.

2.1.2. A informação relativa à «capacidade e estado do equipamento» deve incluir, no mínimo, a capacidade de 8,33 KHz.

2.1.3. A informação relativa à «capacidade e estado do equipamento» poderá ainda conter outros elementos, aprovados bilateralmente nas cartas de acordo.

2.2. Regras de aplicação

2.2.1. O processo de coordenação inicial deve ser executado para todos os voos elegíveis, com planeamento que preveja o atravessamento de fronteiras.

2.2.2. Os critérios de elegibilidade relativos à coordenação inicial de voos que prevejam o atravessamento de fronteiras devem ser conformes com as cartas de acordo.

2.2.3. A menos que já tenha sido iniciado manualmente, o processo de coordenação inicial deve ser iniciado automaticamente:

— num momento acordado bilateralmente, anterior à hora estimada ao ponto de coordenação; ou

— no momento em que o voo se encontra a uma distância do ponto de coordenação, acordada bilateralmente,

em conformidade com as cartas de acordo.

2.2.4. O processo de coordenação inicial para um voo deve ser executado apenas uma vez, a menos que se tenha iniciado um processo de cancelamento da coordenação.

2.2.5. Na sequência do cancelamento de um processo de coordenação, o processo de coordenação inicial pode ser iniciado de novo pelo mesmo órgão.

2.2.6. A conclusão do processo de coordenação inicial, incluindo confirmação do órgão receptor, deve ser comunicada ao órgão transferidor — considerando-se então o voo «coordenado».

2.2.7. A ausência de confirmação da conclusão do processo de coordenação inicial, em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço, deve implicar a visualização de um alerta na posição de trabalho responsável pela coordenação do voo no órgão transferidor.

2.2.8. A informação relativa à coordenação inicial deve estar disponível na posição de trabalho apropriada do órgão receptor.

3. REVISÃO DA COORDENAÇÃO

3.1. Informações de voo pertinentes

3.1.1. O processo de revisão da coordenação deve assegurar a associação com o voo previamente coordenado.

3.1.2. A revisão da coordenação deve conter as seguintes informações de voo, nos casos em que houver alterações:

— modo e código SSR;

— hora estimada e nível de voo;

— capacidade e estado do equipamento.

3.1.3. Se tal for bilateralmente acordado, a revisão dos dados da coordenação deve conter o seguinte, nos casos em que houver alterações:

— ponto de coordenação;

— rota.

3.2. Regras de aplicação

3.2.1. O processo de revisão da coordenação pode ser executado uma ou mais vezes com o órgão que está actualmente a coordenar o voo.

3.2.2. O processo de revisão da coordenação deve ter lugar quando:

— a hora estimada ao ponto de coordenação divergir da anteriormente indicada em mais do que um valor acordado bilateralmente;

— o(s) nível(is) de transferência, o código SSR ou a capacidade e estado do equipamento divergirem dos anteriormente indicados.

3.2.3. Quando tal for acordado bilateralmente, o processo de revisão da coordenação deve ter lugar sempre que se verificar qualquer alteração aos seguintes elementos:

— ponto de coordenação;

— rota.

3.2.4. A conclusão do processo de revisão da coordenação, incluindo confirmação do órgão aceitante, deve ser comunicada ao órgão transferidor.

3.2.5. A ausência de confirmação da conclusão do processo de revisão da coordenação, em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço, deve implicar a visualização de um alerta na posição de trabalho responsável pela coordenação do voo no órgão transferidor.

3.2.6. O processo de revisão da coordenação deve ter lugar imediatamente após a introdução ou actualização de dados pertinentes.

3.2.7. O processo de revisão da coordenação deve ser suspenso quando o voo se encontrar a uma hora/distância do ponto de transferência do controlo acordado bilateralmente, em conformidade com as cartas de acordo.

3.2.8. A informação relativa à revisão da coordenação deve estar disponível na posição de trabalho adequada do órgão aceitante.

4. CANCELAMENTO DA COORDENAÇÃO

4.1. Informações de voo pertinentes

4.1.1. O cancelamento do processo de coordenação deve assegurar a associação com o voo previamente comunicado, ou uma coordenação prévia que tenha sido cancelada.

4.2. Regras de aplicação

4.2.1. O cancelamento do processo de coordenação deve ter lugar com um órgão relativamente a um voo coordenado quando:

— o órgão deixou de ser o seguinte na sequência de coordenação;

— o plano de voo é cancelado no órgão transferidor e a coordenação deixa de ser relevante;

— a informação relativa ao cancelamento da coordenação de um voo provém do órgão que o estava previamente a coordenar.

4.2.2. O cancelamento do processo de coordenação pode ter lugar com um órgão relativamente a um voo comunicado quando:

— o órgão deixou de ser o seguinte na sequência de coordenação;

— o plano de voo é cancelado no órgão transferidor e a coordenação deixa de ser relevante;

— o cancelamento da coordenação de um voo provém do órgão que o estava previamente a coordenar;

— o voo sofre um atraso em rota e não é possível determinar automaticamente a estima revista.

4.2.3. A conclusão do cancelamento do processo de coordenação, incluindo a confirmação do órgão aceitante, deve ser comunicada ao órgão transferidor.

4.2.4. A ausência de confirmação da conclusão do cancelamento do processo de coordenação, em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço, deve implicar a visualização de um alerta na posição de trabalho responsável pela coordenação do voo no órgão transferidor.

4.2.5. A informação relativa ao cancelamento da coordenação deve estar disponível na posição de trabalho apropriada do órgão notificado ou no órgão no qual a coordenação é cancelada.

5. DADOS BÁSICOS DE VOO

5.1. Informações de voo pertinentes

5.1.1. As informações sujeitas ao processo de dados básicos de voo devem incluir, no mínimo, o seguinte:

— identificação da aeronave;

— modo e código SSR.

5.1.2. Qualquer informação suplementar fornecida através do processo de dados básicos de voo deve estar condicionada pela existência de um acordo bilateral.

5.2. Regras de aplicação

5.2.1. O processo de dados básicos de voo deve ser executado automaticamente para cada voo elegível.

5.2.2. Os critérios de elegibilidade relativos aos dados básicos de voo devem ser conformes com as cartas de acordo.

5.2.3. A conclusão do processo de dados básicos de voo, incluindo a confirmação do órgão aceitante, deve ser comunicado ao órgão que fornece os dados.

5.2.4. A ausência de confirmação da conclusão do processo de dados básicos de voo, em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço, deve implicar a visualização de um alerta na posição de trabalho apropriada do órgão que fornece dos dados.

6. ALTERAÇÃO DOS DADOS BÁSICOS DE VOO

6.1. Informações de voo pertinentes

6.1.1. A alteração do processo de dados básicos de voo deve assegurar a associação com o voo anteriormente sujeito a esse processo.

6.1.2. Qualquer outra informação sujeita a alteração do processo de dados básicos de voo e critérios associados para a sua disponibilização, devem estar sujeitos a um acordo bilateral.

6.2. Regras de aplicação

6.2.1. Uma alteração ao processo de dados básicos de voo só deve ter lugar relativamente a um voo que tenha sido previamente comunicado através de um processo de dados básicos de voo.

6.2.2. Um processo de alteração de dados básios de voo deve ser iniciado automaticamente, de acordo com os critérios acordados bilateralmente.

6.2.3. A conclusão do processo de alteração de dados básios de voo, incluindo a confirmação do órgão aceitante, deve ser comunicada ao órgão que fornece os dados.

6.2.4. A ausência de confirmação da conclusão do processo de alteração dos dados básicos de voo conformes com as regras aplicáveis à qualidade do serviço deve implicar a visualização de um alerta na posição de trabalho apropriada do órgão que fornece os dados.

6.2.5. A informação relativa à alteração de dados básicos de voo deve estar disponível na posição de trabalho apropriada do órgão aceitante.

PARTE C: REGRAS APLICÁVEIS A PROCESSOS FACULTATIVOS BASEADOS NO SISTEMA DE INTERCÂMBIO DE INFORMAÇÕES

1. COMUNICAÇÃO E COORDENAÇÃO ANTES DA PARTIDA

1.1. Informações de voo pertinentes

1.1.1. As informações relativas ao processo de comunicação e coordenação antes da partida devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

— identificação da aeronave;

— modo e código SSR (se disponíveis);

— aeródromo de partida;

— hora estimada de descolagem ou dados estimados, conforme acordado bilateralmente;

— aeródromo de destino;

— número e tipo de aeronave.

1.1.2. As informações relativas ao processo de comunicação e coordenação antes da partida provenientes de um órgão controlo terminal (TMA) ou de um ACC devem incluir os seguintes elementos:

— tipo de voo;

— capacidade e estado do equipamento.

1.1.3. A informação relativa à «capacidade e estado do equipamento» deve incluir, no mínimo, a capacidade de 8,33 KHz.

1.1.4. A informação relativa à «capacidade e estado do equipamento» poderá ainda conter outros elementos, bilateralmente acordados e constantes de cartas de acordo.

1.2. Regras de aplicação

1.2.1. O processo de comunicação e coordenação antes da partida deve ter lugar uma ou mais vezes para cada voo elegível que preveja atravessar a fronteira, caso o tempo de voo desde a partida até ao Ponto de coordenação não seja suficiente para permitir executar os processos de coordenação inicial ou de comunicação.

1.2.2. Os critérios de elegibilidade relativos à comunicação e coordenação antes da partida de voos que atravessam fronteiras devem ser conformes com as cartas de acordo.

1.2.3. O processo de comunicação e coordenação antes da partida deve ter novamente lugar sempre que se verifique uma alteração de qualquer elemento dos dados objecto do anterior processo de comunicação e coordenação antes da partida.

1.2.4. A conclusão do processo de comunicação e coordenação antes da partida, incluindo confirmação do órgão aceitante, deve ser comunicada ao órgão transferidor.

1.2.5. A ausência de confirmação da conclusão do processo de comunicação e coordenação antes da partida, em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço, deve implicar a visualização de um alerta na posição de trabalho responsável pela comunicação/coordenação do voo no órgão transferidor.

1.2.6. A informação relativa à comunicação e coordenação antes da partida deve estar disponível na posição de trabalho apropriada do órgão notificado.

2. MUDANÇA DE FREQUÊNCIA

2.1. Informações de voo pertinentes

2.1.1. As informações relativas ao processo de mudança de frequência devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

— identificação da aeronave.

2.1.2. As informações relativas ao processo de mudança de frequência devem incluir qualquer um dos seguintes elementos, caso estes se encontrem disponíveis:

— indicação de transferência antecipada «*release*»;

— nível de voo autorizado;

— rumo atribuído/caminho ou autorização para prosseguir directo;

— velocidade atribuída;

— razão de subida/descida atribuída.

2.1.3. Quando bilateralmente acordado, os dados relativos à mudança de frequência devem conter os seguintes elementos:

— posição actual no caminho;

— frequência atribuída.

2.2. Regras de aplicação

2.2.1. O processo de mudança de frequência deve ser manualmente pelo controlador transferidor.

2.2.2. A conclusão do processo de mudança de frequência, incluindo a confirmação do órgão aceitante, deve ser comunicada ao órgão ATC transferidor.

2.2.3. A ausência de confirmação da conclusão do processo de mudança de frequência em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço deve implicar a visualização de um alerta na posição de trabalho apropriada do órgão ATC transferidor.

2.2.4. A informação relativa à mudança de frequência deve ser disponibilizada sem atraso ao controlador aceitante.

3. ACEITAÇÃO MANUAL DAS COMUNICAÇÕES

3.1. Informações de voo pertinentes

3.1.1. As informações relativas ao processo de aceitação manual das comunicações devem incluir, no mínimo, a identificação da aeronave.

3.2. Regras de aplicação

3.2.1. O processo de aceitação manual das comunicações deve ser iniciado pelo órgão aceitante, quando a comunicação é estabelecida.

3.2.2. A conclusão do processo de aceitação manual das comunicações, incluindo confirmação do órgão transferidor, deve ser comunicada ao órgão ATC aceitante.

3.2.3. A ausência de confirmação da conclusão do processo de aceitação manual das comunicações, em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço, deve implicar a visualização de um alerta na posição de trabalho apropriada do órgão ATC aceitante.

3.2.4. A informação relativa à aceitação manual das comunicações deve ser imediatamente apresentada ao controlador do órgão transferidor.

4. COMUNICAÇÃO DE INTENÇÃO DE ATRAVESSAMENTO

4.1. Informações de voo pertinentes

4.1.1. As informações relativas ao processo de comunicação de intenção de atravessamento devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

— identificação da aeronave;

— modo e código SSR;

— número e tipo de aeronave;

— identificador do sector responsável;

— rota de atravessamento, incluindo horas estimadas e níveis de voo relativamente a cada ponto da rota.

4.2. Regras de aplicação

4.2.1. O processo de comunicação de intenção de atravessamento deve ser iniciado manualmente pelo controlador ou automaticamente, conforme descrito nas cartas de acordo.

4.2.2. A conclusão do processo de comunicação de intenção de atravessamento, incluindo a confirmação do órgão notificado, deve ser comunicada ao órgão notificador.

4.2.3. A ausência de confirmação da conclusão do processo de comunicação de intenção de atravessamento em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço deve implicar a visualização de um alerta no órgão notificador.

4.2.4. A informação relativa à comunicação de intenção de atravessamento deve estar disponível na posição de trabalho apropriada do órgão notificado.

5. PEDIDO DE AUTORIZAÇÃO DE ATRAVESSAMENTO

5.1. Informações de voo pertinentes

5.1.1. As informações relativas ao processo de pedido de autorização de atravessamento devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

— identificação da aeronave;

— modo e código SSR;

— número e tipo de aeronave;

— identificador do sector responsável;

— rota de atravessamento, incluindo horas estimadas e níveis de voo relativamente a cada ponto da rota.

5.1.2. Quando bilateralmente acordado, um pedido de autorização de atravessamento deve incluir a capacidade e estado do equipamento.

5.1.3. A informação relativa à «capacidade e estado do equipamento» deve incluir, no mínimo, a capacidade RVSM.

5.1.4. A informação relativa à «capacidade e estado do equipamento» pode conter outros elementos acordados bilateralmente.

5.2. Regras de aplicação

5.2.1. O pedido de autorização de atravessamento deve ser iniciado por decisão do controlador, em conformidade com as condições especificadas nas cartas de acordo.

5.2.2. A conclusão do processo de pedido de autorização para atravessamento, incluindo a confirmação do pedido pelo órgão aceitante, deve ser comunicada ao órgão requerente.

5.2.3. A ausência de confirmação da conclusão do processo de pedido de autorização de atravessamento, em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço, deve implicar a visualização de um alerta na posição de trabalho apropriada do órgão requerente.

5.2.4. A informação relativa ao pedido de autorização de atravessamento deve estar disponível na posição de trabalho apropriada do órgão receptor do pedido.

5.3. Resposta operacional

5.3.1. A resposta a um processo de pedido de autorização de atravessamento deve ser dada através:

— da aceitação da rota proposta/informação detalhada de atravessamento do espaço aéreo, ou;

— uma contraproposta, incluindo rota diferente/informação detalhada de atravessamento do espaço aéreo, de acordo com o estabelecido na secção 6, abaixo, ou;

— a recusa da proposta da rota/informação detalhada de atravessamento do espaço aéreo.

5.3.2. Caso não seja recebida uma resposta operacional num intervalo de tempo acordado bilateralmente, um alerta deve ser visualizado na posição de trabalho apropriada do órgão requerente.

6. CONTRAPROPOSTA DE ATRAVESSAMENTO

6.1. Informações de voo pertinentes

6.1.1. O processo de contraproposta de atravessamento deve assegurar a associação com o voo anteriormente sujeito a coordenação.

6.1.2. As informações relativas ao processo de contraproposta de atravessamento devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

— identificação da aeronave;

— rota de atravessamento, incluindo horas estimadas e níveis de voo relativamente a cada ponto da rota.

6.2. Regras de aplicação

6.2.1. A contraproposta deve incluir o novo nível de voo proposto e/ou rota.

6.2.2. A conclusão do processo de contraproposta de atravessamento, incluindo a confirmação do órgão requerente inicial, deve ser comunicada ao órgão que apresenta a contraproposta.

6.2.3. A ausência de confirmação da conclusão do processo de contraproposta de atravessamento, em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço, deve implicar a visualização de um alerta na posição de trabalho apropriada do órgão que apresenta a contraproposta.

6.2.4. A informação relativa à contraproposta de atravessamento dever estar disponível na posição de trabalho apropriada do órgão requerente inicial.

6.3. Resposta operacional

6.3.1. A confirmação do sucesso do processamento da informação da contraproposta de atravessamento no órgão requerente inicial deve ser acompanhado de uma resposta operacional do mesmo.

6.3.2. A resposta operacional a uma contraproposta de atravessamento deve consistir numa aceitação ou recusa, conforme o caso.

6.3.3. Caso não chegue uma resposta operacional num intervalo de tempo acordado bilateralmente, um alerta deve ser visualizado na posição de trabalho apropriada do órgão que apresenta a contraproposta.

7. CANCELAMENTO DO ATRAVESSAMENTO

7.1. Informações de voo pertinentes

7.1.1. O processo de cancelamento de atravessamento deve assegurar a associação com o processo de comunicação ou coordenação anterior, que é cancelado.

7.2. Regras de aplicação

7.2.1. O órgão responsável pelo voo deve dar início a um processo de cancelamento de atravessamento numa das seguintes circunstâncias:

— o voo anteriormente comunicado mediante um processo de dados básicos de voo não entrar no espaço aéreo do órgão notificado ou já não ter interesse para o órgão notificado;

— o atravessamento não for executado na rota indicada na informação relativa à comunicação de atravessamento;

— o atravessamento não for executado de acordo com as condições negociadas ou de acordo com as condições acordadas na sequência de contactos para o atravessamento do espaço aéreo.

7.2.2. O processo de cancelamento do atravessamento deve ser desencadeado automaticamente ou manualmente mediante acção de um controlador, em conformidade com as cartas de acordo.

7.2.3. A conclusão do processo de cancelamento do atravessamento, incluindo confirmação do órgão notificado/requerido, deve ser comunicada ao órgão que efectua o cancelamento.

7.2.4. A ausência de confirmação da conclusão do processo de cancelamento de atravessamento, em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço, deve implicar a visualização de um alerta na posição de trabalho apropriada do órgão que efectua o cancelamento.

7.2.5. A informação relativa ao cancelamento do atravessamento deve estar disponível na posição de trabalho apropriada do órgão notificado/requerido.

ANEXO II

Regras de qualidade do serviço

(referidas no artigo 4.º)

1. Disponibilidade, fiabilidade, segurança de dados e integridade dos mesmos

1.1. A estrutura de intercâmbio de informações no sistema deve estar disponível durante as horas de funcionamento do órgão.

1.2. Quaisquer períodos programados de indisponibilidade devem ser acordados bilateralmente entre os dois órgãos envolvidos.

1.3. A fiabilidade de uma ligação para o intercâmbio de informações no sistema deve ser, no mínimo, de 99,86 %.

1.4. A integridade e a segurança das informações trocadas através do sistema de intercâmbio de informações devem ser asseguradas ao nível adequado, de acordo com práticas reconhecidas.

2. Tempos do processo

2.1. Os tempos do processo devem representar o intervalo entre o início do processo e o momento em que a confirmação exigida se encontra disponível no órgão que deu inicio ao processo.

2.2. Os tempos do processo não devem incluir as respostas operacionais, quando estas são exigidas.

2.3. O tempo do processo máximo antes da geração de um alerta deve ser acordado bilateralmente.

ANEXO III

Regras de segurança

(referidas no artigo 6.º)

1. A execução do sistema de intercâmbio de informações e as ligações para as comunicações voz terra-terra devem excluir, tanto quanto possível, a possibilidade de falha simultânea.

2. As regras de interoperabilidade e desempenho previstas nos pontos 3.2.4, 3.2.5, 4.2.3, 4.2.4, 5.2.3, 5.2.4, 6.2.3 e 6.2.4 do anexo I, parte B devem ser igualmente considerados regras de segurança.

3. Para efeitos da revisão dos processos de coordenação, cancelamento da coordenação, dados básicos de voo e alteração dos processos dos dados básicos de voo, as regras aplicáveis à qualidade do serviço previstos no anexo II devem ser igualmente considerados como regras de segurança.

ANEXO IV

PARTE A: REGRAS PARA AVALIAÇÃO DA CONFORMIDADE OU ADEQUAÇÃO PARA UTILIZAÇÃO DOS COMPONENTES PREVISTOS NO ARTIGO 7.º

1. As actividades de verificação devem demonstrar a conformidade dos componentes com as regras de interoperabilidade e desempenho, qualidade do serviço e regras de segurança do presente regulamento ou a sua adequação para utilização em ambiente de teste.

2. O fabricante deve gerir as actividades de avaliação da conformidade, devendo nomeadamente:

   — determinar o ambiente de teste adequado;

   — verificar se o plano de teste descreve os componentes em ambiente de teste;

   — verificar se o plano de teste cobre a totalidade das regras aplicáveis;

   — assegurar a coerência e a qualidade da documentação técnica e do plano de teste;

   — planear a organização do teste, pessoal, instalação e a configuração da plataforma de teste;

   — realizar as inspecções e os testes previstos no plano de teste;

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

3. O fabricante deve assegurar que os componentes utilizados para o intercâmbio de informações e que servem de apoio no processo de comunicação, coordenação e transferência de voos, e de coordenação civil-militar integrados no ambiente de teste, satisfazem as regras de interoperabilidade, desempenho, e qualidade do serviço constam do presente regulamento.

4. Após concluída com sucesso a verificação da conformidade ou da adequação para utilização, o fabricante deve, sob a sua responsabilidade, redigir a declaração de conformidade CE ou adequação para utilização, especificando designadamente as regras do presente regulamento atingidas pelo componente e as condições associadas à sua utilização, em conformidade com o n.º 3 do anexo III, do regulamento relativo à interoperabilidade.

PARTE B: REGRAS DE VERIFICAÇÃO DOS SISTEMAS PREVISTOS NO N.º 1 DO ARTIGO 8.º

1. A verificação dos sistemas deve demonstrar a conformidade destes com as regras de interoperabilidade e desempenho, qualidade do serviço e segurança previstos no presente regulamento, num ambiente de simulação que reflicta o contexto operacional desses sistemas.

2. A verificação dos sistemas de intercâmbio de informações que servem de apoio no processo de comunicação, coordenação e transferência de voos, e coordenação civil-militar, deve ser efectuada de acordo com práticas de teste adequadas e reconhecidas.

3. As ferramentas de teste utilizados para o intercâmbio de informações que servem de apoio no processo de comunicação, coordenação e transferência de voos, e coordenação civil-militar, devem dispor de funcionalidades adequadas.

4. A verificação de sistemas de intercâmbio de informações que servem de apoio no processo de comunicação, coordenação e transferência de voos, e coordenação civil-militar, deve produzir os elementos do processo técnico de acordo com o estabelecido no n.º 3 do anexo IV, do regulamento relativo à interoperabilidade, assim como os seguintes elementos:

   — descrição da execução;

   — relatório das inspecções e testes realizados antes da entrada em funcionamento do sistema.

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

— determinar o ambiente operacional e técnico adequado para a simulação, em termos deste reflectir o ambiente operacional;

— verificar se o plano de teste descreve a integração, do intercâmbio de informações que servem de apoio no processo de comunicação, coordenação e transferência de voos, e coordenação civil-militar no sistema testado em ambiente operacional e técnico simulado;

— verificar se o plano de teste cobre a totalidade das regras de interoperabilidade e desempenho, qualidade do serviço e segurança do presente regulamento;

— assegurar a coerência e a qualidade da documentação técnica e do plano de teste;

— planear a organização do teste, pessoal, instalação e configuração da plataforma de teste;

— realizar as inspecções e os testes previstos no plano de teste;

— redigir o relatório, apresentando os resultados das inspecções e testes.

6. O prestador de serviços de navegação aérea deve assegurar que a execução do intercâmbio de informações que servem de apoio no processo de comunicação, coordenação e transferência de voos, e coordenação civil-militar integrado nos sistemas operados num ambiente operacional simulado, satisfazem as regras de interoperabilidade e desempenho, qualidade do serviço e segurança do presente regulamento.

7. Após concluída com sucesso a verificação da conformidade, os prestadores de serviços de navegação aérea devem redigir a declaração de conformidade CE do sistema e apresentá-la à autoridade supervisora nacional acompanhada do processo técnico, conforme estabelecido no artigo 6.º do regulamento relativo à interoperabilidade.

PARTE C: REGRAS DE VERIFICAÇÃO DOS SISTEMAS PREVISTOS NO N.º 2 DO ARTIGO 8.º

1. A verificação dos sistemas deve demonstrar a conformidade destes com as regras de interoperabilidade e desempenho, qualidade do serviço e segurança previstos no presente regulamento, num ambiente de simulação que reflicta o contexto operacional desses sistemas.

2. A verificação dos sistemas que dão execução ao intercâmbio de informações que servem de apoio no processo de comunicação, coordenação e transferência de voos, e coordenação civil-militar, deve ser efectuada de acordo com práticas de teste adequadas e reconhecidas.

3. As ferramentas utilizadas para a execução do intercâmbio de informações que servem de apoio no processo de comunicação, coordenação e transferência de voos, e de coordenação civil-militar, devem dispor de funcionalidades adequadas.

4. A verificação de sistemas que dão execução ao intercâmbio de informações que servem de apoio no processo de comunicação, coordenação e transferência de voos, e de coordenação civil-militar, deve produzir os elementos do processo técnico de acordo com o estabelecido no n.º 3 do anexo IV do regulamento relativo à interoperabilidade, assim como os seguintes elementos:

— descrição da execução;

— relatório das inspecções e testes realizados antes da entrada em funcionamento do sistema.

5. O prestador de serviços de navegação aérea deve determinar o ambiente operacional e técnico adequado para a simulação que reflicta o ambiente operacional, e deve ter as actividades de verificação desenvolvidas por um organismo notificado.

6. O organismo notificado deve gerir as actividades de verificação, devendo nomeadamente:

— verificar se o plano de testes descreve a execução do intercâmbio de informações que servem de apoio no processo de comunicação, coordenação e transferência de voos, e de coordenação civil-militar, no sistema testado em ambiente operacional e técnico simulado;

— verificar se o plano de teste cobre a totalidade das regras de interoperabilidade e desempenho, qualidade do serviço e segurança do presente regulamento;

— assegurar a coerência e a qualidade da documentação técnica e do plano de teste;

— planear a organização do teste, pessoal, instalação e a configuração da plataforma de teste;

— realizar as inspecções e os testes previstos no plano de teste;

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

7. O organismo notificado deve assegurar que a execução do intercâmbio de informações que servem de apoio no processo de comunicação, coordenação e transferência de voos e de coordenação civil-militar, integrado em sistemas que funcionam num ambiente operacional simulado, satisfazem as regras de interoperabilidade e desempenho, qualidade do serviço e segurança do presente regulamento.

8. Após concluídas com sucesso as tarefas de verificação, o organismo notificado deve redigir um certificado de conformidade em relação às tarefas que realizou.

9. O prestador de serviços de navegação aérea deve redigir uma declaração CE de verificação do sistema e apresentá-la à autoridade supervisora nacional, acompanhada do processo técnico, de acordo com o estabelecido artigo 6.º do regulamento relativo à interoperabilidade.

ANEXO V

Condições previstas no artigo 8.º

1. O prestador de serviços de navegação aérea deve dispor na sua organização de métodos de apresentação de relatórios que assegurem 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 responsável pelos processos de verificação efectua os controlos com a máxima integridade profissional e a máxima competência técnica possíveis e está isento de quaisquer pressões e incentivos, designadamente de natureza financeira, que possam afectar os seus juízos ou os resultados dos seus controlos, nomeadamente por parte de pessoas ou grupos de pessoas afectados pelos resultados dos controlos.

3. O prestador de serviços de navegação aérea deve assegurar que o pessoal responsável pelos processos de verificação tem acesso ao equipamento que lhe permite efectuar devidamente os controlos necessários.

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

5. O prestador de serviços de navegação aérea deve assegurar que o pessoal responsável pelos processos de verificação está apto a efectuar os controlos com imparcialidade. A remuneração deste pessoal deve ser independente do número de verificações realizadas ou dos resultados destas.