



**PARECER N.º 05/2011**

**DA AGÊNCIA EUROPEIA PARA A SEGURANÇA DA AVIAÇÃO**

**de 14 de novembro de 2011**

**sobre o Regulamento da Comissão que estabelece requisitos relativos aos serviços de navegação aérea e que altera o Regulamento (UE) n.º .../... da Comissão que estabelece regras comuns para as disposições no domínio aéreo e operacional aplicáveis aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera os Regulamentos (CE) n.º 2096/2005, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010**

**«Regras Europeias Normalizadas da Aviação (SERA – *Standardised European Rules of the Air*), Parte B»**

**«Requisitos relativos aos serviços de navegação aérea»**

**Resumo executivo**

O presente parecer contém um projeto de alteração do artigo 2.º da Regra de Execução (IR - *Implementing Rule*) SERA e um projeto de alteração do anexo da Regra de Execução SERA.

Os requisitos propostos transpõem o teor das disposições do Anexo 11 e do Anexo 3 da OACI, que contêm «regras da aviação».

Os principais objetivos das novas regras europeias propostas são:

- harmonizar as regras da aviação no espaço aéreo europeu;
- facilitar a livre circulação dos utilizadores do espaço aéreo europeu;
- facilitar a implementação dos blocos funcionais de espaço aéreo disponibilizando um conjunto comum de procedimentos de ATM (*Air Traffic Management* – Gestão do Tráfego Aéreo) e regras operacionais; e
- apoiar os Estados-Membros nas suas obrigações relacionadas com a Convenção de Chicago, prevendo uma implementação comum das Normas e Práticas Recomendadas pela OACI.

Os requisitos propostos resultam da consulta das autoridades, dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos utilizadores do espaço aéreo, das associações, dos prestadores de serviços militares e dos peritos no domínio da aviação.

## **Nota explicativa**

### **I. Generalidades**

1. O objetivo do presente parecer é sugerir à Comissão a alteração do artigo 2.º do projeto de Regulamento da Comissão (UE) n.º .../...<sup>1</sup>, que estabelece normas comuns para as disposições no domínio aéreo e operacional aplicáveis à prestação de serviços e ao cumprimento de procedimentos de navegação aérea, e que altera os Regulamentos (CE) n.º 2096/2005, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (doravante designado «Regra de Execução SERA») e o seu anexo através da introdução de uma nova Parte B (doravante designada «Parte B SERA»). O objetivo desta atividade de regulamentação encontra-se delineado nos Termos de Referência (ToR) ATM.001 (RMT.0148) e especificado no mandato conferido pela Comissão Europeia à EUROCONTROL para as Regras Europeias Normalizadas da Aviação<sup>2</sup>, bem como na alteração a estas apresentada na carta MOVE E2/JP/sr enviada à EUROCONTROL em 15/10/2010 (doravante designada «mandato SERA»).
2. O presente parecer foi adotado de acordo com o procedimento especificado pelo Conselho de Administração da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (doravante designada «a Agência»)<sup>3</sup>, em conformidade com o disposto no artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 216/2008<sup>4</sup> (doravante designado «Regulamento de Base»).
3. A regra proposta tomou em consideração a evolução da legislação da União Europeia e do direito internacional (OACI), bem como a harmonização com as regras de outras autoridades dos principais parceiros da União Europeia, tal como disposto nos objetivos do artigo 2.º do Regulamento de Base. A regra proposta:
  - a) foi desenvolvida tomando em consideração o trabalho em curso no âmbito do Espaço Único Europeu para aplicar o artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho de 10 de março de 2004 relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro de 2009 que altera os Regulamentos (CE) n.º 549/2004, (CE) n.º 550/2004, (CE) n.º 551/2004 e (CE) n.º 552/2004 a fim de melhorar o desempenho e a sustentabilidade do sistema de aviação europeu (doravante designado «Regulamento relativo ao espaço aéreo»), criado na sequência do mandato SERA e que teve como resultado a elaboração do projeto de Regra de Execução SERA, que o presente parecer sugere que seja complementada;
  - b) transpõe as disposições relevantes do Anexo 11 e do Anexo 3 da OACI com as alterações mínimas necessárias para pôr em prática as disposições da OACI no quadro regulamentar europeu.

---

<sup>1</sup> O número exato do presente regulamento não se encontra disponível por não ter sido ainda adotado pela Comissão Europeia através do processo de comitologia.

<sup>2</sup> Poderão ser obtidas mais informações sobre o mandato conferido pela Comissão Europeia à EUROCONTROL e sobre os resultados da EUROCONTROL relativos à Fase 1 e enviados à Comissão Europeia no seguinte endereço: [http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard\\_page/sk\\_sera.html](http://www.eurocontrol.int/ses/public/standard_page/sk_sera.html).

<sup>3</sup> Decisão do Conselho de Administração relativa ao procedimento a aplicar pela Agência para a emissão de pareceres, especificações de certificação e material de orientação (procedimento de regulamentação). EASA MB 08-2007, 13.6.2007.

<sup>4</sup> Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação, e que revoga a Diretiva 91/670/CEE do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 1592/2002 e a Diretiva 2004/36/CE (JO L 79 de 19.3.2008, p. 1), com a última redação que lhe foi dada pelo Regulamento (CE) n.º 1108/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho de 21 de outubro de 2009 (JO L 309 de 24.11.2009, p. 51).

4. Tal como solicitado no mandato SERA, e explicado no Plano Inicial da EUROCONTROL sobre o mandato da Comissão Europeia para apoiar o desenvolvimento de Regras Normalizadas da Aviação SES/AS/SERA/IPL2<sup>5</sup>, os conteúdos do presente parecer e do projeto de regulamento foram elaborados com base no resultado de um trabalho de cooperação realizado pela Agência e pela EUROCONTROL.

## II. Processo de consulta

5. Em 8 de fevereiro de 2010 foi publicado no sítio *web* da Agência para consulta pública o Anúncio de Proposta de Alteração (NPA – *Notice of Proposed Amendment*) 02-2011<sup>6</sup>, que continha o projeto de parecer sobre um Regulamento da Comissão que altera a Regra de Execução SERA.
6. À data de encerramento do período de consulta, 10 de maio de 2010, a Agência recebera 415 observações provenientes de 44 entidades, incluindo autoridades aeronáuticas nacionais/autoridades de supervisão nacionais, organizações profissionais e empresas privadas ou pessoas singulares.
7. Todas as observações recebidas foram tidas em conta e incorporadas num Documento de Resposta às Observações (CRD – *Comment Response Document*) que foi publicado no sítio *web* da Agência em 23 de agosto de 2011. Este CRD inclui uma lista de todas as pessoas e/ou entidades que teceram observações, bem como as respostas da Agência.
8. Tal como foi já salientado na Nota Explicativa do CRD 2011-02, a maioria das observações foram feitas em resposta às perguntas formuladas na Nota Explicativa do NPA 2011-02, e como comentário às disposições propostas para as classificações do espaço aéreo. A maioria das preocupações manifestadas esteve relacionada com os seguintes aspetos:
- a) espaço aéreo das classes A, F e G;
  - b) conceito de autoridade competente e a sua utilização no âmbito do projeto de regra;
  - c) estrutura regulamentar em geral e no âmbito da Regra de Execução SERA;
  - d) acertos horários com referência apenas ao minuto mais próximo, em vez de aos trinta segundos mais próximos, tal como exigido pela OACI;
  - e) limite de velocidade de 250 nós;
  - f) seleção da separação mínima;
  - g) separação entre voos VFR noturnos e entre voos VFR noturnos e voos IFR;
  - h) autorização IFR com os pilotos a manterem a própria separação em VMC (autorização VMC);
  - i) VFR especial (SVFR);
  - j) ATIS (*Automatic Terminal Information Service* – Serviço Automático de Informação Terminal);
  - k) âmbito do FIS (*Flight Information Service* - Serviço de Informação de Voo); e
  - l) comunicação MET (condições meteorológicas).

---

5

<http://www.eurocontrol.int/ses/gallery/content/public/docs/pdf/ses/SERA%20INITIAL%20PLAN%20PHASE%20II%20December%202010.pdf>.

<sup>6</sup> Consultar Arquivos de Regulamentações em [http://www.easa.europa.eu/ws\\_prod/r/r\\_archives.php](http://www.easa.europa.eu/ws_prod/r/r_archives.php).

9. A Agência analisou todas as observações com o apoio da EUROCONTROL, tendo sido dada uma resposta coordenada a cada uma das observações, acompanhada por uma explicação geral das respostas e correspondente justificação.
10. Além disso, durante o *workshop* de consulta das partes interessadas realizado na EUROCONTROL em 19 de setembro de 2011, foram reapreciados os principais pontos resultantes da consulta pública, bem como outras questões abordadas neste *workshop*. Com base nos resultados destas trocas de pontos de vista e nas reações recebidas ao CRD, a Agência e a EUROCONTROL alteraram o projeto da Parte B SERA e prepararam subsequentemente o conteúdo do presente parecer.
11. A Agência recebeu 62 reações ao CRD apresentadas por sete organizações: quatro autoridades competentes, uma organização militar, três prestadores de serviços de navegação aérea (ANSP), duas associações de aeródromos regionais, duas associações da aviação civil e uma transportadora aérea. A maioria das reações dizem respeito aos seguintes elementos:
  - a) espaço aéreo da Classe F e respostas dadas às observações relacionadas com a Classe F;
  - b) limite de velocidade de 250 nós para determinadas classes de espaço aéreo;
  - c) estrutura da regra SERA;
  - d) interceção de aeronaves civis;
  - e) VFR no espaço aéreo da Classe A;
  - f) VFR especial noturno e respetiva necessidade de autorização;
  - g) âmbito dos FIS e mensurabilidade/segurança jurídica das disposições;
  - h) acertos horários;
  - i) desenvolvimento dos AMC (*Acceptable Means of Compliance* – Meios de Conformidade Aceitáveis)/GM (*Guidance Material* – Material de Orientação);
  - j) mensurabilidade e segurança jurídica das disposições em geral;
  - k) autoridade competente e preferência em usar o termo «aceitação» em vez de «aprovação»;
  - l) caráter demasiado genérico das respostas dadas pela Agência; e
  - m) continuação da legitimidade das observações, mesmo depois de a Agência ter abordado as suas observações no CRD.
12. Tal como já referido, a Agência levou em consideração as referidas reações antes de elaborar o conteúdo do parecer. Seguidamente, especifica a forma como foram tomadas em conta.

### III. Conteúdo do parecer da Agência

#### a. Generalidades

13. O objetivo do presente parecer consiste em transpor as disposições relevantes do Anexo 11 e do Anexo 3 da OACI, consideradas como «regras da aviação» na sequência da elaboração dos princípios explicados no NPA 2011-02, para a Parte B SERA, complementando assim a Regra de Execução SERA e o respetivo anexo da Parte A SERA.
14. Tal como explicado no NPA 2011-02, existe uma dupla base jurídica para o desenvolvimento das referidas regras da aviação. Por um lado, o Regulamento de Base da EASA obriga esta Agência a preparar Regras de Execução que abranjam as regras de funcionamento gerais e comuns e quaisquer procedimentos aplicáveis especificados para a utilização do espaço aéreo e, por outro lado, o Regulamento relativo ao espaço aéreo

no Céu Único Europeu obriga a Comissão Europeia a adotar Regras de Execução relacionadas com as regras da aviação e com a aplicação de uma classificação uniforme para o espaço aéreo.

15. Em virtude do que ficou exposto, o mandato inicial conferido pela Comissão Europeia à EUROCONTROL indicava já que os trabalhos deveriam levar em consideração a evolução a nível institucional decorrente do alargamento do Regulamento de Base da EASA à ATM/ANS. A Comissão Europeia alterou o mandato de forma a refletir as novas competências da EASA após o alargamento do Regulamento de Base.
16. Assim sendo, o conteúdo do presente parecer foi elaborado em coordenação com a EUROCONTROL por se pretender que desse resposta às obrigações da Agência relacionadas com o Regulamento de Base e ao mandato conferido pela Comissão Europeia à EUROCONTROL no que se refere às obrigações em matéria de regulação do espaço aéreo.

## **b. Principais reações recebidas e parecer da Agência**

### **i. Definições**

17. Com base nas observações recebidas durante o período de consulta pública, foram revistas as definições relacionadas com a Parte B SERA que o NPA propôs que fossem acrescentadas às já incluídas no artigo 2.º da Regra de Execução SERA, tendo sido ainda incluídas as definições de «nuvem com significado operacional», «alerta de tráfego» e «nível de transição», uma vez que estes termos são utilizados nas disposições. Estas definições vêm de fontes conhecidas (por exemplo o Anexo 11, o Anexo 3 e o estatuto PANS ATM), pretendendo-se, com este aditamento, melhorar a compreensão do regulamento.
18. Além disso, a definição de «operador da aeronave», proposta no NPA, foi retirada, uma vez que o termo «operador» já se encontra definido no Regulamento de Base e não precisa de ser redefinido na Regra de Execução. No entanto, para eliminar qualquer dúvida quanto à identidade do operador a que esta regra se refere, o termo «operador» foi especificado como «operador da aeronave».
19. Por último, a Agência gostaria de salientar que as regras propostas para os operadores de aeronaves<sup>7</sup> (que mereceram recentemente a aprovação do Comité da EASA) contêm algumas definições que não estão harmonizadas com as definições da Parte A SERA, nomeadamente as definições de «noite», «local de operação» e «piloto comandante». No entender da Agência, a Comissão, atuando em conjunto com a Agência, deverá avaliar qual a melhor forma de abordar esta questão dada a importância de utilizar definições coerentes em diferentes regras, bem como no que se refere ao seu objetivo e âmbito.

### **ii. Autoridade competente**

20. Algumas observações chamaram a atenção para o facto de a substituição de «autoridade ATS adequada» ou «autoridade adequada» utilizada nos documentos da OACI pela designação «autoridade competente» ou ANSP poder conduzir a uma destabilização do atual sistema e criar problemas no enquadramento nacional existente. Tal como foi explicado nas respostas às observações, os termos «ATS» ou «autoridade MET» não existem na atual regulamentação europeia baseada nos regulamentos do Céu Único Europeu (que, por exemplo, clarifica as responsabilidades com base no princípio da separação entre prestação de um serviço e supervisão). Assim sendo, a função da

---

<sup>7</sup> <http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Opinion%2004-2011.pdf>

[http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20\(LegisWrite\).pdf](http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/draft%20Commission%20Regulation%20OPS%20(LegisWrite).pdf)

<http://easa.europa.eu/agency-measures/docs/opinions/2011/04/Annexes%20to%20Regulation.pdf>

Autoridade Supervisora Nacional (NSA – *National Supervisory Authority*) ou autoridade competente foi separada da função de Prestador de Serviços de Navegação Aérea e da função dos Estados-Membros [Regulamento (CE) n.º 550/2004 e Regulamento (CE) n.º 216/2008]. A terminologia usada na regulamentação de nível superior deve ser respeitada na regulamentação de nível hierarquicamente inferior. Com base no atrás exposto, o projeto de Regra de Execução SERA deverá também respeitar estes mesmos princípios. Por esse motivo, cada referência no Anexo 11 e no Anexo 3 da OACI às autoridades «ATS» ou «MET» foi reavaliada no intuito de indicar/decidir, de acordo com a regulamentação do céu único europeu, se a tarefa/função deverá ser desempenhada pela autoridade supervisora ou pelo prestador do serviço (ANSP ou unidades ATS).

21. A Agência entende que a definição de «autoridade competente» que consta da Regra de Execução SERA, bem como a sua interpretação, carecem de uma clarificação. Por «autoridade competente» entende-se a autoridade de um Estado-Membro competente para garantir o cumprimento dos requisitos do presente regulamento ou qualquer entidade em que tal competência seja delegada. Esta definição foi interpretada por algumas partes interessadas como permitindo que a autoridade competente delegue algumas tarefas nos prestadores de serviços, podendo, por isso, ser entendida como não respeitadora do princípio da separação entre a prestação do serviço e a supervisão.
22. A Agência entende que esta definição pode parecer contraditória com a questão da atribuição de tarefas a entidades qualificadas, constantes tanto dos regulamentos de base do céu único europeu como da EASA. Em ambos os regulamentos existe uma diferença entre o que pode ser designado «delegação legal» (uma atribuição de competências a uma determinada entidade através de uma lei), que cria uma autoridade competente, e uma delegação (ou atribuição) de tarefas de segunda fase por uma autoridade competente numa entidade qualificada.
23. A Agência entende que esta definição deve ser alterada do seguinte modo: «autoridade competente», a autoridade designada pelo Estado-Membro como competente para garantir o cumprimento dos requisitos do presente regulamento.
24. Se a autoridade competente decidir delegar algumas tarefas noutra entidade, embora respeitando os princípios da separação entre prestação do serviço e supervisão, tal não tornará essa entidade uma autoridade competente. Só determinadas tarefas de certificação e supervisão podem ser delegadas em entidades qualificadas, tal como previsto no Regulamento de Base e no Regulamento-Quadro do Céu Único Europeu. No entanto, nesses casos é evidente que estas entidades não são autoridades competentes para os fins previstos no regulamento quando agirem em nome da autoridade competente e esta última for a única responsável. Assim sendo, apesar de algumas atividades, tarefas e competências poderem ser delegadas, tal não acontece com a prestação de contas ou a responsabilidade da autoridade competente.
25. Se a alteração da definição não puder ser tratada pela Comissão nesta fase, a Agência considera que a questão deverá ser esclarecida pela Comissão numa fase posterior, em simultâneo com uma reavaliação pormenorizada de cada disposição, para garantir a preservação das responsabilidades e do equilíbrio e independência existentes entre a prestação do serviço e a supervisão.
26. É também importante realçar que, em certos casos, a tarefa, a decisão, o procedimento ou a ação por parte do prestador do serviço de navegação aérea ou unidade ATS carecem da aprovação da autoridade competente para que a ação possa ser executada. Tal não significa que seja necessário obter uma aprovação específica para cada ação, mas isso pode ser feito na generalidade quando a autoridade competente aprovar procedimentos conexos durante o processo de certificação ou durante a reavaliação de uma alteração. É este, por exemplo, o caso da seleção de separações mínimas.
27. Algumas observações e algumas reações às mesmas indicaram uma preferência pelo termo «aceitação» por parte da autoridade competente em vez de «aprovação». A Agência entende que o termo «aceitação» não é claro em termos jurídicos, uma vez que

pode ser interpretado de várias formas. Pode ser interpretado, por exemplo, como um aviso de receção silencioso, no qual a autoridade competente «confirmaria» apenas o procedimento, sem informar os ANSP ou a unidade ATS, não sendo por conseguinte clara a necessidade de revisão do procedimento por parte da autoridade competente. Também pode ser interpretado como se a autoridade competente tivesse de rever e avaliar o procedimento ou ação e informar os ANSP ou a unidade ATS sobre a sua decisão antes de o procedimento poder ser aplicado ou a ação executada. Tendo em conta a necessidade de compreensão e interpretação inequívoca dos atos e obrigações jurídicas por todas as organizações regulamentadas, optou-se pela utilização do termo «aprovação» em vez de «aceitação». Sempre que o termo «aprovação» for utilizado, é evidente que a autoridade deve proceder a uma revisão e avaliação, possibilitando uma aprovação formal do documento, procedimento ou ação.

### iii. Estrutura da Regra

28. Durante o processo de consulta da Agência sobre a Parte B SERA, algumas partes interessadas manifestaram a sua preocupação pela eventualidade de a estrutura interna da SERA não se encontrar suficientemente otimizada para permitir uma abordagem «de leitura fácil». A atual estrutura interna da SERA resulta do mandato conferido pela Comissão à EUROCONTROL solicitando uma abordagem faseada, com início na Parte A, que veio transpor o Anexo 2 da OACI quase na sua totalidade. É ainda o resultado da intenção de efetuar uma transição suave, conferindo-lhe uma estrutura interna familiar ao leitor. No entanto, com a Parte B SERA e a transposição de apenas algumas partes dos Anexos 11 e 3 da OACI, a lógica desta estrutura torna-se menos óbvia e parece constatar-se que algumas disposições também podem ser agrupadas de uma forma diferente, em função da respetiva temática. Algumas partes interessadas acreditam que as diferentes partes criadas cronologicamente poderiam estar melhor organizadas num regulamento mais homogéneo, estruturado segundo uma lógica diferente, mais coerente e de leitura mais fácil. Este ponto de vista não é, contudo, consensual, pois algumas entidades parecem satisfeitas com a atual abordagem e estrutura.
29. A Agência considera que a questão relacionada com a estrutura SERA apresenta fundamentos válidos e deve ser tomada em devida consideração antes de se decidir a estrutura final, a bem de uma melhor regulamentação e da facilitação do processo de implementação da regra.
30. A Agência considera que, embora a adesão à estrutura da OACI tenha sido útil na fase de redação, para assegurar a familiarização e facilitar a comparação, a distribuição de disposições sobre uma mesma matéria em diferentes partes de acordo com uma hierarquia organizada em generalidades (Parte A), serviços (Parte B) e procedimentos (Parte C) não constitui a única opção para a otimização de um regulamento final SERA. Outras opções podem ser mais eficazes e mais fáceis de usar, o que obriga a uma análise adequada desta questão. De facto, a fragmentação injustificada das disposições relativas a uma mesma questão em diferentes partes deve ser evitada a bem da clareza e legibilidade da regra. No entanto, não foi possível efetuar essa revisão final durante a elaboração da Parte B SERA devido à pressão do tempo e porque as diferentes partes da SERA ainda não possuem o mesmo estatuto no que respeita à maturidade e ao processo de adoção (Parte A «congelada», Parte B na versão final e Parte C em desenvolvimento).
- Contudo, a Agência considera que uma ação de reestruturação das Partes A e B SERA não é, nesta fase, exequível ou benéfica. A principal razão para tal é o facto de a Parte C SERA estar atualmente em desenvolvimento e o nível de maturidade desta parte não permitir uma avaliação aprofundada da estrutura geral SERA. Assim sendo, a estrutura da regra SERA deve ser analisada quando o projeto da Parte C SERA alcançar um nível de maturidade suficiente e for coerente com a data de implementação prevista.
31. Por último, deve salientar-se que qualquer eventual reestruturação da regra SERA não implica uma mudança do conteúdo das disposições das Partes A ou B (ou futura Parte C) SERA. Pelo contrário, não deverão ser feitas quaisquer alterações à substância das



disposições SERA nas Partes A e B (e futura Parte C), devendo ser afetada apenas a sua numeração e distribuição pelos capítulos pertinentes na potencial estrutura alterada da SERA.

#### iv. Acertos horários

32. O Anexo 11 da OACI exige que sejam fornecidos acertos horários pelas unidades ATS com referência aos «trinta segundos mais próximos». Este requisito foi transposto para o projeto inicial da Parte B SERA sem alterações, tendo sido recebido um número significativo de observações sobre esta matéria. A vasta maioria das observações referiu que a referência aos «trinta segundos» não corresponde à prática corrente na Europa, que atualmente as aeronaves e os pilotos dispõem de meios muito mais exatos para obterem a hora certa através de outras fontes e que o acerto horário com referência ao minuto mais próximo seria suficiente. Além disso, foram referidas pelas partes interessadas algumas incoerências entre o Anexo 11 e o Anexo 10, Volume 2, da OACI no que respeita à descrição do tempo (trinta segundos no Anexo 11 *versus* horas e minutos no Anexo 10). Contudo, a disposição prevista no n.º 5.2.1.4.1.4 do Anexo 10, Volume 2, refere-se à transmissão do tempo em geral, enquanto o Anexo 11 descreve especificamente «acertos horários». O pedido de execução de acertos horários com referência ao minuto mais próximo, em vez de aos trinta segundos, foi fortemente apoiado pelo grupo de avaliação e pelo *workshop* público, embora nunca tenha sido apresentado qualquer argumento claro que justificasse a impossibilidade de executar acertos horários com referência aos trinta segundos mais próximos.
33. O caso foi seriamente ponderado pela Agência e pela EUROCONTROL mas uma mudança desta natureza exige estudos suplementares. Facto é que a introdução na Parte B de um critério menos exato do que o valor original da OACI pode constituir um tipo de diferença de Categoria C<sup>8</sup> relativamente à norma da OACI. A obtenção de um acordo a nível europeu para a coordenação de uma notificação nacional sobre uma diferença deste tipo em relação à OACI seria algo de primordial importância, e nunca tal tipo de diferença foi antes analisado no âmbito da SERA.
34. Em todo o caso, uma tal mudança exigiria uma justificação sólida, de forma a garantir que todos os aspetos relevantes foram devidamente estudados e tidos em conta antes de ser tomada a decisão. O estudo foi iniciado e está atualmente a ser realizado em colaboração e coordenação entre a Agência, a EUROCONTROL e as partes interessadas relevantes, incluindo os utilizadores do espaço aéreo. O impacto potencial desta matéria em termos de segurança exige que se dedique a este trabalho toda a atenção, recursos e tempo necessários.
35. É esta a razão pela qual (apesar de a matéria ter sido corretamente abordada e do facto de as observações indicarem que a prática corrente na Europa é na realidade diferente da descrição constante do Anexo 11) o projeto de texto anexo ao parecer não inclui a alteração solicitada, mas permanece alinhado com o requisito da OACI até o resultado do estudo estar disponível. Todos os esforços serão envidados para garantir que o resultado esteja disponível antes de a Comissão finalizar o processo de comitologia sobre o projeto da Parte B SERA.

#### v. Classificação A do espaço aéreo

36. De acordo com a definição de espaço aéreo da Classe A elaborada pela OACI, este tipo de espaço aéreo está limitado a voos IFR. Por conseguinte, todos os pilotos esperam encontrar apenas voos IFR e, nesse espaço aéreo, estarão separados de todos os outros tipos de tráfego. Algumas observações e reações às respostas às observações solicitaram uma ligeira alteração à definição da OACI para espaço aéreo de Classe A, de modo a serem autorizados voos VFR em circunstâncias específicas. Após nova análise e debate

---

<sup>8</sup> Categoria C — Menos protetora ou parcialmente implementada / não implementada.

da questão com algumas partes interessadas, recorda-se que a concessão de autorizações específicas a voos VFR para operarem dentro de certos espaços aéreos da Classe A tem vindo a levantar uma série de questões.

37. Uma das preocupações tem a ver, por exemplo, com a prestação da necessária informação aos outros utilizadores que esperam que todo o tráfego seja separado; outra tem a ver com a falta de clareza quanto ao estatuto dos voos VFR num espaço aéreo onde os voos VFR não são supostamente autorizados e relativamente aos quais terá de ser decidida a aplicação ou não do regime de separação. Concluiu-se posteriormente que esta solução iria exigir um tipo de diferença da Categoria C em relação à norma da OACI. Por conseguinte, reputa-se necessário manter a exclusividade prevista do espaço aéreo da Classe A para voos IFR. Além disso, acredita-se que poderão ser encontradas outras soluções, no âmbito da Regra de Execução SERA, para fornecer opções alternativas às necessidades de integração das missões VFR, cuja legitimidade se compreende.
38. A Regra de Execução SERA apresenta algumas soluções para a aceitação de voos VFR num determinado volume de espaço aéreo, que incluem por exemplo, em operações usuais, uma reclassificação de algumas partes do espaço aéreo, a criação de corredores ou o estabelecimento de um TSA (*Temporary Segregated Airspace* – Espaço Aéreo Temporariamente Segregado)/TRA (*Temporary Restricted Airspace* – Espaço Aéreo Temporariamente Restringido). Para operações especiais deverá considerar-se a aplicação do artigo 4.º do projeto de IR SERA, e para circunstâncias imprevistas a aplicação do artigo 3.º do projeto de IR SERA (nos termos do artigo 14.º, n.º 1, do Regulamento de Base da EASA) poderá responder às necessidades. Tal esforço para identificar e implementar soluções primordialmente assentes numa conceção otimizada de espaço aéreo deverá constituir a melhor solução para tratar das questões em causa, preservando simultaneamente a boa compreensão da classificação de espaço aéreo e dos serviços prestados por todos os pilotos, e continuando a cumprir os requisitos da OACI, um dos objetivos do Regulamento de Base da EASA e do Regulamento relativo ao espaço aéreo, e que se refletem no mandato da CE.

#### **vi. Classificação F do espaço aéreo**

39. Em primeiro lugar, importa referir que o espaço aéreo da Classe F (tal como definido pelo Anexo 11 da OACI) foi criado para permitir o fornecimento temporário de serviços consultivos até poder ser prestado um serviço ATC completo.
40. A ideia de que o serviço consultivo deveria ser implementado apenas como medida temporária foi incluída no Anexo 11 da OACI em 2001, com base nas disposições constantes do estatuto PANS ATM, 9.1.4.1.2: *«Tendo em conta as considerações especificadas no n.º 2.4 do Anexo 11, o serviço consultivo do tráfego aéreo deverá ser apenas implementado quando os serviços de tráfego aéreo se revelarem inadequados para a prestação de serviços de controlo do tráfego aéreo, e quando a consultoria limitada sobre riscos de colisão prestada nas restantes situações pelo serviço de informação de voo não preencher os requisitos. Nos locais onde seja implementado o serviço consultivo de tráfego aéreo, tal implementação deverá ser tida como medida temporária, até que o mesmo possa ser substituído pelo serviço de controlo do tráfego aéreo».*
41. Deve também salientar-se que a última frase *«Nos locais onde seja implementado o serviço consultivo de tráfego aéreo, tal implementação deverá ser tida como medida temporária, até que o mesmo possa ser substituído pelo serviço de controlo do tráfego aéreo»* remonta a 1960, quando foi incluída na 7.ª edição do Doc. 4444, Parte VII, n.º 1.1.2.
42. A questão também é debatida no Manual de Planeamento ATS da OACI (Doc. 9426), publicado em 1984. No Doc. 9426, Parte I, Secção 2, Capítulo 1, Secção 1.5 – Desenvolvimento Progressivo dos ATS, n.º 1.5.9, afirma-se que *«É por esta razão que a OACI reconheceu o progressivo desenvolvimento do ATS nas suas disposições relativas*

ao serviço consultivo do tráfego aéreo como uma fase temporária intermédia na evolução de um serviço de informação de voo para um serviço de controlo de área, de forma a permitir uma transição ordenada de um serviço que é primordialmente informativo pela sua natureza para um que requeira a assunção de responsabilidades crescentes pelos controladores para a segurança das operações de voo». Além disso, no Capítulo 2, n.º 2.7.1, afirma-se que: «No momento da sua inclusão na disposição relevante da OACI pretendia-se que o serviço consultivo do tráfego aéreo fosse considerado uma forma temporária e intermédia de ATS que permitisse uma transição ordenada e progressiva de serviços de informação de voo (FIS) – em rota ou em torno dos aeródromos – para um controlo do tráfego aéreo (ATC). Deve, por isso, entender-se que o serviço consultivo do tráfego aéreo não pode nem deve constituir um fim por si próprio, mas deve apenas ser instituído para permitir que o pessoal de controlo, durante um período limitado, adquira a experiência necessária na prestação de serviços ATC totais que lhe permita agir como se estivesse a controlar o tráfego aéreo sem assumir todo o conjunto de responsabilidades inerentes à prestação desse serviço».

43. Considerou-se que a IR inicialmente proposta para os serviços consultivos do espaço aéreo refletia corretamente a intenção da OACI. Mantendo-se a sua natureza temporária, preservou-se o espírito da OACI. No entanto, e para tornar as disposições da IR mensuráveis, encontrou-se um prazo limite de 3 anos como compromisso entre um serviço temporário e um serviço de longo prazo.
44. As observações que abordam a questão do espaço aéreo de Classe F, bem como as reações às respostas dadas às mesmas, defenderam sobretudo que a Classe F, de acordo com a OACI, deveria ser autorizada sem prazo-limite, de forma a permitir aos países que atualmente utilizam o espaço aéreo de Classe F continuarem a fazê-lo. Estas observações foram enfatizadas no *workshop* público pelos representantes do Estado-Membro que mais fez uso desta possibilidade no seu espaço aéreo e também por alguns aeroportos regionais do mesmo país.
45. Subsequentemente, e com base nos argumentos que servem de apoio a estas observações, decidiu-se a eliminação do prazo-limite de 3 anos estipulado na Regra de Execução. Esta matéria será novamente avaliada para se decidir se o referido prazo será simplesmente eliminado ou abordado nos AMC.
46. Por último, importa referir que, consoante a evolução do tráfego, poderá ser mais adequado substituir o espaço aéreo de Classe F pela Classe G. Por conseguinte, a regra proposta alterou o texto da nota da OACI para refletir este facto.

#### **vii. Classificação G do espaço aéreo e requisito de capacidade de comunicações de rádio para voos IFR**

47. Esta observação não foi feita durante o período de consulta pública, tendo sido formulada durante o *workshop*, pelo que a Agência considerou importante dar uma explicação mais desenvolvida no parecer. A obrigação de um voo IFR dispor de equipamento de rádio num espaço aéreo não controlado foi posta em causa no *workshop*, utilizando o exemplo dos planadores que voam em espaço aéreo não controlado em condições inferiores às condições meteorológicas visuais (VMC).
48. Além disso, esta matéria está relacionada com um esclarecimento feito durante a consulta pública e informal realizada pela EUROCONTROL sobre a interpretação do Apêndice 1 da Parte B, onde são descritas as classes de espaço aéreo. Durante o esclarecimento, foi referida a exigência de os voos IFR em espaço aéreo não controlado possuírem capacidade de radiocomunicação, mas este requisito não deverá ser entendido como uma obrigação de estabelecer radiocomunicações bilaterais contínuas.
49. A matéria foi analisada e concluiu-se que o atual quadro regulamentar no que se refere aos voos IFR, aos voos em espaço aéreo não controlado, às qualificações das tripulações e à equipagem das aeronaves, bem como as implicações em matéria de prática e segurança de tais atividades, tal como descrito no exemplo, não permitia eliminar com

segurança este requisito relativo à capacidade de radiocomunicação tal como foi transposto do Anexo 11 da OACI para a Parte B SERA. Em vez disso, entende-se que atividades como o voo com planador em espaço aéreo não controlado e em condições inferiores a VMC deverão ser protegidas por um estatuto de espaço aéreo especial, permitindo a separação de outro tráfego, e possibilitando a aplicação eventual de disposições operacionais em que a capacidade de radiocomunicação possa ser opcional.

#### viii. Seleção da separação mínima

50. Durante a redação inicial da Parte B, decidiu-se deixar esta secção com um marcador que remetesse para a decisão que a Comissão tomaria numa fase posterior. A razão de tal prendia-se com a complexidade da questão e o facto de, logo desde o início, se reconhecer a necessidade de manter uma posição de flexibilidade, bem como de transpor o material extraído do estatuto PANS para Regras de Execução, Meios de Conformidade Aceitáveis e Material de Orientação, ou de não proceder a qualquer transposição caso tal fosse considerado mais vantajoso numa avaliação feita caso a caso. A decisão foi, por isso, adiar o tratamento desta questão nas suas especificidades até se realizar trabalho de desenvolvimento em partes complementares da SERA, de modo a evitarem-se atrasos no processo da Parte B.
51. A inclusão dos valores mínimos de separação vertical não fazia parte do NPA, pois aí se afirmava inicialmente que «a Comissão irá propor medidas no que se refere à seleção de mínimos de separação».
52. Tendo em conta que os valores mínimos de 1 000 e 2 000 pés estão já implícitos através da inclusão de uma referência ao quadro de níveis de cruzeiro no Apêndice 2 do Anexo I da SERA, considerou-se conveniente incluir o texto do estatuto PANS ATM da OACI, n.º 5.3.2., na clarificação desta questão quando se tratasse de ponderar a separação vertical. Este texto permite uma compreensão comum e normalizada dos critérios de separação vertical. No que se refere à separação horizontal, esta não faria parte da IR mas seria o alvo de AMC ou GM, tal como referido no *workshop*.
53. Esta configuração suscitou uma série de observações durante a consulta, variando desde questões sobre a futura decisão da Comissão, até à incompreensão do significado e objetivo exatos do marcador. Após a consulta pública, afigurou-se possível redigir a secção sobre a seleção de valores mínimos de separação, com a indicação de que a proposta de seleção de valores mínimos de separação seria, como procedimento geral, sujeita pela ANSP à aprovação da autoridade competente. O grupo redator considerou esta abordagem sólida e segura, além de respeitadora dos princípios de separação entre a prestação do serviço e a supervisão.
54. Tal como proposto no NPA, e mais tarde refletido no CRD, a intenção era inserir este processo de seleção na futura Parte-ATS, a desenvolver depois da SERA, uma vez que não estava a respeitar de forma evidente os critérios acordados para as «regras da aviação». Contudo, os debates levados a cabo durante o *workshop* revelaram que as partes interessadas esperavam que surgisse, em tempo oportuno, mais material concreto sobre esta questão, o que, conseqüentemente, conduziu ao texto agora proposto no presente parecer. Esta abordagem tem também o mérito de vir consolidar a coerência com toda a secção 2.3 do projeto de IR, uma vez que existe uma exigência clara de que algumas subsecções se mantenham na SERA.
55. O projeto de regra em anexo ao presente parecer tomou em consideração todas as observações recebidas. Considera-se que o projeto de regra prevê a necessária flexibilidade e proporcionalidade, podendo ser completado com Meios de Conformidade Aceitáveis e Material de Orientação, se necessário, e configura também a abordagem mais prática para refletir, no quadro regulamentar da UE, a especificidade da relação existente entre as normas e os procedimentos da OACI.

**ix. VFR especial (SVFR) noturno**

56. A Secção 2.6.1 do projeto de Parte B SERA foi elaborada com base na ferramenta n.º 4 da caixa de ferramentas para a classificação do espaço aéreo desenvolvida no passado pela Equipa para o Espaço Aéreo e Navegação da EUROCONTROL. Tal como solicitado pelas partes interessadas, as disposições foram incluídas no projeto de IR SERA, complementando por isso as normas da OACI. Quando esta ferramenta foi desenvolvida, as partes interessadas foram da opinião que o SVFR deveria ser autorizado apenas durante o dia. Nessa altura, os representantes da aviação civil opunham-se veementemente ao SVFR noturno por razões de segurança. Subsequentemente, o grupo de redação decidiu que o SVFR seria autorizado «apenas durante o dia», tendo esta disposição sido incluída como um dos critérios relacionados com a autorização SVFR para a publicação do NPA.
57. Porém, várias observações defenderam que o SVFR deveria também ser autorizado à noite. O grupo de redação revelou algumas reservas quanto a esta questão por não dispor de material significativo de segurança que justificasse um afastamento das disposições da caixa de ferramentas, que constituía a base da resposta dada às observações relacionadas com esta temática. Por outro lado, a própria caixa de ferramentas nunca tinha sido sujeita a uma avaliação formal da segurança, resultando o nível de segurança das ferramentas essencialmente do facto de estas se basearem nas «melhores práticas» europeias e serem desenvolvidas por peritos da aviação bem informados e encarregues das questões de segurança.
58. Uma das razões técnicas pelas quais não se considerou adequado o SVFR noturno teve a ver com o facto de o SVFR ter sido primordialmente concebido para permitir que um voo VFR entrasse ou saísse de uma zona controlada (CTR) quando não estivessem preenchidas as condições VFR dentro da CTR. No entanto, a transposição destas condições para a noite apresentava opções muito limitadas para voar para fora da CTR em virtude dos requisitos NVFR da Parte A SERA, que estão muito próximos dos critérios VMC dentro de uma CTR.
59. Os debates realizados no *workshop* mostraram que as observações relacionadas com o SVFR durante a noite se baseavam em preocupações reais e que havia, de facto, uma justificação aceitável e racional para um tal pedido, essencialmente por poderem verificar-se condições meteorológicas insuficientes em virtude da aplicação de critérios diferentes. Tal como explicado, caso apenas o teto fosse demasiado baixo para um VMC normal mas ainda assim permitisse operações como a prática de circuitos em aeródromos destinados a manter a qualificação para a realização de VFR noturnos, poderia haver alguma vantagem em voar em SVFR noturno, desde que a unidade local de ATS o considerasse adequado e desse a respetiva autorização.
60. Assim sendo, e para tomar em conta todas estas observações, decidiu-se que o critério de autorizar apenas voos diurnos poderia ser complementado com a possibilidade de a autoridade competente permitir o SVFR noturno, com base no pressuposto de que tal seria feito após uma avaliação da segurança local, incluindo uma avaliação da cultura NVFR (*Night Visual Flight Rules* - Regras de Voo à Vista Noturno)/SVFR (*Special Visual Flight Rules* - Regras de Voo à Vista Especial) e das condições locais. Seja como for, e tal como aconteceu com a Parte A SERA, todas as disposições adotadas da caixa de ferramentas para a classificação do espaço aéreo e todos os elementos do projeto de IR que sejam considerados complementos do material da OACI serão sujeitos a uma avaliação da segurança. O relatório subsequente ficará disponível antes de a Comissão concluir o processo de comitologia relativo ao projeto da Parte B SERA.

**x. Âmbito do FIS**

61. Verificou-se um número significativo de observações sobre o alcance dos requisitos descritos na Parte B, n.º 3.2.2., e foi especialmente referida a possibilidade de uma interpretação estrita dos requisitos conduzir a obrigações impraticáveis de transmissão

de enormes quantidades de informação desnecessária e, por vezes, indisponível. Estas preocupações foram reiteradas no *workshop* com base na resposta dada a estas observações no CRD, onde foi explicada a intenção de clarificar a questão no material de orientação. As partes interessadas informaram que subsistem algumas preocupações pelo facto de o material de orientação não poder modificar legalmente o teor de um requisito vinculativo.

62. A Agência e a EUROCONTROL concordaram, no *workshop*, em envidar esforços para encontrar uma redação ótima que respeite as legítimas expectativas dos pilotos e garanta uma «situação de maior segurança por defeito», sem criar uma sobrecarga excessiva para as unidades ATS suscetível de criar um desequilíbrio face à atual e razoável prática, e que poderia também criar uma ineficiência operacional decorrente de uma ocupação excessiva da frequência.
63. A Agência e a EUROCONTROL analisaram cuidadosamente as disposições e a possibilidade de alterar a redação sem necessidade de notificar a OACI sobre uma diferença da Categoria C. Terminada esta análise concluiu-se que a alteração das disposições com expressões como «se for caso disso» ou «na medida do exequível» conduziria ao estabelecimento de disposições abaixo do padrão ótimo, podendo ainda resultar num desequilíbrio das práticas existentes ou mesmo na criação de uma diferença de Categoria C.
64. Por estes motivos, o texto não será alterado. No entanto, a forma final do projeto de requisito será também complementada com material de orientação, por forma a clarificar a intenção e explicar a necessidade de manter a frequência livre de informações desnecessárias, indisponíveis ou não solicitadas pelo piloto no caso de informações de carácter geral. O material de orientação será desenvolvido de acordo com a Nota 1 do Anexo 11, n.º 4.2.2., da OACI. Importa esclarecer que uma unidade ATS pode nem sempre estar informada sobre todo o tráfego existente (cobertura da deteção, contacto por rádio, etc.) e que, subseqüentemente, pode nem sempre ser capaz de prestar informação relevante sobre riscos de colisão.

#### **xi. Serviços MET**

65. Tal como já explicado no NPA, o capítulo 5 do projeto de Regra de Execução transpõe disposições relevantes do Anexo 3 da OACI que, pela sua natureza, se considera serem regras da aviação. Estes elementos estão essencialmente relacionados com relatórios aéreos facultados por aeronaves.
66. O NPA revelou existir um sentimento muito generalizado entre as partes interessadas de que as secções relacionadas com a transmissão automática de dados não deveriam ser abordadas na SERA. As observações indicaram que a transmissão automática de dados (comunicação por ligação de dados) deveria ser abordada em conjunto com outros aspetos no momento de regulamentar a transmissão automática de dados e a ligação de dados.
67. Por conseguinte, o capítulo 5 da Parte B SERA em anexo ao presente parecer apenas inclui disposições relacionadas com relatórios aéreos especiais e outras observações vocais não rotineiras das aeronaves.
68. Em resposta às preocupações já manifestadas pelas partes interessadas no que se refere à separação destas disposições de uma secção comum do Anexo 3 da OACI, a Agência tenciona elaborar oportunamente uma matriz que impeça a omissão accidental de disposições no exercício de transposição geral das SARP (*Standards and Recommended Practices* – Normas e Práticas Recomendadas) da OACI para o quadro regulamentar europeu.

**xii. Interceção de aeronaves civis**

69. A secção relacionada com a interceção de aeronaves civis foi transposta do Anexo 11 da OACI para a Parte B SERA sem quaisquer alterações em relação ao texto original da OACI. Nenhum Estado-Membro da União Europeia notificou a OACI de quaisquer diferenças relativamente às secções conexas do Anexo 11 da OACI. No entanto, uma observação foi feita, reiterada durante e depois do *workshop* e apresentada como uma reação, contestando especialmente o requisito que obriga a unidade ATS a tentar estabelecer uma comunicação bilateral com a aeronave intercetada e a informar o piloto da interceção. Para além da comunicação e das explicações já fornecidas, e de modo a evitar qualquer risco de alterações que pudessem ser nocivas para a segurança e a integridade da Parte B SERA, é importante salientar que as disposições em causa apenas se aplicam à unidade ATS civil que controla a aeronave civil potencialmente intercetada e que têm como único fim a melhoria da segurança, sem qualquer intenção ou capacidade para abordar a forma de realizar a interceção.
70. Deve ainda explicar-se que a secção em causa, ao começar com palavras que indicam que a unidade ATS «deve adotar, de entre as medidas a seguir indicadas, as que melhor se ajustarem às circunstâncias: ...», confere a flexibilidade necessária e parece dar liberdade às autoridades dos Estados-Membros para estabelecerem os seus próprios procedimentos nacionais.
71. Por fim, o número 4.2.2. prevê uma clarificação adicional sobre a forma como será estabelecida a comunicação ar-solo.

**xiii. Repetição por voz das comunicações por ligação de dados entre piloto e controlador de tráfego aéreo (CPDLC – *Controller Pilot Data Link Communications*)**

72. O projeto da Parte B SERA proposto no NPA remeteu para a autoridade competente a decisão sobre a eventual necessidade de repetir por voz as mensagens CPDLC. Trata-se de um exemplo da transposição do conceito de «autoridade ATS» presente no material OACI que deveria ser alterado para «prestador do serviço» ou «autoridade competente» no quadro regulamentar europeu, tal como explicado na secção i supra. Um número significativo de observações referiu que a decisão sobre essa repetição tinha claramente um cariz operacional. Mais ainda, considera-se que esta decisão operacional ficaria sujeita a uma avaliação da segurança que teria de ser aprovada pela autoridade competente.
73. A validade das explicações recebidas na consulta por escrito e no *workshop* foi aceite e o projeto de IR em anexo ao presente parecer reflete o cariz operacional da decisão, remetendo para o ANSP em vez de para a autoridade competente.

**xiv. Zona obrigatória de equipamento de rádio (RMZ - *Radio Mandatory Zone*) – Zona obrigatória de equipamento Transponder (TMZ – *Transponder Mandatory Zone*)**

74. Os conceitos de Zona obrigatória de equipamento de rádio e Zona obrigatória de equipamento Transponder derivam da caixa de ferramentas para a classificação do espaço aéreo da EUROCONTROL. Foram criados para responder a uma preocupação generalizada e com a intenção de melhorar a segurança em algumas zonas do espaço aéreo em que a simples implementação da classificação de espaço aéreo da OACI não era suficiente para proporcionar o nível esperado de segurança relativamente ao nível das atividades aeronáuticas em curso nesse espaço aéreo.
75. A introdução de RMZ e TMZ na Parte B SERA tem merecido o apoio generalizado das observações recebidas e deverá ser considerada uma melhoria significativa para a implementação comum na Europa dos meios disponíveis para reforçar a segurança. Algumas observações sugeriram que se melhorasse o texto proposto, o que foi aceite e incluído no projeto de regra anexado ao presente parecer.

76. Importa referir que, mesmo que a RMZ e a TMZ não derivem do Anexo 11 ou do Anexo 3 da OACI, não representam uma diferença em relação à posição da OACI, uma vez que o Anexo 11 já continha algumas disposições que permitiam a aplicação de requisitos específicos para contacto obrigatório de rádio ou para uso do equipamento transponder em zonas designadas do espaço aéreo. A novidade prende-se com o facto de estes requisitos passarem a ter uma formulação e implementação comuns em toda a Europa, garantindo-se assim a sua compreensão clara por todos os pilotos, independentemente da sua origem ou nacionalidade. A RMZ e a TMZ serão, não obstante, incluídas no pacote de questões que serão sujeitas a uma avaliação da segurança pela Comissão depois de o presente parecer ser publicado.

#### **xv. Limite de velocidade de 250 nós**

77. Quanto à questão do limite de velocidade do ar associado à classificação do espaço aéreo, o projeto de Parte B SERA não altera os requisitos iniciais da OACI. Nesta matéria, foram recebidas observações de cariz contraditório, bem como algumas reações contraditórias ao CRD. Algumas observações solicitavam que o limite de velocidade fosse alargado a todas as classes de espaço aéreo abaixo de 10 000 pés, ao passo que outras observações solicitavam que isso apenas se aplicasse aos voos VFR, ou que determinados voos fossem isentos desta obrigação por diversas razões.

78. O princípio de «ver e prevenir» que está na origem do limite de velocidade aplica-se a VFR e IFR, bem como a situações em que não exista uma separação. Refira-se que os limites de velocidade operacional associados a autorizações ou procedimentos específicos podem ainda aplicar-se, sujeitos a uma aprovação da autoridade competente, desde que não entrem em contradição com o limite de velocidade OACI/SERA associado à classificação do espaço aéreo (por exemplo a velocidade específica associada a SID (*Standard Instrument Departures* - Rota Padrão de Partida) e STAR (*Standard Terminal Arrival Routes* – Rotas Padrão de Chegada)).

79. No que se refere a uma observação solicitando a isenção do limite de velocidade para determinadas categorias de aeronaves obrigadas a voar a alta velocidade por razões operacionais ou técnicas, importa reiterar que a IR SERA se aplica apenas ao GAT (*General Air Traffic* – Tráfego Aéreo Geral). A autorização da realização de voos a velocidades elevadas, em contradição com a OACI, num ambiente aeronáutico aberto a todas as categorias de utilizadores do espaço aéreo pode apenas ser concedida por um Estado-Membro no seu próprio espaço aéreo e no âmbito da sua própria legislação nacional (por exemplo o OAT, ou *Operational Air Traffic* - Tráfego Aéreo Operacional). O âmbito de tal decisão seria, contudo, muito difícil de alargar, não devendo sequer aplicar-se a todo o espaço aéreo europeu ou sobrepor-se às regras GAT aplicáveis a esse mesmo espaço aéreo.

80. Decidiu-se subsequentemente manter o limite de velocidade de 250 nós estipulado no Anexo 11 da OACI no projeto de regra anexado ao presente parecer.

#### **xvi. Suplemento à Parte B SERA**

81. O suplemento que introduz as diferenças entre a Parte B SERA e os Anexos relevantes da OACI, e que exigirá um acordo comum e a notificação da OACI pelos Estados-Membros, foi redigido de acordo com o conteúdo do projeto de Parte B constante do NPA. Foram recebidas várias observações que indicaram melhorias ou solicitaram a introdução de alterações conformes com as alterações propostas para o próprio projeto de IR.

82. O suplemento foi revisto e alterado de acordo com as mudanças introduzidas no próprio projeto de IR, após a respetiva consulta, e figura em anexo ao presente parecer.

83. O suplemento à Parte B SERA contém agora nove diferenças, incluindo as correspondentes às notas da OACI, elevadas ao estatuto de diferenças vinculativas, face às 253 diferenças notificadas na totalidade dos Anexos 11 e 111 da OACI e relacionadas com as questões do Anexo 11 da OACI, que foram retomadas na Parte B SERA.



#### IV. Avaliação do Impacto Regulamentar

Finalidade e efeito pretendido

84. O objetivo da avaliação do RIA (*Regulatory Impact Assessment* – Avaliação do Impacto Regulamentar) consiste em determinar a melhor opção para alcançar o objetivo da atividade de regulamentação, minimizam simultaneamente os potenciais impactos negativos. Esta avaliação consiste numa série de cinco passos lógicos que estruturam a análise: identificação da questão, definição do objetivo, desenvolvimento de opções, análise do impacto e comparação de opções. Neste caso específico, a comparação das opções é bastante limitada pelo facto de o projeto de IR da SERA ter sido desenvolvido de acordo com o mandato SERA e, tal como já referido no NPA 2011-02, ser também limitada a possibilidade de decisão sobre o desenvolvimento do projeto de IR para a Parte B SERA. Sendo assim, apenas a opção selecionada será analisada.

85. A atual RIA não repete exaustivamente a RIA apresentada no NPA mas aborda os principais aspetos, acrescentando alguns impactos novos identificados durante o processo de consulta.

*a. Questões abordadas na RIA da Parte B SERA*

86. A transposição das disposições relevantes do Anexo 11 e do Anexo 3 da OACI para as Regras Europeias Normalizadas da Aviação (SERA).

87. Além disso, no mandato SERA, a Comissão Europeia solicitou claramente que os trabalhos conduzissem primordialmente à criação de um projeto de Regra de Execução da Comissão Europeia, a menos que se considerasse que não era necessária uma harmonização total. Solicitou-se também que a regra estabelecesse como prioritárias soluções conformes com a posição da OACI.

*b. Escala da questão*

88. Tal como referido supra, mesmo que o Anexo 2 da OACI seja designado por «Regras da Aviação», podem ser também encontradas noutros documentos da OACI disposições que têm o cariz de «regra da aviação». Foi esta a base para o desenvolvimento do projeto de Parte B SERA, identificando-se as disposições originárias do Anexo 3 e do Anexo 11 da OACI que deveriam ser transpostas para a legislação da UE como regras da aviação.

89. O projeto de IR da SERA não visa primordialmente criar novas obrigações aos Estados-Membros, mas harmonizar a forma como os requisitos já existentes da OACI são implementados no âmbito do Céu Único Europeu. Uma vez que as disposições transpostas da OACI são já há muito tempo implementadas em todo o mundo, a escala da questão não é considerada significativa.

90. Existem algumas situações em que o projeto de Parte B SERA proposto difere (diferença da Categoria A) das SARP da OACI. As diferenças propostas têm a sua justificação. No que se refere à proposta relacionada com o fornecimento de acertos horários com referência ao minuto mais próximo, que constituiriam provavelmente uma diferença da Categoria C, será realizada uma avaliação da segurança destinada à Comissão a fim de apoiar o processo de comitologia.

*c. Breve enunciação dos objetivos do parecer*

91. O principal objetivo consiste em prosseguir o esforço já encetado pela Comissão Europeia para estabelecer um conjunto harmonizado de regras da aviação para o espaço aéreo europeu, de modo a aumentar a segurança e a minimizar os inconvenientes e os riscos decorrentes de erros de interpretação causados pela aplicação de disposições regulamentares nacionais diferentes, assim como a assegurar um fluxo eficiente e rápido do tráfego aéreo internacional, o que requer uma compreensão comum dos sinais, dos

procedimentos para evitar colisões, das instruções dos serviços de tráfego aéreo, da fraseologia utilizada e de outras questões idênticas.

#### Opções

92. A opção selecionada é «Projeto de Parte B SERA, regras para a transposição das disposições da aviação dos anexos da OACI que não o Anexo 2». A opção foi selecionada de acordo com o mandato SERA.

#### Setores abrangidos

93. A IR da SERA terá impacto sobre as pessoas (pilotos, ATCO) e entidades (Estados-Membros, autoridades competentes, ANSP, operadores de aeronaves e muito provavelmente operadores de aeródromos).

#### Impactos

##### *a. Todos os impactos identificados*

94. As pessoas e entidades que operem em Estados-Membros que implementaram uma classificação de espaço aéreo não exatamente conforme com a disposição da OACI (por exemplo, que permita determinados VFR na Classe A ou que use a Classe F sem ser como classificação temporária, etc.) poderão ser afetadas pela implementação deste regulamento. Além disso, os poucos aditamentos relacionados com as SARP da OACI (como, por exemplo, a elevação hierárquica de algumas notas para disposições, tal como descrito no Suplemento da Parte B SERA, e a criação de novas disposições com base na caixa de ferramentas para a classificação do espaço aéreo) poderão também afetar os setores identificados.
95. A preparação de uma avaliação quantitativa bem estruturada e devidamente repartida exige a realização de uma análise a nível europeu para identificar os seguintes aspetos:
- Estados-Membros que serão obrigados a introduzir alterações em virtude da classificação do espaço aéreo SERA;
  - Como as alterações introduzidas afetarão as leis nacionais pertinentes e como poderá ser executada a implementação;
  - Em que medida o acesso de determinados utilizadores do espaço aéreo a determinadas partes do espaço aéreo será afetado e até que ponto as ferramentas recém-introduzidas na Parte B SERA permitirão reduzir as dificuldades através da adoção de novos procedimentos;
  - Que recursos, incluindo a formação, serão necessários para se implementarem os novos procedimentos.
96. Este tipo de análise iria provavelmente consumir tempo e recursos, e se tivermos presente o apertado cronograma para a redação da SERA em geral, não pode ser considerado exequível, sendo deste modo dificilmente possível a obtenção de uma avaliação quantitativa credível.

#### i Segurança

97. Uma avaliação eficaz do impacto geral sobre a segurança das Regras de Execução, dos Meios de Conformidade Aceitáveis e do Material de Orientação exige que todo o conjunto do pacote legislativo seja levado em conta. Além disso, considera-se necessário abordar também a IR da SERA em conjunto com as recém-adoptadas Regras de Execução para o licenciamento das tripulações de voo, as regras aplicáveis às operações aéreas já votadas positivamente pelo Comité da EASA e as futuras disposições relacionadas com a Parte-ATS e a Parte-MET. Neste caso específico, a Parte B SERA introduz na legislação da UE apenas as disposições transpostas do Anexo 3 e do Anexo 11 da OACI, que se considera terem um cariz de «regras da aviação». A Parte B SERA complementa a Parte A SERA,

que transpõe as disposições do Anexo 2 da OACI. Além disso, seguir-se-á mais trabalho para o desenvolvimento da IR da SERA, transpondo disposições relevantes do Anexo 10 da OACI, do estatuto PANS ATM, do estatuto PANS OPS e de outros documentos para a legislação da UE. Com efeito, este pacote legislativo só deverá ser considerado completo quando todas as IR descritas na secção «Estrutura da Regra» tiverem sido adotadas. Importa, contudo, salientar que assim que todas as medidas relevantes (Regras de Execução, Meios de Conformidade Aceitáveis e Material de Orientação) forem elaboradas e implementadas, o impacto geral sobre a segurança será reputado positivo face à situação atual pois haverá uma implementação uniforme das SARP da OACI no espaço aéreo europeu.

98. Já foi referida a impossibilidade de preparar em simultâneo todo um conjunto de regras harmonizadas à escala europeia, e este facto é reconhecido pela Comissão Europeia no mandato SERA conferido à EUROCONTROL, que prevê uma abordagem faseada do desenvolvimento das IR da SERA.
99. No entanto, é necessário avaliar o impacto sobre a segurança de tal transposição, levando em conta o âmbito da Parte B SERA para demonstrar que a regra é intrinsecamente segura. Foi conduzida uma avaliação do impacto sobre a segurança – Capítulo III do NPA (Síntese da avaliação da segurança da Parte B SERA) – para acompanhar a transposição europeia dos requisitos em matéria de serviços de tráfego aéreo com cariz de «regra da aviação» para o enquadramento legal do Céu Único Europeu.
100. Este processo de avaliação do impacto sobre a segurança foi executado durante as diferentes fases de desenvolvimento da regra.
101. Durante a fase inicial, foram aplicadas seis especificações de segurança SERA de alto nível ao desenvolvimento das disposições da Parte B SERA, de modo a demonstrar que: *«um conjunto completo e correto de requisitos em matéria de serviços de tráfego aéreo com cariz de 'regra da aviação' assegura um fluxo seguro do tráfego aéreo na UE»*.
102. No final da fase de desenvolvimento, ficou demonstrada a completude e correção da Parte B SERA, bem como a sua solidez e integridade, a sua potencial aplicabilidade/exequibilidade e a sua coerência com o objetivo da IR. Convém referir que a maioria dos requisitos da Parte B SERA são considerados requisitos de segurança pelo facto de os seus principais objetivos serem a redução dos riscos/perigos preexistentes que afetam a aviação (por exemplo as colisões no ar, as colisões durante movimentações nas pistas, etc.).
103. Além disso, e tal como requer a Regra de Execução SERA, a transição da atual situação nos Estados-Membros para a aplicação das disposições da Parte B SERA será apoiada por uma avaliação da segurança local para que esta fase de transição possa decorrer em segurança.
104. Por último, esta avaliação permitiu concluir que não deverão ser permitidas derrogações à regra e que deverá ser criado um processo de «manutenção» que pondere as futuras necessidades da segurança, as alterações ao Anexo 11 e Anexo 3 da OACI ou qualquer alteração resultante de uma mudança no ambiente operacional da UE.
105. Para concluir, a aplicação deste processo estruturado de avaliação do impacto sobre a segurança demonstrou que os requisitos em matéria de serviços de tráfego aéreo da Parte B SERA que têm cariz de «regra da aviação» garantem um fluxo mais seguro do tráfego aéreo na UE e que a sua aplicação apenas será totalmente segura quando o sistema regulamentar da aviação europeia estiver completo e for implementado. Na realidade, todas as questões de segurança, recomendações e pressupostos identificados durante o processo de avaliação da segurança foram devidamente abordadas na IR da SERA, como se pode ver em anexo ao presente parecer, ou foi desencadeada uma ação para as abordar devidamente (como é o caso do desenvolvimento em curso de AMC e GM

para a Parte B SERA e do desenvolvimento em curso de outros regulamentos no quadro do Regulamento de Base).

106. Por último, importa salientar que o impacto de algumas questões sobre a segurança, como o acerto horário com referência ao minuto mais próximo em vez de aos trinta segundos, e as novas disposições, como a RMZ e a TMZ, será analisado e o resultado dessa avaliação será disponibilizado à Comissão.

ii. Aspetos económicos

107. Nesta fase, os custos são sobretudo os associados à divulgação de informação, à formação e à familiarização dos prestadores de serviços de navegação aérea, dos operadores de aeródromos e dos utilizadores do espaço aéreo com esta regra. Contudo, estes custos são suportados uma só vez, pois dizem respeito à alteração das regras e procedimentos pela primeira vez. Depois disso, espera-se que a harmonização resulte numa redução dos custos correntes. No entanto, importa também salientar que, em virtude da falta de dados disponíveis sobre cada um dos Estados-Membros, a avaliação do estudo do impacto económico é apenas qualitativa.

108. O efeito sobre as várias zonas do espaço aéreo europeu poderá ser o seguinte:

- nenhuma alteração, nos casos em que as regras nacionais já se encontram em conformidade total com a Parte B SERA;
- alteração de algumas regras nacionais por forma a respeitar a Parte B SERA (porque a Regra de Execução SERA não transpõe na totalidade o Anexo 11 ou o Anexo 3 da OACI, ocorrendo a totalidade dessa transposição numa fase posterior);
- os Estados-Membros deixarão de ter de desenvolver esforços para transpor as alterações do Anexo 11 e do Anexo 3 da OACI<sup>9</sup>, uma vez que isso será feito ao nível da União Europeia através da alteração da Regra de Execução Europeia.

109. A dimensão do impacto dependerá:

- dos custos nacionais associados ao preenchimento dos requisitos para a realização de avaliações sobre a segurança nacional das alterações (sendo caso disso) associadas à implementação da Parte B SERA;
- do número de diferenças identificadas entre a Parte B SERA e as regras nacionais e das matérias afetadas;
- do alcance das alterações (sendo caso disso) aos procedimentos operacionais que for necessário efetuar nos Estados-Membros; e
- da dimensão das medidas de mitigação dos riscos (sendo caso disso) exigidas pela avaliação da segurança que é necessário fazer a nível local.

110. Os custos da Regra de Execução da Parte B SERA poderão incluir:

- os custos de divulgação da informação, de formação e familiarização com a Regra de Execução SERA;
- os custos das alterações efetuadas aos procedimentos operacionais;
- os custos das medidas de mitigação dos riscos (sendo caso disso) exigidas pela avaliação da segurança que é necessário fazer a nível local.

111. O impacto nas entidades reguladoras, nos prestadores de serviços de navegação aérea (ANSP), nos operadores de aeródromos e nos utilizadores do espaço aéreo dependerá claramente da escala de divergência das suas regras nacionais em relação aos Anexos 3

---

<sup>9</sup> Relativamente às SARP da OACI que tenham já sido transpostas para a legislação da UE.

e 11 da OACI, e conseqüentemente à Parte B SERA. Os ANSP, os operadores de aeródromos e os operadores de aeronaves informarão o respetivo pessoal sobre qualquer alteração regulamentar, assegurando ainda a devida formação do seu pessoal e a implementação de quaisquer alterações necessárias aos procedimentos operacionais. As autoridades competentes deverão manter o seu pessoal informado sobre quaisquer alterações regulamentares ocorridas dentro do seu próprio espaço aéreo e assegurar o cumprimento das regras alteradas por parte dos ANSP, dos operadores de aeroportos e dos utilizadores do espaço aéreo. O estabelecimento de um período adequado de transição para a entrada em vigor das regras da Parte B SERA poderá contribuir para minorar o impacto.

### **Reguladores/autoridades competentes**

112. Numa fase inicial, os reguladores/autoridades competentes terão de obter uma garantia de que as alterações regulamentares necessárias foram implementadas, o que implicará um custo (por exemplo, com inspetores). Posteriormente, os custos decorrentes da obtenção da garantia do cumprimento das regras alteradas deixará de diferir dos custos já existentes com a garantia do cumprimento das atuais regras. É possível que alguns Estados-Membros afetados pelas disposições da Parte B SERA tenham de alterar em consonância as suas legislações nacionais.
113. Em alguns casos específicos, os custos poderão resultar da necessidade de introduzir alterações na classificação do espaço aéreo, o que tornará necessário modificar todos os mapas e publicações relevantes. Além disso, a introdução de alterações na configuração do espaço aéreo (como a criação de novas rotas ATS, de espaços aéreos restritos ou segregados, etc.), tornar-se-á necessária em alguns Estados-Membros para respeitar a classificação de espaço aéreo e fazer face à utilização do espaço aéreo por determinados utilizadores.

**ANSP e operadores de aeródromos**

114. Todos os ANSP deverão estar já a aplicar os procedimentos necessários para garantir a prestação de toda a informação necessária a todo o pessoal pertinente. Embora se preveja algum impacto a nível administrativo, considerando as alterações necessárias para cada ANSP, o uso destes procedimentos já existentes para implementar a Parte B SERA não deverá ter um efeito significativo nos custos respeitantes aos ANSP.
115. No que se refere à formação, e embora possam verificar-se alguns custos menores relacionados com a atualização dos materiais de formação, espera-se que, quando as novas regras estiverem em vigor, os custos dos cursos de formação não difiram dos atuais custos de manutenção das competências do pessoal. Os custos de formação poderão aumentar apenas nos Estados-Membros onde a classificação do espaço aéreo carecer de uma alteração e os procedimentos ATS tenham de ser alterados em conformidade. De qualquer modo, o custo das alterações nos procedimentos operacionais com vista a suportar a implementação da Parte B SERA apenas pode ser estimado a nível local.
116. Além disso, se os Estados-Membros decidirem reclassificar o espaço aéreo da Classe F como espaço aéreo controlado, será provável que surjam custos adicionais relevantes para a formação ATCO e o emprego.
117. Nos casos em que os operadores de aeroportos prestem também serviços de navegação aérea, estes serão também afetados pela implementação da Parte B SERA da mesma forma que os ANSP.

**Operadores de aeronaves e utilizadores do espaço aéreo**

118. As legislações europeias ou nacionais exigem que os procedimentos de rotina para o *briefing* dos pilotos abrangam a prestação de informações sobre a regra proposta. Este processo deverá, por isso, ser passível de ser realizado no quadro dos procedimentos atuais com um efeito mínimo sobre os custos.
119. No que se refere à formação e aos exames, tal como acontece com os ANSP, embora possam existir alguns custos mínimos relacionados com a atualização dos materiais de formação, o custo da formação quando as novas regras estiverem em vigor apenas poderá ser estimado a nível local.
120. Nalguns casos específicos, quando o regulador/autoridade competente dos Estados-Membros implementar a RMZ e/ou TMZ num espaço aéreo das Classes G, F e E, é possível que um número limitado de aeronaves utilizadas pela aviação geral seja obrigado a possuir equipamento adicional, mas a estimativa deste custo apenas poderá ser feita a nível local pelos Estados-Membros que implementarem estas medidas.

## iii. Ambiente

121. Não se prevê qualquer impacto ambiental ou prevê-se apenas um impacto mínimo.

## iv. Aspetos sociais

122. Não se prevê qualquer impacto social.

## v. Requisitos de aviação para além do âmbito da EASA ou do Céu Único Europeu

123. Não existem requisitos de aviação para além do âmbito da EASA ou do Céu Único Europeu. Importa referir, contudo, que apesar de as operações com aeronaves militares e os prestadores de serviços militares que prestam serviços sobretudo a OAT se encontrarem fora do âmbito do Céu Único Europeu ou do Regulamento de Base da EASA, a implementação destas disposições a nível europeu poderá ter algumas implicações nas suas atividades mas não poderá ser estimada através da informação disponível. Além disso, é importante realçar que o impacto seria sobretudo na parte GAT das atividades

militares (como reguladores, utilizadores do espaço aéreo ou ANSP) e, neste domínio, o impacto pode ser considerado similar ao impacto sobre as entidades civis.

#### *Síntese e avaliação final*

a. Comparação dos impactos positivos e negativos para cada opção avaliada

124. Tal como referido supra, foram limitadas as opções quanto à forma de prosseguir o desenvolvimento da Parte B SERA. Por este facto, esta RIA não pode fazer uma análise comparativa do impacto de cada opção, concentrando-se antes na avaliação dos impactos positivos e negativos da opção selecionada «transposição das disposições da aviação dos anexos da OACI que não o Anexo 2».

a.1 Impactos positivos:

- Implementação uniforme de Regras Europeias Normalizadas da Aviação no âmbito do Regulamento de Base e dos regulamentos do Céu Único Europeu.
- Regulamento único abrangendo todos os requisitos, relevantes para as regras da aviação do Anexo 2 da OACI, e transposição das regras da aviação constantes dos Anexos da OACI que não o Anexo 2.
- Os utilizadores do espaço aéreo não terão de seguir a transposição específica feita por cada Estado-Membro das SARP da OACI relacionadas com as regras da aviação ao voarem no espaço aéreo europeu.
- Redução dos inconvenientes e dos riscos de má compreensão causados pela aplicação de disposições regulamentares nacionais diferentes em matéria de aviação e pela diferente aplicação da classificação de espaço aéreo.
- Apoio aos Estados-Membros, permitindo-lhes uma implementação uniforme e conforme com as SARP da OACI. Os Estados-Membros deixarão de ter de desenvolver esforços para transpor as alterações às disposições relevantes do Anexo 11 e do Anexo 3 da OACI no futuro, uma vez que isso será feito de forma centralizada a nível europeu através das tarefas de regulamentação relevantes.
- Harmoniza a implementação da classificação de espaço aéreo da OACI;
- Harmoniza as disposições relacionadas com o VFR especial e faculta condições não ambíguas para a sua implementação.
- Faculta ferramentas para os Estados-Membros aumentarem a segurança nas zonas do espaço aéreo em que tal seja considerado necessário, através da criação de Zonas Obrigatórias de Rádio (RMZ) e Zonas Obrigatórias de Equipamento Transponder (TMZ). Deste modo, os Estados-Membros poderão ajustar a classificação de espaço aéreo da OACI às suas necessidades específicas.

a.2 Impactos negativos:

- Tal como já referido, o princípio da avaliação do impacto é limitar o âmbito das questões gerais, porque esta não pode imiscuir-se nos aspetos mais detalhados da implementação ou nas especificidades nacionais da implementação da Parte B SERA. Além disso, devido ao apertado cronograma, não foram avaliados os aspetos detalhados da implementação ou as especificidades nacionais da implementação da Parte B SERA.
- Um possível impacto negativo é o custo associado à implementação da Parte B SERA no que se refere à formação de pessoal e às alterações dos procedimentos.

b. Avaliação final e recomendação da opção escolhida

125. A adoção de regras uniformes da aviação para a transposição de disposições dos Anexos da OACI que não o Anexo 2 implica custos que dependerão da situação previamente existente em cada Estado-Membro.
126. Nos casos em que seja necessário proceder a alterações, deverão estar já previstos os procedimentos necessários nos sistemas relevantes de gestão da segurança e da mudança para a divulgação das informações ao pessoal relevante. O custo acrescido decorrente da inclusão da informação sobre as propostas alterações das regras neste processo deverá ser mínimo.
127. No caso da formação, embora possa haver alguns custos decorrentes da alteração do material de formação, os custos de formação quando as novas regras estiverem a ser aplicadas apenas poderá ser estimado a nível local.
128. Se forem necessárias alterações mais significativas, especialmente relacionadas com a introdução de uma nova classificação de espaço aéreo e/ou TMZ e RMZ, o custo daí decorrente aumentará em consonância. No momento atual, este custo não pode contudo ser avaliado.
129. No entanto, o potencial impacto negativo associado ao aumento potencial do custo para alguns Estados-Membros que implementaram o Anexo 11 e o Anexo 3 com algumas diferenças deverá ser compensado pelo impacto positivo geral sobre a segurança, uma vez que haverá uma implementação uniforme das SARP da OACI no espaço aéreo europeu, logo que todas as medidas relevantes (Regras de Execução, Meios de Conformidade Aceitáveis e Material de Orientação) forem adotadas e implementadas. Além disso, os Estados-Membros deixarão de ter de desenvolver esforços para transpor as alterações do Anexo 11 e do Anexo 3 da OACI, uma vez que isso será feito ao nível europeu.
130. Importa ainda salientar o impacto positivo associado à implementação da Regra de Execução da Parte B SERA, que apoiará a livre circulação de aeronaves em todo o território europeu e os esforços dos Estados-Membros para manterem níveis elevados de segurança, bem como a implementação de Blocos Funcionais de Espaço Aéreo.

## V. Parecer final da Agência

131. As disposições da Parte B SERA que figuram em anexo ao presente parecer foram desenvolvidas segundo os procedimentos de regulamentação da Agência e as especificações estabelecidas pela Comissão no mandato SERA conferido à EUROCONTROL.
132. Na sequência do processo de consulta da Agência, das respostas dadas às observações das partes interessadas e das reações recebidas em conjunto com as explicações e justificações constantes da secção b), o parecer final da Agência é sintetizado do seguinte modo:
  - a) As disposições da Parte B SERA que figuram em anexo ao presente parecer transpõem as disposições dos Anexos 11 e 3 da OACI que são consideradas um conjunto de «regras da aviação» e apoiam a harmonização da aplicação da classificação de espaço aéreo e da utilização do espaço aéreo na Europa.
  - b) As diferenças remanescentes entre a Parte B SERA e os anexos relevantes da OACI têm, em relação ao corrente texto, um carácter mais restritivo (Categoria A).
  - c) As questões relacionadas com a clarificação da definição de «autoridade competente» e a descrição dos «acertos horários» deverão ser abordadas antes de a Comissão concluir o processo de comitologia.
  - d) Várias questões descritas supra e referidas pelas partes interessadas durante o processo de desenvolvimento foram solucionadas na proposta de projeto de regra que figura em anexo ao presente parecer;



- e) Existem outras questões que serão solucionadas num futuro próximo depois da avaliação da segurança pela Agência dos aspetos envolvidos, tal como referido no presente parecer, através do desenvolvimento de AMC/GM ou dos futuros trabalhos levados a cabo na Parte C SERA.

Colónia, 14 de novembro de 2011

P. GOUDOU  
Diretor Executivo