

Bruxelas, 5 de fevereiro de 2021
(OR. en)

5842/21

Dossiê interinstitucional:
2021/0027 (NLE)

AVIATION 30
ICAO 12
RELEX 78

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	5 de fevereiro de 2021
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2021) 48 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a adotar em nome da União Europeia na 222.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) no que diz respeito à adoção prevista da emenda 177 ao anexo 1, da emenda 47 ao anexo 2, da emenda 108 ao anexo 8, da emenda 90 ao anexo 10 e do novo volume VI do anexo 10 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2021) 48 final.

Anexo: COM(2021) 48 final

Bruxelas, 5.2.2021
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar em nome da União Europeia na 222.^a sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) no que diz respeito à adoção prevista da emenda 177 ao anexo 1, da emenda 47 ao anexo 2, da emenda 108 ao anexo 8, da emenda 90 ao anexo 10 e do novo volume VI do anexo 10 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito ao seguinte:

- i) Posição a adotar em nome da União na 222.^a sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) para a adoção prevista da emenda 177 ao anexo 1 – *Licenciamento de Pessoal*, emenda 47 ao anexo 2 – *Regras do ar*, emenda 108 ao anexo 8 – *Aeronavegabilidade permanente das aeronaves*, emenda 90 ao anexo 10 – *Telecomunicações aeronáuticas* e novo volume VI do anexo 10 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, e
- ii) Posição a adotar em nome da União após o anúncio pela OACI da adoção das emendas 177 ao anexo 1, 47 ao anexo 2, 108 ao anexo 8, 90 ao anexo 10, e novo volume VI do anexo 10 por ofício, convidando os Estados-Membros contratantes a notificar a sua desaprovação, as eventuais diferenças ou a sua conformidade com as medidas adotadas.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional ("Convenção de Chicago") visa regulamentar o transporte aéreo internacional. A Convenção de Chicago entrou em vigor em 4 de abril de 1947 e estabeleceu a Organização da Aviação Civil Internacional.

Todos os Estados-Membros da UE são Partes na Convenção de Chicago.

2.2. A Organização da Aviação Civil Internacional

A Organização da Aviação Civil Internacional é uma agência especializada das Nações Unidas. As metas e os objetivos desta organização consistem em desenvolver os princípios e técnicas da navegação aérea internacional e promover o planeamento e o desenvolvimento do transporte aéreo internacional.

O Conselho da OACI é um órgão permanente da OACI composto por 36 Estados Contratantes, eleitos pela Assembleia da OACI, por um período de três anos. Para o período de 2019-2022, existem sete Estados-Membros da UE representados no Conselho da OACI.

As atribuições obrigatórias do Conselho da OACI, enumeradas no artigo 54.º da Convenção de Chicago, incluem a adoção de normas e práticas recomendadas ("SARP") internacionais, denominadas "anexos" da Convenção de Chicago.

Nos termos do artigo 90.º da Convenção de Chicago, os anexos ou as emendas às disposições entram em vigor três meses após a sua apresentação aos Estados contratantes da OACI ou terminado um prazo mais longo fixado pelo Conselho da OACI, a menos que nesse intervalo de tempo a maioria dos Estados contratantes da OACI notifique a sua desaprovação ao Conselho da OACI.

No seguimento da adoção dessas medidas, os Estados da OACI devem notificar a sua desaprovação, as eventuais diferenças ou a sua conformidade com as medidas, antes de entrarem em vigor e de se tornarem juridicamente vinculativas.

De acordo com as disposições do artigo 38.º da Convenção de Chicago, qualquer Estado que se encontre impossibilitado de cumprir em todos os aspetos tais normas ou procedimentos internacionais, ou de adaptar plenamente a sua própria regulamentação ou as suas próprias práticas às normas ou procedimentos internacionais, ou que considere necessário adotar regulamentação ou práticas que difiram em algum aspeto dos estabelecidos por uma norma internacional, deve notificar imediatamente a OACI das diferenças entre a sua própria prática e a estabelecida pela norma internacional.

2.3. Atos previstos da OACI e sua relação com as regras da União em vigor

Durante a sua 222.^a sessão ou em qualquer sessão subsequente, espera-se que o Conselho da OACI adote:

A emenda 177 ao anexo 1 – *Licenciamento de pessoal*, que constitui uma emenda consequente relativa aos sistemas e procedimentos de ligação C2;

A emenda 47 ao anexo 2 – *Regras do ar*, que diz respeito aos requisitos dos sistemas de aeronaves telepilotadas em matéria de certificação de aeronavegabilidade permanente, em consequência da emenda 108 ao anexo 8;

A emenda 108 ao anexo 8 – *Aeronavegabilidade permanente das aeronaves*, relativa aos sistemas de aeronaves telepilotadas (RPAS);

A emenda 90 ao anexo 10 – *Telecomunicações aeronáuticas*, Volume V relativo ao espectro de frequências para ligações C2 de RPAS e

um novo volume VI do anexo 10 relativo aos sistemas e procedimentos de ligações C2 de RPAS. ("ato previsto").

Os objetivos do ato previsto são os seguintes:

alterar as SARP existentes no anexo 8 da Convenção de Chicago que integram na parte I do anexo 8 definições e termos específicos utilizados nas normas e nas novas partes VIII, IX e X.

Inclui igualmente propostas na parte II do anexo 8 que fornecem uma panorâmica dos procedimentos gerais de aeronavegabilidade de certificação e de aeronavegabilidade permanente aplicáveis às aeronaves telepilotadas (RPA);

introduzir uma nova parte VIII do anexo 8 da Convenção de Chicago relacionada com as RPA;

introduzir uma nova parte IX do anexo 8 da Convenção de Chicago relacionada com os helicópteros telepilotados;

introduzir uma nova parte X no anexo 8 da Convenção de Chicago relacionada com a estação-piloto à distância (RPS);

introduzir uma emenda ao anexo 2, apêndice 4 da Convenção de Chicago consequente com as emendas ao anexo 8;

emendar as SARP existentes no anexo 10, volume V da Convenção de Chicago a especificar a gestão do espectro utilizado exclusivamente para a ligação ao comando e controlo (ligação C2) ou para os sistemas de aeronaves telepilotadas (RPAS);

introduzir um novo volume VI do anexo 10 — Sistemas e procedimentos de comunicação relativos aos sistemas de aeronaves telepilotadas ligação C2;

introduzir emendas aos anexos 1 e 2 decorrentes da emenda do anexo 10, volume V, e da introdução de um novo volume VI no anexo 10.

Prevê-se que as alterações propostas entrem em vigor em 28 de novembro de 2024.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Principais alterações e sua relação com as regras da União em vigor

O Painel da OACI relativo aos Sistemas de aeronaves telepilotadas (RPASP) foi encarregado do desenvolvimento de SARP, manuais e material de orientação que abra caminho à operação de aeronaves telepilotadas através das fronteiras internacionais ao abrigo das regras de voo por instrumentos. Os Estados-Membros foram consultados sobre as alterações propostas através dos escritórios da OACI AN 7/67.1.1-19/52 e AN 3/5.12-19/53, incluindo as propostas de alteração dos anexos 8 e 10 da Convenção de Chicago e decorrentes emendas dos anexos 1 e 2 da Convenção de Chicago. Estas propostas fazem parte de uma série de alterações que subsequentemente serão apresentadas.

As alterações inicialmente propostas no escritório AN 3/5.12-19/53 dizem respeito à aeronavegabilidade de aeronaves telepilotadas de asa fixa, à aeronavegabilidade permanente dos helicópteros telepilotados e às estações-piloto à distância (RPS). Estas SARP foram elaboradas para as RPAS que serão submetidas ao processo de certificação de tipo coerente com o Doc 10019 da OACI, manual sobre os sistemas de aeronaves telepilotadas (RPAS), e reforçadas pelo conteúdo e pressupostos do Conceito de operações (CONOPS) RPAS da OACI.

Devido à natureza integrada das RPAS, as RPS podem ser certificadas como parte do certificado de tipo (TC) concedido ao titular do TC de RPA em resultado do processo de certificação de tipo de RPA. Tal não exclui a possibilidade de uma RPS ser aprovada separadamente. A ligação C2 é uma componente importante dos RPAS e do seu estatuto de aeronavegabilidade, por conseguinte, é incluída como componente no TC.

As alterações inicialmente propostas no escritório AN 7/67.1.1-19/52 dizem respeito à ligação ao comando e controlo (ligação C2) e incluem SARP tecnologicamente neutras sobre procedimentos de ligação C2 e sistemas de ligação C2. A ligação C2 é dedicada ao intercâmbio de informações entre as duas principais componentes físicas dos RPAS: a estação-piloto à distância (RPS) e a aeronave telepilotada (RPA). A ligação C2 é, por conseguinte, a ligação lógica, conquanto seja realizada fisicamente, para o intercâmbio de informações entre a RPS e a RPA a fim de permitir que o piloto à distância integre com segurança o RPAS no ambiente operacional global da aviação, nomeadamente as comunicações, a navegação e a vigilância. Estas SARP são as primeiras de duas ligações C2 planeadas.

O RPASP está atualmente a trabalhar no segundo e mais detalhado pacote com SARP de tecnologia específica cuja prospectiva entrega será em 2022.

Na sequência do contributo da AESA para o escritório AN 3/5.12-19/53, muitos Estados-Membros da UE propuseram que, devido à repartição específica de responsabilidades entre o operador e o criador, a consulta por escritório devia ser prorrogada até estar disponível um projeto de material para a alteração do anexo 6 e que a adoção dos anexos 6 a 8 fosse

realizada em paralelo, especialmente no que diz respeito à certificação das estações-piloto à distância (RPS) e às responsabilidades dos Estados Contratantes em matéria da aeronavegabilidade permanente das RPS. Esta proposta não foi aceite pela OACI, que pode complicar a transposição das SARP conexas da OACI para o direito da União, devido à necessidade de abordar as responsabilidades do criador e do operador em matéria de RPS.

As alterações previstas são passíveis de influenciar decisivamente o teor do direito da UE, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão¹, o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão², o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão³, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão⁴ e, potencialmente, o Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão⁵ e o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão⁶. Novas SARP da OACI terão de ser introduzidas no direito geral da UE a fim de alterar o atual quadro jurídico de molde a regular a conceção, a certificação de tipo e o funcionamento dos RPAS que operam para além das fronteiras internacionais e em mar alto.

3.2. Posição a adotar em nome da União

A União reconhece a necessidade de estabelecer um quadro regulamentar harmonizado a nível internacional que permita a conceção, a certificação de tipo e a operação de aeronaves telepilotadas através das fronteiras internacionais e em mar alto ao abrigo das regras de voo por instrumentos. As alterações propostas nos dois ofícios da OACI apoiam este objetivo.

Por conseguinte, a posição proposta a adotar, em nome da União, consiste em apoiar as alterações propostas na sua integralidade.

A posição a tomar em nome da União, desde que o Conselho da OACI adote, sem alterações substanciais, as emendas propostas à Convenção de Chicago, consiste em não registar a desaprovação e em notificar o cumprimento das emendas adotadas em resposta aos respetivos ofícios da OACI. Caso o direito da União se desvie das SARP recentemente adotadas após uma data prevista de aplicação dessas SARP, ou seja, 28 de novembro de 2024, a diferença em relação a essas SARP específicas deve ser notificada à OACI.

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

² Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

³ Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

⁴ Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

⁵ Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão, de 29 de abril de 2014, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países terceiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

⁶ Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de decisões que definam *"as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo"*.

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo⁷.

A noção de *"atos que produz[e]m efeitos jurídicos"* inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam o organismo em questão. Inclui, igualmente, os instrumentos que não têm efeito vinculativo à luz do direito internacional, mas que *"tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União"*⁸.

4.1.2. Aplicação ao caso vertente

O Conselho da OACI é uma instância criada por um acordo, a saber, a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional ("Convenção de Chicago").

Em conformidade com o artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI adota normas internacionais e práticas recomendadas, denominadas "anexos" da Convenção de Chicago. Estes atos produzem efeitos jurídicos. Certos efeitos jurídicos destes atos podem depender da apresentação de notificações de desaprovação e de diferenças, bem como dos termos dessas notificações. Por conseguinte, a adoção da posição da União sobre essas notificações está abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

Os atos previstos são passíveis de influenciar decisivamente o teor do direito da UE, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão⁹, o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão¹⁰, o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão¹¹, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão¹² e, potencialmente, o Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão¹³ e o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão¹⁴.

⁷ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

⁸ Acórdão do Tribunal de Justiça, de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64.

⁹ Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

¹⁰ Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

¹¹ Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

¹² Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

¹³ Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão, de 29 de abril de 2014, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países

Novas SARP da OACI terão de ser introduzidas no direito geral da UE a fim de alterar o atual quadro jurídico de molde a regular a conceção, a certificação de tipo e o funcionamento dos RPAS que operam para além das fronteiras internacionais e em mar alto. Por conseguinte, o direito da UE deve ser alterado em conformidade.

O principal objetivo das alterações é estabelecer um quadro regulamentar para a conceção, a certificação de tipo e a operação de aeronaves telepilotadas através das fronteiras internacionais e em mar alto ao abrigo das regras de voo por instrumentos. Nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, a União tem competência externa exclusiva nesta matéria.

O ato adotado não completa nem altera o quadro institucional do acordo.

Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta é o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato adotado em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União. Se o ato adotado tiver duas finalidades ou duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como sendo principal e a outra apenas acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, a saber, a exigida pela finalidade ou pela componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso vertente

O objetivo e o conteúdo principais do ato adotado estão relacionados com a política comum dos transportes.

Por conseguinte, a base jurídica material da decisão proposta é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da proposta de decisão do Conselho é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

¹⁴ terceiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 133 de 6.5.2014, p. 12).
Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar em nome da União Europeia na 222.^a sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) no que diz respeito à adoção prevista da emenda 177 ao anexo 1, da emenda 47 ao anexo 2, da emenda 108 ao anexo 8, da emenda 90 ao anexo 10 e do novo volume VI do anexo 10 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

- (1) A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional ("Convenção de Chicago"), que regula o transporte aéreo internacional, entrou em vigor em 4 de abril de 1947. Criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
- (2) Os Estados-Membros são Estados Contratantes da Convenção de Chicago e membros da OACI, tendo a União estatuto de observador em certos órgãos da OACI. Existem sete Estados-Membros da UE representados no Conselho da OACI.
- (3) Nos termos do artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI pode adotar normas internacionais e práticas recomendadas (SARP), e designá-las "anexos" da Convenção de Chicago.
- (4) O Conselho da OACI, na sua 222.^a sessão, deve adotar a emenda 177 ao anexo 1 – *Licenciamento de Pessoal*, a emenda 47 ao anexo 2 – *Regras do ar*, a emenda 108 ao anexo 8 – *Aeronavegabilidade permanente das aeronaves*, a emenda 90 ao anexo 10 – *Telecomunicações aeronáuticas*, volume V da Convenção de Chicago, sobre sistemas e procedimentos de ligações C2 de RPAS (sistemas de aeronaves telepilotadas), e um novo volume VI ao anexo 10.
- (5) O principal objetivo das alterações é estabelecer um quadro regulamentar para a conceção, a certificação de tipo e a operação de aeronaves telepilotadas através das fronteiras internacionais e em mar alto ao abrigo das regras de voo por instrumentos. A União apoia firmemente os esforços envidados pela OACI para estabelecer este quadro normativo.
- (6) Afigura-se adequado estabelecer a posição a adotar em nome da União no âmbito do Conselho da OACI, uma vez que as alterações 177 ao anexo 1, 47 ao anexo 2, 108 ao anexo 8, 90 ao anexo 10, do volume V e adoção do novo volume VI ao anexo 10 serão vinculativas para a União e são passíveis de influenciar decisivamente o teor do direito da União, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão¹⁵, o

¹⁵ Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, de 3 de agosto de 2012, que estabelece as normas de execução relativas à aeronavegabilidade e à certificação ambiental das aeronaves e dos produtos, peças

Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão¹⁶, o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão¹⁷, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão¹⁸ e, potencialmente, o Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão¹⁹ e o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão²⁰.

- (7) A posição da União durante a 222.ª sessão do Conselho da OACI ou em qualquer sessão daí decorrente relativa à adoção das previstas emenda 177 ao anexo 1, emenda 47 ao anexo 2, emenda 108 ao anexo 8, emenda 90 ao anexo 10, volume V e adoção de um novo volume VI do anexo 10, tal como delineado nos ofícios AN 7/67.1.1-19/52 e AN 3/5.12-19/53 deve ser a de apoiar essas alterações na sua totalidade. A posição da União deverá ser expressa, de forma conjunta, em nome da União, pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI.
- (8) Uma vez adotadas, as emendas aos anexos 1, 2, 8 e 10 da Convenção de Chicago serão vinculativas para todos os Estados membros da OACI, incluindo todos os Estados-Membros da União, em conformidade com a Convenção de Chicago e dentro dos limites nela estabelecidos.
- (9) De acordo com as disposições do artigo 38.º da Convenção de Chicago, qualquer Estado que se encontre impossibilitado de cumprir em todos os aspetos tais normas ou procedimentos internacionais, ou de adaptar plenamente a sua própria regulamentação ou as suas próprias práticas às normas ou procedimentos internacionais, ou que considere necessário adotar regulamentação ou práticas que difiram em algum aspeto dos estabelecidos por uma norma internacional, deve notificar imediatamente a OACI das diferenças entre a sua própria prática e a estabelecida pela norma internacional.
- (10) Nos termos do artigo 90.º da Convenção de Chicago, os anexos ou as emendas às disposições entram em vigor três meses após a sua apresentação aos Estados contratantes da OACI ou terminado um prazo mais longo fixado pelo Conselho da OACI, a menos que nesse intervalo de tempo a maioria dos Estados contratantes da OACI notifique a sua desaprovação ao Conselho da OACI.
- (11) A posição da União após a adoção das emendas 177 ao anexo 1, 47 ao anexo 2, 108 ao anexo 8, 90 ao anexo 10, e a adoção do novo volume VI do anexo 10 pelo

e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

¹⁶ Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas (JO L 362 de 17.12.2014, p. 1).

¹⁷ Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

¹⁸ Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

¹⁹ Regulamento (UE) n.º 452/2014 da Comissão, de 29 de abril de 2014, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países terceiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 133 de 6.5.2014, p. 12).

²⁰ Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1).

Conselho da OACI, a anunciar pelo Secretário-Geral da OACI através de procedimento de ofício da OACI, deve ser a de não registar desaprovação e a de notificar conformidade. Caso o direito da União se desvie das SARP recentemente adotadas após uma data prevista de aplicação dessas SARP, ou seja, 28 de novembro de 2024, a diferença em relação a essas SARP específicas deve ser notificada à OACI. Esta posição deve ser expressa por todos os Estados-Membros da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A posição a adotar em nome da União, na 222.^a sessão do Conselho da OACI, ou numa das sessões daí decorrentes, será de apoiar a adoção prevista da emenda 177 ao anexo 1, da emenda 47 ao anexo 2, da emenda 108 ao anexo 8, da emenda 90 ao anexo 10, do volume V, e a adoção do novo volume VI do anexo 10 da Convenção de Chicago, na sua integralidade.
2. A posição a tomar em nome da União, desde que o Conselho da OACI adote, sem alterações substanciais, a adoção prevista da emenda 177 ao anexo 1, da emenda 47 ao anexo 2, da emenda 108 ao anexo 8, da emenda 90 ao anexo 10, do volume V, e a adoção do novo volume VI do anexo 10, à Convenção de Chicago, referidas no n.º 1, consiste em não registar a desaprovação e em notificar o cumprimento da medida adotada em resposta aos respetivos ofícios da OACI. Caso o direito da União se desvie das SARP recentemente adotadas após uma data prevista de aplicação dessas SARP, ou seja, 28 de novembro de 2024, a diferença em relação a essas SARP específicas deve ser notificada à OACI.

Artigo 2.º

A posição referida no artigo 1.º, n.º 1, será expressa conjuntamente pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI.

A posição referida no artigo 1.º, n.º 2, será expressa por todos os Estados-Membros da União.

Artigo 3.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*