

Bruxelas, 6 de outubro de 2025
(OR. en)

13468/25

**Dossiê interinstitucional:
2025/0314 (NLE)**

**AVIATION 131
ICAO 46
RELEX 1259**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	6 de outubro de 2025
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO que altera a Decisão (UE) 2023/746 no respeitante ao alargamento do seu âmbito de aplicação e à prorrogação do seu período de aplicação, bem como à posição a tomar, em nome da União, na Organização da Aviação Civil Internacional

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2025) 622 final.

Anexo: COM(2025) 622 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 6.10.2025
COM(2025) 622 final

2025/0314 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

que altera a Decisão (UE) 2023/746 no respeitante ao alargamento do seu âmbito de aplicação e à prorrogação do seu período de aplicação, bem como à posição a tomar, em nome da União, na Organização da Aviação Civil Internacional

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta refere-se a uma alteração da Decisão (UE) 2023/746 do Conselho¹, nos termos do seu artigo 7.º, n.º 3, no que diz respeito:

- à prorrogação da sua aplicação até 31 de dezembro de 2028,
- à alteração da lista de anexos abrangidos da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»), mediante o aditamento do anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves*,
- à alteração do âmbito de aplicação, acrescentando a notificação de diferenças relativas às práticas recomendadas nos domínios dos anexos da Convenção de Chicago, nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago e à luz da Resolução A39-22 da Assembleia da OACI, no âmbito da decisão do Conselho, em resposta aos ofícios enviados pela OACI, convidando os seus Estados contratantes a notificarem quaisquer diferenças em relação às normas e práticas recomendadas internacionais («SARP», do inglês *Standards and Recommended Practices*) adotadas,
- à alteração do âmbito de aplicação, de modo a abranger o estabelecimento de posições a adotar quando o Conselho da OACI aprova novos procedimentos para os serviços de navegação aérea (PANS, do inglês *Procedures for Air Navigation Services*) ou alterações dos mesmos, suscetíveis de influenciar de forma determinante o conteúdo do direito da União,
- à alteração do âmbito de aplicação, de modo a abranger o estabelecimento de posições a adotar em relação à aprovação, pelo Conselho da OACI, de alterações ou de novas edições das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (doc. 9284 da OACI), referidas no anexo 18 — *Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea* da Convenção de Chicago.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. Convenção de Chicago

A Organização da Aviação Civil Internacional («OACI») foi criada pela Convenção de Chicago («Convenção de Chicago» ou «Convenção»), assinada em 1944, e entrou em vigor em 4 de abril de 1947. Todos os Estados- Membros da União Europeia («Estados-Membros da UE») são partes contratantes da referida convenção e, por conseguinte, membros da OACI. A União tem o estatuto de observador em determinadas instâncias da OACI e celebrou um Memorando de Cooperação com a OACI que estabelece um quadro para o reforço da cooperação nos domínios da segurança intrínseca da aviação, da segurança extrínseca da

¹ Decisão (UE) 2023/746 do Conselho, de 28 de março de 2023, que define os critérios e o procedimento para estabelecer a posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização da Aviação Civil Internacional, relativa à adoção ou modificação de normas e práticas recomendadas internacionais, e à notificação de diferenças no que respeita às normas internacionais adotadas (JO L 99 de 12.4.2023, p. 7).

aviação, da gestão do tráfego aéreo, da proteção do ambiente e do reforço das capacidades, da assistência técnica e do apoio à execução².

A Convenção de Chicago inclui 96 artigos que estabelecem as regras e os princípios que regem a OACI. Inclui igualmente 19 anexos que contêm normas e práticas recomendadas, e que são alterados regularmente.

2.2. Organização da Aviação Civil Internacional

A OACI adota normas internacionais no domínio da aviação civil, em especial em matéria de segurança intrínseca da aviação, gestão do tráfego aéreo e navegação aérea, ambiente, segurança extrínseca da aviação, desenvolvimento económico no setor dos transportes aéreos, direitos dos passageiros e princípio da facilitação. Estas matérias são abrangidas pelas disposições adotadas com base no Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) e inserem-se num domínio do direito abrangido, em larga medida, pelas regras da União. A União pretende assegurar a coerência com as normas internacionais no domínio da aviação civil.

2.3. Os atos previstos pelo Conselho da OACI que produzem efeitos jurídicos na União

Na qualidade de um dos dois órgãos de direção da OACI, o Conselho da OACI presta uma orientação contínua aos trabalhos da OACI. Reúne-se várias vezes por ano.

Nos termos do artigo 54.º, alínea l), da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI adota normas internacionais e práticas recomendadas, designa-as como anexos da Convenção de Chicago e notifica todos os Estados contratantes das medidas adotadas. O Conselho da OACI tem igualmente em conta as recomendações da Comissão de Navegação Aérea tendo em vista a alteração dos anexos, em conformidade com o artigo 54.º, alínea m), da Convenção de Chicago. Nos termos do artigo 90.º da Convenção de Chicago, a adoção pelo Conselho de anexos ou quaisquer alterações dos anexos requerem o voto de dois terços do Conselho da OACI.

Além disso, de acordo com o artigo 37.º da Convenção de Chicago, a OACI adotará ou modificará, conforme as circunstâncias, as normas internacionais, as regras e os processos recomendados com referência, por exemplo, aos sistemas de comunicação e a toda a aparelhagem destinada a auxiliar a navegação aérea, bem como às regras de navegação aérea e métodos de controlo do tráfego aéreo e a outros pontos concernentes à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea, conforme for oportunamente julgado necessário.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

Propõe-se que a posição a adotar em nome da União nas sessões do Conselho da OACI, no que diz respeito à adoção de novas normas e práticas recomendadas, à aprovação de procedimentos para os serviços de navegação aérea e de instruções técnicas ou das respetivas alterações, seja estabelecida de acordo com uma abordagem a dois níveis. Em primeiro lugar, a Decisão (UE) 2023/746 do Conselho, conforme alterada, define os critérios e o procedimento para estabelecer a posição da União no Conselho. Numa segunda fase, a

² Decisão (UE) 2011/530 do Conselho, de 31 de março de 2011, relativa à assinatura, em nome da União, e à aplicação provisória de um Memorando de Cooperação entre a União Europeia e a Organização da Aviação Civil Internacional que estabelece um quadro de cooperação reforçada (JO L 232 de 9.9.2011, p. 1).

posição pormenorizada para cada sessão do Conselho da OACI será transmitida pela Comissão ao Conselho, sob a forma de um documento escrito, para discussão e aprovação. A Comissão irá propor a posição pormenorizada no documento escrito com base nos princípios orientadores e nas orientações constantes do anexo da decisão alterada.

A Decisão (UE) 2023/746 do Conselho caduca em 31 de dezembro de 2025. Por conseguinte, nos termos do artigo 7.º, n.º 3, a Comissão apresenta ao Conselho uma proposta de prorrogação da sua aplicação e propõe a sua alteração, a fim de assegurar continuidade e garantir que as questões pertinentes no âmbito da Convenção de Chicago sejam tratadas de forma coerente ao nível da União.

Em especial, as regras internas da OACI permitem a apresentação de documentos entre dez dias e 24 horas antes da sessão do Conselho da OACI (em função da natureza dos documentos). Só então ficam disponíveis todas as propostas e a Comissão pode analisar a documentação com vista a preparar a posição da União sobre as questões da competência da UE para discussão e decisão no Conselho da OACI. O lapso de tempo entre a disponibilidade dos documentos e o início da sessão do Conselho da OACI pode comprometer a preparação e a adoção em tempo oportuno de uma posição da União a ser estabelecida por uma decisão do Conselho, conforme exigido nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

A fim de assegurar que a União possa contribuir com maior flexibilidade para o processo de adoção da OACI, o processo exercido, a dois níveis, deve aplicar-se igualmente à notificação da desaprovação, nos termos do artigo 90.º, e à notificação de diferenças, em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago. Com a alteração proposta, a decisão do Conselho será alargada de modo a abranger a notificação de diferenças em relação às práticas recomendadas em matéria de segurança da aviação e de navegação aérea.

Notificação de diferenças em relação às práticas recomendadas em matéria de segurança da aviação e de navegação aérea

Todos os Estados contratantes da OACI, incluindo os Estados-Membros da UE, adotaram a Resolução A39-22 da Assembleia no domínio da segurança da aviação e da navegação aérea. A Assembleia da OACI deliberou que o Conselho deve instar os Estados-Membros a notificarem a OACI de quaisquer diferenças existentes entre as suas regulamentações e práticas nacionais e as disposições das SARP. Este aspeto é descrito em maior pormenor no Manual da OACI relativo à notificação de diferenças (doc. 10055 da OACI).

A OACI considera que a notificação de diferenças em relação às práticas recomendadas é importante devido ao facto de que o conhecimento das diferenças em relação às práticas recomendadas pode também ser importante para a segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea e instou os Estados a notificarem as diferenças em relação às práticas recomendadas, nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago³. Importa sublinhar que, no âmbito da auditoria realizada pela OACI, em fevereiro e março de 2025, no quadro do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança (USOAP, do inglês *Universal Safety Oversight Audit Programme*), à Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, a ausência da notificação de diferenças relativas às práticas recomendadas no domínio da segurança da aviação e da navegação aérea foi considerada um incumprimento das normas internacionais e das práticas e obrigações recomendadas decorrentes da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

³ Doc. 10055 — Manual relativo à Notificação e Publicação de Diferenças, página v) e secção 1.3.

Por conseguinte, propõe-se a alteração da Decisão (UE) 2023/746 do Conselho, a fim de estabelecer a posição da União também no que diz respeito à notificação de diferenças em relação às práticas recomendadas. De acordo com a OACI, esta notificação é necessária, designadamente, nos seguintes casos:

- a) Em resposta ao ofício da OACI que solicita a notificação de diferenças nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago e também à luz da Resolução A39-22 da Assembleia;
- b) Devido a alterações do acervo da União.

Anexo 13 — Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves

A fim de proporcionar uma abordagem global e coerente ao lidar com questões que estão a ser tratadas e sujeitas a votação pelo Conselho da OACI no domínio da segurança da aviação e da navegação aérea, a alteração propõe a inclusão do anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves* no âmbito de aplicação da Decisão do Conselho. O anexo 13.º é da competência da União, uma vez que regula aspetos abrangidos pelo âmbito de aplicação de vários atos legislativos da UE. É oportuno alargar o âmbito de aplicação da Decisão (UE) 2023/746 do Conselho de modo a abranger todos os anexos da Convenção de Chicago no domínio da segurança da aviação e da navegação aérea, que constam das regras de segurança da aviação civil da União, ou seja, não só no Regulamento 2018/1139⁴, mas também noutra regulamentação em matéria de segurança da aviação, como o Regulamento 376/2014⁵ relativo à comunicação de ocorrências, o Regulamento 996/2010⁶ relativo à investigação de acidentes e o Regulamento 2111/2005⁷ sobre a lista relativa à segurança aérea da UE.

Procedimentos para os serviços de navegação aérea (PANS)

Além disso, os procedimentos para os serviços de navegação aérea (PANS) são, em alguns casos, diretamente referidos na legislação da União. Por conseguinte, as alterações dos PANS podem, em alguns casos, influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da União. O Conselho da OACI, sob proposta da Comissão de Navegação Aérea da OACI, aprova novos PANS ou as respetivas alterações nos termos do artigo 37.º da Convenção OACI. Nos casos em que os PANS sejam suscetíveis de influenciar de forma determinante o

⁴ Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, JO L 212 de 22.8.2018

⁵ Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014).

⁶ Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE (JO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

⁷ Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho de 14 de dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Diretiva 2004/36/CE (JO L 344 de 27.12.2005).

conteúdo do direito da União, a posição da UE é estabelecida através de um procedimento definido em conformidade com a Decisão (UE) 2023/746 do Conselho. Por conseguinte, propõe-se uma alteração a este respeito.

Instruções técnicas para o transporte seguro de mercadorias perigosas

As Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (doc. 9284 da OACI) previstas no anexo 18 — *Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea* são objeto de uma referência direta no anexo IV, secção CAT.GEN.MPA.200 «Transporte de mercadorias perigosas» do Regulamento 965/2012⁸. Consequentemente, uma alteração das Instruções Técnicas da OACI é suscetível de influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE relativa ao transporte de mercadorias perigosas. Nesses casos, a posição da UE é estabelecida através de um procedimento definido na Decisão (UE) 2023/746 do Conselho. Por conseguinte, propõe-se uma alteração adequada a este respeito.

Em conformidade com o artigo 7.º, n.º 2, o relatório sobre a aplicação da Decisão (UE) 2023/746 do Conselho, nomeadamente sobre a sua eficácia e frequência de utilização, foi apresentado ao Conselho⁹. Forneceu uma avaliação baseada em dados concretos com vista a continuar a melhorar os processos da União relativos ao estabelecimento da posição da União antes de os Estados-Membros deliberarem no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional. A proposta reflete esta análise.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE prevê decisões que definem «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 aplica-se independentemente de a União ser membro da instância ou parte no acordo em causa¹⁰.

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» engloba os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regem a instância em questão. Inclui ainda instrumentos que não têm efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»¹¹.

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

A OACI é um organismo criado por um acordo, nomeadamente a Convenção de Chicago.

Os atos que a OACI é chamada a adotar constituem atos com efeitos jurídicos. Tal deve-se ao facto de as normas e práticas recomendadas (SARP) adotadas pela OACI serem vinculativas

⁸ 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).

⁹ Relatório da Comissão sobre a aplicação da Decisão (UE) 2023/746 do Conselho, WK 9372 2025

¹⁰ Processo C-399/12 — Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

¹¹ Processo C-399/12 — Alemanha/Conselho (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61-64.

ao abrigo da Convenção de Chicago, a menos que a maioria dos Estados contratantes notifique a sua desaprovação ao Conselho da OACI (artigo 90.º da Convenção de Chicago). Além disso, na medida do possível, as SARP são integradas no direito da União, pelo que as suas alterações são suscetíveis de influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da União no domínio da aviação civil.

Além disso, o Conselho da OACI, sob proposta da Comissão de Navegação Aérea da OACI, aprova novos PANS ou as respetivas alterações nos termos do artigo 37.º da Convenção OACI. Em certos casos, as alterações dos PANS são suscetíveis de influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da União. Tal deve-se ao facto de ser feita referência direta aos PANS na legislação da União, nomeadamente no Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão¹².

Uma aprovação pelo Conselho da OACI de Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (doc. 9284 da OACI) ao abrigo do anexo 18 — *Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea*, nos termos do artigo 37.º da Convenção de Chicago, é suscetível de influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE relativa ao transporte de mercadorias perigosas. Tal deve-se ao facto de estas instruções técnicas serem objeto de uma referência direta no anexo IV, secção CAT.GEN.MPA.200 «Transporte de mercadorias perigosas» do Regulamento 965/2012¹³.

Os atos previstos não complementam nem alteram 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 nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como principal e a outra como meramente 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 componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

Os atos previstos prosseguem objetivos e têm componentes no domínio da política comum de transportes.

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

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

¹³ 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).

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.

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

que altera a Decisão (UE) 2023/746 no respeitante ao alargamento do seu âmbito de aplicação e à prorrogação do seu período de aplicação, bem como à posição a tomar, em nome da União, na Organização da 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 certas instâncias da OACI. São seis os Estados-Membros presentemente representados no Conselho da OACI.
- (3) Nos termos do artigo 37.º da Convenção de Chicago, a OACI adotará ou modificará as normas internacionais, as regras e os processos recomendados com referência, por exemplo, aos sistemas de comunicação e a toda a aparelhagem destinada a auxiliar a navegação aérea, às regras de navegação aérea e métodos de controlo do tráfego aéreo e a outros pontos concernentes à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea, conforme for oportunamente julgado necessário.
- (4) De acordo com as disposições do artigo 38.º da Convenção de Chicago, qualquer Estado contratante da OACI que se encontre impossibilitado de cumprir em todos os aspetos tais normas, ou de adaptar plenamente a sua regulamentação ou as suas práticas às normas na sequência da sua alteração, ou que considere necessário adotar regulamentação ou práticas que difiram em algum aspeto dos estabelecidos por uma norma, deverá notificar imediatamente a OACI das diferenças entre a sua regulamentação ou as suas práticas e as estabelecidas pela norma. Qualquer Estado que não introduzir nos seus próprios regulamentos ou práticas as alterações correspondentes deverá comunicar esse facto ao Conselho da OACI no prazo de sessenta dias, contados da data da adoção da modificação da norma, ou deverá indicar qual a atitude que pretende tomar a este respeito.
- (5) Nos termos do artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI deve adotar normas internacionais e práticas recomendadas («SARP») e designá-las como anexos da Convenção de Chicago.
- (6) Os atos que a OACI é chamada a adotar constituem atos com efeitos jurídicos.
- (7) Por conseguinte, é necessário estabelecer os critérios e procedimentos para as posições a tomar, em nome da União, no Conselho da OACI, até 31 de dezembro de 2028.

- (8) Decorre da aplicação do Regulamento Interno do Conselho da OACI (Doc. 7559) que os documentos a adotar pelo Conselho da OACI devem ser disponibilizados pouco tempo antes de cada uma das suas sessões. Só quando todas as propostas são disponibilizadas pelo Conselho da OACI é que a Comissão pode analisar exaustivamente os documentos com vista a preparar a posição da União, no domínio da competência da União, para discussão e aprovação pelo Conselho antes de uma sessão do Conselho da OACI. Tal conduz a uma situação em que a preparação e a adoção atempadas de uma decisão do Conselho exigida nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) podem ser colocadas em risco.
- (9) A este respeito, o procedimento estabelecido pela Decisão (UE) 2023/746¹⁴ resultou num processo mais eficiente e permitiu dedicar mais tempo às matérias em causa. Por conseguinte, o período de aplicação dessa decisão deve ser prorrogado por outro ciclo trienal da OACI, ou seja, até 31 de dezembro de 2028.
- (10) A experiência adquirida com a aplicação da Decisão (UE) 2023/746 revelou algumas incoerências e lacunas no que respeita à aprovação de novos procedimentos para os serviços de navegação aérea (PANS), em vários casos diretamente decorrentes de alterações de determinadas normas e práticas recomendadas abrangidas pelo âmbito de aplicação da decisão; não-inclusão da notificação de diferenças em relação às práticas recomendadas ou a restrição do âmbito de aplicação de modo a não incluir o anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves* — da Convenção de Chicago, o qual foi alterado em consequência da alteração do anexo 6 abrangida pela decisão. A fim de proporcionar uma abordagem global e coerente aos processos de tomada de decisões da União antes das deliberações do Conselho da OACI ou ao notificar diferenças à OACI, a Decisão (UE) 2023/746 deve ser alterada.
- (11) O procedimento estabelecido pela Decisão (UE) 2023/746 deve ser alargado às alterações do anexo 13 da Convenção de Chicago — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves*, sem prejuízo de determinadas salvaguardas. É oportuno alargar o âmbito de aplicação da Decisão (UE) 2023/746 de modo a abranger todos os anexos da Convenção de Chicago no domínio da segurança da aviação e da navegação aérea. Isto diz respeito, em especial, aos anexos da Convenção de Chicago refletidos nas regras da União em matéria de segurança da aviação civil e não apenas no Regulamento 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁵, mas também noutros regulamentos relativos à segurança da aviação, como o Regulamento 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁶, o

¹⁴ Decisão (UE) 2023/746 do Conselho, de 28 de março de 2023, que define os critérios e o procedimento para estabelecer a posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização da Aviação Civil Internacional, relativa à adoção ou modificação de normas e práticas recomendadas internacionais, e à notificação de diferenças no que respeita às normas internacionais adotadas (JO L 99 de 12.4.2023, p. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj>).

¹⁵ Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho, JO L 212 de 22.8.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

¹⁶ Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento

Regulamento 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho¹⁷ e o Regulamento 2111/2005.

- (12) O procedimento estabelecido pela Decisão (UE) 2023/746 deve ser alargado aos novos procedimentos para os serviços de navegação aérea (PANS) que sejam suscetíveis de influenciar de forma determinante o conteúdo do direito da União devido às suas referências explícitas na legislação da União, a fim de garantir uma abordagem coerente das regras aplicáveis ao domínio da navegação aérea.
- (13) O procedimento estabelecido pela Decisão (UE) 2023/746 deve igualmente ser alargado aos casos em que o Conselho da OACI é chamado a aprovar novas edições de Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (doc. 9284 da OACI) ao abrigo do anexo 18 da Convenção de Chicago — *Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea*. É feita uma referência direta a essas instruções técnicas no anexo IV, secção CAT.GEN.MPA.200 «Transporte de mercadorias perigosas» do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão¹⁸. Devido a essa referência direta, qualquer alteração dessas instruções técnicas é suscetível de influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da União.
- (14) A OACI considera importante a notificação de diferenças relativas às práticas recomendadas porque o conhecimento das diferenças em relação às práticas recomendadas pode ser igualmente importante para a segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea. Esta consideração é ainda reforçada e apoiada pela Resolução A39-22 da Assembleia da OACI no domínio da segurança da aviação e da navegação aérea, detalhada no Manual da OACI relativo à notificação de diferenças (doc. 10055 da OACI), nos termos da qual todos os Estados contratantes da OACI declararam agir em conformidade.
- (15) No âmbito da auditoria realizada pela OACI, em fevereiro e março de 2025, no quadro do Programa Universal de Auditoria da Supervisão da Segurança («USOAP»), à AESA, a ausência da notificação de diferenças relativas às práticas recomendadas no domínio da segurança da aviação e da navegação aérea foi considerada um incumprimento dos requisitos do USOAP.
- (16) Por conseguinte, a inclusão expressa da posição da União no que respeita à notificação de diferenças relativas às práticas recomendadas na recomendação do Conselho deverá permitir um processo de adoção da União mais harmonioso, coerente e eficiente e apoiar os Estados-Membros a cumprir a Resolução A39-22 da Assembleia da OACI no domínio da segurança da aviação e da navegação aérea.
- (17) É necessário encontrar, em conjunto, uma maior flexibilidade no que respeita às alterações dos anexos da Convenção de Chicago, aos novos PANS e às novas edições de instruções técnicas da competência da União que sejam suscetíveis de influenciar de forma determinante o conteúdo do direito da União, exigindo assim a formulação

Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014, p. 18, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

¹⁷ Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE (JO L 295 de 12.11.2010, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

de uma posição da União, em especial quando a ordem de trabalhos de uma sessão do Conselho da OACI possa ser alterada pouco tempo antes da sua realização.

- (18) A presente proposta tem por objetivo continuar a melhorar os processos da União para a tomada de decisões pelos Estados-Membros na OACI. As alterações propostas visam alcançar esses objetivos.
 - (19) Para efeitos de aplicação da presente decisão, os Estados-Membros e a Comissão, em consonância com o estatuto de observador da União, deverão agir em estreita cooperação, em conformidade com o seu dever de cooperação leal.
 - (20) A Decisão (UE) 2023/746 deve, por conseguinte, ser alterada em conformidade,
- ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Decisão (UE) 2023/746 é alterada do seguinte modo:

- 1) O título passa a ter a seguinte redação:

«Decisão (UE) 2023/746 do Conselho, de 28 de março de 2023, que define os critérios e o procedimento para estabelecer a posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização da Aviação Civil Internacional, relativa à adoção de normas internacionais e de práticas recomendadas, ou de alterações das mesmas, à aprovação de novas instruções técnicas para o transporte seguro de mercadorias perigosas por via aérea ou de procedimentos para os serviços de navegação aérea e à notificação de diferenças em relação às normas internacionais e práticas recomendadas adotadas»;
- 2) O artigo 1.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 1.º

A posição a tomar, em nome da União, no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional ("Conselho da OACI"), quando essa instância for chamada a adotar novas normas internacionais e práticas recomendadas ("SARP") ou alterações às SARP nos domínios da segurança da aviação civil, da navegação aérea e da gestão do tráfego aéreo, relacionadas com os anexos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 e 19 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»), ou a aprovar novas edições de Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea ("Instruções Técnicas") ou Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea ("PANS"), na medida em que essas SARP, Instruções Técnicas ou PANS produzam efeitos jurídicos na aceção do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE, é estabelecida em conformidade com os critérios e o procedimento estabelecidos no artigo 2.º da presente decisão.»;
- 3) No artigo 2.º, a primeira frase no n.º 1 e a alínea a), passam a ter a seguinte redação:

«1. Quando o Conselho da OACI adotar SARP novas ou modificações das SARP ou aprovar novos PANS ou novas edições de Instruções Técnicas, como referido no artigo 1.º, a Comissão:

 - a) Em tempo útil e pelo menos um mês antes da data da reunião do Conselho da OACI na qual deverão ser adotadas SARP novas ou modificações das SARP ou na qual deverão ser aprovados PANS novos ou edições novas de Instruções Técnicas, apresenta ao Conselho, para discussão e aprovação, um documento escrito que exponha a eventual posição a tomar em nome da União; em

circunstâncias excepcionais, este prazo pode ser reduzido em caso de adoção urgente de SARP novas ou de uma modificação, ou da suspensão temporária da entrada em vigor de SARP ou de uma modificação, ou em caso de aprovação urgente de PANS novos ou de edições novas de Instruções Técnicas, quando o texto dos projetos de SARP ou de modificações pertinentes ou dos projetos de PANS ou dos projetos de edições novas de Instruções Técnicas fique disponível menos de um mês antes da data da reunião do Conselho da OACI na qual essas SARP ou alterações a adotar ou PANS ou Instruções Técnicas deverão ser aprovados, a Comissão vela por apresentar o documento ao Conselho sem demora injustificada, e, em qualquer caso, pelo menos cinco dias após ter recebido os projetos de SARP novas ou de alterações ou os projetos de PANS ou os projetos de Instruções Técnicas por parte da Organização da Aviação Civil Internacional ("OACI");»;

- 4) O artigo 3.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 3.º

A posição a tomar, em nome da União, na OACI no que respeita à notificação de diferenças relativas às novas normas internacionais e práticas recomendadas constantes dos anexos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 e 19 da Convenção de Chicago ou de alterações dos mesmos, nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago e à luz da Resolução A39-22 da Assembleia da OACI, é definida de acordo com os critérios e o procedimento estabelecidos nos artigos 4.º e 5.º da presente decisão.»;

- 5) O artigo 4.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 4.º

Caso o direito da União difira das normas internacionais ou das práticas recomendadas referidas no artigo 3.º da presente decisão e a notificação dessas diferenças à OACI seja, por conseguinte, exigida em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago e à luz da Resolução A39-22 da Assembleia da OACI, a Comissão apresenta ao Conselho, para discussão e aprovação, em tempo útil e pelo menos dois meses antes de qualquer prazo fixado pela OACI para a notificação de diferenças, um documento, baseado, nomeadamente, nas informações fornecidas pela AESA em conformidade com o artigo 90.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2018/1139, se for caso disso, expondo as diferenças pormenorizadas a notificar à OACI e, sempre que adequado, indicando a flexibilidade disponível para os Estados-Membros no que respeita à forma da notificação.

A posição a tomar nos termos do presente artigo é expressa por todos os Estados-Membros, agindo conjuntamente no interesse da União.»;

- 6) No artigo 7.º, o n.º 1 passa a ter a seguinte redação:

«1. A presente decisão é aplicável até 31 de dezembro de 2028.»;

- 7) O anexo é substituído pelo texto que consta do anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

A posição referida nos artigos 1.º e 3.º devem ser expressas pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI, agindo conjuntamente no interesse da União.

Artigo 3.º

A presente decisão entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*