Este texto constitui um instrumento de documentação e não tem qualquer efeito jurídico. As Instituições da União não assumem qualquer responsabilidade pelo respetivo conteúdo. As versões dos atos relevantes que fazem fé, incluindo os respetivos preâmbulos, são as publicadas no Jornal Oficial da União Europeia e encontram-se disponíveis no EUR-Lex. É possível aceder diretamente a esses textos oficiais através das ligações incluídas no presente documento

►B

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 1079/2012 DA COMISSÃO

de 16 de novembro de 2012

que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais de voz no céu único europeu

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(JO L 320 de 17.11.2012, p. 14)

Alterado por:

		Jornal Oficial		
		n.°	página	data
►M1	Regulamento de Execução (UE) n.º 657/2013 da Comissão de 10 de julho de 2013	L 190	37	11.7.2013
►M2	Regulamento de Execução (UE) 2016/2345 da Comissão de 14 de dezembro de 2016	L 348	11	21.12.2016

▼B

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 1079/2012 DA COMISSÃO

de 16 de novembro de 2012

que estabelece os requisitos de espaçamento dos canais de voz no céu único europeu

(Texto relevante para efeitos do EEE)

Artigo 1.º

Objeto

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

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. O presente regulamento aplica-se a todos os equipamentos de radiocomunicações que operam na faixa 117,975-137 MHz (a seguir designada por «faixa VHF») atribuída ao serviço móvel aeronáutico de rota, incluindo os sistemas, os seus componentes e os procedimentos associados.

2. O presente regulamento aplica-se aos sistemas de processamento de dados de voo utilizados pelos órgãos de controlo do tráfego aéreo que prestam serviços ao tráfego aéreo geral, aos seus componentes e procedimentos conexos.

3. O presente regulamento aplica-se a todos os voos operados como tráfego aéreo geral no espaço aéreo da região EUR da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]).

4. Os requisitos relativos à conversão não são aplicáveis às atribuições de frequências:

a) Mantidas no espaçamento de canais de 25 kHz nas seguintes frequências:

   i) a frequência de emergência (121,5 MHz),

   ii) a frequência auxiliar para operações de busca e salvamento (123,1 MHz),

   iii) as frequências de transmissão digital VHF (VDL) (136,725 MHz, 136,775 MHz, 136,825 MHz, 136,875 MHz, 136,925 MHz e 136,975 MHz),

   iv) as frequências do sistema de encaminhamento e transmissão de comunicações das aeronaves (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz e 131,825 MHz);

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

▼B

b) Em caso de operação com desvio da portadora em espaçamento de canais de 25 kHz.

5. A capacidade para operar com o espaçamento de canais de 8,33 kHz não é requerida aos equipamentos de radiocomunicações destinados a operar exclusivamente em uma ou mais atribuições de frequências que permaneçam com espaçamento de canais de 25 kHz.

Artigo 3.º

Definições

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

1) «Canal», designador numérico utilizado em conjunto com a sintonização do equipamento de comunicações de voz, que permite identificar, de maneira única, a frequência dos equipamentos de radiocomunicações e o espaçamento de canais associado aplicáveis;

2) «Espaçamento de canais de 8,33 kHz», um espaçamento de canais em que as frequências centrais nominais dos canais são separadas em incrementos de 8,33 kHz;

3) «Equipamento de radiocomunicações», qualquer dispositivo instalado, portátil ou de mão, concebido para transmitir e/ou receber comunicações na faixa VHF;

4) «Registo centralizado», um registo em que o gestor de frequências nacional regista os dados operacionais, técnicos e administrativos necessários para cada atribuição de frequências, em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 677/2011;

5) «Conversão para 8,33 kHz», substituição de uma atribuição de frequência inscrita no registo centralizado com espaçamento de canais de 25 kHz por uma atribuição de frequência com espaçamento de canais de 8,33 kHz;

6) «Atribuição de frequência», autorização dada por um Estado-Membro para utilização de uma radiofrequência ou de um canal de radiofrequências sob determinadas condições, para efeitos de operação de equipamentos de radiocomunicações;

7) «Operador», uma pessoa, organização ou empresa que participa ou se propõe participar numa operação de uma aeronave;

8) «Voos operados segundo as regras de voo visual», quaisquer voos operados segundo as regras de voo visual definidas no anexo 2 da Convenção de Chicago de 1944 sobre a Aviação Civil Internacional (a seguir designada por «Convenção de Chicago»);

9) «Aeronave do Estado», qualquer aeronave utilizada pelas forças armadas, as alfândegas ou as forças policiais;

▼B

10) «Operação com desvio da portadora», caso em que a cobertura operacional especificada não pode ser assegurada por um único emissor no solo e em que, para reduzir os problemas de interferência, os sinais de dois ou mais emissores no solo são desviados da frequência central nominal do canal;

11) «Equipamentos de radiocomunicações da aeronave», um ou mais equipamentos de radiocomunicações instalados a bordo de uma aeronave e utilizados por um tripulante de voo autorizado, durante o voo;

12) «Modernização do equipamento de radiocomunicações», a substituição de um equipamento de radiocomunicações por outro de modelo ou com número de peça diferente;

13) «Cobertura operacional especificada», volume de espaço aéreo em que é prestado um serviço específico e em que as radiofrequências atribuídas ao serviço estão protegidas;

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

15) «Posto de trabalho», mobiliário e equipamento técnico por intermédio dos quais um membro do pessoal dos serviços de tráfego aéreo («air traffic services» a seguir designados por «ATS») executa as tarefas associadas às suas responsabilidades operacionais;

16) «Radiotelefonia», forma de radiocomunicação destinada principalmente à troca de informações por voz;

17) «Carta de acordo», acordo entre dois órgãos ATS adjacentes, que especifica a forma como devem ser coordenadas as respetivas responsabilidades em matéria de ATS;

18) «Sistema Integrado de Processamento do Plano de Voo Inicial» («Integrated Initial Flight Plan Processing System», a seguir designado por «IFPS»), sistema integrado na rede europeia de gestão do tráfego aéreo através do qual é prestado um serviço centralizado de processamento e distribuição de planos de voo no espaço aéreo abrangido pelo presente regulamento e que consiste na receção, validação e distribuição de planos de voo;

19) «Aeronave do Estado do tipo "transporte"», aeronave do Estado de asa fixa, destinada a transportar pessoas e/ou carga;

20) «Operador aeroportuário», a entidade gestora de um aeroporto, conforme definida no Regulamento (CEE) n.º 95/93 do Conselho ([1]);

21) «Comunicação de controlo operacional», comunicação efetuada pelos operadores de aeronaves, que também afeta a segurança do transporte aéreo, a regularidade e a eficiência dos voos.

([1]) JO L 14 de 22.1.1993, p. 1.

▼B

Artigo 4.º

Requisitos de interoperabilidade e de desempenho dos equipamentos de radiocomunicações

1. Os fabricantes de equipamentos de radiocomunicações concebidos para funcionar na faixa VHF, ou os seus representantes autorizados estabelecidos na União, devem assegurar que, a partir de 17 de novembro de 2013, todos os equipamentos de radiocomunicações colocados no mercado têm a capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

2. Os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores e os outros utilizadores ou proprietários de equipamentos de radiocomunicações devem assegurar que todos os equipamentos colocados em serviço a partir de 17 de novembro de 2013 têm a capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que as aeronaves cujos certificados de aeronavegabilidade ou licenças de voo sejam emitidos pela primeira vez na União a partir de 17 de novembro de 2013 e em relação às quais sejam requeridos equipamentos de radiocomunicações, dispõem de equipamentos com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

4. Os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores e os outros utilizadores ou proprietários de equipamentos de radiocomunicações devem assegurar que, a partir de 17 de novembro de 2013, esses equipamentos têm a capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz em caso de serem objeto de modernização.

5. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2017, todos os equipamentos de radiocomunicações dispõem de capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, com exceção dos equipamentos de radiocomunicações no solo utilizados pelos prestadores de serviços de navegação aérea.

6. Além da capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, os equipamentos a que se referem os n.os 1 a 5 devem poder ser sintonizados para canais com espaçamento de 25 kHz.

7. Os utilizadores ou proprietários de equipamentos de radiocomunicações no solo com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz devem assegurar que o desempenho desses equipamentos, bem como dos componentes dos emissores/recetores no solo, cumpre as normas da OACI especificadas no anexo II, ponto 1.

8. Os utilizadores ou proprietários de equipamentos de radiocomunicações de aeronaves com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz devem assegurar que o desempenho desses equipamentos cumpre as normas da OACI especificadas no anexo II, ponto 2.

Artigo 5.º

Obrigações dos operadores

1. Um operador só poderá realizar operações com uma aeronave acima do FL 195 se os equipamentos de radiocomunicações da aeronave tiverem capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

▼B

2. A partir de 1 de janeiro de 2014, um operador só poderá realizar operações com uma aeronave de acordo com as regras de voo por instrumentos no espaço aéreo das classes A, B ou C dos Estados-Membros enumerados no anexo I se os equipamentos de radiocomunicações da aeronave tiverem capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

3. No que respeita à obrigação de dispor de equipamentos de radiocomunicações com espaçamento de canais de 8,33 kHz referida no n.º 2, um operador só poderá realizar operações com uma aeronave de acordo com as regras de voo visual em zonas operadas com o espaçamento de canais de 8,33 kHz se os equipamentos de radiocomunicações da aeronave tiverem capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

4. Sem prejuízo do disposto no artigo 2.º, n.º 5, a partir de 1 de janeiro de 2018, um operador só poderá realizar operações com uma aeronave no espaço aéreo em que são exigidos a bordo equipamentos de radiocomunicações se esses equipamentos tiverem capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

Artigo 6.º

Requisitos aplicáveis às conversões para 8,33 kHz

1. Os Estados-Membros devem assegurar que, nas zonas em que o nível inferior de voo se situa no FL 195 ou acima deste, todas as atribuições de frequências de voz são convertidas para o espaçamento de canais de 8,33 kHz.

2. Se, em circunstâncias excecionais, não for possível cumprir o disposto no n.º 1, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão as razões para tal.

▼M1

3. Os Estados-Membros enumerados no anexo I devem realizar, até 31 de dezembro de 2014, um conjunto de novas conversões para o espaçamento de canais de 8,33 kHz equivalente a pelo menos 25 % do número total de atribuições de frequências de 25 kHz inscritas no registo centralizado e atribuídas aos centros de controlo regional (a seguir designados por «ACC») de um Estado-Membro. Estas conversões não devem limitar-se às atribuições de frequências a um ACC nem devem incluir as atribuições de frequências para as comunicações do controlo operacional.

▼B

4. O número total de atribuições de frequências a um ACC com espaçamento de 25 kHz, referidas no n.º 3, não deve ter em conta:

a) As atribuições de frequências em que é utilizada a operação com desvio da portadora com espaçamento de canais de 25 kHz;

b) As atribuições de frequências que permanecem com espaçamento de canais de 25 kHz devido a um requisito de segurança;

c) As atribuições de frequências com espaçamento de canais de 25 kHz utilizadas para admitir aeronaves do Estado.

5. Os Estados-Membros enumerados no anexo I devem comunicar à Comissão, até 31 de dezembro de 2013, o número de conversões que podem ser realizadas por força do n.º 3.

▼B

6. Se o objetivo de 25 % definido nos n.os 3 e 4 não puder ser alcançado, na sua comunicação à Comissão, o Estado-Membro deve apresentar justificação para a não concretização do mesmo e propor uma data alternativa para a realização dessas conversões.

7. A comunicação à Comissão deve igualmente identificar as atribuições de frequências relativamente às quais a conversão não é viável e indicar as razões dessa inviabilidade.

8. Os Estados-Membros enumerados no anexo I devem assegurar que, a partir de 1 de janeiro de 2015, todas as atribuições de frequências para as comunicações de controlo operacional inscritas no registo centralizado são atribuições de frequências com o espaçamento de canais de 8,33 kHz.

9. Nos casos em que, por motivos técnicos, não pode ser garantido o cumprimento do disposto no n.º 8, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, até 31 de dezembro de 2014, as atribuições de frequências para as comunicações de controlo operacional que não serão objeto de conversão e apresentar justificação para a não realização da conversão.

10. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2018, todas as atribuições de frequências são convertidas para o espaçamento de canais de 8,33 kHz, com exceção das seguintes:

a) As atribuições de frequências que permanecem com espaçamento de canais de 25 kHz devido a um requisito de segurança;

b) As atribuições de frequências com espaçamento de canais de 25 kHz utilizadas para admitir aeronaves do Estado.

Artigo 7.º

Obrigações dos prestadores de serviços de navegação aérea

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

2. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem aplicar, nos seus sistemas de processamento de dados de voo, os procedimentos de comunicação e de coordenação inicial nos termos do Regulamento (CE) n.º 1032/2006 da Comissão ([1]), como segue:

a) A informação relativa à capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz de um voo deve ser transmitida entre órgãos ATC;

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

▼B

b) A informação relativa à capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz de um voo deve estar disponível no posto de trabalho adequado;

c) O controlador deve poder alterar a informação relativa à capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz de um voo.

Artigo 8.º

Procedimentos associados

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores e os outros utilizadores de equipamentos de radiocomunicações devem assegurar que, para identificar o canal de transmissão de comunicações de radiotelefonia, são usados os seis dígitos do designador numérico, exceto quando os quinto e sexto dígitos forem zero, caso em que só devem ser usados os quatro primeiros dígitos.

2. Os prestadores de serviços de navegação aérea, os operadores e os outros utilizadores de equipamentos de radiocomunicações devem assegurar que os procedimentos aplicados nas comunicações de voz ar-solo cumprem as disposições da OACI especificadas no anexo II, ponto 3.

3. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem assegurar que as cartas de acordo entre órgãos ATS especificam os procedimentos aplicáveis às aeronaves, quer as que dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, quer as que não dispõem desses equipamentos.

4. Todos os operadores e os agentes que atuam em seu nome devem assegurar que a letra Y é inserida no ponto 10 do plano de voo das aeronaves que dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

5. Os operadores e os agentes que atuam em seu nome devem assegurar, quando sejam planeados voos no espaço aéreo em que são exigidos a bordo equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, que o plano de voo das aeronaves que não dispõem desses equipamentos, mas às quais tenha sido concedida isenção da obrigação de dispor desses equipamentos, inclui o indicador adequado.

6. Em caso de alteração do estatuto de um voo no que respeita à capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, os operadores ou os agentes que atuam em seu nome devem enviar uma mensagem de alteração ao IFPS, com o indicador adequado inserido no ponto pertinente.

7. O gestor da rede deve assegurar que o IFPS processa e distribui a informação sobre a capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz recebida nos planos de voo.

Artigo 9.º

Disposições aplicáveis às aeronaves do Estado

1. Os Estados-Membros devem assegurar que as aeronaves do Estado do tipo «transporte» que efetuam voos acima do FL 195 dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

▼B

2. Se condicionalismos associados a contratos públicos impedirem o cumprimento do disposto no n.º 1, os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2012, as aeronaves do Estado do tipo «transporte» que efetuam voos acima do FL 195 dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

3. Os Estados-Membros devem assegurar que as aeronaves do Estado, que não do tipo «transporte», que efetuam voos acima do FL 195 dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

4. Os Estados-Membros podem permitir o não cumprimento do disposto no n.º 3 devido a:

a) Condicionalismos técnicos ou orçamentais imperiosos;

b) Condicionalismos associados à adjudicação de contratos.

5. Se condicionalismos associados a contratos públicos impedirem o cumprimento do disposto no n.º 3, os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2015, as aeronaves do Estado, que não do tipo «transporte», que efetuam voos acima do FL 195 dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

6. Os Estados-Membros devem assegurar que as aeronaves novas do Estado colocadas em serviço a partir de 1 de janeiro de 2014 dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

7. Os Estados-Membros devem assegurar que, a partir de 1 de janeiro de 2014, em caso de modernização dos equipamentos de radiocomunicações instalados a bordo das aeronaves do Estado, os novos equipamentos dispõem de capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

8. Os Estados-Membros devem assegurar que, até 31 de dezembro de 2018, todas as aeronaves do Estado dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

9. Sem prejuízo dos procedimentos nacionais aplicáveis à comunicação de informações relativas a aeronaves do Estado, os Estados-Membros devem comunicar à Comissão, até 30 de junho de 2018, a lista das aeronaves do Estado em que não podem ser instalados equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, em conformidade com o n.º 8, devido a:

a) Condicionalismos técnicos ou orçamentais imperiosos;

b) Condicionalismos associados à adjudicação de contratos.

10. Se condicionalismos associados a contratos públicos impedirem o cumprimento do disposto no n.º 8, os Estados-Membros devem comunicar também à Comissão, até 30 de junho de 2018, a data em que a aeronave em causa disporá de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz. Essa data não pode ser posterior a 31 de dezembro de 2020.

11. O n.º 8 não é aplicável às aeronaves do Estado que irão ser retiradas de serviço até 31 de dezembro de 2025.

▼B

12. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem assegurar que as aeronaves do Estado que não dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz podem ser admitidas, desde que essas aeronaves possam ser tratadas em segurança dentro dos limites de capacidade do sistema de gestão do tráfego aéreo nas atribuições de frequências UHF ou com espaçamento de canais de 25 kHz.

13. Os Estados-Membros devem publicar os procedimentos para o tratamento das aeronaves do Estado que não dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz nas suas publicações nacionais de informação aeronáutica.

14. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem comunicar anualmente ao Estado-Membro que os designou os seus planos para o tratamento das aeronaves do Estado que não dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, tendo em conta os limites de capacidade associados aos procedimentos a que se refere o n.º 13.

Artigo 10.º

Requisitos de segurança

Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para assegurar que quaisquer alterações aos sistemas existentes referidos no artigo 2.º, n.º 1, ou a introdução de novos sistemas, sejam precedidas da realização, pelas partes interessadas, de uma avaliação da segurança, incluindo a identificação de perigos e a avaliação e mitigação dos riscos. Nessa avaliação da segurança, é necessário ter em conta, no mínimo, os requisitos estabelecidos no anexo III.

Artigo 11.º

Conformidade ou adequação para utilização dos componentes

1. Antes da emissão de uma declaração CE de conformidade ou adequação para utilização, nos termos do artigo 5.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004, os fabricantes de componentes dos sistemas referidos no artigo 2.º, n.º 1, do presente regulamento devem avaliar a conformidade ou adequação para utilização desses componentes de acordo com os requisitos estabelecidos no anexo IV, parte A, do presente regulamento.

2. Quando o certificado emitido em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho ([1]) seja aplicável a componentes, deve ser considerado uma declaração CE de conformidade ou adequação para utilização, desde que inclua a demonstração do cumprimento dos requisitos de interoperabilidade, de desempenho e de segurança aplicáveis do presente regulamento.

Artigo 12.º

Verificação dos sistemas

1. Os prestadores de serviços de navegação aérea que possam demonstrar ou tenham demonstrado junto da autoridade supervisora nacional que satisfazem as condições estabelecidas no anexo V devem proceder à verificação dos sistemas referidos no artigo 2.º, n.º 1, de acordo com os requisitos estabelecidos no anexo IV, parte C.

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

▼B

2. Os prestadores de serviços de navegação aérea que não possam demonstrar que satisfazem as condições estabelecidas no anexo V devem subcontratar a verificação dos sistemas referidos no artigo 2.º, n.º 1, a um organismo notificado. Essa verificação deve ser efetuada de acordo com os requisitos estabelecidos no anexo IV, parte D.

3. Quando o certificado emitido em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 seja aplicável a sistemas, deve ser considerado uma declaração CE de verificação, desde que inclua a demonstração do cumprimento dos requisitos de interoperabilidade, de desempenho e de segurança aplicáveis do presente regulamento.

Artigo 13.º

Requisitos complementares

1. Os Estados-Membros devem assegurar que todos os intervenientes relevantes são devidamente informados sobre os requisitos estabelecidos no presente regulamento e que adquiriram formação adequada para o exercício das suas funções.

2. O gestor da rede deve assegurar que o pessoal que opera o sistema IFPS e participa no planeamento dos voos é devidamente informado sobre os requisitos estabelecidos no presente regulamento e que adquiriu formação adequada para o exercício das suas funções.

3. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem:

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

b) Assegurar que os manuais referidos na alínea a) estão disponíveis e são atualizados e que a sua atualização e distribuição são objeto de uma gestão adequada de qualidade e de documentação;

c) Assegurar que os métodos de trabalho e os procedimentos operacionais estão em conformidade com o disposto no presente regulamento.

4. O gestor da rede deve garantir que o serviço de processamento e de distribuição centralizada de planos de voo:

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

b) Assegura que os manuais referidos na alínea a) estão disponíveis e são atualizados e que a sua atualização e distribuição são objeto de uma gestão adequada de qualidade e de documentação;

c) Assegura que os métodos de trabalho e os procedimentos operacionais estão em conformidade com o disposto no presente regulamento.

5. Os operadores devem assegurar que o pessoal que opera equipamentos de radiocomunicações é devidamente informado sobre o presente regulamento, que adquiriu formação adequada para operar esses equipamentos e que, sempre que possível, as instruções estão disponíveis na cabina de pilotagem.

▼B

6. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir o cumprimento do presente regulamento, nomeadamente publicar as informações pertinentes nas publicações de informação aeronáutica nacionais.

Artigo 14.º

Isenções

1. Ao abrigo do artigo 4.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 730/2006 da Comissão ([1]), os Estados-Membros podem conceder derrogações temporárias à obrigação de equipar as aeronaves prevista no artigo 5.º, n.º 1, do presente regulamento para os voos operados segundo as regras de voo visual.

2. Os Estados-Membros podem tomar medidas locais para conceder isenções ao cumprimento do disposto no artigo 4.º, n.º 5, no artigo 5.º, n.º 4, e no artigo 6.º, n.º 10, para casos com impacto limitado na rede.

3. Os Estados-Membros que tomam as medidas locais referidas no n.º 2 devem fornecer à Comissão informações pormenorizadas justificando a necessidade de conceder isenções o mais tardar um ano antes das datas indicadas no artigo 4.º, n.º 5, no artigo 5.º, n.º 4, e no artigo 6.º, n.º 10.

4. No prazo de 6 meses a contar da receção das informações pormenorizadas transmitidas pelos Estados-Membros por força do n.º 3 e após ter consultado o gestor da rede, a Comissão pode, se o impacto na rede não for limitado, rever qualquer isenção concedida ao abrigo do n.º 2.

Artigo 15.º

Revogação

É revogado o Regulamento (CE) n.º 1265/2007.

Artigo 16.º

Entrada em vigor

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

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

([1]) JO L 128 de 16.5.2006, p. 3.

▼B

ANEXO I

Estados-Membros a que se referem os artigos 5.º e 6.º

Os Estados-Membros a que se refere o artigo 5.º, n.º 2, e o artigo 6.º, n.ºs 3, 5 e 8, são os seguintes:

— Alemanha,

— Irlanda,

— França,

— Itália,

— Luxemburgo,

— Hungria,

— Países Baixos,

— Áustria,

— Reino Unido.

▼B

ANEXO II

▼M2

Disposições da ICAO a que se referem os artigos 4.º e 8.º

1. Capítulo 2 «Serviço móvel aeronáutico», secção 2.1 «Características do sistema de comunicações VHF ar-solo» e secção 2.2 «Características dos sistemas de instalação de solo» do anexo 10 da Convenção de Chicago, volume III, parte 2 (segunda edição — julho de 2007, que incorpora a emenda n.º 90).

2. Capítulo 2 «Serviço móvel aeronáutico», secção 2.1 «Características do sistema de comunicações VHF ar-solo», secção 2.3.1 «Função de transmissão» e secção 2.3.2 «Função de receção», com exceção da subsecção 2.3.2.8 «VDL — Desempenho em termos de imunidade às interferências» do anexo 10 da Convenção de Chicago, volume III, parte 2 (segunda edição — julho de 2007, que incorpora a emenda n.º 90).

3. Secção 12.3.1.5 «Espaçamento de canais de 8,33 kHz» do documento 4444 PANS-ATM da ICAO (15.ª edição — 2007, que incorpora a emenda n.º 6).

▼B

ANEXO III

Requisitos a que se refere o artigo 10.º, a ter em conta na avaliação da segurança

1. A avaliação da segurança deve ter em conta os requisitos de interoperabilidade e de desempenho estabelecidos no artigo 4.º, n.os 6, 7 e 8, e no artigo 7.º, n.os 1 e 2.

2. A avaliação da segurança deve ter em conta os requisitos para os procedimentos associados estabelecidos no artigo 8.º.

3. A avaliação da segurança deve ter em conta as disposições relativas às aeronaves do Estado estabelecidas no artigo 9.º, n.os 13 e 14.

4. A avaliação da segurança deve ser em conta os requisitos para assegurar o cumprimento estabelecidos no artigo 13.º, n.os 1, 2, 5 e 6.

5. Os Estados-Membros devem assegurar que, aquando da conversão de uma atribuição de frequência para o espaçamento de canais de 8,33 kHz, a nova atribuição de frequência tenha um período de ensaio de duração adequada, durante o qual é verificada a segurança operacional, previamente à inscrição no registo centralizado.

6. Os Estados-Membros devem assegurar que as conversões para o espaçamento de canais de 8,33 kHz são realizadas tendo em conta a documentação de orientação da OACI sobre critérios de planeamento de frequências descrita na parte II – «Critérios de planeamento da atribuição de frequências para as comunicações VHF ar-solo» do «Manual de gestão de frequências EUR» – documento 011 OACI EUR.

7. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem assegurar a publicação e a aplicação, conforme adequado, dos procedimentos para o tratamento das aeronaves que não dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz e que operam no espaço aéreo em que são exigidos a bordo equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

8. Os prestadores de serviços de navegação aérea e/ou os operadores de aeroportos devem assegurar a publicação e a aplicação, conforme adequado, de procedimentos para o tratamento dos veículos que não dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz nas áreas do aeroporto que utilizam esse espaçamento de canais.

9. Os Estados-Membros que convertem atribuições de frequências para o espaçamento de canais de 8,33 kHz em qualquer parte do seu espaço aéreo devem:

   a) Assegurar que os operadores de aeronaves que realizam voos nesse espaço aéreo são informados de que as aeronaves têm de dispor de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz;

   b) Assegurar que seja ministrada formação adequada aos membros da tripulação de voo que operam equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 25 kHz no espaço aéreo em que são exigidos a bordo equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, conforme previsto no artigo 2.º, n.º 5;

   c) Realizar uma avaliação da segurança a nível local, previamente à conversão, tendo em conta todo o tráfego que está previsto atravessar esse espaço aéreo e as questões eventualmente decorrentes do sistema de comunicações de voz a funcionar em todo o espaço aéreo circundante.

▼B

ANEXO IV

PARTE A

Requisitos para a avaliação da conformidade ou adequação para utilização dos componentes a que se refere o artigo 11.º

1. As atividades de verificação devem demonstrar a conformidade ou adequação para utilização dos componentes, de acordo com os requisitos de desempenho estabelecidos no presente regulamento, quando funcionam no ambiente de ensaio.

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

PARTE B

Módulo de controlo interno da produção

1. Este módulo descreve o procedimento pelo qual o fabricante, ou o seu representante autorizado estabelecido na União, que cumpre as obrigações estabelecidas no ponto 2, garante e declara que os componentes em causa satisfazem os requisitos estabelecidos no presente regulamento. O fabricante, ou o seu representante autorizado estabelecido na União, deve redigir uma declaração de conformidade ou adequação para utilização, nos termos do disposto no anexo III, ponto 3, do Regulamento (CE) n.º 552/2004.

2. O fabricante deve elaborar a documentação técnica referida no ponto 4. O fabricante, ou o seu representante autorizado estabelecido na União, deve colocar a documentação à disposição das autoridades supervisoras nacionais competentes, para efeitos de inspeção, e dos prestadores de serviços de navegação aérea que integrem esses componentes nos seus sistemas, por um período mínimo de 10 anos a contar da data de fabrico do último componente. O fabricante, ou o seu representante autorizado estabelecido na União, deve informar os Estados-Membros do local e da forma de obter a documentação técnica referida acima.

3. Se não estiver estabelecido na União, o fabricante deve designar a(s) pessoa(s) responsável(eis) pela colocação dos componentes no mercado da União. Essa(s) pessoa(s) deve(m) informar os Estados-Membros do local e da forma de obter essa documentação técnica.

4. A documentação técnica deve demonstrar a conformidade dos componentes com os requisitos estabelecidos no presente regulamento. Deve abranger, desde que pertinente para a avaliação, a conceção, o fabrico e o funcionamento dos componentes.

5. O fabricante, ou o seu representante autorizado, deve conservar uma cópia da declaração de conformidade ou adequação para utilização junto com a documentação técnica.

PARTE C

Requisitos para a verificação dos sistemas a que se refere o artigo 12.º, n.º 1

1. A verificação dos sistemas a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, deve demonstrar a conformidade desses sistemas com os requisitos de interoperabilidade, de desempenho e de segurança estabelecidos no presente regulamento, num ambiente de avaliação que reproduza o contexto operacional desses sistemas. Em especial:

   — a verificação dos sistemas de comunicação deve demonstrar que, nas comunicações de voz, é utilizado o espaçamento de canais de 8,33 kHz em conformidade com o disposto no artigo 4.º, e que o desempenho dos sistemas de comunicações de voz com espaçamento de canais de 8,33 kHz cumpre o disposto no artigo 4.º, n.º 7,

▼B

— a verificação dos sistemas de processamento de dados de voo deve demonstrar a correta aplicação da funcionalidade descrita no artigo 7.º, n.º 2.

2. A verificação dos sistemas a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, deve ser efetuada em conformidade com práticas de ensaio adequadas e reconhecidas.

3. As ferramentas de ensaio utilizadas na verificação dos sistemas a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, devem ter as funcionalidades adequadas.

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

— descrição do sistema instalado,

— relatório das inspeções e dos ensaios realizados antes da colocação em serviço do sistema.

5. O prestador de serviços de navegação aérea deve gerir as atividades de verificação, nomeadamente:

— determinar o ambiente de avaliação operacional e técnica adequado de modo a reproduzir as condições operacionais,

— verificar se o plano de ensaio descreve a integração dos sistemas a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, num ambiente de avaliação operacional e técnica,

— verificar se o plano de ensaio cobre a totalidade dos requisitos de interoperabilidade, de desempenho e de segurança aplicáveis do presente regulamento,

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

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

— realizar as inspeções e os ensaios especificados no plano de ensaio,

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

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

7. Depois de devidamente concluída a verificação da conformidade, os prestadores de serviços de navegação aérea devem emitir a declaração CE de verificação do sistema e apresentá-la à autoridade supervisora nacional, acompanhada do processo técnico, conforme exigido pelo artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004.

PARTE D

Requisitos para a verificação dos sistemas a que se refere o artigo 12.º, n.º 2

1. A verificação dos sistemas a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, deve demonstrar a conformidade desses sistemas com os requisitos de interoperabilidade, de desempenho e de segurança estabelecidos no presente regulamento, num ambiente de avaliação que reproduza o contexto operacional desses sistemas. Em especial:

— a verificação dos sistemas de comunicação deve demonstrar que, nas comunicações de voz, é utilizado o espaçamento de canais de 8,33 kHz em conformidade com o disposto no artigo 4.º, e que o desempenho dos sistemas de comunicações de voz com espaçamento de canais de 8,33 kHz cumpre o disposto no artigo 4.º, n.º 7,

▼B

— a verificação dos sistemas de processamento de dados de voo deve demonstrar a correta aplicação da funcionalidade descrita no artigo 7.º, n.º 2.

2. A verificação dos sistemas a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, deve ser efetuada em conformidade com práticas de ensaio adequadas e reconhecidas.

3. As ferramentas de ensaio utilizadas na verificação dos sistemas a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, devem ter as funcionalidades adequadas.

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

— descrição do sistema instalado,

— relatório das inspeções e dos ensaios realizados antes da colocação em serviço do sistema.

5. O prestador de serviços de navegação aérea deve determinar o ambiente de avaliação operacional e técnica adequado, de modo a reproduzir o ambiente operacional real, e confiar as atividades de verificação a um organismo notificado.

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

— verificar se o plano de ensaio descreve a integração dos sistemas a que se refere o artigo 2.º, n.º 1, num ambiente de avaliação operacional e técnica,

— verificar se o plano de ensaio cobre a totalidade dos requisitos de interoperabilidade, de desempenho e de segurança aplicáveis do presente regulamento,

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

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

— realizar as inspeções e os ensaios especificados no plano de ensaio,

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

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

8. Depois de devidamente executadas as tarefas de verificação, o organismo notificado deve emitir um certificado de conformidade relativo às tarefas executadas.

9. O prestador de serviços de navegação aérea deve, subsequentemente, emitir a declaração CE de verificação do sistema e apresentá-la à autoridade supervisora nacional, acompanhada do processo técnico, conforme exigido pelo artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 552/2004.

▼B

ANEXO V

Condições a que se refere o artigo 12.º

1. O prestador de serviços de navegação aérea deve ter instaurados na sua organização métodos de elaboração de relatórios que garantam e demonstrem a imparcialidade e a independência de julgamento nas atividades de verificação.

2. O prestador de serviços de navegação aérea deve assegurar que o pessoal envolvido nos processos de verificação desempenha as suas funções com o mais elevado nível de integridade profissional e competência técnica possível e que não é objeto de quaisquer pressões ou incentivos, designadamente de natureza financeira, que possam afetar os seus juízos ou os resultados das suas verificações, nomeadamente por parte de pessoas ou grupos de pessoas afetadas por esses resultados.

3. O prestador de serviços de navegação aérea deve assegurar que o pessoal envolvido nos processos de verificação tem acesso a equipamentos que lhe permitem realizar corretamente as verificações necessárias.

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

5. O prestador de serviços de navegação aérea deve assegurar que o pessoal envolvido nos processos de verificação está apto a efetuar os controlos com imparcialidade. A sua remuneração não deve depender do número de verificações realizadas ou dos resultados das mesmas.