II

(Atos não legislativos)

REGULAMENTOS

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2020/587 DA COMISSÃO

de 29 de abril de 2020

que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011 que estabelece os requisitos aplicáveis à identificação das aeronaves para efeitos da vigilância no céu único europeu e o Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 que estabelece requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil, que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ([1]), nomeadamente o artigo 44.º, n.º 1, alínea a),

Considerando o seguinte:

(1) A fim de assegurar operações seguras e eficientes das aeronaves, dos aeródromos, da gestão do tráfego aéreo, da navegação aérea e da rede europeia de gestão do tráfego aéreo, é necessário introduzir determinadas melhorias nas regras de exploração relacionadas com a utilização do espaço aéreo, dos equipamentos das aeronaves e da gestão do tráfego aéreo, bem como dos sistemas de serviços de navegação aérea e seus componentes necessários para a utilização do espaço aéreo. O Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011 da Comissão ([2]) e o Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 da Comissão ([3]) devem, pois, incluir novos requisitos atualizados de interoperabilidade no que respeita à segurança.

(2) Tendo em conta a experiência adquirida com a implementação em curso da capacidade de vigilância aérea e a capacidade dos sistemas no solo para tratar os dados, é necessária uma instalação eficaz e atempada dos equipamentos das aeronaves, a fim de permitir que toda a cadeia de vigilância atinja os benefícios esperados dentro dos prazos estabelecidos. Os critérios de isenção dos requisitos de equipamento das aeronaves devem ser alterados de modo a deixar claro quais as aeronaves que devem ser equipadas e quais as que devem beneficiar de isenção dos mesmos. Ao mesmo tempo, o número total de aeronaves equipadas deve continuar a ser eficaz e não deve impor um ónus indevido do ponto de vista económico.

(3) Um número significativo de aeronaves equipadas já se encontra certificado em conformidade com a norma internacional relativa a peças e equipamentos aeronáuticos para sistemas de vigilância, correspondente ao anexo 10 da Convenção de Chicago, volume IV, 3.ª edição, incluindo todas as emendas até ao n.º 77. Esta norma é plenamente

([1]) JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

([2]) Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011 da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos aplicáveis à identificação das aeronaves para efeitos da vigilância no céu único europeu (JO L 305 de 23.11.2011, p. 23).

([3]) Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 da Comissão, de 22 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos para o desempenho e a interoperabilidade da vigilância no céu único europeu (JO L 305 de 23.11.2011, p. 35).

compatível com os sistemas de vigilância previstos. Criar a obrigação de aplicar a norma correspondente ao anexo 10 da Convenção de Chicago, volume IV, 4.ª edição, incluindo todas as emendas até ao n.º 85, tal como atualmente previstas no anexo II do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011, imporia um encargo económico indevido. Por conseguinte, a norma correspondente ao anexo 10 da Convenção de Chicago, volume IV, 3.ª edição, incluindo todas as emendas até ao n.º 77, deve ser considerada como o requisito mínimo. Por conseguinte, devem ser alteradas as normas técnicas mínimas que os operadores de aeronaves devem cumprir, estabelecidas no Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011.

(4) As aeronaves do Estado que operam em regime de tráfego aéreo geral devem estar equipadas com transponders de radar de vigilância secundário operacionais, em conformidade com os requisitos aplicáveis às aeronaves civis previstos no artigo 5.º, n.º 5, alíneas a) e c), do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011. Os procedimentos e as condições relativos às aeronaves do Estado que não possam ser equipados com transponders de radar de vigilância secundário operacionais devem continuar a ser os estabelecidos no artigo 8.º do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011.

(5) Os requisitos relativos às disposições formais para a transferência de dados de vigilância entre os prestadores de serviços de navegação aérea devem ser atualizados a fim de refletir os diferentes cenários existentes de distribuição de dados com o duplo objetivo de facilitar o intercâmbio de dados de vigilância e de obviar restrições onerosas para o prestador que procede à transmissão.

(6) A fim de assegurar a eficácia das operações de aeronaves do Estado, deve prever-se a capacidade de o sistema ATM europeu assegurar que as aeronaves do Estado que efetuam operações sensíveis e de formação possam operar com a atribuição de códigos SSR discretos, pelo que o Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011 deve ser alterado em conformidade.

(7) O surto da pandemia da COVID-19 e o seu consequente impacto no setor da aviação suscitaram obstáculos imprevisíveis nas atividades dos operadores de aeronaves que devem cumprir determinados requisitos do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011. Consequentemente, o prazo para os operadores de aeronaves, estabelecido no artigo 5.º, n.º 5, no artigo 8.º, n.º 1, e no artigo 8.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 deve ser prorrogado até 7 de dezembro de 2020 e o Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 deve ser alterado em conformidade.

(8) O Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011 e o Regulamento (UE) n.º 1207/2011 devem, por conseguinte, ser alterados em conformidade.

(9) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité a que se refere o artigo 127.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo II do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011 é alterado em conformidade com o anexo I do presente regulamento.

Artigo 2.º

O Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 é alterado do seguinte modo:

1) No artigo 2.º, o n.º 2 passa a ter a seguinte redação:

«2. O presente regulamento aplica-se a todos os voos operados como tráfego aéreo geral de acordo com as regras de voo por instrumentos no espaço aéreo do Céu Único Europeu, com exceção do artigo 7.º, n.ºs 3 e 4, que se aplicam a todos os voos operados como tráfego aéreo geral»;

2) No artigo 4.º, é suprimido o n.º 4;

3) No artigo 7.º, os n.ºs 5 e 6 passam a ter a seguinte redação:

«5. Até 7 de dezembro de 2020, os operadores devem assegurar que:

a) As aeronaves que operam os voos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, encontram-se equipadas com transponders de radar de vigilância secundário operacionais que cumprem as seguintes condições:

i) possuem as capacidades definidas na parte A do anexo II;

ii) são dotados de continuidade suficiente para evitar apresentar um risco operacional;

b) as aeronaves com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, que operam os voos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido em 7 de junho de 1995 ou em data posterior, estão equipadas com transponders de radar de vigilância secundário operacionais que cumprem as seguintes condições:

i) possuem as capacidades definidas nas partes A e B do anexo II;

ii) são dotados de continuidade suficiente para evitar apresentar um risco operacional;

c) as aeronaves de asa fixa com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós, que operam os voos a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido em 7 de junho de 1995 ou em data posterior, estão equipadas com transponders de radar de vigilância secundário operacionais que cumprem as seguintes condições:

i) dispõem das capacidades definidas nas partes A, B e C do anexo II;

ii) são dotados de continuidade suficiente para evitar apresentar um risco operacional.

As alíneas b) e c) do primeiro parágrafo não se aplicam às aeronaves que operam no espaço aéreo do Céu Único Europeu e que pertencem a uma das seguintes categorias:

i) estejam a ser operadas para fins de manutenção;

ii) estejam a ser operadas para exportação;

iii) as suas operações cessarão até 31 de outubro de 2025.

Os operadores de aeronaves cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade tenha sido emitido antes de 7 de dezembro de 2020 devem cumprir o disposto nas alíneas b) e c) do primeiro parágrafo até 7 de junho de 2023, sob reserva das seguintes condições:

i) devem ter estabelecido, antes de 7 de dezembro de 2020, um programa de retroapetrechamento que demonstre a conformidade com as alíneas b) e c) do primeiro parágrafo;

ii) essas aeronaves não devem ter beneficiado de qualquer financiamento da União concedido para a sua colocação em conformidade com os requisitos estabelecidos nas alíneas b) e c) do primeiro parágrafo.

No caso das aeronaves cuja capacidade dos transponders para cumprirem os requisitos do primeiro parágrafo, alíneas b) e c), se encontre temporariamente inoperacional, os operadores devem ter o direito de as operar no espaço aéreo do Céu Único Europeu por um período máximo de 3 dias consecutivos.

6. Os operadores devem assegurar que as aeronaves equipadas de acordo com o n.º 5 e com massa máxima certificada à descolagem superior a 5 700 kg ou velocidade de cruzeiro verdadeira máxima superior a 250 nós operam com diversidade de antena, em conformidade com os requisitos de desempenho mínimo estabelecidos no ponto 3.1.2.10.4 do anexo 10 da Convenção de Chicago, volume IV, 4.ª edição, incluindo o conjunto de emendas até ao n.º 77.»;

4) No artigo 5.º, é suprimido o n.º 7;

5) No artigo 6.º, é suprimido o n.º 2;

6) No artigo 7.º, é suprimido o n.º 2;

7) No artigo 7.º, o n.º 3 passa a ter a seguinte redação:

«3. Os Estados-Membros devem assegurar que a atribuição de endereços ICAO de 24 bits às aeronaves equipadas com transponders de Modo S está em conformidade com o anexo 10, capítulo 9, e respetivo apêndice, da Convenção de Chicago, volume III, segunda edição, incluindo todas as emendas até ao n.º 90.»;

8) No artigo 8.º, os n.ºs 1 e 2 são substituídos pelos seguintes:

«1. Os Estados-Membros devem assegurar que, o mais tardar até 7 de dezembro de 2020, as aeronaves do Estado cumpram o disposto no artigo 5.º, n.º 5, alínea a).

2. Os Estados-Membros devem assegurar que, o mais tardar até 7 de dezembro de 2020, as aeronaves de Estado do tipo transporte cumpram o disposto no artigo 5.º, n.º 5, alínea c).»;

9) No artigo 8.º é aditado o seguinte n.º 8:

«8. No caso das aeronaves de Estado cuja capacidade dos transponders para cumprirem os requisitos do primeiro parágrafo se encontre temporariamente inoperacional, os Estados-Membros devem ter o direito de autorizar a sua operação no espaço aéreo do Céu Único Europeu por um período máximo de 3 dias consecutivos.»;

10) É suprimido o artigo 14.º;

11) É inserido o seguinte artigo 14.º-A:

«*Artigo 14.º-A*

Planos de voo

Os operadores de aeronaves do Estado não equipadas, que sejam objeto de comunicação de acordo com o artigo 8.º, n.º 3, e os operadores de aeronaves não equipadas em conformidade com o artigo 5.º, n.º 5, que operam no espaço aéreo do Céu Único Europeu devem incluir os indicadores SUR/EUADSBX, SUR/EUEHSX ou SUR/EUELSX, ou uma combinação dos mesmos, no ponto 18 do plano de voo.»;

12) O anexo II é alterado em conformidade com o anexo II do presente regulamento;

13) O anexo IV é alterado em conformidade com o anexo III do presente regulamento.

Artigo 3.º

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

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

Feito em Bruxelas, em 29 de abril de 2020.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

O ponto 3 do anexo II do Regulamento de Execução (UE) n.º 1206/2011 é alterado do seguinte modo:

1) A alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) No caso de uma aeronave elegível para atribuição do código de conspicuidade estabelecido de acordo com o disposto no artigo 4.º, n.º 6, alínea c), sair ou ser desviada do volume de espaço aéreo a que se refere o ponto 1;»;

2) É aditada a seguinte alínea d):

«d) As aeronaves do Estado envolvidas em operações sensíveis ou de formação a nível nacional que exijam segurança e confidencialidade.».

ANEXO II

O anexo II do Regulamento (UE) n.º 1207/2011 é alterado do seguinte modo:

1) A parte A é alterada do seguinte modo:

   a) O ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

      «1. A capacidade mínima do transponder de radar de vigilância secundário deve ser o Modo S, nível 2, devendo cumprir os critérios de desempenho e de funcionalidade estabelecidos no anexo 10 da Convenção de Chicago, volume IV, 3.ª edição, incluindo todas as emendas até ao n.º 77.»;

   b) O ponto 5 passa a ter a seguinte redação:

      «5. Os elementos de dados referidos no ponto 4 só devem ser transmitidos pelo transponder através do Protocolo Modo S. O processo de certificação da aeronave e do equipamento deve abranger a transmissão desses elementos de dados.»;

   c) O ponto 6 é suprimido;

2) A parte B é alterada do seguinte modo:

   a) O ponto 1 passa a ter a seguinte redação:

      «1. A capacidade mínima do transponder de radar de vigilância secundário deve ser o Modo S, nível 2, devendo cumprir os critérios de desempenho e de funcionalidade estabelecidos no anexo 10 da Convenção de Chicago, volume IV, 4.ª edição, incluindo todas as emendas até ao n.º 77.»;

   b) O ponto 15 passa a ter a seguinte redação:

      «15. Com exceção dos formatos reservados a aplicações militares, os elementos de dados a que se refere o ponto 14 só devem ser transmitidos pelo transponder através do Protocolo ADS-B de emissão não solicitada alargada. O processo de certificação da aeronave e do equipamento deve abranger a transmissão desses elementos de dados.»;

   c) O ponto 16 é suprimido;

3) A parte C é alterada do seguinte modo:

   a) No ponto 2, o proémio passa a ter a seguinte redação:

      «2. Os transponders devem transmitir os seguintes elementos de dados, se disponíveis num bus digital, a pedido da cadeia de vigilância em terra, através do Protocolo Modo S e em conformidade com os formatos especificados no documento n.º 9871 da ICAO (2.ª edição):»;

   b) O ponto 4 passa a ter a seguinte redação:

      «4. Os elementos de dados referidos no ponto 3 só devem ser transmitidos pelo transpônder através do Protocolo Modo S. O processo de certificação da aeronave e do equipamento deve abranger a transmissão desses elementos de dados.».

ANEXO III

O anexo IV do Regulamento de Execução (UE) n.º 1207/2011 passa a ter a seguinte redação:

«ANEXO IV

Requisitos para o estabelecimento dos acordos formais a que se refere o artigo 5.º, n.º 2

Os acordos formais entre prestadores de serviços de navegação aérea para o intercâmbio ou a prestação de dados de vigilância devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

a) As partes nos acordos;

b) O prazo de validade dos acordos;

c) O âmbito dos dados de vigilância;

d) As fontes dos dados de vigilância;

e) O formato do intercâmbio de dados de vigilância;

f) O ponto de entrega dos dados de vigilância;

g) Os níveis de serviço acordados no que se refere ao seguinte:

   — Desempenho relativo aos dados de vigilância em conformidade com o artigo 4.º, n.º 3;

   — Procedimentos em caso de inoperacionalidade;

h) Procedimentos de gestão da mudança;

i) Mecanismos de comunicação de informações no que respeita ao desempenho e à disponibilidade, incluindo as interrupções imprevistas;

j) Mecanismos em matéria de gestão e de coordenação;

k) Dispositivos de salvaguarda da cadeia de vigilância em terra e de notificação.».