



Conselho da  
União Europeia

Bruxelas, 21 de junho de 2022  
(OR. en)

10440/22

---

---

**Dossiê interinstitucional:  
2022/0203 (NLE)**

---

---

**AVIATION 125  
ICAO 26  
RELEX 838**

## **PROPOSTA**

---

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	20 de junho de 2022
para:	Secretariado-Geral do Conselho
n.º doc. Com.:	COM(2022) 312 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na 226.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional no que respeita à adoção prevista da emenda 48 ao anexo 6, parte I, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

---

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2022) 312 final.

Anexo: COM(2022) 312 final



Bruxelas, 20.6.2022  
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na 226.<sup>a</sup> sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional no que respeita à adoção prevista da emenda 48 ao anexo 6, parte I, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional**

## **EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS**

### **1. OBJETO DA PROPOSTA**

A presente proposta diz respeito à posição a adotar em nome da União na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) sobre as diferenças a notificar à OACI em relação à emenda 48 ao anexo 6, parte I, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, a adotar pelo Conselho da OACI na sua 226.<sup>a</sup> sessão.

### **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 («SARPs») 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 Organização da Aviação Civil Internacional das diferenças entre a sua própria prática e a estabelecida pela norma internacional.

#### **2.3. Atos previstos da Organização da Aviação Civil Internacional e sua relação com as regras da União em vigor**

Durante a sua 226.<sup>a</sup> sessão, espera-se que o Conselho da OACI adote a emenda 48 ao anexo 6, parte I, da Convenção de Chicago no que se refere à localização de um avião em perigo.

### 2.3.1. Normas no âmbito da emenda 48 ao anexo 6, parte I, da OACI

A norma 6.18.1 do anexo 6, parte I, da OACI exige que todos os aviões com uma massa máxima à descolagem superior a 27 000 kg, para os quais o certificado de aeronavegabilidade individual tenha sido emitido, pela primeira vez, em ou após 1 de janeiro de 2023, transmitam autonomamente informações a partir das quais o operador possa determinar uma posição pelo menos uma vez por minuto, em caso de perigo.

O objetivo da norma 6.18.1, tal como indicado no anexo 6, parte I, apêndice 9, da OACI, consiste em estabelecer a localização de um local de acidente num raio de 6 milhas náuticas.

A norma 6.18.1 do anexo 6, parte I, da OACI foi transposta<sup>1</sup> para a subsecção CAT.GEN.MPA.210 do anexo IV (Parte-CAT) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão<sup>2</sup> («regras de operações aéreas da UE»), que exige o seguinte:

*«Os aviões enumerados abaixo devem estar equipados com meios automáticos e eficazes que lhes permitam determinar com precisão, após um acidente em que tenham ficado gravemente danificados, a localização do ponto de fim do voo:*

- (1) Todos os aviões com uma MCTOM superior a 27 000 kg, com uma MOPSC superior a 19 lugares de passageiros e cujo primeiro CofA individual<sup>3</sup> tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2023; bem como
- (2) Todos os aviões com uma MCTOM superior a 45 500 kg e cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2023.»

### 2.3.2. Alterações introduzidas pelo projeto de emenda 48 ao anexo 6, parte I, da OACI

O projeto de emenda 48 ao anexo 6, parte I, da OACI adia a data de aplicabilidade da norma 6.18.1 para 1 de janeiro de 2025 (em vez de 1 de janeiro de 2023) e restringe a sua aplicabilidade aos aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2024 (em vez dos aviões cujo primeiro CofA individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2023). As principais razões para propor estas alterações são as seguintes:

- atrasos significativos enfrentados por todos os fabricantes de aeronaves em causa em todo o mundo para equipar os aviões com o equipamento necessário,
- atrasos significativos na instalação da infraestrutura de comunicação para cumprir a norma 2.4 do apêndice 9<sup>4</sup> e atingir a sua plena capacidade operacional, e
- tempo insuficiente para os centros de coordenação das operações de salvamento e os órgãos dos serviços de tráfego aéreo prepararem e adaptarem os seus procedimentos.

Nota: os meios de conformidade aceitáveis para a subsecção CAT.GEN.MPA.210 contêm condições mais rigorosas em termos de robustez e precisão do que as especificadas no anexo 6, parte I, ponto 6.18, e no apêndice 9 da OACI. Os fabricantes de aeronaves pretendem equipar

---

<sup>1</sup> Foi recomendado aos Estados-Membros que notificassem uma diferença em relação à norma 6.18.1 da OACI, uma vez que os aviões com uma MOPSC igual ou inferior a 19 lugares e com uma MCTOM na gama entre 27 000 kg e 45 500 kg não são abrangidos pelo âmbito de aplicação da subsecção CAT.GEN.MPA.210.

<sup>2</sup> 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.

<sup>3</sup> CofA: certificado de aeronavegabilidade.

<sup>4</sup> A norma 2.4 do apêndice 9 do anexo 6, parte I, da OACI exige que as organizações que devem ter acesso às informações transmitidas incluam, no mínimo, o(s) órgão(s) dos serviços de tráfego aéreo e o(s) centro(s) e subcentros de coordenação das operações de busca e salvamento.

os seus aviões com equipamento que cumpra tanto a norma 6.18.1 da OACI como a subsecção CAT.GEN.MPA.210, de modo a que estes aviões possam ser operados na UE e em todo o mundo sem alterações nem restrições. O que, por sua vez, aumentou significativamente o volume de trabalho necessário para conceber e certificar esse equipamento.

### **3. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO**

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

O projeto de emenda 48 ao anexo 6 da OACI adia por dois anos a data de aplicabilidade da norma 6.18.1 do anexo 6, parte I, da OACI:

«6.18.1 *A partir de 1 de janeiro de 2025, todos os aviões com uma massa máxima à decolagem certificada superior a 27 000 kg, para os quais o certificado de aeronavegabilidade individual tenha sido emitido, pela primeira vez, em ou após 1 de janeiro de 2024, devem transmitir autonomamente informações a partir das quais o operador possa determinar uma posição pelo menos uma vez por minuto, em caso de perigo, em conformidade com o apêndice 9.»*

#### **3.2. Posição a tomar em nome da União**

Todos os fabricantes de aeronaves enfrentam atrasos significativos no processo de cumprimento da norma 6.18.1 do anexo 6, parte I, da OACI e da subsecção CAT.GEN.MPA.210 das regras de operações aéreas da UE. A manutenção da atual data de aplicabilidade conduzirá provavelmente a uma situação em que muitos operadores de aeronaves estabelecidos na UE terão de solicitar isenções temporárias para os aviões entregues em 2023 e efetuar uma adaptação de equipamento muito dispendiosa. Essas isenções temporárias poderão ter de ser alargadas até 2024, a fim de conceder tempo suficiente para que todos os aviões em causa sejam adaptados. Além disso, a plena capacidade operacional da infraestrutura de comunicação e a plena disponibilidade dos órgãos dos serviços de tráfego aéreo e dos centros de coordenação de salvamento poderão não ser alcançadas antes de 2024. Os operadores de aeronaves estabelecidos na UE têm pouca influência para acelerar a aplicação da norma 6.18.1 da OACI e da subsecção CAT.GEN.MPA.210.

A alteração proposta à data de aplicabilidade da norma 6.18.1 do anexo 6, parte I, da OACI tem um impacto limitado na segurança da aviação, uma vez que esta norma da OACI é apenas uma das medidas adotadas pela OACI para facilitar a localização das aeronaves em perigo. A maioria dos aviões abrangidos pela norma 6.18.1 deve também ser seguida pelo operador quando sobrevoa zonas oceânicas de acordo com a norma 3.5.3 do anexo 6, parte I, da OACI (transposta para a subsecção CAT.GEN.MPA.205 das regras de operações aéreas da UE) e deve estar equipada com dois transmissores localizadores de emergência em conformidade com a norma 6.17.3 do anexo 6, parte I, da OACI (transposta para a subsecção CAT.IDE.A.280 das regras de operações aéreas da UE).

Por conseguinte, a União deve apoiar a proposta de adiar a data de aplicabilidade da norma 6.18.1 do anexo 6, parte I, da OACI.

### **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 acordo<sup>5</sup>.

A noção de «atos que produzem 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»<sup>6</sup>.

#### *4.1.2. Aplicação ao processo em apreço*

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 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.

O ato previsto é suscetível de influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE, nomeadamente a subsecção CAT.GEN.MPA.210 do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão.

## **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 processo em apreço*

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.

---

<sup>5</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014 no processo C-399/12, Alemanha/Conselho ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

<sup>6</sup> Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014 no processo C-399/12, Alemanha/Conselho ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64.

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na 226.<sup>a</sup> sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional no que respeita à adoção prevista da emenda 48 ao anexo 6, parte I, 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 («SARPs»), e designá-las «anexos» da Convenção de Chicago.
- (4) Nos termos do artigo 90.º da Convenção de Chicago, os anexos ou as emendas a um anexo 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.
- (5) 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.
- (6) O Conselho da OACI, na sua 226.<sup>a</sup> sessão, deverá adotar a emenda 48 ao anexo 6, parte I, da Convenção de Chicago.
- (7) Espera-se que o principal objetivo da emenda 48 ao anexo 6, parte I, seja adiar a data de aplicabilidade da sua norma 6.18.1 para 1 de janeiro de 2025.
- (8) É adequado estabelecer a posição a adotar em nome da União na 226.<sup>a</sup> sessão do Conselho da OACI no que diz respeito à prevista emenda 48 ao anexo 6, parte I. A posição deverá consistir em apoiar essa emenda e ser expressa, em nome da União, conjuntamente pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

A posição a adotar em nome da União na 226.ª sessão do Conselho da OACI, ou em qualquer sessão subsequente, deve ser de apoio à proposta de emenda 48 ao anexo 6, parte I, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional na sua integralidade.

*Artigo 2.º*

A posição referida no artigo 1.º deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI, agindo conjuntamente no interesse da União.

*Artigo 3.º*

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*