

6.3.2014

A7-0095/ 001-143

### **ALTERAÇÕES 001-143**

apresentadas pela Comissão dos Transportes e do Turismo

#### **Relatório**

**Marian-Jean Marinescu**

**A7-0095/2014**

Implementação do Céu Único Europeu (reformulação)

Proposta de regulamento (COM(2013)0410 – C7-0171/2013 – 2013/0186(COD))

---

#### **Alteração 1**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Considerando 2**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(2) A realização da política comum dos transportes exige um sistema de transporte aéreo eficaz que permita o funcionamento seguro e regular dos serviços de transporte aéreo, facilitando, por conseguinte, a livre circulação de mercadorias, pessoas e serviços.*

*Suprimido*

*Justificação*

*O presente considerando é redundante em relação ao considerando 5, que deverá ser mantido, visto ser mais exaustivo.*

## Alteração 2

### Proposta de regulamento Considerando 5-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(5-A) A fim de evitar que o aumento previsto do tráfego aéreo provoque ou acentue o congestionamento do espaço aéreo europeu, aliado a todos os custos que daí decorrem em termos económicos, ambientais e de segurança, importará pôr cobro à fragmentação desse espaço e, como tal, executar o presente regulamento com a maior brevidade.***

## Alteração 3

### Proposta de regulamento Considerando 5-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(5-B) A implementação do Céu Único Europeu deverá trazer benefícios para o crescimento, o emprego e a competitividade na Europa, estimulando, em especial, a procura de empregos altamente qualificados.***

## Alteração 4

### Proposta de regulamento Considerando 6

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(6) A prossecução simultânea dos objetivos de reforço dos padrões de segurança do tráfego aéreo e de melhoria da eficácia global do sistema ATM e dos serviços de navegação aérea no quadro do tráfego aéreo geral na Europa implica que se tenha em conta o fator humano. ***Os Estados-***

(6) A prossecução simultânea dos objetivos de reforço dos padrões de segurança do tráfego aéreo e de melhoria da eficácia global do sistema ATM e dos serviços de navegação aérea no quadro do tráfego aéreo geral na Europa implica que se tenha em conta o fator humano.

**Membros deverão**, conseqüentemente, **ponderar a** introdução dos chamados princípios da «cultura justa».

Conseqüentemente, **além da** introdução dos chamados princípios da «cultura justa», **devem ser integrados no sistema de desempenho do Céu Único Europeu indicadores de desempenho pertinentes**.

## Alteração 5

### Proposta de regulamento Considerando 7

#### *Texto da Comissão*

(7) Os Estados-Membros adotaram uma declaração geral sobre as questões militares relacionadas com o Céu Único Europeu<sup>18</sup>. De acordo com essa declaração, os Estados-Membros deverão, nomeadamente, reforçar a cooperação civil/militar e, na medida em que todos os Estados-Membros em causa o considerem necessário, facilitar a cooperação entre as suas forças armadas em todos os aspetos da gestão do tráfego aéreo.

---

<sup>18</sup> Ver página 9 do presente Jornal Oficial.

#### *Alteração*

(7) Os Estados-Membros adotaram uma declaração geral sobre as questões militares relacionadas com o Céu Único Europeu<sup>18</sup>. De acordo com essa declaração, os Estados-Membros deverão, nomeadamente, reforçar a cooperação civil/militar e, na medida em que todos os Estados-Membros em causa o considerem necessário, facilitar a cooperação entre as suas forças armadas em todos os aspetos da gestão do tráfego aéreo, **de modo a facilitar a utilização flexível do espaço aéreo**.

---

<sup>18</sup> Ver página 9 do presente Jornal Oficial.

## Alteração 6

### Proposta de regulamento Considerando 10

#### *Texto da Comissão*

(10) Para garantir uma supervisão coerente **e sólida** da prestação de serviços em toda a Europa, **deverá** garantir-se às autoridades **supervisoras** nacionais **independência e recursos suficientes**. Essa independência não poderá impedir essas autoridades de exercerem as suas funções no âmbito de um determinado quadro administrativo.

#### *Alteração*

(10) Para garantir uma supervisão coerente, sólida **e independente** da prestação de serviços em toda a Europa, **deverão** garantir-se às autoridades **aeronáuticas** nacionais **os recursos necessários, nos planos quer financeiro quer de pessoal**. Essa independência não poderá impedir essas autoridades de exercerem as suas funções no âmbito de um determinado

quadro administrativo.

## Alteração 7

### Proposta de regulamento Considerando 11

#### *Texto da Comissão*

(11) As autoridades *supervisoras* nacionais têm um papel fundamental a desempenhar na implementação do Céu Único Europeu, ***motivo pelo qual*** a Comissão ***deverá*** facilitar a cooperação entre elas, a fim de possibilitar o intercâmbio das melhores práticas e de aprofundar uma abordagem conjunta, nomeadamente através do reforço da cooperação a nível regional. Essa cooperação deverá ser regular.

#### *Alteração*

(11) As autoridades *aeronáuticas* nacionais têm um papel fundamental a desempenhar na implementação do Céu Único Europeu. A Comissão ***e a Agência da União Europeia para a Aviação (EAA) devem, por conseguinte,*** facilitar a cooperação entre elas, a fim de possibilitar o intercâmbio das melhores práticas e de aprofundar uma abordagem conjunta, nomeadamente através do reforço da cooperação a nível regional, ***proporcionando uma plataforma para a realização destes intercâmbios.*** Essa cooperação deverá ser regular.

## Alteração 8

### Proposta de regulamento Considerando 12

#### *Texto da Comissão*

(12) Os parceiros sociais deverão ser ***mais bem*** informados e consultados sobre todas as medidas com implicações sociais significativas. A nível da União, o Comité de Diálogo Setorial, criado ao abrigo da Decisão 98/500/CE da Comissão<sup>27</sup>, deverá igualmente ser consultado.

#### *Alteração*

(12) ***Para a implementação do Céu Único Europeu,*** os parceiros sociais deverão ser informados e consultados sobre todas as medidas com implicações sociais significativas. A nível da União, o Comité de Diálogo Setorial, criado ao abrigo da Decisão 98/500/CE da Comissão<sup>27</sup>, deverá igualmente ser consultado.

---

<sup>27</sup> JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

---

<sup>27</sup> JO L 225 de 12.8.1998, p. 27.

**Alteração 9**  
**Proposta de regulamento**  
**Considerando 13**

*Texto da Comissão*

(13) A prestação de serviços de comunicação, navegação e vigilância, bem como de serviços de informação meteorológica e aeronáutica, **deve** ser organizada em condições de mercado, tendo simultaneamente em conta as especificidades de tais serviços **e a manutenção de** um nível elevado de segurança.

*Alteração*

(13) A prestação de serviços de comunicação, navegação e vigilância, bem como de serviços de informação meteorológica, **de conceção do espaço aéreo** e aeronáutica, **em conjunto com serviços de formatação e fornecimento de dados ao tráfego aéreo geral, pode** ser organizada em condições de mercado, tendo simultaneamente em conta as especificidades de tais serviços, **garantindo** um nível elevado de segurança **e reduzindo o impacto ambiental.**

**Alteração 10**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 15**

*Texto da Comissão*

(15) O conceito de projetos comuns, destinados a ajudar os utilizadores do espaço aéreo e/ou os prestadores de serviços de navegação aérea a melhorar as infraestruturas coletivas de navegação aérea, a prestação de serviços neste setor e a utilização do espaço aéreo, em especial aqueles que possam ser necessários para a implementação do plano diretor ATM tal como aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho<sup>28</sup>, em conformidade com o artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho, não poderá prejudicar os projetos existentes por decisão de um ou de vários Estados-Membros com objetivos similares. O disposto em matéria de financiamento da implantação de projetos comuns não poderá condicionar a forma como eles são elaborados. A Comissão pode propor que financiamentos, como o **da Rede Transeuropeia** ou do Banco Europeu de Investimento, possam ser utilizados no

*Alteração*

(15) O conceito de projetos comuns, destinados a ajudar os utilizadores do espaço aéreo e/ou os prestadores de serviços de navegação aérea a melhorar as infraestruturas coletivas de navegação aérea, a prestação de serviços neste setor e a utilização do espaço aéreo, em especial aqueles que possam ser necessários para a implementação do plano diretor ATM tal como aprovado pela Decisão 2009/320/CE do Conselho<sup>28</sup>, em conformidade com o artigo 1.º, n.º 2, do Regulamento (CE) n.º 219/2007 do Conselho, não poderá prejudicar os projetos existentes por decisão de um ou de vários Estados-Membros com objetivos similares. O disposto em matéria de financiamento da implantação de projetos comuns não poderá condicionar a forma como eles são elaborados. A Comissão pode propor que financiamentos, como o **do Mecanismo Interligar a Europa, do Horizonte 2020** ou do Banco Europeu de Investimento,

apoio a projetos comuns, em especial para acelerar a implementação do programa SESAR dentro do quadro financeiro plurianual. Sem prejuízo do acesso a esse financiamento, os Estados-Membros deverão ser livres de decidir o modo como poderão ser utilizadas as receitas geradas pela venda em leilão das licenças no setor da aviação ao abrigo do regime de comércio de licenças de emissão e de ponderar, neste contexto, se uma parte dessas receitas poderá ser utilizada no financiamento de projetos comuns ao nível dos blocos funcionais de espaço aéreo.

---

<sup>28</sup> JO L 95 de 9.4.2009, p. 41

possam ser utilizados no apoio a projetos comuns, em especial para acelerar a implementação do programa SESAR dentro do quadro financeiro plurianual. Sem prejuízo do acesso a esse financiamento, os Estados-Membros deverão ser livres de decidir o modo como poderão ser utilizadas as receitas geradas pela venda em leilão das licenças no setor da aviação ao abrigo do regime de comércio de licenças de emissão e de ponderar, neste contexto, se uma parte dessas receitas poderá ser utilizada no financiamento de projetos comuns ao nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. ***Quando aplicável, os projetos comuns devem ter em vista a criação de um conjunto de capacidades básicas interoperáveis em todos os Estados-Membros.***

---

<sup>28</sup> JO L 95 de 9.4.2009, p. 41

## Alteração 11

### Proposta de regulamento Considerando 15-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(15-A) A menos que sejam postos em prática mecanismos específicos, podem ter lugar, de forma descoordenada, projetos de investimento aéreos e no solo relacionados com o plano diretor ATM, o que pode atrasar a implementação efetiva das tecnologias SESAR.***

## Alteração 12

### Proposta de regulamento Considerando 16

*Texto da Comissão*

(16) O conceito de «gestor da rede» é essencial para melhorar o desempenho da gestão do tráfego aéreo à escala da rede, mediante a centralização da prestação dos serviços que apresentam níveis de desempenho superiores quando prestados a nível de rede. Para facilitar a resposta em caso de crise no setor da aviação, a coordenação *desse* tipo de crise deverá ser assegurada pelo gestor da rede.

*Alteração*

(16) O conceito de «gestor da rede» é essencial para melhorar o desempenho da gestão do tráfego aéreo à escala da rede, mediante a centralização da prestação dos serviços que apresentam níveis de desempenho superiores quando prestados a nível de rede. Para facilitar a resposta em caso de crise no setor da aviação, a coordenação ***das medidas a adotar em termos de prevenção e reação a esse*** tipo de crise deverá ser assegurada pelo gestor da rede. ***Neste contexto, deve competir à Comissão assegurar que não exista qualquer conflito de interesses entre a prestação de serviços centralizados e o papel do órgão de análise do desempenho.***

*Justificação*

*Um órgão da UE que aja como regulador económico para o setor de ATM, sob a responsabilidade da Comissão, garantiria um maior grau de independência e flexibilidade.*

**Alteração 13**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 17**

*Texto da Comissão*

(17) A Comissão está convicta de que a utilização segura e eficiente do espaço aéreo só poderá ser conseguida através de uma colaboração estreita entre os utilizadores civis e militares do espaço aéreo, essencialmente com base no conceito de utilização flexível do espaço aéreo e numa coordenação efetiva entre o setor civil e militar, conforme estabelecido pela OACI, e realça a importância de reforçar a cooperação civil-militar entre os utilizadores civis e militares do espaço aéreo.

*Alteração*

(17) A Comissão está convicta de que a utilização segura e eficiente do espaço aéreo só poderá ser conseguida através de uma colaboração estreita entre os utilizadores civis e militares do espaço aéreo, essencialmente com base no conceito de utilização flexível do espaço aéreo e numa coordenação efetiva entre o setor civil e militar, conforme estabelecido pela OACI; e realça a importância de reforçar a cooperação civil-militar entre os utilizadores civis e militares do espaço aéreo ***com vista a facilitar uma utilização flexível do espaço aéreo.***

## Alteração 14

### Proposta de regulamento

#### Considerando 18

##### *Texto da Comissão*

(18) A exatidão das informações relativas ao estado do espaço aéreo e a situações específicas de tráfego aéreo, assim como a sua distribuição atempada aos controladores civis e militares, tem um impacto direto na segurança e eficiência das operações. O acesso em tempo útil a informação atualizada sobre o estado do espaço aéreo é essencial para todos aqueles que pretendem tirar partido das estruturas do espaço aéreo disponibilizadas aquando da elaboração ou alteração dos seus planos de voo.

##### *Alteração*

(18) A exatidão das informações relativas ao estado do espaço aéreo e a situações específicas de tráfego aéreo, assim como a sua distribuição atempada aos controladores civis e militares, tem um impacto direto na segurança e eficiência das operações ***e deve melhorar a sua previsibilidade***. O acesso em tempo útil a informação atualizada sobre o estado do espaço aéreo é essencial para todos aqueles que pretendem tirar partido das estruturas do espaço aéreo disponibilizadas aquando da elaboração ou alteração dos seus planos de voo.

## Alteração 15

### Proposta de regulamento

#### Considerando 22

##### *Texto da Comissão*

***(22) É necessário alterar o âmbito geográfico do presente regulamento no que respeita à Região do Atlântico Norte (NAT) da OACI, de modo a ter em conta os acordos em vigor e previstos no domínio da prestação de serviços e a necessidade de garantir a coerência das normas aplicadas aos prestadores de serviços de navegação aérea e aos utilizadores do espaço aéreo que operam nesta zona.***

##### *Alteração*

***Suprimido***

##### *Justificação*

*A inclusão da Região do Atlântico Norte da OACI – a NAT – é inadequada, uma vez que se trata de espaço aéreo sobre o alto mar, que está fora do alcance dos Tratados da UE.*

## Alteração 16

### Proposta de regulamento

#### Considerando 24

##### *Texto da Comissão*

(24) O conceito de bloco funcional de espaço aéreo definido para reforçar a cooperação entre prestadores de serviços de tráfego aéreo constitui um importante instrumento para a melhoria do desempenho do sistema de gestão do tráfego aéreo à escala europeia. Para **reforçar** este instrumento, os blocos funcionais de espaço aéreo **devem ser mais orientados para o desempenho, com base no estabelecimento de parcerias setoriais, e o setor deverá gozar de maior liberdade para os alterar, de modo a alcançar e, se possível, ultrapassar os objetivos de desempenho.**

##### *Alteração*

(24) O conceito de bloco funcional de espaço aéreo definido para reforçar a cooperação entre prestadores de serviços de tráfego aéreo constitui um importante instrumento para a melhoria do desempenho do sistema de gestão do tráfego aéreo à escala europeia. Para **complementar** este instrumento, os **prestadores de serviços de navegação aérea devem ser livres de estabelecer parcerias setoriais com base no desempenho, que se podem sobrepor aos blocos funcionais de espaço aéreo estabelecidos.**

##### *Justificação*

*Os blocos funcionais de espaço aéreo (FAB) são uma iniciativa estatal e não devem restringir as possibilidades de parcerias setoriais. Rotular as parcerias setoriais como um segundo tipo de FAB também pode criar confusão. Tal, porém, não significa que as parcerias setoriais não possam incentivar ou melhorar o desempenho de um (ou mais) FAB.*

## Alteração 17

### Proposta de regulamento

#### Considerando 26

##### *Texto da Comissão*

(26) Para reforçar **o ênfase** dos prestadores de serviços de navegação aérea no cliente e oferecer aos utilizadores do espaço aéreo a possibilidade de influenciarem mais as decisões que os afetam, é necessário tornar mais efetiva a consulta **e a participação** das partes interessadas nas grandes decisões operacionais dos prestadores de serviços de navegação aérea.

##### *Alteração*

(26) Para reforçar **a ênfase** dos prestadores de serviços de navegação aérea no cliente e oferecer aos utilizadores do espaço aéreo a possibilidade de influenciarem mais as decisões que os afetam, é necessário tornar mais efetiva a consulta das partes interessadas nas grandes decisões operacionais dos prestadores de serviços de navegação aérea.

## Justificação

*A responsabilidade final relativamente aos investimentos deve ser atribuída aos prestadores de serviços de navegação aérea, uma vez que são eles os responsáveis pelo cumprimento dos objetivos de desempenho. As questões relacionadas com a necessidade de coordenar os investimentos SESAR na pista e na gare devem ser abordadas através de mecanismos adequados no sistema de tarifação.*

### Alteração 18

#### Proposta de regulamento

#### Considerando 28

##### *Texto da Comissão*

(28) De modo a ter em conta os progressos técnicos ou operacionais, nomeadamente mediante a alteração dos anexos ou o aditamento das disposições no domínio da gestão da rede e do sistema de desempenho, é conveniente delegar na Comissão poderes para adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. O teor e âmbito de aplicação de cada delegação devem ser definidos em pormenor nos artigos aplicáveis. É especialmente importante que, durante os trabalhos preparatórios, a Comissão proceda às consultas adequadas, inclusive a nível de peritos. Durante a preparação e a redação dos atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, tempestiva e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

##### *Alteração*

(28) De modo a ter em conta os progressos técnicos ou operacionais, nomeadamente mediante a alteração dos anexos ou o aditamento das disposições no domínio da gestão da rede, do sistema de desempenho, ***da seleção da entidade responsável pela implementação do plano diretor ATM (gestor da implantação) e da definição das respetivas responsabilidades,*** é conveniente delegar na Comissão poderes para adotar atos em conformidade com o artigo 290.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. O teor e âmbito de aplicação de cada delegação devem ser definidos em pormenor nos artigos aplicáveis. É especialmente importante que, durante os trabalhos preparatórios, a Comissão proceda às consultas adequadas, inclusive a nível de peritos. Durante a preparação e a redação dos atos delegados, a Comissão deve assegurar a transmissão simultânea, tempestiva e adequada dos documentos pertinentes ao Parlamento Europeu e ao Conselho.

### Alteração 19

#### Proposta de regulamento

#### Considerando 29

*Texto da Comissão*

(29) Em caso de aditamentos à lista de serviços de gestão da rede, a Comissão deve efetuar as consultas adequadas das partes interessadas do setor.

*Alteração*

(29) Em caso de aditamentos à lista de serviços de gestão da rede, a Comissão deve efetuar as consultas adequadas das partes interessadas do setor ***e dos parceiros sociais***.

**Alteração 20**

**Proposta de regulamento**

**Considerando 30**

*Texto da Comissão*

(30) De modo a assegurar condições uniformes de aplicação do presente regulamento, a Comissão deve ter poderes de execução em especial no que respeita ao exercício dos poderes conferidos às autoridades ***supervisoras*** nacionais, à prestação de serviços de apoio em regime de exclusividade por um prestador de serviços ou por consórcios de prestadores de serviços, às medidas corretivas para garantir o cumprimento dos objetivos de desempenho a nível de União e local associados, à análise da conformidade do sistema de tarifação, à governação e adoção de projetos comuns para funções relacionadas com a rede, aos blocos funcionais de espaço aéreo, às regras de participação das partes interessadas nas grandes decisões relativas a operações dos prestadores de serviços de navegação aérea, ao acesso e à proteção dos dados, à informação aeronáutica eletrónica e desenvolvimento tecnológico e à interoperabilidade da gestão do tráfego aéreo. Estes poderes devem ser exercidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução

*Alteração*

(30) De modo a assegurar condições uniformes de aplicação do presente regulamento, a Comissão deve ter poderes de execução em especial no que respeita ao exercício dos poderes conferidos às autoridades ***aeronáuticas*** nacionais, à prestação de serviços de apoio em regime de exclusividade por um prestador de serviços ou por consórcios de prestadores de serviços, às medidas corretivas para garantir o cumprimento dos objetivos de desempenho a nível de União e local associados, à análise da conformidade do sistema de tarifação, à governação e adoção de projetos comuns para funções relacionadas com a rede, aos blocos funcionais de espaço aéreo, às regras de participação das partes interessadas nas grandes decisões relativas a operações dos prestadores de serviços de navegação aérea, ao acesso e à proteção dos dados, à informação aeronáutica eletrónica e desenvolvimento tecnológico e à interoperabilidade da gestão do tráfego aéreo. Estes poderes devem ser exercidos em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 182/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 16 de Fevereiro de 2011, que estabelece as regras e os princípios gerais relativos aos mecanismos de controlo pelos Estados-Membros do exercício das competências de execução

pela Comissão<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

pela Comissão<sup>22</sup>.

---

<sup>22</sup> JO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

## Alteração 21

### Proposta de regulamento Considerando 34

#### *Texto da Comissão*

(34) Os serviços de apoio devem, conforme aplicável, ser contratados em conformidade com a Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços<sup>23</sup> e com a Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais<sup>24</sup>. Devem também ser tidas em conta as orientações constantes da Comunicação interpretativa da Comissão sobre o direito comunitário aplicável à adjudicação de contratos não abrangidos, ou apenas parcialmente, pelas diretivas comunitárias relativas aos contratos públicos<sup>25</sup>, conforme adequado.

---

<sup>23</sup> JO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

<sup>24</sup> JO L 134 de 30.4.2004, p. 1

<sup>25</sup> JO C 179 de 1.8.2006, p. 2.

#### *Alteração*

(34) ***Quando for caso disso***, os serviços de apoio devem, conforme aplicável, ser contratados em conformidade com a Diretiva 2004/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação dos contratos de empreitada de obras públicas, dos contratos públicos de fornecimento e dos contratos públicos de serviços<sup>23</sup> e com a Diretiva 2004/17/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 31 de março de 2004, relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais<sup>24</sup>. Devem também ser tidas em conta as orientações constantes da Comunicação interpretativa da Comissão sobre o direito comunitário aplicável à adjudicação de contratos não abrangidos, ou apenas parcialmente, pelas diretivas comunitárias relativas aos contratos públicos<sup>25</sup>, conforme adequado.

---

<sup>23</sup> JO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

<sup>24</sup> JO L 134 de 30.4.2004, p. 1.

<sup>25</sup> JO C 179 de 1.8.2006, p. 2.

## Alteração 22

### Proposta de regulamento Considerando 35

*Texto da Comissão*

*(35) A Declaração Ministerial sobre o Aeroporto de Gibraltar, acordada em 18 de setembro de 2006, em Córdoba («Declaração Ministerial»), durante a primeira reunião ministerial do Fórum de Diálogo sobre Gibraltar, substituirá a Declaração Conjunta sobre o Aeroporto de Gibraltar, feita em 2 de dezembro de 1987, em Londres, considerando-se que o pleno cumprimento desta Declaração Ministerial equivale ao cumprimento da Declaração de 1987.*

*Alteração*

*(35) Através de uma Declaração Conjunta dos respetivos ministros dos Negócios Estrangeiros, feita em Londres, em 2 de dezembro de 1987, o Reino de Espanha e o Reino Unido chegaram a acordo sobre um regime destinado a reforçar a cooperação na utilização do aeroporto de Gibraltar. O acordo ainda não foi aplicado.*

**Alteração 23**

**Proposta de regulamento**  
**Considerando 36**

*Texto da Comissão*

*(36) O presente regulamento aplica-se plenamente ao Aeroporto de Gibraltar no contexto e nos termos da Declaração Ministerial. Sem prejuízo da Declaração Ministerial, a sua aplicação ao Aeroporto de Gibraltar, assim como todas as medidas relacionadas com a sua execução, devem cumprir plenamente a Declaração Ministerial e todas as suas disposições.*

*Alteração*

**Suprimido**

**Alteração 24**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 1 – n.º 1**

*Texto da Comissão*

1. O presente regulamento estabelece regras para a criação e o funcionamento adequado do Céu Único Europeu, de modo a garantir o cumprimento das atuais normas de segurança do tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento

*Alteração*

1. O presente regulamento estabelece regras para a criação e o funcionamento adequado do Céu Único Europeu, de modo a garantir o cumprimento das atuais normas de segurança do tráfego aéreo, contribuir para o desenvolvimento

sustentável do sistema de transporte aéreo e melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM) e dos serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral na Europa, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo. O Céu Único Europeu abrange uma rede **pan-europeia** coerente de rotas, um espaço aéreo operacional integrado **e sistemas de** gestão de redes e **de** gestão do tráfego aéreo, unicamente baseados na segurança, eficiência e interoperabilidade, em benefício de todos os utilizadores do espaço aéreo.

sustentável do sistema de transporte aéreo, **nomeadamente reduzindo o impacto ambiental**, e melhorar o desempenho global do sistema de gestão do tráfego aéreo (ATM) e dos serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral na Europa, a fim de satisfazer as exigências de todos os utilizadores do espaço aéreo. O Céu Único Europeu abrange uma rede coerente de rotas **pan-europeia e, sob reserva de acordos específicos com os países vizinhos, de países terceiros**, um espaço aéreo operacional integrado, gestão de redes e gestão do tráfego aéreo, unicamente baseados na segurança, eficiência e interoperabilidade, em benefício de todos os utilizadores do espaço aéreo.

#### *Justificação*

*Entre outras razões, a implementação do Céu Único Europeu foi adiada em consequência da insuficiente coordenação e execução da implantação de tecnologia, tanto no solo como, em menor escala, no ar. A função de um «gestor da implantação» asseguraria a coordenação, o controlo e a supervisão deste processo.*

## **Alteração 25**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 1 – n.º 4**

##### *Texto da Comissão*

4. O presente regulamento é aplicável ao espaço aéreo nas regiões EUR, AFI **e NAT** da OACI em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo em conformidade com o disposto no mesmo. Os Estados-Membros podem igualmente aplicar o presente regulamento ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade noutras regiões da OACI, desde que informem do facto a Comissão e os demais Estados-Membros.

##### *Alteração*

4. O presente regulamento é aplicável ao espaço aéreo nas regiões EUR **e** AFI da OACI em que os Estados-Membros são responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo em conformidade com o disposto no mesmo. Os Estados-Membros podem igualmente aplicar o presente regulamento ao espaço aéreo sob a sua responsabilidade noutras regiões da OACI, desde que informem do facto a Comissão e os demais Estados-Membros.

#### *Justificação*

*A inclusão da Região do Atlântico Norte da OACI – a NAT – é inadequada, uma vez que se trata de espaço aéreo sobre o alto mar, que está fora do alcance dos Tratados da UE.*

## Alteração 26

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – n.º 5

##### *Texto da Comissão*

5. Considera-se que a aplicação do presente regulamento ao Aeroporto de Gibraltar não prejudica as respetivas posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido **da Grã-Bretanha e Irlanda do Norte** em **relação ao litígio em** torno da soberania sobre o território em que o aeroporto se situa.

##### *Alteração*

5. Considera-se que a aplicação do presente regulamento ao Aeroporto de Gibraltar não prejudica as respetivas posições jurídicas do Reino de Espanha e do Reino Unido **na controvérsia** em torno da soberania sobre o território em que o aeroporto se situa.

##### *Justificação*

*Em 20 de novembro de 2013, Espanha comunicou oficialmente à UE que não pode aceitar que a regulamentação da UE em matéria de aviação civil continue a fazer referência à chamada «Declaração Ministerial de Córdoba» de 2006. Em consequência, Espanha solicitou que se volte à situação anterior a 2006, ou seja, à suspensão da aplicação das disposições europeias em matéria de aviação civil, como se verifica na alteração apresentada.*

## Alteração 27

### Proposta de regulamento

#### Artigo 1 – n.º 5-A (novo)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

**5-A. A aplicação do presente regulamento ao aeroporto de Gibraltar fica suspensa até que seja aplicado o regime previsto na declaração conjunta dos ministros dos Negócios Estrangeiros do Reino de Espanha e do Reino Unido de 2 de dezembro de 1987. Os governos de Espanha e do Reino Unido devem informar o Conselho da data de entrada em vigor desse regime.**

## Justificação

*Em 20 de novembro de 2013, Espanha comunicou oficialmente à UE que não pode aceitar que a regulamentação da UE em matéria de aviação civil continue a fazer referência à chamada «Declaração Ministerial de Córdoba» de 2006. Em consequência, Espanha solicitou que se volte à situação anterior a 2006, ou seja, à suspensão da aplicação das disposições europeias em matéria de aviação civil, como se verifica na alteração apresentada.*

### Alteração 28

#### Proposta de regulamento

##### Artigo 2 – n.º 7

###### *Texto da Comissão*

7. «Gestão do espaço aéreo», um serviço de planeamento cujo objetivo primordial é maximizar a utilização do espaço aéreo disponível por via de uma exploração dinâmica em tempo partilhado e, por vezes, da segregação do espaço aéreo entre diversas categorias de utilizadores em função de necessidades a curto prazo;

###### *Alteração*

7. «Gestão do espaço aéreo», um serviço de planeamento cujo objetivo primordial é maximizar a utilização do espaço aéreo disponível por via de uma exploração dinâmica em tempo partilhado e, por vezes, da segregação do espaço aéreo entre diversas categorias de utilizadores em função de necessidades a curto prazo **e uma função estratégica associada à conceção do espaço aéreo;**

### Alteração 29

#### Proposta de regulamento

##### Artigo 2 – n.º 12

###### *Texto da Comissão*

12. «Serviço de controlo regional», um serviço de CTA para os voos controlados **num bloco de espaço aéreo;**

###### *Alteração*

12. «Serviço de controlo regional», um serviço de CTA para os voos controlados **numa área de controlo;**

### Alteração 30

#### Proposta de regulamento

##### Artigo 2 – n.º 15

###### *Texto da Comissão*

15. «Crise no setor da aviação»,

###### *Alteração*

15. «Crise no setor da aviação»,

circunstâncias em que a capacidade do espaço aéreo é anormalmente reduzida em resultado de condições meteorológicas adversas graves ou a indisponibilidade de partes significativas do espaço aéreo devido a causas naturais ou por razões políticas;

circunstâncias em que a capacidade do espaço aéreo é anormalmente reduzida em resultado de condições meteorológicas adversas graves ou a indisponibilidade de partes significativas do espaço aéreo devido a causas naturais ou por razões **médicas, de segurança, militares ou** políticas;

### Alteração 31

#### Proposta de regulamento

##### Artigo 2 – n.º 16

###### *Texto da Comissão*

16. «Pacote de serviços», dois ou mais serviços **de navegação aérea**;

###### *Alteração*

16. «Pacote de serviços», dois ou mais serviços **prestados pela mesma entidade**;

### Alteração 32

#### Proposta de regulamento

##### Artigo 2 – n.º 17

###### *Texto da Comissão*

17. «Certificado», documento emitido por uma autoridade **supervisora** nacional, sob qualquer forma prevista no direito **nacional**, que confirma que o prestador de um serviço de navegação aérea cumpre os requisitos exigidos para **prestar um serviço específico**;

###### *Alteração*

17. «Certificado», documento emitido **pela Agência da União Europeia para a Aviação (EAA) ou** por uma autoridade **aeronáutica** nacional, sob qualquer forma prevista no direito **relevante**, que confirma que o prestador de um serviço de navegação aérea cumpre os requisitos exigidos para **executar uma atividade específica**;

### Alteração 33

#### Proposta de regulamento

##### Artigo 2 – n.º 18-A (novo)

###### *Texto da Comissão*

###### *Alteração*

**18-A. «Rede europeia de gestão do tráfego aéreo» (REGTA), uma rede pan-europeia de sistemas e componentes, assim como os**

*roteiros para as alterações operacionais e tecnológicas essenciais descritas no plano diretor ATM, que permitem prestar serviços de navegação aérea totalmente interoperáveis na União, incluindo os interfaces nas fronteiras com países terceiros, com vista a alcançar os objetivos de desempenho definidos pelo presente regulamento;*

#### **Alteração 34**

##### **Proposta de regulamento Artigo 2 – n.º 19**

###### *Texto da Comissão*

19. «Componentes», os objetos corpóreos, como os equipamentos, e objetos incorpóreos, como os programas informáticos, dos quais depende a interoperabilidade da *Rede Europeia de Gestão do Tráfego Aéreo (REGTA)*;

###### *Alteração*

19. «Componentes», os objetos corpóreos, como os equipamentos, e objetos incorpóreos, como os programas informáticos, dos quais depende a interoperabilidade da REGTA.

#### **Alteração 35**

##### **Proposta de regulamento Artigo 2 – n.º 19-A (novo)**

###### *Texto da Comissão*

###### *Alteração*

*19-A. «Gestor da implantação», um grupo de partes operacionais interessadas selecionado pela Comissão através de um convite à apresentação de propostas, responsável pelo nível de gestão da governação da implantação do plano diretor ATM;*

#### **Alteração 36**

##### **Proposta de regulamento Artigo 2 – n.º 24**

*Texto da Comissão*

24. «Bloco funcional de espaço aéreo», bloco de espaço aéreo **baseado em requisitos operacionais e** estabelecido independentemente das fronteiras nacionais, em que a prestação de serviços de navegação aérea e as funções conexas são orientadas para o desempenho e otimizadas **tendo em vista introduzir, em cada bloco funcional de espaço aéreo,** uma cooperação reforçada entre os prestadores de serviços de navegação aérea ou, se apropriado, um prestador integrado;

*Alteração*

24. «Bloco funcional de espaço aéreo», bloco de espaço aéreo estabelecido independentemente das fronteiras nacionais, em que a prestação de serviços de navegação aérea e as funções conexas são orientadas para o desempenho e otimizadas **através de** uma cooperação reforçada entre os prestadores de serviços de navegação aérea ou, se apropriado, um prestador integrado;

**Alteração 37**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – n.º 25-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**25-A. «Fator humano», as condições sociais, culturais e em termos de pessoal no setor de ATM;**

*Justificação*

*O fator humano deve ser controlado e estar no centro do quadro do SES, especialmente tendo em vista as mudanças operacionais envolvidas no plano diretor ATM.*

**Alteração 38**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 2 – n.º 31**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

31. «Rede de rotas», uma rede de rotas específicas para canalizar o fluxo de tráfego aéreo geral de acordo com as necessidades **de** prestação de serviços de CTA;

31. «Rede de rotas», uma rede de rotas específicas para canalizar o fluxo de tráfego aéreo geral de acordo com as necessidades **da** prestação **mais eficiente** de serviços de CTA;

## Alteração 39

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 33

##### *Texto da Comissão*

33. «Sistema», a conjugação dos componentes aéreos *e* no solo, ***bem como*** o equipamento espacial, que presta apoio aos serviços de navegação aérea em todas as fases do voo;

##### *Alteração*

33. «Sistema», a conjugação dos componentes aéreos *e/ou* no solo *e/ou* o equipamento espacial que presta apoio aos serviços de navegação aérea em todas as fases do voo;

## Alteração 40

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 36

##### *Texto da Comissão*

36. «Autoridade *supervisora* nacional», organismo *ou organismos nacionais incumbidos* por um Estado-Membro *de executar as tarefas de supervisão* previstas no presente regulamento e *as autoridades nacionais competentes incumbidas das tarefas previstas no artigo 8.º-B do* Regulamento (CE) n.º 216/2008;

##### *Alteração*

36. «Autoridade *aeronáutica* nacional», ***um*** organismo ***nacional incumbido*** por um Estado-Membro, ***e acreditado pela EAA,*** ***das*** tarefas previstas no presente regulamento e ***no*** Regulamento (CE) n.º 216/2008;

## Alteração 41

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 37

##### *Texto da Comissão*

37. «Serviços de apoio», os serviços de navegação *aérea que não os serviços de tráfego aéreo*, bem como outros serviços e atividades com eles relacionados e que apoiam a prestação de serviços de navegação aérea;

##### *Alteração*

37. «Serviços de apoio», os serviços de ***CNS (comunicação, navegação e vigilância), MET (meteorológicos) e AIS (informação aeronáutica)***, bem como outros serviços e atividades com eles relacionados e que apoiam a prestação de serviços de navegação aérea;

## Alteração 42

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 38-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**38-A.** «Parceria setorial», os acordos de cooperação no âmbito de um contrato celebrado com o intuito de melhorar a gestão do tráfego aéreo entre os vários prestadores de serviços de navegação aérea, incluindo o gestor da rede, os utilizadores do espaço aéreo, os aeroportos ou outros agentes económicos comparáveis;

## Alteração 43

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 38-B (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**38-B.** «Espaço aéreo operacional integrado», o espaço aéreo controlado com dimensões definidas que engloba o espaço aéreo europeu e, sob reserva da existência de mecanismos apropriados, o espaço aéreo dos países terceiros vizinhos onde a estrutura dinâmica de atribuição e a exploração em tempo partilhado, os recursos dos controladores com um melhor desempenho, os serviços de navegação aérea totalmente interoperáveis e as soluções combinadas são utilizados para abordar a utilização ótima, previsível e segura do espaço aéreo para a realização do Céu Único Europeu;

## Alteração 44

### Proposta de regulamento

#### Artigo 2 – n.º 38-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**38-C.** «Planos de desempenho local», os

*planos estabelecidos por uma ou mais autoridades aeronáuticas nacionais a nível local, nomeadamente a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo, a nível regional ou nacional;*

#### Alteração 45

##### Proposta de regulamento Artigo 2 – n.º 38-D (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**38-D.** «Entidade competente», um organismo ao qual pode ser atribuída uma tarefa específica de certificação ou supervisão pela Agência ou por uma autoridade aeronáutica nacional e exercida sob o controlo e a responsabilidade desta.

#### Alteração 46

##### Proposta de regulamento Artigo 3 – título

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Autoridades *supervisoras* nacionais

Autoridades *aeronáuticas* nacionais

#### Alteração 47

##### Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. Os Estados-Membros designam ou criam conjunta ou individualmente, como respetiva autoridade *supervisora* nacional, um ***ou mais organismos que assumam*** as funções atribuídas a essa autoridade nos termos do presente regulamento.

1. Os Estados-Membros designam ou criam conjunta ou individualmente, como respetiva autoridade *aeronáutica* nacional, um ***organismo que assuma*** as funções atribuídas a essa autoridade nos termos do presente regulamento ***e do Regulamento (CE) n.º 216/2008.***

## Alteração 48

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

*2. As autoridades supervisoras nacionais devem ser juridicamente distintas e independentes, nomeadamente em termos organizativos, hierárquicos e decisórios, dos prestadores de serviços de navegação aérea e de quaisquer entidades públicas ou privadas com interesses nas atividades exercidas por esses prestadores de serviços.*

##### *Alteração*

*2. As autoridades aeronáuticas nacionais devem ser juridicamente distintas e independentes, nomeadamente em termos organizativos, hierárquicos e decisórios, incluindo dotações orçamentais anuais separadas, das empresas, organizações, entidades públicas ou privadas ou pessoal que se enquadrem no âmbito da atividade da autoridade, tal como previsto no presente regulamento e no artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008, ou que tenham interesse nas atividades exercidas por essas entidades.*

## Alteração 49

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

*3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, as autoridades **supervisoras** nacionais podem, em termos organizativos, associar-se a outras entidades reguladoras e/ou autoridades de segurança.*

##### *Alteração*

*3. Sem prejuízo do disposto no n.º 2, as autoridades **aeronáuticas** nacionais podem, em termos organizativos, associar-se a outras entidades reguladoras e/ou autoridades de segurança.*

## Alteração 50

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – n.º 4

##### *Texto da Comissão*

*4. As autoridades supervisoras nacionais que, na data de entrada em vigor do presente regulamento, não sejam juridicamente distintas dos prestadores de serviços de navegação aérea ou de*

##### *Alteração*

*4. As autoridades aeronáuticas nacionais devem assegurar o cumprimento das disposições estabelecidas no presente artigo na data de entrada em vigor do presente regulamento ou, o mais tardar,*

*quaisquer entidades públicas ou privadas com interesses nas atividades destes, conforme previsto no n.º 2, devem satisfazer este requisito até 1 de janeiro de 2020.*

*até 1 de janeiro de 2017.*

## **Alteração 51**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – n.º 5**

##### *Texto da Comissão*

5. As autoridades *supervisoras* nacionais devem exercer as suas competências com imparcialidade, independência e transparência. Devem, em especial, estar organizadas, dispor do pessoal necessário e ser geridas e financiadas de modo a poder desempenhar as suas competências nessa conformidade

##### *Alteração*

5. As autoridades *aeronáuticas* nacionais devem exercer as suas competências com imparcialidade, independência e transparência. Devem, em especial, estar organizadas, dispor do pessoal necessário e ser geridas e financiadas de modo a poder desempenhar as suas competências nessa conformidade

## **Alteração 52**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – n.º 6 – parte introdutória**

##### *Texto da Comissão*

6. O pessoal das autoridades *supervisoras* nacionais deve:

##### *Alteração*

6. O pessoal das autoridades *aeronáuticas* nacionais deve:

## **Alteração 53**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 3 – n.º 6 – alínea a)**

##### *Texto da Comissão*

(a) Ser recrutado de acordo com regras *claras* e transparentes, que garantam a sua independência *e, no caso do pessoal responsável pela adoção de decisões estratégicas, ser nomeado pelo gabinete ou conselho de ministros nacional ou outra autoridade pública que não controle ou beneficie diretamente dos prestadores*

##### *Alteração*

(a) Ser recrutado de acordo com regras e *critérios claros e* transparentes, que garantam a sua independência;

*de serviços de navegação aérea;*

#### **Alteração 54**

##### **Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 6 – alínea b)**

*Texto da Comissão*

(b) Ser selecionado no âmbito de um processo transparente, com base nas suas qualificações específicas, nomeadamente competências adequadas e experiência pertinente, *entre outros, na área da auditoria e dos serviços e sistemas de navegação aérea;*

*Alteração*

(b) Ser selecionado no âmbito de um processo transparente, com base nas suas qualificações específicas, nomeadamente competências adequadas e experiência pertinente;

#### **Alteração 55**

##### **Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 6 – alínea b-A)**

*Texto da Comissão*

*(b-A) Não ser destacado de prestadores de serviços de navegação aérea (ANSP) ou de empresas sob o controlo de ANSP;*

*Alteração*

#### **Alteração 56**

##### **Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 6 – alínea c)**

*Texto da Comissão*

(c) Atuar de forma independente, *em especial de quaisquer interesses relacionados com os prestadores de serviços de navegação aérea*, não devendo, no desempenho das funções de autoridade *supervisora* nacional, solicitar nem receber instruções de qualquer governo ou outra entidade pública ou privada;

*Alteração*

(c) Atuar de forma independente, não devendo, no desempenho das funções de autoridade *aeronáutica* nacional, solicitar nem receber instruções de qualquer governo ou outra entidade pública ou privada, *sem prejuízo de uma estreita cooperação com outras autoridades nacionais relevantes;*

## Alteração 57

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – n.º 6 – alínea e)

##### *Texto da Comissão*

(e) No caso do pessoal responsável pela adoção de decisões estratégicas, pela realização de auditorias ou por outras funções diretamente relacionadas com a supervisão ou com objetivos de desempenho dos prestadores de serviços de navegação aérea, não exercer qualquer cargo ou responsabilidade profissional junto dos prestadores de serviços de navegação aérea, após o termo do seu mandato na autoridade *supervisora* nacional, durante o período *mínimo de um ano*.

##### *Alteração*

(e) No caso do pessoal ***que, há mais de seis meses, é*** responsável pela adoção de decisões estratégicas, pela realização de auditorias ou por outras funções diretamente relacionadas com a supervisão ou com objetivos de desempenho dos prestadores de serviços de navegação aérea, não exercer qualquer cargo ou responsabilidade profissional junto dos prestadores de serviços de navegação aérea, após o termo do seu mandato na autoridade ***aeronáutica*** nacional, durante o período ***de:***

## Alteração 58

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – n.º 6 – alínea e) – subalínea i) (novo)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

***(i) pelo menos doze meses para o pessoal com cargos de chefia;***

## Alteração 59

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – n.º 6 – alínea e) – subalínea ii) (novo)

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

***(ii) pelo menos seis meses para o pessoal sem cargos de chefia.***

## Alteração 60

### Proposta de regulamento

#### Artigo 3 – n.º 6 – alínea e-A)

***(e-A) Os gestores da autoridade a nível superior são nomeados por um período fixo de três a sete anos, renovável uma única vez, e só podem ser demitidos das suas funções durante o período do mandato pelo facto de terem deixado de satisfazer as condições estabelecidas no presente artigo ou cometido falta grave nos termos da legislação nacional.***

## Alteração 61

### Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 7

7. Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades **supervisoras** nacionais dispõem dos recursos e das capacidades necessários para desempenhar as funções que lhes são cometidas nos termos do presente regulamento de forma eficiente e tempestiva. As autoridades **supervisoras** nacionais devem ter plenos poderes a nível do recrutamento e da gestão do seu pessoal, com base em dotações próprias, designadamente provenientes de taxas de rota, que devem ser definidas proporcionalmente às tarefas que lhes incumbe executar, em conformidade com o artigo 4.º.

7. Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades  **aeronáuticas** nacionais dispõem dos recursos e das capacidades necessários para desempenhar as funções que lhes são cometidas nos termos do presente regulamento de forma eficiente e tempestiva. As autoridades  **aeronáuticas** nacionais devem ter plenos poderes a nível do recrutamento e da gestão do seu pessoal, com base em dotações próprias, designadamente provenientes de taxas de rota, que devem ser definidas proporcionalmente às tarefas que lhes incumbe executar, em conformidade com o artigo 4.º.

## Alteração 62

### Proposta de regulamento Artigo 3 – n.º 8

8. Os Estados-Membros notificam a Comissão dos nomes e endereços das autoridades **supervisoras** nacionais, bem como das suas eventuais alterações, e das medidas aprovadas para garantir a

8. Os Estados-Membros notificam a Comissão dos nomes e endereços das autoridades  **aeronáuticas** nacionais, bem como das suas eventuais alterações, e das medidas aprovadas para garantir a

conformidade com o disposto no presente artigo.

conformidade com o disposto no presente artigo.

### **Alteração 63**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 3 – n.º 9**

###### *Texto da Comissão*

9. A Comissão deve estabelecer regras pormenorizadas que fixam as condições aplicáveis em matéria de recrutamento e seleção em aplicação do disposto no n.º 6, alíneas a) e b). Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

###### *Alteração*

9. A Comissão deve estabelecer regras pormenorizadas que fixam as condições aplicáveis em matéria de recrutamento e seleção em aplicação do disposto no n.º 6, alíneas a) e b). Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3, **e devem especificar:**

### **Alteração 64**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 3 – n.º 9 – alínea a) (novo)**

###### *Texto da Comissão*

###### *Alteração*

***(a) O nível de separação exigido pela entidade competente para proceder a nomeações das empresas, organizações, entidades públicas ou privadas ou pessoal que se enquadrem no âmbito da atividade da autoridade, tal como previsto no artigo 1.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008, ou que tenham interesse nas atividades exercidas por essas entidades, com vista a manter um equilíbrio entre evitar conflitos de interesse e a eficácia administrativa;***

### **Alteração 65**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 3 – n.º 9 – alínea b) (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

**(b) Qualificações técnicas relevantes exigidas ao pessoal envolvido nas auditorias.**

### **Alteração 66**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 4 – título**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

Funções das autoridades **supervisoras** nacionais

Funções das autoridades **aeronáuticas** nacionais

### **Alteração 67**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 4 – n.º 1 – parte introdutória**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. As autoridades **supervisoras** nacionais **a que se refere o artigo 3.º** são responsáveis, nomeadamente, pelas seguintes tarefas:

1. As autoridades **aeronáuticas** nacionais são responsáveis, nomeadamente, pelas seguintes tarefas:

### **Alteração 68**

#### **Proposta de regulamento**

##### **Artigo 4 – n.º 1 – alínea a)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

(a) Assegurar a supervisão da aplicação do presente regulamento, em especial no que se refere à segurança e eficiência das operações efetuadas pelos prestadores de serviços de navegação aérea que prestam serviços relacionados com o espaço aéreo sob a responsabilidade do Estado-Membro que tiver designado ou constituído a autoridade supervisora em questão;

(a) Assegurar a supervisão da aplicação do presente regulamento **e do Regulamento (CE) n.º 216/2008**, em especial no que se refere à segurança e eficiência das operações efetuadas pelos prestadores de serviços de navegação aérea que prestam serviços relacionados com o espaço aéreo sob a responsabilidade do Estado-Membro que tiver designado ou constituído a autoridade supervisora em questão;

## Alteração 69

### Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 1 – alínea b)

#### *Texto da Comissão*

*(b) Emitir certificados aos prestadores de serviços de navegação aérea em conformidade com o disposto no artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e controlar a aplicação das condições ao abrigo das quais foram emitidos;*

#### *Alteração*

*(b) O desempenho ou a delegação, total ou parcial, das tarefas enumeradas nos artigos 8.º-B, 8.º-C e 10.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008 e o desempenho da tarefa de assegurar a supervisão da aplicação do presente regulamento, em especial no que se refere à segurança e eficiência das operações efetuadas pelos prestadores de serviços de navegação aérea relacionados com o espaço aéreo sob a responsabilidade dos Estados-Membros;*

## Alteração 70

### Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 1 – alínea c)

#### *Texto da Comissão*

*(c) Emitir licenças, qualificações, averbamentos e certificados aos controladores de tráfego aéreo, em conformidade com o artigo 8.º-C do Regulamento (CE) n.º 216/2008, e fiscalizar a aplicação das condições ao abrigo das quais foram emitidos;*

#### *Alteração*

*Suprimido*

## Alteração 71

### Proposta de regulamento Artigo 4 – n.º 1 – alínea e)

#### *Texto da Comissão*

*(e) Controlar a aplicação do regime de tarifação, em conformidade com os*

#### *Alteração*

*(e) Controlar a aplicação do regime de tarifação, em conformidade com os artigos*

artigos 12.º e 13.º;

12.º e 13.º, *incluindo as disposições relativas às subvenções cruzadas a que se refere o artigo 13.º, n.º 7;*

## Alteração 72

### Proposta de regulamento

#### Artigo 4 – n.º 1 – alínea g-A) (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

*(g-A) Relatar anualmente a sua atividade e o cumprimento das suas tarefas às autoridades competentes do Estado-Membro, à EAA e à Comissão. Os relatórios devem abranger as medidas tomadas e os resultados obtidos no que respeita a cada uma das tarefas enunciadas no presente artigo.*

## Alteração 73

### Proposta de regulamento

#### Artigo 4 – n.º 2

*Texto da Comissão*

*Alteração*

2. Cada autoridade *supervisora* nacional organiza as inspeções e vistorias adequadas para verificar o cumprimento dos requisitos previstos no presente regulamento. O prestador de serviços de navegação aérea em questão deve facilitar essa tarefa.

2. Cada autoridade *aeronáutica* nacional organiza as inspeções e vistorias adequadas para verificar o cumprimento dos requisitos previstos no presente regulamento. O prestador de serviços de navegação aérea em questão deve facilitar essa tarefa *e o Estado-Membro em causa deve oferecer toda a assistência necessária para garantir a eficácia do controlo desse cumprimento.*

## Alteração 74

### Proposta de regulamento

#### Artigo 5 – título

*Texto da Comissão*

Cooperação entre autoridades *supervisoras nacionais*

*Alteração*

Cooperação entre autoridades *aeronáuticas competentes*

**Alteração 75**

**Proposta de regulamento**  
**Artigo 5 – n.º 1 – parágrafo 1**

*Texto da Comissão*

As autoridades *supervisoras* nacionais devem trocar informações sobre a sua atividade e princípios, práticas e procedimentos em matéria de tomada de decisão, bem como sobre a aplicação do direito da União. Devem colaborar no sentido da coordenação dos seus processos decisórios à escala da União. Devem participar e trabalhar em conjunto no âmbito de uma rede, que deve reunir-se a intervalos regulares. A Comissão e a *Agência da União Europeia para a Aviação (a seguir designada por «EAA»)* devem *ser membros, coordenar e apoiar as atividades da rede e formular-lhe recomendações, conforme adequado. A Comissão e a EAA devem* promover a cooperação ativa das autoridades *supervisoras* nacionais, bem como os intercâmbios e a utilização de pessoal das autoridades *supervisoras* nacionais, *com base numa equipa de peritos a criar pela EAA, em conformidade com o artigo 17.º, n.º 2, alínea f), do Regulamento (CE) n.º 216/2008.*

*Alteração*

As autoridades *aeronáuticas* nacionais devem trocar informações sobre a sua atividade e princípios, práticas e procedimentos em matéria de tomada de decisão, bem como sobre a aplicação do direito da União. Devem colaborar no sentido da coordenação dos seus processos decisórios à escala da União. Devem participar e trabalhar em conjunto no âmbito de uma rede, que deve reunir-se a intervalos regulares *e pelo menos uma vez por ano*. A Comissão e a EAA devem promover a cooperação ativa das autoridades *aeronáuticas* nacionais, bem como os intercâmbios e a utilização de pessoal das autoridades *aeronáuticas* nacionais.

*Essa rede pode, entre outras coisas,*

*(a) elaborar e divulgar metodologias e orientações racionalizadas para a implementação das tarefas das autoridades enumeradas no artigo 4.º;*

*(b) prestar assistência às autoridades aeronáuticas nacionais individuais sobre questões regulamentares;*

*(c) emitir pareceres para a Comissão e a EAA em matéria de regulamentação e certificação;*

*(d) emitir pareceres, orientações e recomendações destinadas a facilitar a prestação de serviços transfronteiriços;*

*(e) desenvolver soluções comuns, a implementar em dois ou mais Estados, para cumprir os objetivos do plano diretor ATM ou da Convenção de Chicago.*

#### *Justificação*

*O objetivo e as tarefas da rede devem ser enunciados de forma mais pormenorizada. Especificamente, além das tarefas das autoridades supervisoras nacionais, nos termos do artigo 4.º, seria vantajoso identificar obstáculos à prestação de serviços transfronteiriços, com vista a resolver casos bilaterais e aconselhar a Comissão sobre regulamentação.*

#### **Alteração 76**

##### **Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 1 – parágrafo 2**

###### *Texto da Comissão*

Sem prejuízo das regras relativas à proteção de dados previstas no artigo 22.º do presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 45/2001, a Comissão deve ***promover*** o intercâmbio ***das*** informações ***previstas nos primeiro e segundo parágrafos do presente número*** entre os membros da rede, se possível através de ferramentas eletrónicas, respeitando a confidencialidade dos segredos comerciais ***dos prestadores de serviços de navegação aérea.***

###### *Alteração*

Sem prejuízo das regras relativas à proteção de dados previstas no artigo 22.º do presente regulamento e no Regulamento (CE) n.º 45/2001, a Comissão deve ***proporcionar uma plataforma para*** o intercâmbio ***de*** informações entre os membros da rede, se possível através de ferramentas eletrónicas, respeitando a confidencialidade dos segredos comerciais ***das empresas, organizações ou entidades envolvidas.***

#### **Alteração 77**

##### **Proposta de regulamento Artigo 5 – n.º 2**

###### *Texto da Comissão*

2. As autoridades ***supervisoras*** nacionais

###### *Alteração*

2. As autoridades ***aeronáuticas*** nacionais

devem manter uma colaboração estreita, incluindo através de protocolos de cooperação, tendo em vista a assistência mútua nas suas tarefas de controlo e de gestão das investigações e inquéritos.

devem manter uma colaboração estreita, incluindo através de protocolos de cooperação, tendo em vista a assistência mútua nas suas tarefas de controlo e de gestão das investigações e inquéritos.

## Alteração 78

### Proposta de regulamento

#### Artigo 5 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. No que diz respeito aos blocos funcionais de espaço aéreo ***que se estendem pelo espaço aéreo da responsabilidade de mais de um Estado-Membro***, os Estados-Membros em questão devem celebrar um acordo relativo à supervisão prevista no ***presente artigo*** no que se refere aos prestadores de serviços de navegação aérea que prestam serviços relacionados com esses blocos. As autoridades ***supervisoras*** nacionais em causa devem estabelecer um plano que especifica as modalidades da sua cooperação, tendo em vista a aplicação do referido acordo.

##### *Alteração*

3. No que diz respeito aos blocos funcionais de espaço aéreo, os Estados-Membros em questão devem celebrar um acordo relativo à supervisão prevista no ***artigo 4.º*** no que se refere aos prestadores de serviços de navegação aérea que prestam serviços relacionados com esses blocos. As autoridades ***aeronáuticas*** nacionais em causa devem estabelecer um plano que especifica as modalidades da sua cooperação, tendo em vista a aplicação do referido acordo.

## Alteração 79

### Proposta de regulamento

#### Artigo 5 – n.º 4

##### *Texto da Comissão*

4. As autoridades ***supervisoras*** nacionais cooperam estreitamente, de modo a assegurar a adequada supervisão dos prestadores de serviços de navegação aérea titulares de um certificado válido de um Estado-Membro que também prestam serviços relacionados com o espaço aéreo sob responsabilidade de outro Estado-Membro. Tal cooperação deve incluir procedimentos para o tratamento dos casos em que se verifique um incumprimento do presente regulamento e

##### *Alteração*

4. As autoridades ***aeronáuticas*** nacionais cooperam estreitamente, de modo a assegurar a adequada supervisão dos prestadores de serviços de navegação aérea titulares de um certificado válido de um Estado-Membro que também prestam serviços relacionados com o espaço aéreo sob responsabilidade de outro Estado-Membro. Tal cooperação deve incluir procedimentos para o tratamento dos casos em que se verifique um incumprimento do presente regulamento e

dos requisitos comuns aplicáveis adotados em conformidade com o artigo 8.º-B, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

dos requisitos comuns aplicáveis adotados em conformidade com o artigo 8.º-B, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

## **Alteração 80**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 5 – n.º 5**

##### *Texto da Comissão*

5. No caso da prestação de serviços de navegação aérea num espaço aéreo sob a responsabilidade de outro Estado-Membro, os procedimentos a que se referem os n.ºs 2 e 4 devem incluir um acordo sobre o reconhecimento mútuo das tarefas de supervisão enunciadas no artigo 4.º, n.ºs 1 e 2, e dos resultados destas. Esse reconhecimento mútuo aplica-se igualmente quando são utilizados mecanismos de reconhecimento entre autoridades supervisoras nacionais para o processo de certificação dos prestadores de serviços.

##### *Alteração*

5. No caso da prestação de serviços de navegação aérea num espaço aéreo sob a responsabilidade de outro Estado-Membro, os procedimentos a que se referem os n.ºs 2, **3** e 4 devem incluir um acordo sobre o reconhecimento mútuo das tarefas de supervisão enunciadas no artigo 4.º, n.ºs 1 e 2, e dos resultados destas. Esse reconhecimento mútuo aplica-se igualmente quando são utilizados mecanismos de reconhecimento entre autoridades supervisoras nacionais para o processo de certificação dos prestadores de serviços.

##### *Justificação*

*O reconhecimento mútuo também é importante em relação aos FAB.*

## **Alteração 81**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 5 – n.º 6**

##### *Texto da Comissão*

6. Se a legislação nacional o permitir, e tendo em vista a cooperação regional, as autoridades *supervisoras* nacionais podem igualmente celebrar acordos sobre a repartição de responsabilidades no que respeita às tarefas de supervisão.

##### *Alteração*

6. Se a legislação nacional o permitir, e tendo em vista a cooperação regional, as autoridades *aeronáuticas* nacionais podem igualmente celebrar acordos sobre a repartição de responsabilidades no que respeita às tarefas de supervisão.

## Alteração 82

### Proposta de regulamento

#### Artigo 6 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. As autoridades *supervisoras* nacionais podem delegar, **no todo** ou em parte, as inspeções e vistorias **referidas no artigo 4.º, n.º 2, em** entidades qualificadas que preencham os requisitos estabelecidos no anexo I.

##### *Alteração*

1. **A EEA e** as autoridades *aeronáuticas* nacionais podem delegar, **totalmente** ou em parte, as inspeções, vistorias **e outras tarefas previstas nos termos do presente regulamento a** entidades qualificadas que preencham os requisitos estabelecidos no anexo I.

## Alteração 83

### Proposta de regulamento

#### Artigo 6 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. A delegação **pelas autoridades supervisoras nacionais** é válida **na União** por um prazo renovável de três anos. As autoridades *supervisoras* nacionais podem confiar a realização das inspeções e vistorias a qualquer entidade qualificada estabelecida na União.

##### *Alteração*

2. A delegação é válida **na União** por um prazo renovável de três anos. **A EEA e** as autoridades *aeronáuticas* nacionais podem confiar a realização das inspeções e vistorias a qualquer entidade qualificada estabelecida na União.

## Alteração 84

### Proposta de regulamento

#### Artigo 6 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. **Os Estados-Membros** devem notificar a Comissão, a EAA **e os restantes Estados-Membros** das entidades qualificadas em quem delegaram tarefas em conformidade com o n.º 1, indicando os domínios da competência de cada entidade e o respetivo número de identificação, bem como quaisquer alterações destes. A Comissão publica no Jornal Oficial da União Europeia a lista das entidades qualificadas, os respetivos

##### *Alteração*

3. **A EAA e as autoridades aeronáuticas nacionais** devem notificar a Comissão, **os restantes Estados-Membros e, se for caso disso,** a EAA das entidades qualificadas em quem delegaram tarefas em conformidade com o n.º 1, indicando os domínios da competência de cada entidade e o respetivo número de identificação, bem como quaisquer alterações destes. A Comissão publica no Jornal Oficial da União Europeia a lista das entidades qualificadas,

números de identificação e domínios de competência e mantém a referida lista atualizada.

os respetivos números de identificação e **os respetivos** domínios de competência e mantém a referida lista atualizada.

## Alteração 85

### Proposta de regulamento

#### Artigo 6 – n.º 4

##### *Texto da Comissão*

4. **Os Estados-Membros** devem retirar a delegação sempre que uma entidade qualificada deixe de satisfazer os requisitos estabelecidos no anexo I. Devem informar imediatamente desse facto a Comissão, **a EAA** e os restantes Estados-Membros.

##### *Alteração*

4. **A EAA e as autoridades aeronáuticas nacionais** devem retirar a delegação sempre que uma entidade qualificada deixe de satisfazer os requisitos estabelecidos no anexo I. Devem informar imediatamente desse facto a Comissão e os restantes Estados-Membros.

## Alteração 86

### Proposta de regulamento

#### Artigo 7 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. As autoridades **supervisoras** nacionais, nos termos da respetiva legislação nacional, estabelecem mecanismos de consulta tendo em vista a participação adequada dos interessados, incluindo dos organismos representativos dos profissionais do setor, no que respeita ao exercício das suas tarefas na implementação do Céu Único Europeu.

##### *Alteração*

1. As autoridades **aeronáuticas** nacionais, nos termos da respetiva legislação nacional, estabelecem mecanismos de consulta tendo em vista a participação adequada dos interessados, incluindo dos organismos representativos dos profissionais do setor, no que respeita ao exercício das suas tarefas na implementação do Céu Único Europeu.

## Alteração 87

### Proposta de regulamento

#### Artigo 8 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. Todos os serviços de navegação aérea prestados na União devem ser objeto de certificação pelas autoridades **supervisoras** nacionais ou pela EAA, ou declarados

##### *Alteração*

1. Todos os serviços de navegação aérea prestados na União devem ser objeto de certificação pelas autoridades **aeronáuticas** nacionais ou pela EAA, ou declarados

junto destas, em conformidade com o artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

junto destas, em conformidade com o artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008.

## Alteração 88

### Proposta de regulamento Artigo 8 – n.º 4

#### *Texto da Comissão*

4. A emissão de um certificado confere ao prestador de serviços de navegação aérea a possibilidade de oferecer os seus serviços ***aos Estados-Membros***, a outros prestadores de serviços de navegação aérea, a utilizadores do espaço aéreo e a aeroportos na União. ***No que respeita aos serviços de apoio, esta possibilidade deve ficar sujeita ao cumprimento do disposto no artigo 10.º, n.º 2.***

#### *Alteração*

4. A emissão de um certificado confere ao prestador de serviços de navegação aérea a possibilidade de oferecer os seus serviços ***a qualquer Estado-Membro***, a outros prestadores de serviços de navegação aérea, a utilizadores do espaço aéreo e a aeroportos na União ***e nos países terceiros vizinhos, se for o caso, num bloco funcional de espaço aéreo, sob reserva de acordos mútuos entre as partes relevantes.***

## Alteração 89

### Proposta de regulamento Artigo 9 – n.º 5

#### *Texto da Comissão*

5. No que respeita aos blocos funcionais de espaço aéreo criados nos termos do artigo 16.º ***que se estendam pelo espaço aéreo sob a responsabilidade de mais de um Estado-Membro***, os Estados-Membros em causa devem designar conjuntamente, nos termos do n.º 1 do presente artigo, um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo, pelo menos um mês antes da implementação do bloco de espaço aéreo em questão.

#### *Alteração*

5. No que respeita aos blocos funcionais de espaço aéreo criados nos termos do artigo 16.º, os Estados-Membros em causa devem designar conjuntamente, nos termos do n.º 1 do presente artigo, um ou mais prestadores de serviços de tráfego aéreo, pelo menos um mês antes da implementação do bloco de espaço aéreo em questão.

## Alteração 90

### Proposta de regulamento Artigo 10

## Texto da Comissão

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para, em conformidade com o presente artigo, assegurar que os prestadores de serviços de apoio *podem* competir na União em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes com o objetivo de fornecer esses serviços.

***O requisito enunciado no presente artigo deve ser cumprido até 1 de janeiro de 2020.***

2. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para garantir ***uma separação entre a prestação de serviços de tráfego aéreo e a prestação de serviços de apoio. Esta separação significa que os serviços de tráfego aéreo e os serviços de apoio são prestados por empresas distintas.***

3. Quando da seleção do prestador de serviços de apoio, ***a entidade que adjudica os serviços deve ter em conta, em especial, a relação custo-eficiência, a qualidade global e a segurança dos serviços.***

4. A fim de poderem ser selecionados para prestar serviços no espaço aéreo de um Estado-Membro, os prestadores de serviços de apoio devem:

a) Estar certificados em conformidade com o disposto no artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

(b) Ter o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro;

## Alteração

1. Os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para, em conformidade com o presente artigo, assegurar que ***não existem impedimentos legais que possam impedir*** os prestadores de serviços de apoio ***de*** competir na União em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes com o objetivo de fornecer esses serviços.

2. Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para garantir ***que os prestadores de serviços de navegação aérea, ao elaborar os seus planos comerciais, peçam propostas a diferentes fornecedores de serviços de apoio, com vista a escolher o mais vantajoso em termos financeiros e qualitativos. O órgão de análise do desempenho previsto no artigo 11.º, n.º 2, deve controlar a conformidade com as disposições do presente número quando avaliar os planos de desempenho.***

3. Quando da seleção do prestador ***externo*** de serviços de apoio, ***devem cumprir-se as disposições da Diretiva 2004/18/CE. Mais concretamente, os custos e a eficiência energética, a qualidade global dos serviços, a interoperabilidade e a segurança dos serviços, bem como a transparência do processo de adjudicação, devem ser critérios de seleção vinculativos para a entidade que adjudica os serviços.***

4. A fim de poderem ser selecionados para prestar serviços no espaço aéreo de um Estado-Membro, os prestadores de serviços de apoio devem:

(a) Estar certificados em conformidade com o disposto no artigo 8.º-B do Regulamento (CE) n.º 216/2008;

(b) Ter o seu estabelecimento principal no território de um Estado-Membro;

(c) Ser propriedade, mediante participação superior a 50%, e ser efetivamente controlados pelos Estados-Membros e/ou por nacionais dos Estados-Membros, direta ou indiretamente através de uma ou mais empresas intermediárias, salvo disposição em contrário prevista num acordo com um país terceiro no qual a União seja Parte; e

(d) Cumprir os requisitos aplicáveis a nível nacional em matéria de segurança e de defesa.

5. Os serviços de apoio relacionados com as operações da REGTA podem ser prestados pelo gestor da rede de forma centralizada, acrescentando esses serviços aos contemplados no artigo 17.º, n.º 2, em conformidade com o artigo 17.º, n.º 3. Podem também ser prestados em regime de exclusividade por um prestador de serviços de navegação aérea ou por consórcios de prestadores de serviços, nomeadamente os relacionados com o fornecimento de equipamentos ATM. A Comissão deve definir as condições de seleção dos prestadores de serviços ou consórcios destes, em função da sua capacidade profissional e aptidão para prestarem serviços de forma imparcial e economicamente eficiente, e efetuar uma avaliação global dos custos e benefícios estimados da prestação de serviços de apoio centralizados. Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3. A Comissão deve designar os prestadores ou consórcios destes em conformidade com tais atos de execução.

(c) Ser propriedade, mediante participação superior a 50%, e ser efetivamente controlados pelos Estados-Membros e/ou por nacionais dos Estados-Membros, direta ou indiretamente através de uma ou mais empresas intermediárias, salvo disposição em contrário prevista num acordo com um país terceiro no qual a União seja Parte; e

(d) Cumprir os requisitos aplicáveis a nível nacional em matéria de segurança e de defesa.

5. Os serviços de apoio relacionados com as operações da REGTA podem ser prestados pelo gestor da rede de forma centralizada, acrescentando esses serviços aos contemplados no artigo 17.º, n.º 2, em conformidade com o artigo 17.º, n.º 3. Podem também ser prestados em regime de exclusividade por um prestador de serviços de navegação aérea ou por consórcios de prestadores de serviços, nomeadamente os relacionados com o fornecimento de equipamentos ATM. A Comissão deve definir as condições de seleção dos prestadores de serviços ou consórcios destes, em função da sua capacidade profissional e aptidão para prestarem serviços de forma imparcial e economicamente eficiente, e efetuar uma avaliação global dos custos e benefícios estimados da prestação de serviços de apoio centralizados. Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3. A Comissão deve designar os prestadores ou consórcios destes em conformidade com tais atos de execução.

***5-A. A Comissão deve estabelecer regras pormenorizadas que fixem as modalidades aplicáveis em matéria de seleção dos serviços abrangidos pelo presente artigo. Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.***

***5-B. A Comissão deve realizar um estudo pormenorizado sobre os impactos***

*operacionais, económicos, a nível da segurança e sociais da introdução de princípios de mercado na prestação de serviços de apoio, e apresentar esse estudo ao Parlamento Europeu e ao Conselho, até 1 de janeiro de 2016. O estudo deve ter em conta a implementação do plano diretor ATM e o impacto das tecnologias SESAR no setor dos serviços de apoio.*

## Alteração 91

### Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 1 – alínea a)

#### *Texto da Comissão*

(a) Objetivos de desempenho a nível da União e local associados nos domínios essenciais de desempenho que são a segurança, o ambiente, a capacidade e a relação custo-eficiência;

#### *Alteração*

(a) Objetivos de desempenho a nível da União e local associados nos domínios essenciais de desempenho que são a segurança, o ambiente, a capacidade e a relação custo-eficiência, ***de acordo com os objetivos de alto nível do plano diretor ATM estabelecidos para a totalidade de um período de referência;***

## Alteração 92

### Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 1 – alínea b)

#### *Texto da Comissão*

(b) Planos ***nacionais ou planos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo,*** incluindo objetivos de desempenho, que assegurem a conformidade com os objetivos de desempenho a nível da União e local associados; e

#### *Alteração*

(b) Planos ***de desempenho locais,*** incluindo objetivos de desempenho, que assegurem a conformidade com os objetivos de desempenho a nível da União e local associados; e

## Alteração 93

### Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 2

### Texto da Comissão

2. A Comissão deve designar um **órgão** independente, imparcial e competente para agir como “**órgão de análise do desempenho**”. O **órgão de análise do desempenho** deve **ter por função** assistir a Comissão, em coordenação com as autoridades **supervisoras** nacionais e, **a pedido**, assistir estas últimas, na aplicação do sistema de desempenho a que se refere o n.º 1. A assistência técnica ao **órgão de análise do desempenho** pode ser prestada pela EAA e pelo Eurocontrol ou por outra entidade competente.

### Alteração

2. A Comissão deve designar um **órgão** independente, imparcial e competente para agir como «**órgão de análise do desempenho**» (**PRB**). O **PRB** deve **ser estabelecido como um regulador económico europeu, sob a supervisão da Comissão, a partir de 1 de julho de 2015. O papel do PRB** deve ser assistir a Comissão, em coordenação com as autoridades **aeronáuticas** nacionais e assistir **e controlar** estas últimas, na aplicação do sistema de **melhoria do desempenho** a que se refere o n.º 1. **O PRB deve ser funcional e juridicamente distinto de qualquer prestador de serviços, a nível nacional ou pan-europeu.** A assistência técnica ao **PRB** pode ser prestada pela EAA, **pelo gestor da rede**, pelo Eurocontrol ou por outra entidade competente.

## Alteração 94

### Proposta de regulamento Artigo 11 – n.º 3

#### Texto da Comissão

3. Os planos **nacionais ou os planos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo** a que se refere o n.º 1, alínea b), são elaborados pelas autoridades **supervisoras** nacionais e aprovados pelo(s) Estado(s)-Membro(s). Esses planos devem incluir objetivos locais vinculativos e um sistema de incentivos adequado aprovado pelo(s) Estado(s)-Membro(s). Os planos são elaborados em consulta com os prestadores de serviços de navegação aérea, os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, os operadores e os coordenadores dos aeroportos.

#### Alteração

3. Os planos **de desempenho locais** a que se refere o n.º 1, alínea b), são elaborados pelas autoridades **aeronáuticas** nacionais e aprovados pelo(s) Estado(s)-Membro(s). Esses planos devem incluir objetivos locais vinculativos e um sistema de incentivos adequado aprovado pelo(s) Estado(s)-Membro(s). Os planos são elaborados em consulta com **a Comissão, o PRB**, os prestadores de serviços de navegação aérea, os representantes dos utilizadores do espaço aéreo e, se for caso disso, os operadores e os coordenadores dos aeroportos.

## Alteração 95

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – n.º 4 – parágrafo 1

##### *Texto da Comissão*

*A conformidade dos planos nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo e dos objetivos locais com os objetivos de desempenho à escala da União é avaliada pela Comissão em cooperação com o órgão de análise do desempenho.*

##### *Alteração*

*A conformidade dos planos de desempenho locais e dos objetivos locais com os objetivos de desempenho à escala da União é avaliada pela Comissão em cooperação com o PRB.*

## Alteração 96

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – n.º 4 – parágrafo 2

##### *Texto da Comissão*

Se a Comissão *verificar* que os planos *nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo* ou *que* os objetivos locais não são conformes com os objetivos a nível da União pode instar os Estados-Membros em causa a tomarem as medidas corretivas necessárias. Esses atos de execução devem ser adotados nos termos do procedimento consultivo a que se refere o artigo 27.º, n.º 2.

##### *Alteração*

Se a Comissão *determinar* que os planos *de desempenho locais* ou os objetivos locais não são conformes com *os objetivos* a nível da União pode instar os Estados-Membros em causa a tomarem as medidas corretivas necessárias. Esses atos de execução devem ser adotados nos termos do procedimento consultivo a que se refere o artigo 27.º, n.º 2.

## Alteração 97

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – n.º 6

##### *Texto da Comissão*

6. A Comissão *deve* proceder a avaliações regulares da realização dos objetivos de desempenho a nível da União e local associados.

##### *Alteração*

6. A Comissão *e a EAA, juntamente com o PRB, devem* proceder a avaliações regulares da realização dos objetivos de desempenho a nível da União e local associados.

## Alteração 98

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – n.º 7 – parágrafo 1 – alínea a)

##### *Texto da Comissão*

(a) Recolha, validação, análise, avaliação e divulgação de dados relevantes relacionados com o desempenho dos serviços de navegação aérea e dos serviços da rede de todos os interessados, incluindo prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores de aeroportos, autoridades **supervisoras** nacionais, Estados-Membros e Eurocontrol;

##### *Alteração*

(a) Recolha, validação, análise, avaliação e divulgação de dados relevantes relacionados com o desempenho dos serviços de navegação aérea e dos serviços da rede de todos os interessados, incluindo prestadores de serviços de navegação aérea, utilizadores do espaço aéreo, operadores de aeroportos, **EAA**, autoridades **aeronáuticas** nacionais, Estados-Membros e Eurocontrol;

## Alteração 99

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – n.º 7 – parágrafo 1 – alínea b)

##### *Texto da Comissão*

(b) Seleção de domínios essenciais de desempenho adequados, com base no documento n.º 9854 da OACI «Global Air Traffic Management Operational Concept», e conformes com o quadro de desempenho do plano diretor ATM, nomeadamente a segurança, o ambiente, a capacidade e a relação custo-eficiência, adaptados sempre que necessário para ter em conta as necessidades específicas do Céu Único Europeu e os objetivos estabelecidos nestes domínios, bem como definição de um conjunto restrito de indicadores essenciais de desempenho para avaliar o desempenho;

##### *Alteração*

(b) Seleção de domínios essenciais de desempenho adequados, com base no documento n.º 9854 da OACI «Global Air Traffic Management Operational Concept», e conformes com o quadro de desempenho do plano diretor ATM, nomeadamente a segurança, o ambiente, a capacidade, a relação custo-eficiência e o **fator humano**, adaptados sempre que necessário para ter em conta as necessidades específicas do Céu Único Europeu e os objetivos estabelecidos nestes domínios, bem como definição de um conjunto restrito de indicadores essenciais de desempenho para avaliar o desempenho. **Deve ser votada uma atenção especial aos indicadores de desempenho no domínio da segurança;**

## Alteração 100

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – n.º 7 – parágrafo 1 – alínea c)

##### *Texto da Comissão*

(c) Fixação e revisão dos objetivos de desempenho a nível da União e locais associados para cuja definição são tidos em conta os contributos recolhidos a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo;

##### *Alteração*

(c) Fixação e revisão dos objetivos de desempenho a nível da União e locais associados para cuja definição são tidos em conta os contributos recolhidos a nível nacional ou dos blocos funcionais de espaço aéreo. ***Os objetivos de desempenho a nível da União devem ser estabelecidos com vista a assegurar que cada bloco funcional de espaço aéreo mantenha flexibilidade suficiente para obter os melhores resultados;***

##### *Justificação*

*Existe a necessidade de incentivar os blocos funcionais de espaço aéreo a ser mais eficientes, garantindo, ao mesmo tempo, que os objetivos a nível da União não retirem a flexibilidade necessária para obter melhores resultados.*

## Alteração 101

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – n.º 7 – parágrafo 1 – alínea d) – parte introdutória

##### *Texto da Comissão*

(d) Definição de critérios para a elaboração, pelas autoridades ***supervisoras nacionais, dos planos de desempenho nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo***, que compreendam os objetivos de desempenho a nível local e o sistema de incentivos. Os planos de desempenho devem:

##### *Alteração*

(d) Definição de critérios para a elaboração, pelas autoridades ***aeronáuticas nacionais, dos planos de desempenho locais***, que compreendam os objetivos de desempenho a nível local e o sistema de incentivos. Os planos de desempenho devem:

## Alteração 102

### Proposta de regulamento

#### Artigo 11 – n.º 7 – parágrafo 1 – alínea d) – subalínea i)

*Texto da Comissão*

(i) basear-se nos planos comerciais dos prestadores de serviços de navegação aérea;

*Alteração*

(i) basear-se nos planos comerciais dos prestadores de serviços de navegação aérea, **que, por sua vez, devem ter em conta a implementação do plano diretor ATM;**

**Alteração 103**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 11 – n.º 7 – parágrafo 1 – alínea e)**

*Texto da Comissão*

(e) Avaliação dos objetivos de desempenho a nível local com base no plano **nacional ou no plano relativo aos blocos funcionais de espaço aéreo;**

*Alteração*

(e) Avaliação dos objetivos de desempenho a nível local com base no plano **de desempenho local;**

**Alteração 104**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 11 – n.º 7 – parágrafo 1 – alínea f)**

*Texto da Comissão*

(f) Monitorização dos planos de desempenho **nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo,** incluindo mecanismos de alerta apropriados;

*Alteração*

(f) Monitorização dos planos de desempenho **locais,** incluindo mecanismos de alerta apropriados;

**Alteração 105**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 11 – n.º 7 – parágrafo 1 – alínea g)**

*Texto da Comissão*

(g) Definição dos critérios a aplicar em caso de sanções por incumprimento dos objetivos de desempenho fixados a nível da União e local associados durante o período de referência e para apoiar os mecanismos

*Alteração*

(g) Definição dos critérios **e mecanismos de compensação** a aplicar em caso de sanções por incumprimento dos objetivos de desempenho fixados a nível da União e local associados durante o período de

de alerta;

referência e para apoiar os mecanismos de alerta;

### *Justificação*

*Além da introdução de sanções, também deve ser estabelecido um mecanismo de compensação adequado a fim de resolver o problema decorrente da falta de sincronização na implantação do SESAR e da perda de investimento daí resultante.*

## **Alteração 106**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 11 – n.º 7 – parágrafo 2**

##### *Texto da Comissão*

A Comissão deve ter poderes para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º a fim de estabelecer regras pormenorizadas para o bom funcionamento do sistema de desempenho de acordo com os pontos enumerados no presente número.

##### *Alteração*

A Comissão deve ter poderes para adotar atos delegados em conformidade com o artigo 26.º a fim de **adotar os objetivos de desempenho a nível da União e** estabelecer regras pormenorizadas para o bom funcionamento do sistema de desempenho de acordo com os pontos enumerados no presente número.

## **Alteração 107**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 11 – n.º 8-A (novo)**

##### *Texto da Comissão*

##### *Alteração*

***8-A. A Comissão deve realizar um estudo sobre o impacto que o comportamento de intervenientes que não são prestadores de serviços de navegação aérea dentro do sistema de gestão do tráfego aéreo, por exemplo operadores e coordenadores dos aeroportos e operadores de transportes aéreos, pode ter no funcionamento eficiente da rede europeia de gestão do tráfego aéreo.***

***O âmbito do estudo deve abranger, entre outros:***

***(a) A identificação de intervenientes que***

*não são prestadores de serviços de navegação aérea no sistema de gestão do tráfego aéreo e que podem influenciar o desempenho da rede;*

*(b) Os efeitos que o comportamento desses intervenientes tem no desempenho de ANS relativamente aos domínios de desempenho essenciais da segurança, do ambiente e da capacidade;*

*(c) A viabilidade de desenvolver indicadores de desempenho e indicadores essenciais de desempenho para esses intervenientes;*

*(d) Quaisquer benefícios para a rede europeia de gestão do tráfego aéreo que possam advir da implementação de indicadores de desempenho adicionais e de indicadores essenciais de desempenho; e quaisquer barreiras para alcançar o desempenho ideal.*

*O estudo deve ser iniciado, o mais tardar, 12 meses após a publicação do presente regulamento e concluído, o mais tardar, 12 meses depois; os resultados do mesmo devem então ser tidos em conta pela Comissão e pelos Estados-Membros com vista a alargar o âmbito do sistema de desempenho para incluir quaisquer indicadores de desempenho adicionais e indicadores essenciais de desempenho para futuros períodos de referência, de acordo com as disposições do presente artigo.*

#### *Justificação*

*O sistema de desempenho concentra-se principalmente nos prestadores de serviços enquanto intervenientes principais do sistema de gestão do tráfego aéreo. É evidente que há outros intervenientes no sistema com a capacidade de afetar os resultados de desempenho em toda a rede europeia de gestão do tráfego aéreo. Por conseguinte, a Comissão, apoiada pelo PRB, deve realizar um estudo para compreender a forma como outros intervenientes na gestão do tráfego aéreo influenciam o desempenho da rede, com vista a desenvolver indicadores essenciais de desempenho e indicadores de desempenho adicionais para esses intervenientes para serem implementados em futuros períodos de referência do sistema.*

## Alteração 108

### Proposta de regulamento

#### Artigo 13 – n.º 4

##### *Texto da Comissão*

4. Os custos a considerar neste contexto são os respeitantes às estruturas e serviços oferecidos e utilizados em conformidade com o plano regional de navegação aérea da OACI para a região europeia. Devem igualmente incluir os custos suportados pelas autoridades *supervisoras* nacionais e/ou pelas entidades qualificadas, bem como outros custos decorrentes da prestação de serviços de navegação aérea suportados pelo Estado-Membro e pelo prestador de serviços em causa. Não incluem os custos de sanções aplicadas pelos Estados-Membros, tal como previsto no artigo 33.º, **nem** os custos de eventuais medidas corretivas ou sanções, tal como previsto no artigo 11.º, n.º 5.

##### *Alteração*

4. Os custos a considerar neste contexto são os respeitantes às estruturas e serviços oferecidos e utilizados em conformidade com o plano regional de navegação aérea da OACI para a região europeia. Devem igualmente incluir os custos suportados pelas autoridades *aeronáuticas* nacionais e/ou pelas entidades qualificadas, bem como outros custos decorrentes da prestação de serviços de navegação aérea suportados pelo Estado-Membro e pelo prestador de serviços em causa. Não incluem os custos de sanções aplicadas pelos Estados-Membros, tal como previsto no artigo 33.º, **ou** os custos de eventuais medidas corretivas ou sanções, tal como previsto no artigo 11.º, n.º 5.

## Alteração 109

### Proposta de regulamento

#### Artigo 13 – n.º 5

##### *Texto da Comissão*

5. No que diz respeito aos blocos funcionais de espaço aéreo e como parte dos respetivos acordos-quadro, os Estados-Membros devem envidar esforços razoáveis para chegar a acordo em relação a princípios comuns da política tarifária.

##### *Alteração*

5. No que diz respeito aos blocos funcionais de espaço aéreo e como parte dos respetivos acordos-quadro, os Estados-Membros devem envidar esforços razoáveis para chegar a acordo em relação a princípios comuns da política tarifária, **com vista a chegar a uma taxa única, em conformidade com os respetivos planos de desempenho.**

## Alteração 110

### Proposta de regulamento

#### Artigo 13 – n.º 9 – alínea f)

### *Texto da Comissão*

(f) As taxas devem incentivar a prestação segura, eficiente, eficaz e sustentável de serviços de navegação aérea, tendo como objetivo obter um elevado nível de segurança, uma boa relação custo-eficiência e a consecução dos objetivos de desempenho, assim como promover a prestação integrada de serviços, reduzindo simultaneamente o impacto ambiental da aviação. Para efeitos da **alínea f)**, e no que respeita aos planos de desempenho **nacionais ou relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo, as autoridades supervisoras nacionais podem** instituir mecanismos, incluindo incentivos que consistam em vantagens e desvantagens financeiras, destinados a encorajar os prestadores de serviços de navegação aérea e/ou os utilizadores do espaço aéreo a apoiar melhorias da prestação de serviços de navegação aérea, nomeadamente o aumento da capacidade, a diminuição dos atrasos e o desenvolvimento sustentável, mantendo ao mesmo tempo um nível de segurança otimizado.

### *Alteração*

(f) As taxas devem incentivar a prestação segura, eficiente, eficaz e sustentável de serviços de navegação aérea, tendo como objetivo obter um elevado nível de segurança, uma boa relação custo-eficiência e a consecução dos objetivos de desempenho, assim como promover a prestação integrada de serviços, reduzindo simultaneamente o impacto ambiental da aviação. Para efeitos da **presente alínea**, e no que respeita aos planos de desempenho **locais, a autoridade aeronáutica nacional pode** instituir mecanismos, incluindo incentivos que consistam em vantagens e desvantagens financeiras, destinados a encorajar os prestadores de serviços de navegação aérea e/ou os utilizadores do espaço aéreo a apoiar melhorias da prestação de serviços de navegação aérea, nomeadamente o aumento da capacidade, a diminuição dos atrasos e o desenvolvimento sustentável, mantendo ao mesmo tempo um nível de segurança otimizado.

## **Alteração 111**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 13 – n.º 10**

### *Texto da Comissão*

10. A Comissão deve adotar medidas que definam pormenorizadamente o procedimento a aplicar nos termos dos n.ºs 1 a 9. Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

### *Alteração*

10. A Comissão deve adotar medidas que definam pormenorizadamente o procedimento a aplicar nos termos dos n.ºs 1 a 9. **A Comissão pode propor mecanismos financeiros para melhorar a sincronização dos investimentos aéreos e no solo relacionados com a implantação das tecnologias SESAR.** Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se

refere o artigo 27.º, n.º 3.

### *Justificação*

*Problemas recentes relacionados com a implantação da tecnologia SESAR demonstram que, a menos que sejam postas em prática medidas específicas, o investimento necessário não pode ser sincronizado e, por conseguinte, a respetiva tecnologia instalada em aeronaves ou em sistemas terrestres pode ser inutilizável.*

## **Alteração 112**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 14-A (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 14.º-A**

##### ***Implementação do plano diretor ATM***

***1. A implementação do plano diretor ATM deve ser coordenada pela Comissão. O gestor da rede, o PRB e o gestor da implantação devem contribuir para a implementação do plano diretor ATM, de acordo com as disposições do presente regulamento.***

## **Alteração 113**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 14-B (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 14.º-B**

***A Comissão deve adotar medidas que estabeleçam a governação da implementação do plano diretor ATM, incluindo a definição e seleção do órgão responsável a nível da gestão (gestor da implantação). Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.***

## Alteração 114

### Proposta de regulamento Artigo 14-C (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

#### **Artigo 14.º-C**

***O gestor da implantação deve recomendar à Comissão prazos vinculativos para a implantação e ações corretivas apropriadas relativas aos atrasos na implementação.***

## Alteração 115

### Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. A execução do plano diretor ATM pode ser apoiada por projetos comuns. Esses projetos devem contribuir para a realização dos objetivos do presente regulamento, que consistem na melhoria do desempenho do sistema de aviação europeu em domínios fundamentais como a capacidade, a eficiência de voo e de custos e a sustentabilidade ambiental, no cumprimento dos objetivos imperativos de segurança. Os projetos comuns devem visar a implantação das funcionalidades ATM de forma atempada, coordenada e sincronizada, ***de modo a completar*** as alterações operacionais essenciais identificadas no plano diretor ATM.

1. A execução do plano diretor ATM pode ser apoiada por projetos comuns. Esses projetos devem contribuir para a realização dos objetivos do presente regulamento, que consistem na melhoria do desempenho do sistema de aviação europeu em domínios fundamentais como a capacidade, a eficiência de voo e de custos e a sustentabilidade ambiental, no cumprimento dos objetivos imperativos de segurança. Os projetos comuns devem visar a implantação das funcionalidades ATM de forma atempada, coordenada e sincronizada, ***com vista a realizar*** as alterações operacionais essenciais identificadas no plano diretor ATM, ***incluindo a identificação da dimensão geográfica, da arquitetura de projeto orientada para o desempenho e da abordagem de prestação de serviços mais apropriadas a aplicar pelo gestor da implantação. Quando aplicável, a conceção e a execução de projetos comuns destinam-se a permitir a existência de um conjunto de capacidades básicas interoperáveis em todos os***

## **Alteração 116**

### **Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 2**

#### *Texto da Comissão*

2. A Comissão pode adotar medidas no domínio da governação dos projetos comuns e identificar incentivos à sua execução. Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3. Essas medidas **não devem prejudicar** os mecanismos de execução dos projetos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo acordados pelos respetivos parceiros.

#### *Alteração*

2. A Comissão pode adotar medidas no domínio da governação dos projetos comuns e identificar incentivos à sua execução. **O órgão que gere a execução dos projetos comuns deve ser o mesmo órgão que é responsável pela implementação da base do plano diretor ATM.** Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3. Essas medidas **devem complementar** os mecanismos de execução dos projetos relativos aos blocos funcionais de espaço aéreo acordados pelos respetivos parceiros.

## **Alteração 117**

### **Proposta de regulamento Artigo 15 – n.º 3-A (novo)**

#### *Texto da Comissão*

#### *Alteração*

**3-A. Os projetos comuns devem constituir o meio de execução das melhorias operacionais, desenvolvidas pelo projeto SESAR, de forma coordenada e tempestiva, contribuindo assim decisivamente para a consecução dos objetivos a nível da União.**

#### *Justificação*

*É de suma importância frisar que a execução do projeto SESAR através de projetos comuns deve ocorrer em consonância com os objetivos europeus, de forma oportuna, coordenada e sincronizada. Além disso, no novo regulamento deve ser feita referência ao Regulamento de Execução (UE) n.º 409/2013.*

## Alteração 118

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para garantir a criação e a implementação de blocos funcionais operacionais de espaço aéreo com base na prestação integrada de serviços de **tráfego aéreo**, tendo em vista atingir a capacidade e a eficácia necessárias da rede de gestão do tráfego aéreo no Céu Único Europeu, manter um nível de segurança elevado e contribuir para o desempenho global do sistema de transporte aéreo e para a redução do impacto ambiental.

##### *Alteração*

1. Os Estados-Membros tomam todas as medidas necessárias para garantir a criação e a implementação de blocos funcionais operacionais de espaço aéreo com base na prestação integrada de serviços de **navegação aérea**, tendo em vista atingir a capacidade e a eficácia necessárias da rede de gestão do tráfego aéreo no Céu Único Europeu, manter um nível de segurança elevado e contribuir para o desempenho global do sistema de transporte aéreo e para a redução do impacto ambiental.

## Alteração 119

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

**2. Os blocos funcionais de espaço aéreo devem, sempre que possível, ser criados com base em parcerias de cooperação setorial entre prestadores de serviços de navegação aérea, nomeadamente no que respeita à prestação de serviços de apoio, em conformidade com o artigo 10.º. As parcerias setoriais podem apoiar um ou mais blocos funcionais de espaço aéreo, ou partes destes, de modo a otimizar o seu desempenho.**

##### *Alteração*

**Suprimido**

##### *Justificação*

*Em conformidade com a alteração 76 ao artigo 10.º, a competição por serviços de apoio não se deve cingir ao nível dos FAB.*

## Alteração 120

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – n.º 3

##### *Texto da Comissão*

3. Os Estados-Membros e os prestadores de serviços de **tráfego aéreo** devem cooperar tanto quanto possível entre si para garantir o cumprimento do presente artigo. Se for caso disso, a cooperação pode incluir os prestadores de serviços de **tráfego aéreo** dos países terceiros que façam parte dos blocos funcionais de espaço aéreo.

##### *Alteração*

3. Os Estados-Membros, **as autoridades aeronáuticas nacionais** e os prestadores de serviços de **navegação aérea** devem cooperar tanto quanto possível entre si para garantir o cumprimento do presente artigo. Se for caso disso, a cooperação pode incluir **as autoridades aeronáuticas nacionais e** os prestadores de serviços de **navegação aérea** dos países terceiros que façam parte dos blocos funcionais de espaço aéreo.

##### *Justificação*

*As autoridades supervisoras nacionais devem ser inseridas no presente artigo, uma vez que têm um papel na supervisão da segurança e do desempenho nos FAB.*

## Alteração 121

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea b)

##### *Texto da Comissão*

(b) Ser concebidos de modo a procurar garantir o máximo de sinergias resultantes das parcerias setoriais tendo em vista cumprir **e, sempre que possível, ir além dos** objetivos de desempenho fixados em conformidade com o artigo 11.º;

##### *Alteração*

(b) Ser concebidos de modo a procurar garantir o máximo de sinergias resultantes das parcerias setoriais tendo em vista cumprir **os** objetivos de desempenho fixados em conformidade com o artigo 11.º;

##### *Justificação*

*«Requisito» inapropriado para legislação. Ir além dos objetivos numa área pode apresentar problemas para a concretização de objetivos noutra área.*

## Alteração 122

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea c)

*Texto da Comissão*

(c) Permitir otimizar a utilização do espaço aéreo, tendo em conta os fluxos de tráfego aéreo;

*Alteração*

(c) Permitir otimizar **e flexibilizar** a utilização do espaço aéreo, tendo em conta os fluxos de tráfego aéreo;

**Alteração 123**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 16 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea i-A) (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(i-A) Consolidar a aquisição de infraestruturas ATM e aumentar a interoperabilidade dos equipamentos existentes;***

*Justificação*

*A aquisição de sistemas caros e incompatíveis por cada prestador de serviços de navegação aérea cria ainda mais obstáculos aos objetivos do SES.*

**Alteração 124**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 16 – n.º 4 – parágrafo 1 – alínea i-B) (novo)**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***(i-B) Facilitar a coerência com os objetivos de desempenho a nível da União.***

**Alteração 125**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 16 – n.º 5**

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***5. Os requisitos enunciados no presente artigo podem ser cumpridos através da participação dos prestadores de serviços de navegação aérea num ou mais blocos funcionais de espaço aéreo.***

*(Não se aplica à versão portuguesa.)*

## Alteração 126

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – n.º 6 – parágrafo 1

##### *Texto da Comissão*

Devem ser criados blocos funcionais de espaço ***aéreo que abranjam o espaço aéreo sob a responsabilidade de mais de um Estado-Membro por designação*** conjunta entre ***todos os*** Estados-Membros bem como, se for caso disso, países terceiros que tenham sob a sua responsabilidade qualquer parte do espaço aéreo incluído nos blocos funcionais de espaço aéreo.

##### *Alteração*

Devem ser criados blocos funcionais ***operacionais*** de espaço ***aéreo por designação*** conjunta entre Estados-Membros bem como, se for caso disso, países terceiros que tenham sob a sua responsabilidade qualquer parte do espaço aéreo incluído nos blocos funcionais de espaço aéreo.

## Alteração 127

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16 – n.º 11

##### *Texto da Comissão*

11. A Comissão pode adotar medidas relativas às informações a fornecer pelos Estados-Membros a que refere o n.º 6. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento a que se refere o n.º 3 do artigo 27.º.

##### *Alteração*

11. A Comissão pode adotar medidas relativas às informações a fornecer pelos Estados-Membros a que refere o n.º 6. Esses atos de execução são adotados em conformidade com o procedimento a que se refere o n.º 3 do artigo 27.º. ***As disposições do presente número não afetam os acordos FAB existentes à data de entrada em vigor do presente regulamento, desde que esses acordos cumpram e, sempre que possível, superem os objetivos de desempenho fixados em conformidade com o artigo 11.º.***

## Alteração 128

### Proposta de regulamento

#### Artigo 16-A (novo)

**Artigo 16.º-A**

**Parcerias setoriais**

**1. Os prestadores de serviços de navegação aérea podem cooperar para criar parcerias setoriais, nomeadamente relacionadas com a prestação de serviços de apoio nos termos do artigo 10.º. As parcerias setoriais podem apoiar um ou mais blocos funcionais de espaço aéreo, ou partes destes, de modo a otimizar o seu desempenho.**

**2. A Comissão e os Estados-Membros devem envidar todos os esforços para assegurar a eliminação de quaisquer barreiras às parcerias entre prestadores de serviços de navegação aérea, tendo especialmente em conta questões de responsabilidade, modelos de tarifação e obstáculos à interoperabilidade.**

*Justificação*

*As parcerias setoriais devem ser separadas dos FAB, que são uma iniciativa estatal. Além do mais, as parcerias setoriais não precisam de coincidir com os FAB em termos dos Estados-Membros em causa e, por conseguinte, devem ser classificadas como um tipo distinto de cooperação.*

**Alteração 129**

**Proposta de regulamento**

**Artigo 17 – n.º 1**

1. Os serviços da rede de gestão do tráfego aéreo devem permitir uma utilização otimizada do espaço aéreo e garantir que os utilizadores do espaço aéreo possam operar as suas trajetórias preferidas, assegurando simultaneamente o máximo acesso ao espaço aéreo e aos serviços de navegação aérea. Esses serviços da rede destinam-se a apoiar as iniciativas a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e devem ser prestados de forma a

1. Os serviços da rede de gestão do tráfego aéreo devem permitir uma utilização otimizada **e flexível** do espaço aéreo e garantir que os utilizadores do espaço aéreo possam operar as suas trajetórias preferidas, assegurando simultaneamente o máximo acesso ao espaço aéreo e aos serviços de navegação aérea. Esses serviços da rede destinam-se a apoiar as iniciativas a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo e devem

respeitar a separação entre funções de regulação e funções operacionais.

ser prestados de forma a respeitar a separação entre funções de regulação e funções operacionais.

### Alteração 130

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 17 – n.º 2 – parágrafo 1 – parte introdutória

##### *Texto da Comissão*

Para alcançar os objetivos mencionados no n.º 1, e sem prejuízo das competências dos Estados-Membros relativamente às rotas nacionais e às estruturas do espaço aéreo, a Comissão garante que ***sejam prestados, sob a responsabilidade de um gestor de rede os seguintes serviços:***

##### *Alteração*

Para alcançar os objetivos mencionados no n.º 1, e sem prejuízo das competências dos Estados-Membros relativamente às rotas nacionais e às estruturas do espaço aéreo, a Comissão garante que ***as seguintes funções e serviços são coordenados por um gestor da rede:***

##### *Justificação*

*O «gestor da rede», como definido pelo SES, não é necessariamente capaz de realizar todas estas atividades sozinho.*

### Alteração 131

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 17 – n.º 2 – parágrafo 1 – alínea e)

##### *Texto da Comissão*

(e) Concessão otimizada do espaço aéreo em cooperação com os prestadores de serviços de navegação aérea e os blocos funcionais de espaço aéreo a que se refere o artigo 16.º;

##### *Alteração*

(e) Concessão otimizada do espaço aéreo, ***incluindo dos setores do espaço aéreo e das estruturas do espaço aéreo nas zonas de rota e dos terminais,*** em cooperação com os prestadores de serviços de navegação aérea e os blocos funcionais de espaço aéreo a que se refere o artigo 16.º;

### Alteração 132

#### Proposta de regulamento

#### Artigo 17 – n.º 2 – parágrafo 2

### *Texto da Comissão*

**Os** serviços referidos no presente número não envolvem a aprovação de medidas vinculativas de âmbito geral nem o exercício de um poder de apreciação política. Têm em conta as propostas elaboradas a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Devem ser prestados em coordenação com as autoridades militares, de acordo com os procedimentos acordados relativos à utilização flexível do espaço aéreo.

### *Alteração*

**As funções e** serviços referidos no presente número não envolvem a aprovação de medidas vinculativas de âmbito geral nem o exercício de um poder de apreciação política. Têm em conta as propostas elaboradas a nível nacional e a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Devem ser prestados em coordenação com as autoridades militares, de acordo com os procedimentos acordados relativos à utilização flexível do espaço aéreo.

### *Justificação*

*Algumas atividades abrangidas pelo presente artigo não são «serviços» na aceção do SES.*

## **Alteração 133**

### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 17 – n.º 2 – parágrafo 3**

### *Texto da Comissão*

A Comissão pode, nos termos das regras de execução referidas no n.º 4, designar o Eurocontrol, ou outro organismo imparcial e competente, para executar as tarefas do gestor da rede. Essas tarefas devem ser executadas de forma imparcial e economicamente eficiente e em nome dos Estados-Membros e dos interessados. São sujeitas a uma governação apropriada, que reconhece responsabilidades separadas pela prestação de serviços e pela regulação, tendo em conta as necessidades do conjunto da rede de gestão do tráfego aéreo e com a plena participação dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea. A Comissão deve, até 1 de janeiro de **2020**, designar o gestor da rede como prestador de serviços independente, constituído, **na medida do possível**, sob a forma de parceria setorial.

### *Alteração*

A Comissão pode, nos termos das regras de execução referidas no n.º 4, designar o Eurocontrol, ou outro organismo imparcial e competente, para executar as tarefas do gestor da rede. Essas tarefas devem ser executadas de forma imparcial e economicamente eficiente e em nome **da União**, dos Estados-Membros e dos interessados. São sujeitas a uma governação apropriada, que reconhece responsabilidades separadas pela prestação de serviços e pela regulação, tendo em conta as necessidades do conjunto da rede de gestão do tráfego aéreo e com a plena participação dos utilizadores do espaço aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea. A Comissão deve, até 1 de janeiro de **2016**, designar o gestor da rede como prestador de serviços independente, constituído sob a forma de parceria setorial.

## Alteração 134

### Proposta de regulamento

#### Artigo 17 – n.º 5

##### *Texto da Comissão*

5. Os aspetos da conceção do espaço aéreo distintos dos mencionados no n.º 2 e **no n.º 4, alínea c)**, devem ser tratados a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Esse processo de conceção deve ter em conta as exigências e a complexidade do tráfego e os planos de desempenho **nacionais ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo** e incluir a consulta exaustiva de utilizadores do espaço aéreo ou de grupos que representem utilizadores do espaço aéreo e as autoridades militares, conforme o caso.

##### *Alteração*

5. Os aspetos da conceção do espaço aéreo distintos dos mencionados no n.º 2 e **na alínea c) do n.º 4** devem ser tratados a nível nacional ou a nível dos blocos funcionais de espaço aéreo. Esse processo de conceção deve ter em conta as exigências e a complexidade do tráfego e os planos de desempenho **locais** e incluir a consulta exaustiva de utilizadores do espaço aéreo ou de grupos que representem utilizadores do espaço aéreo e as autoridades militares, conforme o caso.

## Alteração 135

### Proposta de regulamento

#### Artigo 19 – parágrafo 1

##### *Texto da Comissão*

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estabelecer mecanismos de consulta dos grupos de utilizadores do espaço aéreo e dos operadores de aeródromos interessados sobre todas as matérias importantes relacionadas com os serviços prestados ou **com** alterações pertinentes das configurações do espaço aéreo. **Os utilizadores do espaço aéreo devem também participar no processo de aprovação dos planos de investimento estratégicos.** A Comissão deve adotar medidas que descrevam pormenorizadamente as modalidades de consulta e de participação dos utilizadores do espaço aéreo **no processo de aprovação** dos planos de investimento. Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

##### *Alteração*

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estabelecer mecanismos de consulta dos grupos de utilizadores do espaço aéreo e dos operadores de aeródromos interessados sobre todas as matérias importantes relacionadas com os serviços prestados **e os planos de investimento estratégicos, nomeadamente no que diz respeito aos aspetos que exigem a sincronização entre a implantação de equipamento aéreo e no solo** ou alterações pertinentes das configurações do espaço aéreo. A Comissão deve adotar medidas que descrevam pormenorizadamente as modalidades de consulta e de participação dos utilizadores do espaço aéreo **na elaboração dos planos de investimento estratégicos para assegurar a sua coerência com o plano diretor ATM e os projetos comuns a que se refere o artigo**

15.º. Esses atos de execução devem ser adotados de acordo com o procedimento de exame a que se refere o artigo 27.º, n.º 3.

## Alteração 136

### Proposta de regulamento Artigo 19 – parágrafo 1-A (novo)

*Texto da Comissão*

*Alteração*

***Sem prejuízo do papel do Comité do Céu Único, a Comissão deve estabelecer um grupo de peritos consultivo sobre o fator humano, ao qual devem pertencer os parceiros sociais europeus da Gestão do Tráfego Aéreo e outros peritos de organismos representativos dos profissionais do setor. O papel deste grupo deve ser aconselhar a Comissão sobre a interação entre as operações e o fator humano no setor de gestão do tráfego aéreo.***

*Justificação*

*Tendo em conta a complexidade envolvida na medição de indicadores do fator humano, é necessário um grupo de peritos para aconselhar a Comissão sobre esta matéria. Este grupo de peritos pode ser criado sob os auspícios de um organismo já existente, tal como o órgão consultivo do setor.*

## Alteração 137

### Proposta de regulamento Artigo 21 – n.º 1

*Texto da Comissão*

*Alteração*

1. Independentemente do seu regime de propriedade ou forma jurídica, os prestadores de serviços de navegação aérea devem elaborar, submeter a auditoria e publicar as suas contas. Estas contas devem obedecer às normas internacionais de contabilidade aprovadas pela União. ***Nos casos em que, devido ao estatuto jurídico do prestador de serviços, não for possível***

1. Independentemente do seu regime de propriedade ou forma jurídica, os prestadores de serviços de navegação aérea devem elaborar, submeter a auditoria e publicar as suas contas. Estas contas devem obedecer às normas internacionais de contabilidade aprovadas pela União .

*o pleno cumprimento dessas normas, o prestador deve esforçar-se por as cumprir tanto quanto for possível.*

*Os Estados-Membros devem tomar todas as medidas necessárias para assegurar que os prestadores de serviços de navegação aérea cumpram o disposto no presente artigo até 1 de julho de 2017.*

#### *Justificação*

*A utilização de normas internacionais de contabilidade é necessária para a comparabilidade dos custos e da qualidade dos dados utilizados no sistema de desempenho.*

### **Alteração 138**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 21 – n.º 5**

##### *Texto da Comissão*

*5. Os Estados-Membros podem aplicar as disposições transitórias do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 1606/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 19 de julho de 2002, relativo à aplicação das normas internacionais de contabilidade<sup>29</sup>, aos prestadores de serviços de navegação aérea que se enquadrem no âmbito de aplicação desse regulamento.*

---

<sup>29</sup> JO L 243, 11.9.2002, p. 1.

##### *Alteração*

**Suprimido**

### **Alteração 139**

#### **Proposta de regulamento**

#### **Artigo 26 – n.º 2**

##### *Texto da Comissão*

2. A delegação de poderes a que se refere o artigo 11.º, n.º 7, o artigo 17.º, n.º 3, e o artigo 25.º é conferida à Comissão por

##### *Alteração*

2. A delegação de poderes a que se refere o artigo 11.º, n.º 7, o artigo 17.º, n.º 3, e o artigo 25.º é conferida à Comissão por **um**

*tempo indeterminado.*

*período de sete anos.*

*A Comissão elabora um relatório relativo aos poderes delegados pelo menos nove meses antes do final do período de sete anos. A delegação de poderes é tacitamente prorrogada por prazos de igual duração, salvo se o Parlamento Europeu ou o Conselho a tal se opuserem pelo menos três meses antes do final de cada prazo.*

## Alteração 140

### Proposta de regulamento

#### Artigo 32 – n.º 1

##### *Texto da Comissão*

1. Nem as autoridades **supervisoras** nacionais, agindo nos termos da respetiva legislação nacional, nem a Comissão, podem revelar informações de natureza confidencial, especialmente informações sobre os **prestadores de serviços de navegação aérea**, as suas relações profissionais ou os seus componentes de custos.

##### *Alteração*

1. Nem as autoridades **aeronáuticas** nacionais, agindo nos termos da respetiva legislação nacional, nem a Comissão podem revelar informações de natureza confidencial, especialmente informações sobre os **ANSP**, as suas relações profissionais ou os seus componentes de custos.

## Alteração 141

### Proposta de regulamento

#### Artigo 32 – n.º 2

##### *Texto da Comissão*

2. O disposto no n.º 1 não prejudica o direito de divulgação de informações pelas autoridades **supervisoras** nacionais ou pela Comissão, quando tal seja indispensável para darem cumprimento às suas obrigações. Nesse caso, a divulgação deve ser proporcionada e ter em conta os legítimos interesses dos **prestadores de serviços de navegação aérea**, utilizadores do espaço aéreo, aeroportos ou outros interessados na proteção do seu segredo comercial.

##### *Alteração*

2. O disposto no n.º 1 não prejudica o direito de divulgação de informações pelas autoridades **aeronáuticas** nacionais ou pela Comissão, quando tal seja indispensável para darem cumprimento às suas obrigações. Nesse caso, a divulgação deve ser proporcionada e ter em conta os legítimos interesses dos **ANSP**, utilizadores do espaço aéreo, aeroportos ou outros interessados na proteção do seu segredo comercial.

## Alteração 142

### Proposta de regulamento

#### Artigo 33

##### *Texto da Comissão*

Os Estados-Membros devem estabelecer regras relativas às sanções aplicáveis em caso de infrações ao disposto no presente regulamento, em especial por utilizadores do espaço aéreo e por prestadores de serviços, e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. Essas sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

##### *Alteração*

Os Estados-Membros devem estabelecer regras relativas às sanções **e aos mecanismos de compensação** aplicáveis em caso de infrações ao disposto no presente regulamento, em especial por utilizadores do espaço aéreo e por prestadores de serviços, e tomar todas as medidas necessárias para garantir a sua aplicação. Essas sanções devem ser efetivas, proporcionadas e dissuasivas.

##### *Justificação*

*Além da introdução de sanções, também deve ser estabelecido um mecanismo de compensação adequado a fim de resolver o problema decorrente da falta de sincronização na implantação do SESAR e da perda de investimento daí resultante.*

## Alteração 143

### Proposta de regulamento Anexo II – ponto 1 – alínea a)

#### *Texto da Comissão*

(a) A autoridade *supervisora* nacional que emitiu o certificado;

#### *Alteração*

(a) A autoridade *aeronáutica* nacional que emitiu o certificado;