

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) 2023/1771 DA COMISSÃO
de 12 de setembro de 2023

que altera o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 no que respeita aos sistemas e componentes de gestão do tráfego aéreo e dos serviços de navegação aérea e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 1032/2006, (CE) n.º 633/2007 e (CE) n.º 262/2009

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 43.º, n.º 1, alíneas a), e) e f), o artigo 44.º, n.º 1, alínea a), e o artigo 62.º, n.º 15, alíneas a) e c),

Considerando o seguinte:

- (1) Em conformidade com o artigo 140.º, n.º 2, do Regulamento (UE) 2018/1139, o mais tardar em 12 de setembro de 2023, as regras de execução adotadas com base no Regulamento (CE) n.º 552/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾ revogado devem ser adaptadas de acordo com as disposições do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (2) O Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão ⁽³⁾ estabelece requisitos comuns para a prestação de serviços de gestão do tráfego aéreo e de navegação aérea («ATM/ANS») e de outras funções da rede de gestão do tráfego aéreo («funções da rede ATM») aplicáveis ao tráfego aéreo em geral e à respetiva supervisão.
- (3) Em conformidade com o Regulamento de Execução (UE) 2023/1769 da Comissão ⁽⁴⁾, os sistemas e componentes de ATM/ANS («equipamento ATM/ANS») estão sujeitos a certificação ou declaração emitidas pelas entidades envolvidas no projeto ou na produção de equipamento ATM/ANS. A fim de assegurar a instalação adequada, a realização de ensaios no local e a colocação em serviço segura desses equipamentos, bem como a sua supervisão, o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 deve ser alterado de modo a incluir os requisitos necessários aplicáveis aos prestadores de serviços ATM/ANS e respetivas autoridades competentes.
- (4) A fim de assegurar a continuidade dos requisitos para a utilização de equipamento ATM/ANS, as alterações do Regulamento de Execução (UE) 2017/373 devem basear-se nas regras de execução pertinentes adotadas com base no Regulamento (CE) n.º 552/2004 revogado, com as adaptações necessárias.

⁽¹⁾ JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

⁽²⁾ 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») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 26).

⁽³⁾ Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

⁽⁴⁾ Regulamento de Execução (UE) 2023/1769 da Comissão, de 12 de setembro de 2023, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para a certificação das entidades envolvidas no projeto ou na produção de sistemas e componentes de gestão do tráfego aéreo/dos serviços de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (UE) 2023/203 (ver página 19 do presente Jornal Oficial).

- (5) Em especial, o Regulamento (CE) n.º 1032/2006 da Comissão ⁽⁵⁾ 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; o Regulamento (CE) n.º 633/2007 da Comissão ⁽⁶⁾ estabelece requisitos para a aplicação de um protocolo de transferência de mensagens de voo utilizado para efeitos de notificação, coordenação e transferência de voos entre órgãos de controlo do tráfego aéreo, e o Regulamento (CE) n.º 262/2009 da Comissão ⁽⁷⁾ estabelece requisitos para a atribuição e a utilização coordenadas dos códigos de interrogador Modo S para o céu único europeu. Tais requisitos devem ser refletidos no Regulamento de Execução (UE) 2017/373.
- (6) Os requisitos relativos às comunicações ar-terra que utilizam o espaçamento de canais de 8,33 kHz estabelecidos no Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 da Comissão ⁽⁸⁾ não se aplicam aos serviços prestados nem no espaço aéreo do céu único europeu fora da região europeia (EUR) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), tal como definida no volume I do plano europeu (EUR) de navegação aérea (Doc. 7754) da OACI, nem na FIR/UIR das Canárias, uma vez que as suas condições locais não justificavam suficientemente a necessidade da sua aplicabilidade. O presente regulamento deve prever o mesmo âmbito de aplicação.
- (7) O artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012 previa isenções da obrigação de converter todas as atribuições de frequências no espaçamento de canais de 8,33 kHz. O presente regulamento não deve alterar as isenções existentes.
- (8) Os requisitos relativos à atribuição dos códigos de interrogador Modo S estabelecidos no Regulamento (CE) n.º 262/2009 da Comissão não se aplicam aos serviços prestados no espaço aéreo do céu único europeu fora da região EUR da OACI devido ao seu baixo volume de tráfego local e à sua situação geográfica, com o espaço aéreo a fazer fronteira apenas com um espaço aéreo sob a responsabilidade de prestadores ATM/ANS de países terceiros, o que justifica diferentes modalidades de coordenação local com países terceiros vizinhos. O presente regulamento deve prever o mesmo âmbito de aplicação.
- (9) O Regulamento de Execução (UE) 2017/373 deve, por conseguinte, ser alterado em conformidade, e os Regulamentos (CE) n.º 1032/2006, (CE) n.º 633/2007 e (CE) n.º 262/2009 devem ser revogados.
- (10) O estabelecimento de requisitos no presente regulamento teve devidamente em conta o conteúdo do Plano Diretor ATM e as capacidades de comunicação, navegação e vigilância nele contidas.
- (11) A Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação propôs medidas no seu parecer n.º 01/2023 ⁽⁹⁾, em conformidade com os artigos 75.º, n.º 2, alíneas b) e c), e 76.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139.
- (12) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído nos termos do artigo 127.º do Regulamento (UE) 2018/1139,

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Alterações do Regulamento de Execução (UE) 2017/373

O Regulamento de Execução (UE) 2017/373 é alterado do seguinte modo:

-
- ⁽⁵⁾ 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 (JO L 186 de 7.7.2006, p. 27).
 - ⁽⁶⁾ Regulamento (CE) n.º 633/2007 da Comissão, de 7 de junho de 2007, que estabelece requisitos para a aplicação de um protocolo de transferência de mensagens de voo utilizado para efeitos de notificação, coordenação e transferência de voos entre órgãos de controlo do tráfego aéreo (JO L 146 de 8.6.2007, p. 7).
 - ⁽⁷⁾ Regulamento (CE) n.º 262/2009 da Comissão, de 30 de março de 2009, que estabelece requisitos para a atribuição e a utilização coordenadas dos códigos de interrogador Modo S para o céu único europeu (JO L 84 de 31.3.2009, p. 20).
 - ⁽⁸⁾ 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 (JO L 320 de 17.11.2012, p. 14).
 - ⁽⁹⁾ <https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions>

- 1) O artigo 2.º é alterado do seguinte modo:
 - a) O ponto 3 passa a ter a seguinte redação:
 - «3) “Gestor da rede”, o organismo ao qual são confiadas as tarefas necessárias para o desempenho das funções referidas no artigo 6.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004;»;
 - b) São aditados os seguintes pontos 9, 10, 11, 12 e 13:
 - «9) “interrogador Modo S”, um sistema, composto por antenas e equipamentos eletrónicos, que permite comunicar com uma dada aeronave através do Modo Select (Modo S);
 - 10) “interrogador Modo S elegível”, um interrogador Modo S que satisfaz, pelo menos, uma das seguintes condições:
 - a) o interrogador confia, pelo menos em parte, nas interrogações e respostas a chamadas normais Modo S para a aquisição de alvos Modo S;
 - b) o interrogador bloqueia, permanente ou intermitentemente, em parte ou na totalidade da sua zona de cobertura, os alvos Modo S adquiridos em resposta a interrogações normais Modo S; ou
 - c) o interrogador utiliza protocolos de comunicação multissítios para aplicações de ligação de dados;
 - 11) “operador de Modo S”, uma pessoa, organização ou empresa que opera ou se propõe operar um interrogador Modo S, incluindo:
 - a) prestadores de serviços de vigilância;
 - b) fabricantes de interrogadores Modo S;
 - c) operadores de aeródromos;
 - d) estabelecimentos de investigação;
 - e) qualquer outra entidade autorizada a operar um interrogador Modo S;
 - 12) “interferências prejudiciais”, interferências que impedem o cumprimento dos requisitos de desempenho;
 - 13) “plano de atribuição de códigos de interrogador”, o mais recente conjunto completo de atribuições de códigos de interrogador aprovado.»;
- 2) No artigo 3.º, é inserido o seguinte n.º 6-A:

«6-A Os Estados-Membros devem garantir que a utilização de um emissor terrestre a operar no seu território não gera interferências prejudiciais para os outros sistemas de vigilância.»;
- 3) São inseridos os seguintes artigos 3.º-E e 3.º-F:

«Artigo 3.º-E

Atribuição dos códigos de interrogador Modo S

1. Os Estados-Membros devem garantir que as alterações da atribuição de um código de interrogador resultantes de uma atualização do plano de atribuição de códigos de interrogador sejam comunicadas aos operadores de Modo S pertinentes sob a sua autoridade no prazo de 14 dias de calendário a contar da data de receção do plano de atribuição de códigos de interrogador atualizado.
2. Os Estados-Membros devem disponibilizar aos outros Estados-Membros, pelo menos, de seis em seis meses, através do sistema de atribuição de códigos de interrogador, um registo atualizado da atribuição e utilização desses códigos pelos interrogadores Modo S elegíveis na sua zona de responsabilidade.
3. Caso exista sobreposição entre a cobertura de um interrogador Modo S localizado na zona de responsabilidade de um Estado-Membro e a cobertura de um interrogador Modo S localizado na zona de responsabilidade de um país terceiro, o Estado-Membro em causa deve:
 - a) garantir que o país terceiro seja informado dos requisitos de segurança relativos à atribuição e utilização dos códigos de interrogador;
 - b) tomar as medidas necessárias para coordenar a utilização dos códigos de interrogador com o país terceiro em causa.

4. Os Estados-Membros devem notificar os prestadores de serviços de tráfego aéreo sob a sua jurisdição de interrogadores Modo S que operem sob a responsabilidade de um país terceiro para o qual a atribuição de códigos de interrogador Modo S não tenha sido coordenada.
5. Os Estados-Membros devem verificar a validade dos pedidos de códigos de interrogador recebidos dos operadores de Modo S antes de disponibilizarem os códigos de interrogador, através do sistema de atribuição de códigos de interrogador, para coordenação, conforme estabelecido no anexo IV, ponto 15, do Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão (*).
6. Os Estados-Membros devem assegurar que os operadores de Modo S, com exceção dos prestadores de serviços de vigilância, cumprem o disposto na secção CNS.TR.205 do anexo VIII.
7. Os requisitos estabelecidos nos n.ºs 1 a 6 não são aplicáveis no espaço aéreo do céu único europeu que não faz parte da região europeia (EUR) da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

Artigo 3.º-F

Utilização do espaço aéreo no céu único europeu

1. No contexto da proteção do espetro, os Estados-Membros devem garantir que os *transponders* de radar de vigilância secundário instalados a bordo das aeronaves que sobrevoam um Estado-Membro não são objeto de demasiadas interrogações pelos interrogadores de vigilância terrestres e que, ou geram respostas ou, embora não gerem respostas, têm potência suficiente para exceder o nível mínimo do recetor do *transponder* de radar de vigilância secundário. Em caso de desacordo entre os Estados-Membros no que respeita às medidas necessárias, os Estados-Membros em causa devem submeter a questão à Comissão para que esta tome as medidas necessárias.
2. Os Estados-Membros devem assegurar que todas as atribuições de frequências de voz são convertidas para um espaçamento de canais de 8,33 kHz. Os requisitos relativos à conversão não são aplicáveis às atribuições de frequências:
 - a) Mantidas no espaçamento de canais de 25 kHz nas seguintes frequências:
 - 1) a frequência de emergência (121,5 MHz);
 - 2) a frequência auxiliar para operações de busca e salvamento (123,1 MHz);
 - 3) as frequências de transmissão digital VHF (VDL) atribuídas para utilização no espaço aéreo do céu único europeu;
 - 4) as frequências do sistema de encaminhamento e transmissão de comunicações das aeronaves (ACARS) (131,525 MHz, 131,725 MHz e 131,825 MHz);
 - b) Em caso de operação com desvio da portadora em espaçamento de canais de 25 kHz.
3. Os requisitos estabelecidos no n.º 2 não são aplicáveis no espaço aéreo do céu único europeu que não faz parte da região EUR da OACI nem na região de informação de voo (FIR)/região superior de informação (UIR) das Canárias.
4. Permanecem válidas as isenções da obrigação de assegurar que todas as atribuições de frequências sejam convertidas para o espaçamento de canais de 8,33 kHz para os casos com impacto limitado na rede, concedidas pelos Estados-Membros nos termos do artigo 14.º, n.º 2, do Regulamento de Execução (UE) n.º 1079/2012, que tenham sido comunicadas à Comissão.
5. Os Estados-Membros devem estabelecer e publicar nas publicações nacionais de informação aeronáutica, se for caso disso, os procedimentos para o tratamento das aeronaves que não dispõem de:
 - a) *Transponders* de Modo S por radar de vigilância secundário;
 - b) Equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.

(*) Regulamento de Execução (UE) 2019/123 da Comissão, de 24 de janeiro de 2019, que estabelece as regras de execução para a implementação das funções de rede na gestão do tráfego aéreo (ATM) e que revoga o Regulamento (UE) n.º 677/2011 da Comissão (JO L 28 de 31.1.2019, p. 1).»;

4) Os anexos I, II, III, IV, VIII, IX, X e XII são alterados conforme indicado no anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

Revogação

São revogados os Regulamentos (CE) n.º 1032/2006, (CE) n.º 633/2007 e (CE) n.º 262/2009.

Artigo 3.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.

Feito em Bruxelas, em 12 de setembro de 2023.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

Os anexos I, II, III, IV, VIII, IX, X e XII do Regulamento de Execução (UE) 2017/373 são alterados do seguinte modo:

1) O anexo I é alterado do seguinte modo:

a) É aditado o ponto 30-A) com a seguinte redação:

«30-A) “Equipamento ATM/ANS”, componentes ATM/ANS na aceção do artigo 3.º, n.º 6, do Regulamento (UE) 2018/1139, e sistemas ATM/ANS na aceção do artigo 3.º, n.º 7, do mesmo regulamento, excluindo os componentes de bordo sujeitos ao Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão (*);

(*) Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1);

b) É aditado o ponto 34-A) com a seguinte redação:

«34-A) “Fronteira”, plano lateral ou vertical que delimita o espaço aéreo dentro do qual um órgão ATC presta serviços de tráfego aéreo;»;

c) São inseridos os seguintes pontos 39-A) e 39-B):

«39-A) “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;

39-B) “Ponto de coordenação” (COP), um ponto situado na fronteira ou adjacente a esta, utilizado pelos órgãos ATC nos processos de coordenação;»;

d) É aditado o ponto 40-A) com a seguinte redação:

«40-A) “Serviço de ligações de dados”, um conjunto de operações de gestão do tráfego aéreo conexas, assentes em comunicações ar-terra através de ligações de dados, com um objetivo operacional claramente definido, e que têm início e fim com um evento operacional;»;

e) É aditado o ponto 46-A) com a seguinte redação:

«46-A) “Código de interrogador elegível”, qualquer código de entre os códigos II e SI, exceto:

a) O código II 0;

b) O(s) código(s) de interrogador cuja gestão e atribuição estão reservadas a entidades militares, incluindo organizações interestatais, em particular a Organização do Tratado do Atlântico Norte;»;

f) É aditado o ponto 47-A) com a seguinte redação:

«47-A) “Dados estimados”, o ponto de coordenação, hora estimada de uma aeronave e nível de voo previsto da mesma no ponto de coordenação;»;

g) É aditado o ponto 62-A) com a seguinte redação:

«62-A) “Sequência de implementação”, a sequência temporal de implementação das atribuições de códigos de interrogador que os operadores de Modo S têm de cumprir para evitarem conflitos temporários de códigos de interrogador;»;

h) É aditado o ponto 73-A) com a seguinte redação:

«73-A) “Órgão notificado”, o órgão ATC que recebeu a comunicação;»;

i) É aditado o ponto 81-A) com a seguinte redação:

«81-A) “Órgão recetor”, o órgão de controlo do tráfego aéreo que recebe dados;»;

j) O ponto 88 passa a ter a seguinte redação:

«88) “Diretiva de segurança”, um documento emitido ou adotado por uma autoridade nacional competente que:

- 1) Estabelece as ações a executar num sistema funcional ou impõe restrições à sua utilização operacional com vista a restabelecer a segurança sempre que existam elementos de prova de que a segurança da aviação pode, de outro modo, ficar comprometida; ou
- 2) Estabelece as ações a executar em equipamento ATM/ANS sujeito à declaração de conformidade emitida em conformidade com o artigo 6.º do Regulamento Delegado (UE) 2023/1768 da Comissão (*) para fazer face a uma situação insegura que tenha sido identificada e restabelecer o desempenho e a interoperabilidade desse equipamento ATM/ANS sempre que existam elementos de prova de que a segurança, o desempenho ou a interoperabilidade desse equipamento específico podem, de outro modo, ficar comprometidos.

(*) Regulamento Delegado (UE) 2023/1768 da Comissão, de 14 de julho de 2023, que estabelece regras pormenorizadas para a certificação e a declaração dos sistemas e componentes de gestão do tráfego aéreo/dos serviços de navegação aérea (JO L 228 de 15.9.2023, p. 1).».

k) São inseridos os seguintes pontos 107-A) e 107-B):

- «107-A) “Posição de trabalho”, o mobiliário e equipamento técnico por intermédio dos quais um membro do pessoal dos serviços de tráfego aéreo executa as tarefas associadas às suas funções;
- 107-B) “Alerta”, uma mensagem visualizada numa posição de trabalho, no caso de falha do processo de coordenação automatizado.»;

2) O anexo II é alterado do seguinte modo:

a) No ponto ATM/ANS.AR.A.020, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) A autoridade competente deve notificar a Agência, sem demora injustificada, em caso de problemas importantes relacionados com a aplicação das disposições pertinentes do Regulamento (UE) 2018/1139 e respetivos atos delegados e de execução e dos Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 e (CE) n.º 551/2004 aplicáveis aos prestadores de serviços.»;

b) O ponto ATM/ANS.AR.A.030 passa a ter a seguinte redação:

«ATM/ANS.AR.A.030 Diretrizes de segurança

a) A autoridade competente deve emitir uma diretriz de segurança quando tiver determinado a existência de qualquer das seguintes situações:

- 1) Uma condição de insegura num sistema funcional que exige atuação imediata;
- 2) Uma condição insegura, de desempenho insuficiente ou de não interoperabilidade no equipamento sujeito à declaração de conformidade nos termos do artigo 6.º do Regulamento Delegado (UE) 2023/1768 e a referida situação for suscetível de existir ou ocorrer noutro equipamento ATM/ANS.

b) A diretriz de segurança deve ser transmitida prestadores de serviços ATM/ANS e conter, pelo menos, as seguintes informações:

- 1) A identificação da condição insegura;
- 2) A identificação do sistema funcional afetado;
- 3) As medidas necessárias e a sua justificação;
- 4) O prazo para a conclusão das medidas necessárias;
- 5) A sua data de entrada em vigor.

c) A autoridade competente deve enviar uma cópia da diretriz de segurança à Agência e às outras autoridades competentes em causa no prazo de um mês a contar da data da sua emissão.

d) A autoridade competente deve verificar a conformidade dos prestadores de serviços ATM/ANS com as diretrizes de segurança e com as diretivas relativas ao equipamento ATM/ANS, consoante o caso.»;

c) No ponto ATM/ANS.AR.C.005, a alínea a) passa a ter a seguinte redação:

«a) No âmbito da secção ATM/ANS.AR.B.001, alínea a), ponto 1), as autoridades competentes devem estabelecer um processo que lhes permita verificar:

- 1) A conformidade dos prestadores de serviços com os requisitos aplicáveis estabelecidos nos anexos III a XIII, e com quaisquer condições associadas ao certificado antes da emissão do mesmo. O certificado é emitido em conformidade com o apêndice 1 do presente anexo;
- 2) O cumprimento de todas as obrigações em matéria de segurança constantes do ato de designação emitido em conformidade com o artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004;
- 3) A conformidade permanente com os requisitos aplicáveis aos prestadores de serviços sob a sua supervisão;
- 4) O cumprimento dos objetivos de proteção, segurança e interoperabilidade, dos requisitos aplicáveis e de outras condições identificadas na declaração de conformidade para o equipamento ATM/ANS; das limitações e condições técnicas e de desempenho identificadas nos certificados de equipamento ATM/ANS e/ou nas declarações de equipamento ATM/ANS; e das medidas de segurança, incluindo as diretivas relativas ao equipamento ATM/ANS, impostas pela Agência em conformidade com a secção ATM/ANS.EQMT.AR.A.030 do anexo I do Regulamento Delegado (UE) 2023/1768;
- 5) A aplicação das diretrizes de segurança, das medidas corretivas e das medidas de repressão.»;

d) O ponto ATM/ANS.AR.C.050 é alterado do seguinte modo:

i) As alíneas c), d), e) e f) passam a ter a seguinte redação:

«c) A autoridade competente emite uma constatação de nível 1 sempre que seja detetada qualquer não conformidade grave em relação aos requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos delegados e de execução adotados com base nele, bem como dos Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 e (CE) n.º 551/2004 e respetivas regras de execução, aos procedimentos e manuais do prestador ATM/ANS, aos termos e condições do certificado, ao ato de designação, se aplicável, ou ao conteúdo de uma declaração, que constitui um risco significativo para a segurança do voo, ou que põe em causa a capacidade do prestador de serviços para prosseguir as suas atividades.

As constatações de nível 1 incluem, mas não exclusivamente, as seguintes situações:

- 1) A promulgação de procedimentos operacionais e/ou a prestação de serviços de uma forma que introduza um risco significativo para a segurança do voo;
 - 2) A obtenção ou a manutenção da validade do certificado do prestador de serviços mediante a apresentação de provas documentais falsificadas;
 - 3) A comprovação de negligência profissional ou de utilização fraudulenta do certificado do prestador de serviços;
 - 4) A inexistência de um administrador responsável.
- d) A autoridade competente emite uma constatação de nível 2 sempre que seja detetada qualquer outra não conformidade em relação aos requisitos aplicáveis do Regulamento (UE) 2018/1139 e dos atos delegados e de execução adotados com base nele, bem como dos Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 e (CE) n.º 551/2004 e respetivas regras de execução, aos procedimentos e manuais do prestador ATM/ANS, aos termos e condições do certificado, ou ao conteúdo da declaração.
- e) Quando a constatação é feita no quadro da supervisão ou por qualquer outro meio, a autoridade competente deve, sem prejuízo de qualquer medida adicional exigida pelo Regulamento (UE) 2018/1139 e atos delegados e de execução adotados com base nele, assim como pelos Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004 e (CE) n.º 551/2004 e respetivas regras de execução, comunicar a constatação, por escrito, ao prestador de serviços e exigir a tomada de medidas corretivas para resolver os casos de não conformidade detetados.

- 1) No caso das constatações de nível 1, a autoridade competente deve tomar medidas imediatas e adequadas, e pode, se for caso disso, limitar, suspender ou revogar, total ou parcialmente, o certificado, assegurando simultaneamente a continuidade dos serviços, desde que a segurança não fique comprometida e, no caso do gestor da rede, deve informar do facto a Comissão. As medidas adotadas devem depender da gravidade da constatação e devem manter-se até serem tomadas, com êxito, medidas corretivas pelo prestador de serviços.
 - 2) No caso das constatações de nível 2, a autoridade competente deve:
 - i) conceder ao prestador de serviços um prazo para a execução de medidas corretivas, incluídas num plano de ação adequado à natureza da constatação;
 - ii) avaliar as medidas corretivas e o plano de execução propostos pelo prestador de serviços e, caso a avaliação conclua que são suficientes para resolver os casos de não conformidade, aprová-los.
 - 3) No caso das constatações de nível 2, quando o prestador de serviços não apresentar um plano de medidas corretivas aceitável para a autoridade competente à luz da constatação, ou quando o prestador de serviços não tomar medidas corretivas no prazo acordado ou alargado pela autoridade competente, o nível da constatação pode ser agravado para 1 e serão tomadas as medidas previstas no ponto 1).
- f) Caso detete que o prestador ATM/ANS integra equipamento ATM/ANS no seu sistema funcional sem assegurar a conformidade com a secção ATM/ANS.OR.A.045, alínea g), a autoridade competente deve, tendo devidamente em conta a necessidade de garantir a segurança e a continuidade das operações, tomar todas as medidas necessárias para restringir a área de aplicação do equipamento ATM/ANS em causa ou proibir a sua utilização pelos prestadores ATM/ANS sob a sua supervisão.»;
- ii) É aditada a seguinte alínea g):
- «g) Nos casos que não obrigam a constatações de nível 1 ou 2, a autoridade competente poderá fazer observações.»;
- 3) O anexo III é alterado do seguinte modo:
- a) Na secção ATM/ANS.OR.A.045, são aditadas as alíneas g) a j) com a seguinte redação:
- «g) Antes de integrar o equipamento ATM/ANS no sistema funcional, o prestador ATM/ANS deve assegurar que:
- 1) O equipamento ATM/ANS novo ou modificado foi certificado pela Agência em conformidade com o Regulamento Delegado (UE) 2023/1768 e fabricado por uma entidade de projeto ou produção certificada nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2023/1769 da Comissão (*); ou
 - 2) O equipamento ATM/ANS novo ou modificado foi declarado por uma entidade de projeto certificada nos termos do Regulamento Delegado (UE) 2023/1768 e fabricado por uma entidade de projeto ou produção certificada nos termos do Regulamento de Execução (UE) 2023/1769; ou
 - 3) Foi emitida uma declaração de conformidade para o equipamento ATM/ANS novo ou modificado em conformidade com o artigo 6.º, n.º 1, do Regulamento Delegado (UE) 2023/1768; ou
 - 4) Caso o equipamento ATM/ANS não esteja sujeito à avaliação da conformidade ao abrigo do Regulamento Delegado (UE) 2023/1768, o equipamento ATM/ANS específico foi verificado quanto ao cumprimento das especificações e qualificações aplicáveis.
- h) O prestador ATM/ANS deve assegurar que o equipamento ATM/ANS foi verificado quanto ao cumprimento das especificações do fabricante do equipamento, incluindo a instalação e os ensaios no local.
- i) Antes de colocar o equipamento ATM/ANS em serviço, o prestador ATM/ANS deve assegurar que o sistema funcional modificado que integra esse equipamento ATM/ANS cumpre todos os requisitos aplicáveis e identificar todos os desvios e limitações.

- j) Ao colocar o equipamento ATM/ANS em serviço, o prestador ATM/ANS deve assegurar que o equipamento ATM/ANS, ou o equipamento modificado, é implantado de acordo com as condições de utilização, bem como com quaisquer limitações aplicáveis, e cumpre todos os requisitos aplicáveis.

(*) Regulamento de Execução (UE) 2023/1769 da Comissão, de 12 de setembro de 2023, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para a certificação das entidades envolvidas no projeto ou na produção de sistemas e componentes de gestão do tráfego aéreo/serviços de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (UE) 2023/203 (JO L 228 de 15.9.2023, p. 19).».

- b) O ponto ATM/ANS.OR.A.060 passa a ter a seguinte redação:

«ATM/ANS.OR.A.060 Resposta imediata a um problema de segurança

- a) O prestador de serviços deve aplicar todas as medidas de segurança, incluindo diretrizes de segurança, exigidas pela autoridade competente, em conformidade com o disposto no ponto ATM/ANS.AR.A.025, alínea c).

Quando for emitida uma diretriz de segurança para corrigir a condição referida na declaração de conformidade emitida nos termos do artigo 6.º do Regulamento Delegado (UE) 2023/1768, o prestador ATM/ANS deve, salvo decisão em contrário da autoridade competente, caso sejam necessárias medidas urgentes:

- 1) Propor as medidas corretivas adequadas e apresentar à autoridade competente informações pormenorizadas sobre a referida proposta com vista à sua aprovação;
- 2) Após aprovação pela autoridade competente, executá-las.»;

- c) No ponto ATM/ANS.OR.B.005, alínea a), é aditado o seguinte ponto 8:

«8) Um processo para garantir que o projeto do equipamento ATM/ANS, ou as alterações no projeto do mesmo, sob reserva do artigo 6.º do Regulamento Delegado (UE) 2023/1768 cumpre as especificações aplicáveis, incluindo a função de verificação independente da demonstração da conformidade com base na qual o prestador ATM/ANS emite uma declaração de conformidade e a documentação de conformidade associada à mesma.»;

- d) O ponto ATM/ANS.OR.D.025 é alterado do seguinte modo:

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

«c) O gestor da rede deve apresentar à Comissão e à Agência um relatório anual das suas atividades. Esse relatório deve abranger o seu desempenho operacional, assim como as atividades e os desenvolvimentos significativos, em particular no domínio da segurança.»;

- 2) Na alínea d), o ponto 3) passa a ter a seguinte redação:

«3) Para o gestor da rede, o seu desempenho comparado com os objetivos de desempenho estabelecidos no plano estratégico da rede, comparando o desempenho efetivo com o desempenho da rede previsto no plano de operações da rede através da utilização de indicadores de desempenho estabelecidos no plano de operações da rede.»;

- 4) O anexo IV é alterado do seguinte modo:

- a) O ponto ATS.OR.400 passa a ter a seguinte redação:

«ATS.OR.400 Serviço móvel aeronáutico (comunicações ar-terra) — geral

- a) Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem utilizar a comunicação vocal ou de dados, ou ambas, nas suas comunicações ar-terra no quadro da prestação de serviços de tráfego aéreo.

- b) Quando as comunicações de voz ar-terra se baseiam no espaçamento de canais de 8,33 kHz, o prestador de serviços de tráfego aéreo deve assegurar que:

- 1) Todos os equipamentos para comunicações de voz ar-terra incluem a capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz e podem ser sintonizados para canais com espaçamento de 25 kHz;

- 2) Todas as atribuições de frequências de voz dispõem de capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz;
 - 3) Os procedimentos aplicáveis às aeronaves que dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz e às aeronaves que não dispõem desse equipamento, sob reserva de transferência entre órgãos dos serviços de tráfego aéreo, são especificados nas cartas de acordo entre esses órgãos ATS;
 - 4) Podem ser instaladas aeronaves que dispõem de equipamentos de radiocomunicações com capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz, desde que possam ser manobradas em segurança dentro dos limites de capacidade do sistema de gestão do tráfego aéreo nas atribuições de frequências UHF ou de 25 kHz; e
 - 5) Comunica anualmente ao Estado-Membro que o 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 publicados pelos Estados-Membros nas suas publicações de informação aeronáutica (AIP) nacionais.
- c) Se, no quadro da prestação de serviços de controlo de tráfego aéreo, forem utilizados meios de comunicação bidirecional vocal ou por ligação de dados entre o piloto e o controlador, o prestador de serviços de tráfego aéreo deverá fornecer aos prestadores de serviços de tráfego aéreo meios de gravação relativamente a todos os canais de comunicação ar-terra.
- d) Se, no quadro da prestação de serviços de informação de voo, incluindo serviços de informações de voo de aeródromo (AFIS), forem utilizadas comunicações bidirecionais diretas ar-terra, vocais ou por ligação de dados, o prestador de serviços de tráfego aéreo deverá disponibilizar meios de gravação para todos esses canais de comunicação ar-terra, salvo disposição em contrário da autoridade competente.»;
- b) O ponto ATS.OR.415 passa a ter a seguinte redação:

«ATS.OR.415 Serviço móvel aeronáutico (comunicações ar-terra) — Serviço de controlo de área

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem assegurar que:

- a) os meios de comunicação ar-terra permitem comunicações vocais bidirecionais entre os serviços de controlo de área que prestam serviços e as aeronaves com o equipamento adequado que efetuam voos em qualquer ponto da área ou das áreas de controlo. e
- b) os meios de comunicação ar-terra permitem comunicações de dados bidirecionais entre um órgão que presta serviços de controlo de área e as aeronaves devidamente equipadas que efetuam voos no espaço aéreo referido na secção AUR.COM.2001 do Regulamento de Execução (UE) 2023/1770 da Comissão (*), para utilizar os serviços de ligações de dados a que se refere a secção AUR.COM.2005, ponto 1, alínea a), do referido regulamento de execução.

(*) Regulamento de Execução (UE) 2023/1770 da Comissão, de 12 de setembro de 2023, que estabelece disposições relativas ao equipamento das aeronaves necessário para a utilização do espaço aéreo no céu único europeu e às regras de operação relacionadas com a utilização do espaço aéreo no céu único europeu e que revoga o Regulamento (CE) n.º 29/2009 e os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1206/2011, (UE) n.º 1207/2011 e (UE) n.º 1079/2012 (JO L 228 de 15.9.2023, p. 39).»;

- c) O ponto ATS.OR.430 passa a ter a seguinte redação:

«ATS.OR.430 Serviço fixo aeronáutico (comunicações terra-terra) — geral

- a) Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem utilizar comunicações de voz direta ou ligações de dados, ou ambas, nas suas comunicações terra-terra no quadro da prestação de serviços de tráfego aéreo.
- b) Se a comunicação para efeitos de coordenação do ATC for apoiada por automatização, o prestador de serviços de tráfego aéreo deve assegurar que:
 - 1) Sejam implementados os meios adequados para receber, armazenar, processar, extrair e visualizar automaticamente e transmitir as informações de voo pertinentes;

- 2) As falhas ou anomalias dessa coordenação automatizada sejam claramente notificadas ao controlador ou aos controladores de tráfego aéreo responsáveis pela coordenação dos voos num órgão de transferência;
 - 3) Sejam apresentados às posições de trabalho pertinentes os alertas relacionados com o intercâmbio de informações do sistema;
 - 4) Sejam fornecidas aos controladores de tráfego aéreo as informações sobre os processos pertinentes de intercâmbio de informações do sistema;
 - 5) Os controladores de tráfego aéreo disponham dos meios necessários para modificar as informações de voo trocadas.»;
- d) É aditado o ponto ATS.OR.446, com a seguinte redação:

«ATS.OR.446 Dados de vigilância

- a) Os prestadores de serviços de tráfego aéreo não podem utilizar os dados dos interrogadores Modo S que operam sob a responsabilidade de um país terceiro se a atribuição dos códigos de interrogador não tiver sido coordenada.
 - b) Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem assegurar a implementação das capacidades necessárias para permitir que os controladores de tráfego aéreo estabeleçam a identificação individual das aeronaves utilizando a funcionalidade de identificação de aeronaves por ligação descendente, conforme descrito no apêndice 1.
 - c) Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem garantir a continuidade das operações no espaço aéreo sob sua responsabilidade e na fronteira com os espaços aéreos adjacentes, aplicando requisitos mínimos apropriados de separação entre aeronaves.»;
- e) No ponto ATS.TR.230, é aditada a seguinte alínea c):
- «c) A coordenação da transferência de controlo entre órgãos que prestam serviços de controlo de área na região EUR da OACI ou, quando acordado com ou entre outros órgãos de controlo do tráfego aéreo, deve ser apoiada por processos automatizados, conforme definidos no apêndice 2.»;
- f) São aditados os apêndices 1 e 2 seguintes:

«Apêndice 1

Identificação individual das aeronaves utilizando a funcionalidade de identificação de aeronaves por ligação descendente exigida nos termos da secção ATS.OR.446, alínea b)

A funcionalidade de identificação de aeronaves por ligação descendente deve ser utilizada do seguinte modo para determinar a identificação individual das aeronaves:

- a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve declarar ao gestor da rede os volumes de espaço aéreo em que a identificação individual das aeronaves é estabelecida utilizando a funcionalidade de identificação de aeronaves por ligação descendente.
- b) O código de conspicuidade SSR A1000 deve ser atribuído às aeronaves cuja identificação individual seja estabelecida utilizando a funcionalidade de identificação de aeronaves por ligação descendente.
- c) Exceto nos casos em que se aplique uma das condições estabelecidas na alínea d), o código de conspicuidade SSR A1000 deve ser atribuído às aeronaves que partem ou para as quais, nos termos da alínea g), é necessário alterar o código, sempre que sejam aplicáveis as seguintes condições:
 - 1) A identificação da aeronave por ligação descendente corresponda ao registo do plano de voo dessa mesma aeronave;
 - 2) O gestor da rede tenha comunicado que a aeronave em causa é elegível para a atribuição do código de conspicuidade SSR A1000.
- d) No que respeita às aeronaves a que se refere a alínea c), o código de conspicuidade SSR A1000 não pode ser atribuído se for aplicável alguma das seguintes condições:
 - 1) Em caso de adoção de medidas de emergência que exijam a atribuição de códigos discretos SSR a aeronaves por um prestador de serviços de navegação aérea que registe falhas não programadas no sensor de vigilância de solo;

- 2) Em caso de adoção de medidas de emergência militar excepcionais, que obriguem os prestadores de serviços de navegação aérea a atribuir códigos discretos SSR às aeronaves;
 - 3) No caso de uma aeronave elegível para atribuição do código de conspicuidade SSR A1000 estabelecido de acordo com o disposto na alínea c) sair ou ser desviada do volume de espaço aéreo a que se refere a alínea a).
- e) Às aeronaves às quais não seja atribuído o código de conspicuidade SSR A1000 estabelecido de acordo com o disposto na alínea c) deve ser atribuído um código SSR em conformidade com uma lista de atribuição de códigos aprovada pelos Estados-Membros e coordenada com países terceiros.
- f) Em caso de atribuição de um código SSR a uma aeronave, deve ser efetuada uma verificação, o mais rapidamente possível, para confirmar que o código SSR registado pelo piloto é idêntico ao atribuído ao voo.
- g) Os códigos SSR atribuídos às aeronaves transferidas pelos prestadores de serviços de tráfego aéreo dos Estados vizinhos devem ser automaticamente verificados para confirmar a possibilidade de manter as atribuições em conformidade com uma lista de atribuição de códigos aprovada pelos Estados-Membros e coordenada com os países terceiros.
- h) Devem ser celebrados acordos formais com os prestadores de serviços de navegação aérea vizinhos que estabelecem a identificação individual das aeronaves utilizando códigos discretos SSR, que incluam, no mínimo, os seguintes elementos:
- 1) A obrigação de os prestadores de serviços de navegação aérea vizinhos transferirem as aeronaves com códigos discretos SSR verificados, atribuídos em conformidade com uma lista de atribuição de códigos aprovada pelos Estados-Membros e coordenada com os países terceiros;
 - 2) A obrigação de notificar os órgãos aceitantes acerca das eventuais irregularidades detetadas no funcionamento dos componentes de bordo dos sistemas de vigilância;
- i) Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem assegurar que a atribuição de códigos discretos SSR em conformidade com uma lista de atribuição de códigos aprovada pelos Estados-Membros e coordenada com países terceiros para estabelecer a identificação individual das aeronaves cumpre o seguinte:
- 1) Os códigos SSR são atribuídos automaticamente às aeronaves em conformidade com uma lista de atribuição de códigos aprovada pelos Estados-Membros e coordenada com países terceiros;
 - 2) Os códigos SSR atribuídos às aeronaves transferidas pelos prestadores de serviços de navegação aérea dos Estados vizinhos são verificados para confirmar a possibilidade de manter as atribuições em conformidade com uma lista de atribuição de códigos aprovada pelos Estados-Membros e coordenada com países terceiros;
 - 3) Os códigos SSR são classificados em diferentes categorias de modo a permitir uma atribuição de códigos diferenciada;
 - 4) Os códigos SSR das diferentes categorias referidas no ponto 3) são atribuídos de acordo com a direção dos voos;
 - 5) No caso de voos que operem em direções sem conflitos de código, é efetuada a atribuição múltipla e simultânea do mesmo código SSR;
 - 6) Os controladores são automaticamente informados quando as atribuições de códigos SSR são involuntariamente duplicadas.

Apêndice 2

Processos a aplicar para a coordenação automatizada, nos termos da secção ATS.TR.230, alínea c)

- A. Os processos obrigatórios a aplicar entre órgãos que prestam serviços de controlo de área, ou quando acordado com ou entre outros órgãos de controlo do tráfego aéreo, devem ser os seguintes:
- a) Comunicação
 - 1) As informações de voo relativas ao processo de comunicação devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
 - i) identificação da aeronave,
 - ii) modo e código SSR (se disponíveis),

- iii) aeródromo de partida,
 - iv) dados estimados,
 - v) aeródromo de destino,
 - vi) número e tipo de aeronave,
 - vii) tipo de voo,
 - viii) capacidade e estado do equipamento.
- 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 (RVSM) e a capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz. Podem ser incluídos outros elementos em conformidade com as cartas de acordo.
 - 3) 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 objeto de um processo de comunicação e coordenação que deva ser efetuado antes da partida.
 - 4) Os critérios de elegibilidade relativos à comunicação de voos que atravessem fronteiras devem ser conformes com as cartas de acordo.
 - 5) Quando o processo de comunicação não puder ser executado no momento anterior ao processo de coordenação inicial acordado bilateralmente, o mesmo deve ser incluído no processo de coordenação inicial.
 - 6) Caso seja executado, o processo de comunicação deve preceder o processo de coordenação inicial.
 - 7) 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:
 - i) ponto de coordenação (COP),
 - ii) código SSR previsto no ponto de transferência do controlo,
 - iii) aeródromo de destino,
 - iv) tipo de aeronave,
 - v) capacidade e estado do equipamento.
 - 8) Caso se verifique discrepância entre os dados transmitidos e os dados correspondentes no sistema recetor ou caso essa informação não esteja disponível, tal facto exige a necessidade de uma ação corretiva aquando da receção dos dados de coordenação inicial, devendo a discrepância ser comunicada a uma posição de trabalho do controlador apropriada tendo em vista a sua resolução.
 - 9) Critérios temporais para o início do processo de comunicação:
 - i) O processo de comunicação deve ser iniciado num intervalo de tempo anterior à hora estimada ao COP.
 - ii) O(s) parâmetro(s) de comunicação devem ser incluído(s) nas cartas de acordo celebradas entre os órgãos ATC envolvidos.
 - iii) O(s) parâmetro(s) de comunicação pode(m) ser definido(s) separadamente para cada um dos pontos de coordenação.
- b) Coordenação inicial
- 1) No caso de voos sujeitos a coordenação inicial, as condições de transferência aprovadas devem ser vinculativas, em termos operacionais, para ambos os órgãos de controlo do tráfego aéreo, a menos que a coordenação seja cancelada ou revista.
 - 2) As informações do voo sujeito ao processo de coordenação inicial devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
 - i) identificação da aeronave,
 - ii) modo e código SSR,
 - iii) aeródromo de partida,
 - iv) dados estimados,

- v) aeródromo de destino,
 - vi) número e tipo de aeronave,
 - vii) tipo de voo,
 - viii) capacidade e estado do equipamento.
- 3) A informação relativa à “capacidade e estado do equipamento” deve incluir, no mínimo, a capacidade de RVSM e a capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz. Podem ser incluídos outros elementos, conforme acordado bilateralmente nas cartas de acordo.
 - 4) O processo de coordenação inicial deve ser executado para todos os voos elegíveis, com planeamento que preveja o atravessamento de fronteiras.
 - 5) Os critérios de elegibilidade relativos à coordenação inicial de voos que prevejam o atravessamento de fronteiras devem ser conformes com as cartas de acordo.
 - 6) A menos que já tenha sido iniciado manualmente, o processo de coordenação inicial deve ser iniciado automaticamente, em conformidade com as cartas de acordo:
 - i) num momento acordado bilateralmente, anterior à hora estimada no ponto de coordenação; ou
 - ii) o momento em que o voo se encontra a uma determinada distância, acordada bilateralmente, do ponto de coordenação.
 - 7) 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.
 - 8) Na sequência do cancelamento de um processo de coordenação, o processo de coordenação inicial pode ser iniciado de novo pelo mesmo órgão.
 - 9) A conclusão do processo de coordenação inicial, incluindo confirmação do órgão recetor, deve ser comunicada ao órgão transferidor — considerando-se então o voo “coordenado”.
 - 10) 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 do controlador responsável pela coordenação do voo no órgão de transferência.
 - 11) A informação relativa à coordenação inicial deve estar disponível na posição de trabalho do controlador apropriada do órgão aceitante.
- c) Revisão da coordenação
- 1) O processo de revisão da coordenação deve assegurar a associação com o voo previamente coordenado.
 - 2) No caso de voos sujeitos a um processo de revisão da coordenação, as condições de transferência aprovadas devem ser vinculativas, em termos operacionais, para ambos os órgãos de controlo do tráfego aéreo, a menos que a coordenação seja cancelada ou que as condições sejam posteriormente revistas.
 - 3) O processo de revisão da coordenação deve fornecer as seguintes informações de voo, nos casos em que houver alterações:
 - i) modo e código SSR,
 - ii) hora estimada e nível de voo,
 - iii) capacidade e estado do equipamento.
 - 4) Se tal for bilateralmente acordado, os dados da revisão da coordenação devem conter a seguinte informação, nos casos em que houver alterações:
 - i) ponto de coordenação,
 - ii) rota.
 - 5) O processo de revisão da coordenação pode ser executado uma ou mais vezes com o órgão que está atualmente a coordenar o voo.

- 6) O processo de revisão da coordenação deve ter lugar quando:
 - i) a hora estimada ao ponto de coordenação divergir da anteriormente indicada em mais do que um valor acordado bilateralmente;
 - ii) o(s) nível(is) de transferência, o código SSR ou o estado e capacidade do equipamento divergirem dos anteriormente indicados.
 - 7) Quando tal for acordado bilateralmente, o processo de revisão da coordenação deve ter lugar sempre que se verificar qualquer alteração aos seguintes elementos:
 - i) ponto de coordenação,
 - ii) rota.
 - 8) A conclusão do processo de revisão da coordenação, incluindo a confirmação do órgão recetor, deve ser comunicada ao órgão de transferência.
 - 9) 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 do controlador responsável pela coordenação do voo no órgão de transferência.
 - 10) O processo de revisão da coordenação deve ter lugar imediatamente após a introdução ou atualização de dados pertinentes.
 - 11) O processo de revisão da coordenação deve ser suspenso quando o voo se encontrar a uma hora/distância acordada bilateralmente do ponto de transferência do controlo, em conformidade com as cartas de acordo.
 - 12) A informação relativa à revisão da coordenação deve estar disponível na posição de trabalho do controlador apropriada do órgão recetor.
 - 13) Caso a conclusão do processo de revisão da coordenação não possa ser confirmada nos termos das regras aplicáveis à qualidade do serviço, o órgão de transferência deve iniciar a coordenação verbal.
- d) Cancelamento da coordenação
- 1) O processo de cancelamento da coordenação deve assegurar a associação com o processo de comunicação ou coordenação prévio que tenha sido cancelado.
 - 2) O processo de cancelamento da coordenação deve ter lugar com um órgão relativamente a um voo coordenado quando:
 - i) o órgão deixa de ser o seguinte na sequência de coordenação,
 - ii) o plano de voo é cancelado no órgão transferidor e a coordenação deixa de ser relevante,
 - iii) a informação relativa ao cancelamento da coordenação de um voo provém do órgão que o estava previamente a coordenar.
 - 3) O processo de cancelamento da coordenação pode ter lugar com um órgão relativamente a um voo comunicado quando:
 - i) o órgão deixa de ser o seguinte na sequência de coordenação,
 - ii) o plano de voo é cancelado no órgão transferidor e a coordenação deixa de ser relevante,
 - iii) a informação relativa ao cancelamento da coordenação de um voo provém do órgão que o estava previamente a coordenar,
 - iv) o voo sofre um atraso em rota e não é possível determinar automaticamente uma estimativa revista.
 - 4) A conclusão do processo de cancelamento da coordenação, incluindo a confirmação do órgão recetor, deve ser comunicada ao órgão de transferência.
 - 5) A ausência de confirmação da conclusão do processo de cancelamento da coordenação, em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço, deve implicar a visualização de um alerta na posição de trabalho do controlador responsável pela coordenação do voo no órgão de transferência.

- 6) A informação relativa ao cancelamento da coordenação deve estar disponível na posição de trabalho do controlador apropriada do órgão notificado ou do órgão com o qual a coordenação é cancelada.
 - 7) Caso a conclusão do processo de cancelamento da coordenação não possa ser confirmada nos termos das regras aplicáveis à qualidade do serviço, o órgão de transferência deve iniciar a coordenação verbal.
- e) Dados básicos do voo
- 1) As informações sujeitas ao processo de dados básicos de voo devem incluir, pelo menos, os seguintes elementos:
 - i) identificação da aeronave,
 - ii) modo e código SSR.
 - 2) Qualquer informação suplementar fornecida através do processo de dados básicos de voo deve ser objeto de acordo bilateral.
 - 3) O processo de dados básicos de voo deve ser executado automaticamente para cada voo elegível.
 - 4) Os critérios de elegibilidade relativos aos dados básicos de voo devem ser conformes com as cartas de acordo.
 - 5) A conclusão do processo de dados básicos de voo, incluindo a confirmação do órgão aceitante, deve ser comunicada ao órgão que fornece os dados.
 - 6) 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 do controlador apropriada do órgão que fornece os dados.
- f) Alteração dos dados básicos de voo
- 1) O processo de alteração dos dados básicos de voo deve assegurar a associação com o voo anteriormente sujeito a esse processo.
 - 2) Qualquer outra informação sujeita ao processo de alteração dos dados básicos de voo e aos critérios associados para a sua disponibilização devem estar sujeitos a um acordo bilateral.
 - 3) 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.
 - 4) Um processo de alteração de dados básicos de voo deve ser iniciado automaticamente, de acordo com critérios acordados bilateralmente.
 - 5) A conclusão do processo de alteração de dados básicos de voo, incluindo a confirmação do órgão recetor, deve ser comunicada ao órgão que fornece os dados.
 - 6) 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 do controlador apropriada do órgão que fornece os dados.
 - 7) A informação relativa à alteração de dados básicos de voo deve estar disponível na posição de trabalho do controlador apropriada do órgão recetor.
- B. Quando os órgãos em causa acordem em efetuar a comunicação antes da partida, os processos de mudança de frequência ou de aceitação manual das comunicações devem ser os seguintes:
- a) Comunicação e coordenação antes da partida
- 1) As informações relativas ao processo de comunicação e coordenação antes da partida devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
 - i) identificação da aeronave;
 - ii) modo e código SSR (se disponíveis);
 - iii) aeródromo de partida;
 - iv) hora estimada de descolagem ou dados estimados, conforme acordado bilateralmente;

- v) aeródromo de destino;
 - vi) número e tipo de aeronave.
- 2) As informações relativas ao processo de comunicação e coordenação antes da partida provenientes de um órgão de controlo de uma área de manobra terminal (TMA) ou de um centro de controlo de área (ACC) devem incluir os seguintes elementos:
- i) tipo de voo;
 - ii) capacidade e estado do equipamento.
- 3) A informação relativa à “capacidade e estado do equipamento” deve incluir, no mínimo, a capacidade de RVSM e a capacidade de espaçamento de canais de 8,33 kHz.
- 4) A informação relativa à “capacidade e estado do equipamento” poderá ainda conter outros elementos, bilateralmente acordados e constantes de cartas de acordo.
- 5) O processo de comunicação e coordenação antes da partida deve ter lugar uma ou mais vezes para cada voo elegível com planeamento que preveja o atravessamento de fronteiras, 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.
- 6) Os critérios de elegibilidade relativos à comunicação e coordenação antes da partida dos voos que atravessam fronteiras devem ser conformes com as cartas de acordo.
- 7) O processo de comunicação e coordenação antes da partida deve ter novamente lugar sempre que se verifique uma alteração de qualquer elemento dos dados objeto do anterior processo de comunicação e coordenação antes da partida.
- 8) A conclusão do processo de comunicação e coordenação antes da partida, incluindo a confirmação do órgão receptor, deve ser comunicada ao órgão de transferência.
- 9) 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 do controlador responsável pela comunicação/coordenação do voo no órgão de transferência.
- 10) A informação relativa à comunicação e coordenação antes da partida deve estar disponível na posição de trabalho do controlador apropriada do órgão notificado.
- b) Mudança de frequência
- 1) As informações relativas ao processo de mudança de frequência devem incluir a identificação da aeronave e qualquer um dos seguintes elementos, caso estes se encontrem disponíveis:
- i) indicação de transferência antecipada «release»,
 - ii) nível de voo autorizado,
 - iii) rumo atribuído/caminho ou autorização para prosseguir direto,
 - iv) velocidade atribuída,
 - v) razão de subida/descida atribuída.
- 2) Quando bilateralmente acordado, os dados relativos à mudança de frequência devem conter os seguintes elementos:
- i) posição atual no caminho,
 - ii) frequência atribuída.
- 3) O processo de mudança de frequência deve ser iniciado manualmente pelo controlador transferidor.
- 4) A conclusão do processo de mudança de frequência, incluindo a confirmação do órgão aceitante, deve ser comunicada ao órgão ATC de transferência.

- 5) 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 do controlador apropriada do órgão ATC de transferência.
 - 6) A informação relativa à mudança de frequência deve ser disponibilizada sem atraso ao controlador aceitante.
- c) Aceitação manual das comunicações
- 1) As informações relativas ao processo de aceitação manual das comunicações devem incluir, no mínimo, a identificação da aeronave.
 - 2) O processo de aceitação manual das comunicações deve ser iniciado pelo órgão aceitante, quando a comunicação é estabelecida.
 - 3) A conclusão do processo de aceitação manual das comunicações, incluindo a confirmação do órgão transferidor, deve ser comunicada ao órgão ATC aceitante.
 - 4) 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 do controlador apropriada do órgão ATC aceitante.
 - 5) A informação relativa à aceitação manual das comunicações deve ser imediatamente apresentada ao controlador do órgão de transferência.
- d) Comunicação de intenção de atravessamento
- 1) As informações relativas ao processo de comunicação de intenção de atravessamento devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
 - i) identificação da aeronave,
 - ii) modo e código SSR,
 - iii) número e tipo de aeronave,
 - iv) identificador do setor responsável,
 - v) rota de atravessamento, incluindo horas estimadas e níveis de voo relativamente a cada ponto da rota.
 - 2) O processo de comunicação de intenção de atravessamento deve ser iniciado manualmente pelo controlador ou automaticamente, conforme descrito nas cartas de acordo.
 - 3) A conclusão do processo de comunicação de intenção de atravessamento, incluindo a confirmação do órgão notificado, deve ser comunicada ao órgão notificador.
 - 4) 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.
 - 5) A informação relativa à comunicação de intenção de atravessamento deve estar disponível na posição de trabalho do controlador apropriada do órgão notificado.
- e) Pedido de autorização de atravessamento
- 1) As informações relativas ao processo de pedido de autorização de atravessamento devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
 - i) identificação da aeronave,
 - ii) modo e código SSR,
 - iii) número e tipo de aeronave,
 - iv) identificador do setor responsável,
 - v) rota de atravessamento, incluindo horas estimadas e níveis de voo relativamente a cada ponto da rota.
 - 2) Quando bilateralmente acordado, um pedido de autorização de atravessamento deve incluir a capacidade e estado do equipamento.

- 3) A informação relativa à “capacidade e estado do equipamento” deve incluir, no mínimo, a capacidade de RVSM e pode conter outros elementos acordados bilateralmente.
 - 4) O pedido de autorização de atravessamento deve ser iniciado por decisão do controlador, em conformidade com as condições especificadas nas cartas de acordo.
 - 5) A conclusão do processo de pedido de autorização de atravessamento, incluindo a confirmação pelo órgão recetor do pedido, deve ser comunicada ao órgão requerente.
 - 6) 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 do controlador apropriada do órgão requerente.
 - 7) A informação relativa ao pedido de autorização de atravessamento deve estar disponível na posição de trabalho do controlador apropriada do órgão recetor do pedido.
 - 8) A resposta a um processo de pedido de autorização de atravessamento deve ser dada através de qualquer uma das seguintes formas:
 - i) aceitação da rota proposta/informação detalhada de atravessamento do espaço aéreo,
 - ii) contraproposta, incluindo rota diferente/informação detalhada de atravessamento do espaço aéreo, de acordo com o estabelecido na secção 6 seguinte,
 - iii) recusa da proposta da rota/informação detalhada de atravessamento do espaço aéreo.
 - 9) Caso não seja recebida uma resposta operacional num intervalo de tempo acordado bilateralmente, um alerta deve ser visualizado na posição de trabalho do controlador apropriada do órgão requerente.
- f) Contraproposta de atravessamento
- 1) O processo de contraproposta de atravessamento deve assegurar a associação com o voo anteriormente sujeito a coordenação.
 - 2) As informações relativas ao processo de contraproposta de atravessamento devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
 - i) identificação da aeronave,
 - ii) rota de atravessamento, incluindo horas estimadas e níveis de voo relativamente a cada ponto da rota.
 - 3) A contraproposta deve incluir o novo nível de voo proposto e/ou rota.
 - 4) A conclusão do processo de contraproposta de atravessamento, incluindo a confirmação do órgão requerente inicial, deve ser comunicada ao órgão que apresenta a contraproposta.
 - 5) 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 do controlador apropriada do órgão que apresenta a contraproposta.
 - 6) A informação relativa à contraproposta de atravessamento deve estar disponível na posição de trabalho do controlador apropriada do órgão requerente inicial.
 - 7) A confirmação do sucesso do processamento da informação da contraproposta de atravessamento pelo órgão requerente inicial deve ser acompanhado de uma resposta operacional do mesmo.
 - 8) A resposta operacional a uma contraproposta de atravessamento deve consistir numa aceitação ou recusa, conforme o caso.
 - 9) Caso não seja recebida uma resposta operacional num intervalo de tempo acordado bilateralmente, um alerta deve ser visualizado na posição de trabalho do controlador apropriada do órgão que apresenta a contraproposta.
- g) Cancelamento do atravessamento
- 1) O processo de cancelamento de atravessamento deve assegurar a associação com o processo de comunicação ou coordenação anterior que é cancelado.

- 2) O órgão responsável pelo voo deve dar início a um processo de cancelamento de atravessamento numa das seguintes circunstâncias:
 - i) se o voo anteriormente comunicado mediante o processo de dados básicos de voo não entrar no espaço aéreo do órgão notificado ou já não tiver interesse para o órgão notificado;
 - ii) se o atravessamento não for executado na rota indicada na informação relativa à comunicação da intenção de atravessamento;
 - iii) se o atravessamento não for executado de acordo com as condições negociadas ou com as condições acordadas na sequência de contactos para o atravessamento do espaço aéreo.
 - 3) O processo de cancelamento do atravessamento deve ser desencadeado automaticamente ou manualmente mediante ação de um controlador, em conformidade com as cartas de acordo.
 - 4) A conclusão do processo de cancelamento do atravessamento, incluindo a confirmação do órgão notificado/requerido, deve ser comunicada ao órgão que efetua o cancelamento.
 - 5) A ausência de confirmação da conclusão do processo de cancelamento do 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 efetua o cancelamento.
 - 6) A informação relativa ao cancelamento do atravessamento deve estar disponível na posição de trabalho do controlador apropriada do órgão notificado/requerido.
- C. Entre os órgãos que prestam serviços de controlo de área necessários para operar os serviços de ligações de dados a que se refere a secção AUR.COM.2005, ponto 1, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) 2023/1770, ou quando acordado com ou entre outros órgãos, os seguintes processos devem ser apoiados pela automatização:
- a) Envio dos dados de identificação
 - 1) As informações relativas ao processo de envio dos dados de identificação devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
 - i) identificação da aeronave,
 - ii) aeródromo de partida,
 - iii) aeródromo de destino,
 - iv) tipo de identificação,
 - v) parâmetros dos dados de identificação.
 - 2) O processo de envio dos dados de identificação deve ser executado para cada voo identificado no sistema de ligações de dados cujo planeamento preveja o atravessamento de fronteiras.
 - 3) O processo de envio dos dados de identificação deve ser iniciado no primeiro dos momentos a seguir determinados, ou assim que possível após a sua ocorrência, em conformidade com as cartas de acordo:
 - i) um determinado número de minutos antes da hora estimada de passagem no ponto de coordenação,
 - ii) o momento em que o voo se encontra a uma determinada distância, acordada bilateralmente, do ponto de coordenação,
 - 4) Os critérios de elegibilidade relativos ao processo de envio dos dados de identificação devem ser conformes com as cartas de acordo.
 - 5) As informações relacionadas com o envio dos dados de identificação devem ser incluídas na informação de voo correspondente no órgão recetor.
 - 6) A indicação de que o voo já está identificado pode ser apresentada na posição de trabalho do controlador apropriada do órgão recetor.
 - 7) A conclusão do processo de envio dos dados de identificação, incluindo a confirmação do órgão recetor, deve ser comunicada ao órgão de transferência.

- 8) A ausência de confirmação da conclusão do processo de envio dos dados de identificação, em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço, deve implicar o envio de um pedido de contacto à aeronave através de ligações de dados ar-terra.
- b) Notificação da autoridade seguinte
 - 1) As informações relativas ao processo de notificação da autoridade seguinte devem incluir, no mínimo, os seguintes elementos:
 - i) identificação da aeronave,
 - ii) aeródromo de partida,
 - iii) aeródromo de destino.
 - 2) O processo de notificação da autoridade seguinte deve ser executado para todos os voos elegíveis que atravessam fronteiras.
 - 3) O processo de notificação da autoridade seguinte deve ser iniciado após o sistema de bordo ter confirmado o pedido de dados enviado pela autoridade seguinte à aeronave.
 - 4) Após a informação de notificação da autoridade seguinte ter sido processada com sucesso, o órgão recetor deve lançar um pedido de início da comunicação controlador-piloto através de ligações de dados (CPDLC) à aeronave.
 - 5) Caso a informação de notificação da autoridade seguinte não seja recebida num intervalo de tempo acordado bilateralmente, o órgão recetor deve aplicar os procedimentos locais de início da comunicação com a aeronave através de ligações de dados.
 - 6) A conclusão do processo de notificação da autoridade seguinte, incluindo a confirmação do órgão recetor, deve ser comunicada ao órgão de transferência.
 - 7) A ausência de confirmação da conclusão do processo de notificação da autoridade seguinte em conformidade com as regras aplicáveis à qualidade do serviço deve implicar o início dos procedimentos locais no órgão de transferência.»
- 5) No anexo VIII, subparte B, é aditada a seguinte secção 2:

«SECÇÃO 2

Requisitos técnicos aplicáveis aos prestadores de serviços de vigilância

CNS.TR.205 Atribuição e utilização de códigos de interrogador Modo S

- a) Um prestador de serviços de vigilância só pode operar um interrogador Modo S elegível, que utilize um código de interrogador (IC) elegível, se tiver recebido do Estado-Membro em causa uma atribuição de códigos de interrogador para esse efeito.
- b) Um prestador de serviços de vigilância que opere ou pretenda operar um interrogador Modo S elegível para o qual não tenha sido recebida qualquer atribuição de códigos de interrogador deve apresentar ao Estado-Membro em causa um pedido de código de interrogador que inclua, no mínimo, os seguintes elementos essenciais:
 - 1) Uma referência única do pedido dada pelo Estado-Membro em causa;
 - 2) Dados de contacto completos do representante do Estado-Membro responsável pela coordenação da atribuição dos códigos de interrogador Modo S;
 - 3) Dados de contacto completos do ponto de contacto do operador de Modo S para as questões da atribuição de códigos de interrogador Modo S;
 - 4) nome do interrogador Modo S;
 - 5) utilização (operacional ou experimental) do interrogador Modo S;
 - 6) localização do interrogador Modo S;
 - 7) data prevista da primeira transmissão Modo S do interrogador Modo S;
 - 8) cobertura Modo S requerida;
 - 9) requisitos operacionais específicos;

- 10) capacidade de utilização de códigos SI;
 - 11) capacidade de “funcionamento com códigos II/SI”;
 - 12) capacidade de utilização de mapas da cobertura.
- c) Os prestadores de serviços de vigilância devem cumprir os elementos essenciais das atribuições de códigos de interrogador que recebeu, incluindo, no mínimo, os seguintes elementos:
- 1) A referência correspondente do pedido dada pelo Estado-Membro em causa;
 - 2) Uma referência de atribuição única dada pelo serviço de atribuição de códigos de interrogador;
 - 3) As referências das atribuições que deixam de ser válidas, se for o caso;
 - 4) O código de interrogador atribuído;
 - 5) as restrições de cobertura de vigilância e de bloqueio sob a forma de distâncias de cobertura por setor ou de mapa de cobertura do Modo S;
 - 6) o período de implementação durante o qual a atribuição tem de ser registada no interrogador Modo S identificado no pedido;
 - 7) a sequência de implementação a cumprir;
 - 8) a título opcional e associada a outras alternativas: uma recomendação de agregados;
 - 9) restrições operacionais específicas, se necessário.
- d) Os prestadores de serviços de vigilância devem informar o Estado-Membro em causa, pelo menos de seis em seis meses, das eventuais alterações ao plano de instalação ou ao estatuto operacional dos interrogadores Modo S elegíveis em relação a qualquer dos elementos essenciais da atribuição de códigos de interrogador enumerados na alínea c).
- e) Os prestadores de serviços de vigilância devem garantir que cada um dos seus interrogadores Modo S utilize exclusivamente o código de interrogador que lhe foi atribuído.»
- 6) No anexo IX, o ponto ATFM.TR.100 passa a ter a seguinte redação:

«ATFM.TR.100 Métodos de trabalho e procedimentos operacionais para os prestadores de serviços de gestão do fluxo de tráfego aéreo

O prestador de gestão do fluxo de tráfego aéreo deve poder demonstrar que os seus métodos de trabalho e procedimentos operacionais são conformes com os Regulamentos (UE) n.º 255/2010 (*) e (UE) 2019/123 da Comissão.

(*) Regulamento (UE) n.º 255/2010 da Comissão, de 25 de março de 2010, que estabelece regras comuns de gestão do fluxo de tráfego aéreo (JO L 80 de 26.3.2010, p. 10).»;

- 7) No anexo X, o ponto ASM.TR.100 passa a ter a seguinte redação:

«ASM.TR.100 Métodos de trabalho e procedimentos operacionais dos prestadores de serviços de gestão do espaço aéreo

O prestador de gestão do fluxo de tráfego aéreo deve poder demonstrar que os seus métodos de trabalho e procedimentos operacionais são conformes com os Regulamentos (CE) n.º 2150/2005 (*) e (UE) 2019/123 da Comissão.

(*) Regulamento (CE) n.º 2150/2005 da Comissão, de 23 de dezembro de 2005, que estabelece regras comuns para a utilização flexível do espaço aéreo (JO L 342 de 24.12.2005, p. 20).»;

- 8) O anexo XII é alterado do seguinte modo:
- a) O ponto NM.TR.100 passa a ter a seguinte redação:

«NM.TR.100 Métodos de trabalho e procedimentos operacionais do gestor da rede

O gestor da rede deve poder demonstrar que os seus métodos de trabalho e procedimentos operacionais são conformes com os Regulamentos (UE) n.º 255/2010 e (UE) 2019/123 da Comissão.»;

- b) É aditada a seguinte secção 2:

«SECÇÃO 2

Requisitos técnicos para a execução das funções de rede de gestão do tráfego aéreo (funções de rede)

NM.TR.105 Atribuição e utilização de códigos de interrogador Modo S

- a) O gestor da rede deve dispor de um procedimento que garanta que o sistema de atribuição de códigos de interrogador:
- 1) Verifique se os pedidos de códigos de interrogador estão conformes com as convenções aplicáveis ao formato e aos dados;
 - 2) Verifique se os pedidos de códigos de interrogador estão completos, exatos e dentro do prazo;
 - 3) No prazo máximo de seis meses após a data do pedido:
 - i) efetue simulações de atualização do plano de atribuição de códigos de interrogador com base nos pedidos pendentes,
 - ii) prepare uma proposta de atualização do plano de atribuição de códigos de interrogador a apresentar, para aprovação, aos Estados-Membros por ele afetados,
 - iii) garanta que a proposta de atualização do plano de atribuição de códigos de interrogador satisfaça, tanto quanto possível, os requisitos operacionais dos pedidos de códigos de interrogador, conforme descritos pelos elementos essenciais 7), 8) e 9) enumerados na alínea b) da secção CNS.TR.205,
 - iv) atualize o plano de atribuição de códigos de interrogador e o comunique aos Estados-Membros imediatamente após a sua aprovação, sem prejuízo dos procedimentos nacionais para a comunicação de informações sobre os interrogadores Modo S operados pelo setor militar.
- b) O gestor da rede deve tomar as medidas necessárias para garantir que as unidades militares que operam interrogadores Modo S elegíveis utilizando qualquer outro código de interrogador que não o código II 0 e outros códigos reservados para a gestão militar cumpram os requisitos aplicáveis à atribuição e à utilização dos códigos de interrogador Modo S.
- c) O gestor da rede deve tomar as medidas necessárias para garantir que as unidades militares que operam interrogadores Modo S utilizando o código II 0 ou outros códigos de interrogador reservados para a gestão militar monitorizem a utilização exclusiva destes códigos de interrogador, para evitar a utilização não coordenada de qualquer código de interrogador (IC) elegível.
- d) O gestor da rede deve tomar as medidas necessárias para garantir que a atribuição e a utilização de códigos de interrogador reservados às unidades militares não tenham um impacto negativo na segurança do tráfego aéreo em geral.

NM.TR.110 Identificação de voos elegíveis para identificação individual utilizando a funcionalidade de identificação da aeronave

- a) O gestor da rede deve, com base no volume de espaço aéreo declarado em conformidade com o apêndice 1 até à alínea b) da secção ATS.OR.446 do presente regulamento e os planos de voo apresentados em conformidade com a secção SERA.4013 do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, avaliar a elegibilidade do voo para a atribuição do código de conspicuidade SSR A1000.
- b) O gestor da rede deve comunicar a todos os órgãos dos serviços de tráfego aéreo afetados os voos elegíveis para a utilização do código de conspicuidade SSR A1000.»
-