



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 18 de janeiro de 2022
(OR. en)

5149/22

**Dossiê interinstitucional:
2022/0003(NLE)**

**AVIATION 3
ICAO 2
RELEX 20**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	17 de janeiro de 2022
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Secretário-Geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2022) 10 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO sobre a posição a tomar em nome da União Europeia na 225.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) relativamente à adoção prevista da emenda 178 ao anexo 1, da emenda 47 ao anexo 6, parte I, da emenda 40 ao anexo 6, parte II, da emenda 24 ao anexo 6, parte III, da emenda 7 ao anexo 7, da emenda 109 ao anexo 8, da emenda 91 ao anexo 10, volume IV, da emenda 17 ao anexo 14, volume I, da emenda 18 ao anexo 17 e da emenda 29 ao anexo 9 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2022) 10 final.

Anexo: COM(2022) 10 final



Bruxelas, 17.1.2022
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

sobre a posição a tomar em nome da União Europeia na 225.^a sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) relativamente à adoção prevista da emenda 178 ao anexo 1, da emenda 47 ao anexo 6, parte I, da emenda 40 ao anexo 6, parte II, da emenda 24 ao anexo 6, parte III, da emenda 7 ao anexo 7, da emenda 109 ao anexo 8, da emenda 91 ao anexo 10, volume IV, da emenda 17 ao anexo 14, volume I, da emenda 18 ao anexo 17 e da emenda 29 ao anexo 9 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à decisão que estabelece:

- i) a posição a tomar em nome da União na 225.^a sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) relativamente à adoção prevista da emenda 178 ao anexo 1, da emenda 47 ao anexo 6, parte I, da emenda 40 ao anexo 6, parte II, da emenda 24 ao anexo 6, parte III, da emenda 7 ao anexo 7, da emenda 109 ao anexo 8, da emenda 91 ao anexo 10, volume IV, da emenda 17 ao anexo 14, volume I, da emenda 18 ao anexo 17 e da emenda 29 ao anexo 9 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, e
- ii) a posição a tomar em nome da União após o anúncio pela OACI da adoção das emendas 178 ao anexo 1, 47 ao anexo 6, parte I, 40 ao anexo 6, parte II, 24 ao anexo 6, parte III, 7 ao anexo 7, 109 ao anexo 8, 91 ao anexo 10, volume IV, 17 ao anexo 14, volume I, 18 ao anexo 17 e 29 ao anexo 9 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, 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 225.ª sessão ou em qualquer sessão subsequente, espera-se que o Conselho da OACI adote:

- a emenda 178 ao anexo 1, relativa ao reconhecimento mundial das licenças eletrónicas de pessoal (EPL);
- a emenda 47 ao anexo 6, parte I, relativa às operações de tempo de desvio alargado (EDTO), coletes de salvação para crianças, sistemas de aviso de proximidade ao solo, sistemas de alerta e de aviso em caso de ultrapassagem da pista e crédito operacional;
- a emenda 40 ao anexo 6, parte II, relativa ao crédito operacional e às disposições correspondentes de salvamento e combate a incêndios (RFF) para a aviação geral (GA);
- a emenda 24 ao anexo 6, parte III, relativa ao crédito operacional, aos alternantes marítimos para operações de helicóptero de longo alcance e mercadorias perigosas;
- Emenda 7 ao anexo 7, relativa ao registo, anulação do registo e transferência do registo de aeronaves;
- a emenda 109 ao anexo 8 relativa às responsabilidades do Estado em caso de modificações e reparações de terceiros, disposições relativas à supressão de incêndios no compartimento de carga e manutenção em aeronaves não registadas no Estado emissor da certificação da entidade de manutenção;
- a emenda 91 ao anexo 10, volume IV, relativa à introdução do sistema anticolidões de bordo X (ACAS X) e à redução das ocorrências de falsos alertas ACAS em aeronaves equipadas com o atual ACAS com capacidade de vigilância híbrida;
- a emenda 17 ao anexo 14, volume I, relativa ao salvamento e ao combate a incêndios na aviação geral;
- a emenda 18 ao anexo 17, resultante da revisão do anexo 17 pela trigésima segunda reunião do Painel de Segurança da Aviação (AVSECP/32), realizada de 31 de maio a 4 de junho de 2021;
- a emenda 29 ao anexo 9, relativa aos surtos de problemas de saúde na aviação e à luta contra o tráfico de seres humanos, resultante das recomendações da Décima Segunda Reunião do Painel de Facilitação (FALP/12), realizada de 13 a 23 de julho de 2021

(«atos previstos»).

Os objetivos dos atos previstos são os seguintes:

Emenda 178 ao anexo 1

Introduzir as «Especificações relativas às licenças de pessoal» do capítulo 5 no anexo 1 relativo à aplicação de um sistema eletrónico de licenças de pessoal (EPL), a fim de melhorar a eficiência e o reconhecimento mundial dessas licenças.

Prevê-se que a alteração proposta entre em vigor em 3 de novembro de 2022.

Emenda 47 ao anexo 6, parte I

No que diz respeito às operações de tempo de desvio alargado (EDTO), alterar o capítulo 4 e suprimir todo o apêndice C. A alteração está relacionada com os sistemas significativos EDTO e pretende clarificar que a restrição mais limitativa ao comprimento de desvio do EDTO não pode ser ultrapassada, e que tal terá de ser considerado aquando da expedição. O anexo C, enquanto material de orientação, é suprimido, uma vez que o Manual EDTO (Doc. 10085) contém um conjunto completo de orientações sobre o EDTO.

No que diz respeito aos coletes de salvação para crianças, introduzir uma nova nota, anexo 6, parte I, com orientações adicionais sobre o transporte de coletes de salvação para crianças. Não existe qualquer obrigação legal de os Estados contratantes notificarem o cumprimento ou as diferenças com as notas.

No que diz respeito aos sistemas de aviso de proximidade ao solo (GPWS), com base numa análise de acidentes recentes, a fim de adaptar a recomendação existente a uma norma constante do anexo 6, parte I, relativa a GPWS para aeronaves com uma massa máxima à descolagem certificada (MCTOM) igual ou inferior a 5 700 kg e autorizadas a transportar mais de cinco, mas não mais de nove passageiros.

No que diz respeito aos sistemas de alerta e de aviso em caso de ultrapassagem de pista (ROAAS), introduzir uma nova norma, juntamente com novas definições no capítulo 1, que exigem a utilização de ROAAS para aeronaves de transporte aéreo comercial, numa base de instalação prévia.

Emenda 47 ao anexo 6, parte I, emenda 40 ao anexo 6, parte II, e emenda 24 ao anexo 6, parte III, relativa aos mínimos de operação de aeródromo baseados no desempenho (PBAOM) e ao equipamento de registo de voo

No que diz respeito ao crédito operacional no contexto de PBAOM, o conceito PBAOM oferece a possibilidade da concessão de crédito operacional, ou seja, a aplicação de mínimos inferiores, com base no desempenho das infraestruturas terrestres e dos sistemas das aeronaves.

Um dos objetivos das emendas ao anexo 6 é evitar referências a sistemas específicos — tais como sistemas de visibilidade em voo melhorada (EFVS) e colimadores de pilotagem frontal (HUD) — e fornecer texto mais genérico e tecnologicamente neutro, a fim de permitir novos desenvolvimentos neste domínio. Outra alteração é a introdução das definições de aeronaves básicas e avançadas — aeronaves avançadas com equipamento adicional superior ao necessário para a operação, em comparação com uma aeronave de base que apenas dispõe do equipamento necessário e, por conseguinte, não é elegível para qualquer crédito operacional. Esta alteração constitui uma primeira fase da introdução do conceito de PBAOM nas operações comerciais, a fim de facilitar a compreensão do conceito e permitir que as normas sejam redigidas de forma mais genérica.

Além disso, o apêndice H do anexo 6, parte I, é suprimido, uma vez que as informações sobre a utilização de sistemas automáticos de aterragem, de colimadores de pilotagem frontal e de sistemas de visibilidade constam agora do Manual de Operações em Todas as Condições

Meteorológicas (Doc. 9365). Não existe qualquer obrigação legal de os Estados contratantes notificarem o cumprimento ou as diferenças nos materiais de orientação.

No que diz respeito ao equipamento de registo de voo, alterar as normas existentes no anexo 6, a fim de introduzir requisitos para os fabricantes e instaladores dos sistemas de registo de voo a fim de fornecerem as informações necessárias para manter o equipamento de registo de voo operacional. Os requisitos também clarificam a periodicidade de um trabalho de manutenção aplicável ao equipamento de registo de dados de voo.

Emenda 40 ao anexo 6, parte II, e emenda 17 ao anexo 14, volume I, relativa às disposições de salvamento e combate a incêndios (RFF) para a aviação geral (GA)

Introduzir uma nova recomendação no anexo 6, parte II, secção 2 (Operações de aviação geral) e novas normas, no anexo 6, parte II, secção 3 (aviões de grande porte e turbojatos), e no anexo 14, volume I, capítulo 9.

Em relação ao anexo 6, parte II, secções 2 e 3, identificar claramente a necessidade de o operador considerar a disponibilidade de instalações e serviços de RFF num aeródromo de operação pretendida.

A recomendação proposta no anexo 6, parte II, secção 2, permite que os operadores de GA afetados (no sistema da UE, operadores de NCO) avaliem a adequação do aeródromo de operação pretendida e incluam a disponibilidade de instalações de RFF nesta avaliação. No caso dos operadores abrangidos pelo anexo 6, parte II, secção 3 (no sistema da UE, os operadores NCC), que são obrigados a dispor de um sistema de gestão da segurança (SGS), a necessidade de ter em conta instalações de RFF adequadas ao escolher o aeródromo a operar deve ser abordada no SGS do operador.

Além disso, a OACI propõe excluir a GA das disposições de RFF do anexo 14 — Aeródromos, volume I — Conceção e operações de aeródromos. Alguns Estados interpretam o texto atual no sentido de que todos os aeródromos, independentemente da dimensão e do tipo de operações, devem dispor de instalações específicas de RFF. Para os pequenos aeródromos, exclusivamente de GA, tal cria um encargo importante e resultou na restrição das horas de operação ou mesmo no encerramento do aeródromo. O encerramento temporário ou a restrição das horas de funcionamento dos aeroportos constitui, por si só, um perigo, em especial para as aeronaves de GA, que têm uma gama de combustível mais limitada, estão frequentemente limitadas às operações diurnas e são mais condicionadas pelas condições meteorológicas. O atual requisito de RFF não é proporcionado, principalmente porque é pouco provável que a baixa massa, as velocidades de descolagem e de aterragem e a capacidade de combustível limitada das pequenas aeronaves de GA provoquem o tipo de acidente de descolagem ou aterragem que exigiria um corpo de bombeiros de aeródromo.

Emenda 24 ao anexo 6, parte III

No que diz respeito aos alternantes offshore para operações de helicóptero de longo curso, alterações às normas e práticas recomendadas para eliminar a atual prática recomendada de não utilizar alternantes offshore em zonas hostis. Exige agora que o operador tenha em conta todos os fatores pertinentes ao tomar a decisão de os utilizar. A alteração permite a um operador planear um alternantes offshore numa zona hostil, sob reserva da conclusão de uma avaliação do risco. A intenção é que um operador gira de forma segura e eficiente a carga útil otimizada em função dos requisitos em matéria de combustível, autonomia e desvio, mantendo, no mínimo, o nível de segurança equivalente ao indicado na disposição atual.

Quanto ao transporte de mercadorias perigosas por helicóptero, incluir um novo capítulo 12 na parte III do anexo 6. Atualmente, não existem normas adequadas na parte III, especificamente no que diz respeito às disposições relacionadas com as responsabilidades do

Estado do operador. Essas disposições são necessárias para assegurar a fiscalização segura das operações de transporte de mercadorias perigosas e para clarificar os requisitos aplicáveis aos operadores não autorizados a transportar mercadorias perigosas. As disposições baseiam-se nas incluídas na parte I do anexo 6 e foram adaptadas para a parte III do anexo 6. As disposições são coerentes com as Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc. 9284, Instruções Técnicas).

Prevê-se que as alterações do anexo 6, partes I, II e III e do anexo 14 volume I passem a ser aplicáveis a partir de 3 de novembro de 2022.

Emenda 7 ao anexo 7

A fim de facilitar a transferência de aeronaves de um Estado para outro, harmonizar as práticas atuais e promover a transparência e a coerência no intercâmbio de dados sobre a propriedade das aeronaves entre os Estados.

No que diz respeito ao registo das aeronaves, alterar o certificado de registo para indicar que é emitido ao proprietário da aeronave, ao operador da aeronave ou a outro. Esta alteração visa refletir as atuais práticas comerciais no setor da aviação, como a locação, em que a aeronave é operada por uma entidade diferente do proprietário da aeronave.

No que diz respeito à anulação do registo da aeronave, introduzir a obrigação de emitir um certificado de anulação do registo da aeronave sempre que esta é desmatriculada. Atualmente, o formato e as informações constantes de uma notificação ou de um certificado de anulação de registo emitidos por muitos Estados não estão normalizados, o que provoca atrasos no registo.

Prevê-se que a emenda 7 ao anexo 7 entre em vigor em 2 de novembro de 2023. No entanto, prevê-se que as disposições relativas ao certificado de matrícula passem a ser aplicáveis em 26 de novembro de 2026.

Emenda 109 ao anexo 8

Alterar as SARP do anexo 8, a fim de melhorar a clareza e assegurar que os Estados que aprovam qualquer modificação e reparação (ou seja, os Estados de modificação do projeto) têm uma compreensão clara da sua responsabilidade em matéria de aeronavegabilidade permanente e clarificam as capacidades de conceção da supressão de incêndios no compartimento de carga em grandes aviões, helicópteros e pequenos aviões. Além disso, é aditada uma nota que clarifica que as disposições propostas no capítulo 6 da parte II não impedem uma organização de manutenção de efetuar operações de manutenção em aeronaves não registadas no Estado que emitiu a certificação da organização de manutenção e em aeronaves sem matrícula. Não existe qualquer obrigação legal de os Estados contratantes notificarem o cumprimento ou as diferenças com as notas.

A data de aplicabilidade da emenda 109 ao anexo 8 é 3 de novembro de 2022.

Emenda 91 ao anexo 10, volume IV

Alterar as SARPS existentes no anexo 10, Vol IV, a fim de introduzir o sistema anticolidões de bordo X (ACAS X), a fim de melhorar a segurança, reduzir os alertas desnecessários, incorporar novos procedimentos e permitir a utilização de outras fontes de vigilância para apoiar novos tipos de aeronaves e reduzir a ocorrência de falsos alertas ACAS. Prevê-se que a alteração proposta entre em vigor em 3 de novembro de 2022.

Emenda 18 ao anexo 17

Introduzir novas SARP e/ou alterar as SARP existentes no anexo 17 da Convenção de Chicago relacionadas com a cultura de segurança; programas de segurança dos operadores de

aeronaves; métodos de detecção de explosivos na bagagem de porão; e programas nacionais de controlo da qualidade da segurança da aviação civil. Prevê-se que a emenda 18 entre em vigor em novembro de 2022.

Emenda 29 ao anexo 9

A emenda 29 proposta ao anexo 9 inclui, entre outras, disposições novas e/ou revistas em matéria de emergências de saúde pública, segurança das viagens e documentos comprovativos de saúde, voos de socorro e repatriamento, facilitação do transporte aéreo de pessoas com deficiência, assistência às vítimas de acidentes aéreos e suas famílias, tráfico de pessoas e uma pequena alteração numa nota aos dados do registo de identificação dos passageiros (PNR) para especificar o termo «push».

Em especial no que se refere à saúde, o Comité dos Transportes Aéreos (ATC) (C-DEC 219/3) aprovou, em 15 de abril de 2020, o mandato de um grupo de trabalho, com mandato para rever todas as SARP relacionadas com a saúde constantes do anexo 9 e o material de orientação correspondente, elaborar propostas de disposições novas e/ou revistas do anexo 9 e documentos de orientação pertinentes. Estas medidas destinam-se a prever medidas eficazes da OACI para que os Estados apliquem, através das autoridades aeronáuticas, requisitos para os operadores de aeronaves e aeroportos, bem como para outras partes interessadas.

Ao ponderar a inclusão de SARP novas e revistas relacionadas com a saúde, o grupo de trabalho propôs novas definições e alterações ao capítulo 1 (desinseção e desinfeção de aeronaves), ao capítulo 6 (sobre o plano de emergência do aeródromo para abranger surtos sanitários), ao capítulo 8 (sobre a recolha de documentação sanitária, promovendo soluções digitais sempre que possível) e acordou na criação de um novo capítulo (capítulo 10) no anexo 9 — Facilitação. O novo capítulo 10 visa agrupar as SARP novas e revistas relacionadas com a saúde, incluindo a transferência de algumas SARP existentes relacionadas com a saúde de outros capítulos do anexo 9 para o novo capítulo 10 proposto. Este incluirá 3 secções: — A. Regulamento Sanitário Internacional e medidas conexas; B. Inspeção da documentação relacionada com a saúde; e C. Prevenção e mitigação das doenças transmissíveis. No entanto, devido aos intensos trabalhos sobre as SARP novas e revistas e às limitações de tempo, o grupo de trabalho não conseguiu agrupar as SARP a fim de estabelecer plenamente um novo capítulo 10.

O 12.º Painel de Facilitação analisou e integrou no seu relatório final as recomendações do grupo de trabalho e as suas propostas de SARP com notas adicionais. Algumas SARP foram alteradas durante o Painel, chegando a um consenso entre os participantes no final. Os debates incidiram sobre a política de rastreio de contactos e o estado da documentação sanitária à entrada ou em trânsito. Além disso, o Painel concordou em introduzir pequenas alterações ao formulário de localização dos passageiros.

Além disso, a estratégia global foi desenvolvida pelo painel de facilitação do grupo de trabalho sobre o tráfico de seres humanos da OACI (WGHT). Tal inclui a elaboração de orientações e a prestação de assistência aos Estados-Membros para:

- a) Criar e aplicar uma estratégia abrangente em matéria de facilitação para combater o tráfico de seres humanos na aviação civil; bem como
- b) estabelecer políticas e protocolos relacionados com a resposta a um ou mais incidentes suspeitos de tráfico de seres humanos que incluam linhas claras de comunicação de informações aos serviços responsáveis pela aplicação da lei, resposta a casos de potencial tráfico de seres humanos e coordenação entre as agências estatais, entre os Estados e com as partes interessadas (incluindo aeroportos e companhias aéreas).

Esta estratégia global complementa as atuais políticas, orientações e outros recursos da OACI em matéria de luta contra o tráfico, que foram desenvolvidos para orientar o setor da aviação nos seus esforços de luta contra o tráfico, incluindo uma resolução geral, duas práticas recomendadas, orientações em matéria de formação, orientações para a comunicação de informações, um programa de formação e um inquérito aos Estados-Membros.

Prevê-se que estas alterações delineadas na emenda 29 entrem em vigor em novembro de 2022.

3. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO

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

Emenda 178 ao anexo 1, relativa ao reconhecimento mundial das licenças eletrónicas de pessoal (EPL)

Em resposta às recomendações formuladas na 39.^a sessão da Assembleia da OACI, o Secretariado da OACI analisou a viabilidade de desenvolver normas no anexo 1 — Licenciamento de Pessoal, para a implementação de um sistema eletrónico de licenciamento do pessoal, com o objetivo de melhorar a segurança e a eficiência. A análise indicou que era viável uma alteração do anexo 1 que permitisse a utilização facultativa de licenças eletrónicas de pessoal, desde que fosse dada especial atenção à necessidade de evitar impor encargos excessivos a outros Estados que teriam de verificar a autenticidade e a validade de uma licença. Foi criado um grupo de trabalho para a Licença Eletrónica de Pessoal (EPL-TF), incumbido, nomeadamente, de rever a análise realizada pelo Secretariado da OACI e de elaborar propostas de disposições que ponderem cuidadosamente a aceitação de licenças eletrónicas por outros Estados.

Os Estados-Membros foram consultados sobre as alterações propostas através do ofício da OACI AN 12/1.1.25-20/112, incluindo as propostas de alteração do anexo 1 da Convenção de Chicago.

As alterações inicialmente propostas no ofício AN 12/1.1.25-20/112 dizem respeito à introdução de licenças eletrónicas para o pessoal em dispositivos móveis autónomos de visualização eletrónica, para além das licenças emitidas em papel de primeira qualidade ou outro material adequado, incluindo cartões de plástico.

Na sequência da recomendação da AESA sobre o ofício AN 12/1.1.25-20/112, muitos Estados-Membros da UE reconheceram as vantagens pertinentes proporcionadas por uma licença eletrónica e não preveem qualquer desvantagem específica.

As alterações previstas são suscetíveis de influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da UE, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão¹ e o Regulamento (UE) 2015/340 da Comissão². As novas SARP da OACI terão de ser introduzidas na legislação da UE para alterar o atual quadro jurídico, a fim de regulamentar o

¹ 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).

² Regulamento (UE) 2015/340 da Comissão, de 20 de fevereiro de 2015, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos relativos às licenças e aos certificados dos controladores de tráfego aéreo, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, e que revoga o Regulamento (UE) n.º 805/2011 da Comissão (JO L 63 de 6.3.2015, p. 1).

formato, o tipo e a certificação dos dispositivos de visualização eletrónica móveis autónomos, bem como a possibilidade de aceder aos dados pertinentes com e sem ligação à Internet, salvaguardando simultaneamente a integridade, a privacidade e a segurança dos dados pessoais.

Emenda 47 ao anexo 6, parte I, emenda 40 ao anexo 6, parte II, emenda 24 ao anexo 6, parte III, e emenda 17 ao anexo 14, volume I

A emenda 47 ao anexo 6, parte I, relativa às operações de tempo de desvio alargado (EDTO), deve ser transposta para o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão³.

A emenda 47 ao anexo 6, parte I, relativa aos coletes de salvação para crianças corresponde às regras em vigor no Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, relativas ao equipamento e à estiva de coletes de salvação ou dispositivos de flutuação equivalentes para lactentes. O mesmo se aplica aos sistemas de aviso de proximidade ao solo (GPWS). A AESA apresentou informações em apoio da análise custo-benefício realizada pela OACI. Esta análise identificou um custo/benefício positivo para esta alteração numa base prospetiva, mas não suficiente para justificar uma retromontagem. Não serão necessárias alterações às regras da UE.

A emenda 47 ao anexo 6, parte I, relativa aos sistemas de alerta e de aviso em caso de ultrapassagem de pista (ROAAS) corresponde às regras em vigor no Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão⁴. Não serão necessárias alterações às regras da UE.

A emenda 47 ao anexo 6, parte I, a emenda 40 ao anexo 6, parte II, e a emenda 24 ao anexo 6, parte III, relativas aos créditos operacionais no contexto de mínimos de operação de aeródromo baseados no desempenho (PBAOM) correspondem a regras em vigor no Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão. Não serão necessárias alterações às regras da UE.

Emenda 47 ao anexo 6, parte I, emenda 40 ao anexo 6, parte II, e emenda 24 ao anexo 6, parte III, relativas aos equipamentos de registo de voo. A investigação de acidentes e incidentes graves por vários Estados foi dificultada pelo facto de os sistemas de equipamento de registo de voo (sistema de registo de dados de voo e/ou equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem) instalados na aeronave em causa não terem sido mantidos em serviço. Esta situação deu origem a problemas nos ficheiros de registo extraídos dos equipamentos de registo (tais como informações em falta, valores de parâmetros inválidos ou gravação áudio não inteligível). Um dos fatores que contribuem para esta questão é o facto de as informações para manter os equipamentos de registo de voo operáveis estarem muitas vezes incompletas. Os operadores devem assegurar a manutenção contínua dos equipamentos de registo de voo, mas sem as informações adequadas não podem cumprir este requisito.

As propostas constantes do ofício da OACI SP 55/4-20/94 alteram as normas da OACI constantes do apêndice 8 do anexo 6, parte I, apêndice 2.3, do anexo 6, parte II, e do anexo 6, parte III, apêndice 4. Estas propostas:

1. Alteram as normas da OACI aplicáveis ao fabricante do equipamento de registo de voo e introduzem as normas OACI aplicáveis ao instalador do equipamento de

³ 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).

⁴ Regulamento (UE) 2015/640, de 23 de abril de 2015, relativo a especificações de aeronavegabilidade adicionais para um determinado tipo de operações e que altera o Regulamento (UE) n.º 965/2012 (JO L 106 de 24.4.2015, p. 18).

registo de voo, a fim de exigir que estas organizações forneçam as informações suficientes para que os operadores possam manter operacionais os equipamentos.

- Alteram as normas da OACI aplicáveis a uma tarefa de manutenção do equipamento de registo de dados de voo (a chamada «calibração do equipamento de registo de dados de voo»), a fim de clarificar a sua periodicidade.

Numa recomendação de resposta a este ofício, que foi enviada aos Estados-Membros da UE, a AESA apoiou a intenção das alterações propostas descritas no ponto 1, mas sugeriu algumas alterações à sua redação. No que diz respeito ao ponto 2, a AESA comentou que uma das normas da OACI que se propunha alterar deveria antes ser suprimida.

Doze Estados-Membros da UE reiteraram a análise e as observações da AESA na sua resposta ao ofício da OACI SP 55/4-20/94. Os outros Estados-Membros da UE não responderam a esse ofício.

Na sequência da consulta sobre o ofício SP 55/4-20/94, as alterações não editoriais propostas pela AESA e pelos Estados-Membros da UE foram aceites pelo Secretariado da OACI, com exceção da norma da OACI que a AESA tinha proposto suprimir. As alterações previstas não afetarão os regulamentos da UE, mas conduzirão muito provavelmente à alteração de alguns MCA para regras Air OPS e/ou a pequenas alterações às especificações de certificação (CS-ETSO, CS-25 e CS-29).

A emenda 40 ao anexo 6, parte II, e a emenda 17 ao anexo 14, Vol I, relativas às disposições de salvamento e combate a incêndios (RFF) para a aviação geral (GA), devem ser transpostas para o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão e para o Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão⁵, respetivamente.

A alteração 24 ao anexo 6, parte III, relativa aos alternantes offshore para operações com helicópteros de longo curso, propõe critérios de segurança, bem como a necessidade de uma aprovação. Essas propostas correspondem às regras do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão. Não serão necessárias alterações aos regulamentos da UE.

A emenda 24 ao anexo 6, parte III, relativa às mercadorias perigosas, não exige qualquer alteração dos regulamentos da UE, uma vez que o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão remete diretamente para o anexo 18 da OACI e para as instruções técnicas associadas.

Emenda 7 ao anexo 7, relativa ao registo, anulação do registo e transferência do registo de aeronaves

A emenda 7 ao anexo 7 estabelece as modalidades de implementação do registo de aeronaves, adaptando o modelo do certificado de registo e introduzindo um modelo de certificado de anulação do registo.

Embora os certificados de registo ou de anulação de registo de aeronaves não estejam atualmente regulamentados pela legislação da UE, a emenda 7 ao anexo 7 refere-se a um domínio abrangido pelo Regulamento (CE) n.º 1008/2008⁶, que estabelece o quadro geral de registo de aeronaves a nível da UE. O princípio orientador da emenda 7 ao anexo 7 para

⁵ Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, que estabelece requisitos e procedimentos administrativos relativos aos aeródromos em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 44 de 14.2.2014, p. 1).

⁶ Regulamento (CE) n.º 1008/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo a regras comuns de exploração dos serviços aéreos na Comunidade, JO L 293 de 31.10.2008, p. 3.

facilitar a transferência de aeronaves de um Estado para outro corresponde às regras do Regulamento (CE) n.º 1008/2008.

Emenda 109 ao anexo 8 relativa às responsabilidades do Estado em caso de modificações e reparações de terceiros

A emenda ao anexo 8, parte I e parte II, capítulo 4, clarifica as responsabilidades do Estado de projeto de modificação e distingue adequadamente o Estado de projeto ou de fabrico da aeronave, do motor ou da hélice. Tal inclui a receção e avaliação de informações sobre defeitos e o desenvolvimento e distribuição de informações obrigatórias sobre aeronavegabilidade permanente. As novas SARP limitam-se à clarificação das responsabilidades em matéria de informação obrigatória sobre aeronavegabilidade permanente, uma vez que as SARP existentes já exigem que a conceção e/ou o fabrico dessas modificações e/ou reparações sejam aceitáveis para o Estado de registo da aeronave afetada.

O sistema para que a AESA desempenhe as suas responsabilidades (enquanto Estado de projeto ou Estado de projeto de modificação) já está previsto no Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão⁷. Este sistema inclui a receção e avaliação de informações sobre defeitos e o desenvolvimento e distribuição de informações obrigatórias sobre aeronavegabilidade permanente.

Emenda 109 ao anexo 8 relativa às disposições relativas à supressão de incêndios no compartimento de carga

A alteração clarifica as capacidades de conceção da supressão de incêndios no compartimento de carga em grandes aviões. Esta alteração não introduz novos requisitos para a frota atual. Em vez disso, alinha a linguagem com o que é exigido nos atuais códigos de aeronavegabilidade dos Estados de Projeto que já foram aceites para a frota existente e que se aplicam a novas aeronaves de projeto.

O Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão não é afetado por estas SARP propostas, uma vez que os requisitos conexos já se encontram refletidos nas especificações de certificação (CS-25 «grandes aviões») emitidas pela AESA em conformidade com o artigo 76.º, ponto 3, do Regulamento (UE) 2018/1139.

Além disso, a alteração introduz novas disposições que exigem (para aviões de grande porte) e recomendam (para helicópteros e pequenos aviões) que o titular da aprovação de projeto forneça ao operador informações sobre as capacidades de proteção contra incêndios no compartimento de carga certificadas para novas aeronaves de produção e novas aeronaves de projeto. A AESA participou na elaboração destas SARP e considera que estas ajudarão os operadores a determinar as limitações de sistemas específicos de supressão de incêndios nos compartimentos de carga de aeronaves.

Estas novas SARP afetarão o Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão. A AESA tenciona programar uma tarefa de regulamentação para transpor estas SARP uma vez adotadas pelo Conselho da OACI.

Emenda 91 ao anexo 10, volume IV

Após a data de aplicação, haverá uma frota mista de aeronaves equipadas com equipamento ACAS X/TCAS 7.1, que terá de ser acomodada pelos sistemas de terra. O impacto dessa frota

⁷ 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.

mista equipada nos prestadores de serviços de navegação aérea deve ser identificado e pormenorizado pela OACI. Embora o anterior ofício não contemple este aspeto, para facilitar a investigação de incidentes, os prestadores de serviços de navegação aérea teriam de atualizar o seu sistema terrestre para extrair o número de série do software ACAS. Além disso, os prestadores de serviços de navegação aérea que utilizam o aconselhamento de resolução (RA) podem ter de adaptar a descodificação de relatório por estes praticada, dependendo da informação pormenorizada de relatório dos RA que é apresentada aos seus controladores. Uma vez que existem diferenças operacionais entre o ACAS II e o ACAS Xa, o impacto dessas diferenças deve ser especificado no Manual ACAS (Doc. 9863).

Para os operadores de aeronaves, o impacto será limitado, uma vez que a introdução do equipamento ACAS X é facultativa. As principais diferenças do ACAS X consistem na lógica de prevenção de colisões e nas fontes de dados de vigilância. Uma vez que o algoritmo de prevenção é transparente para o piloto e tendo em conta a reduzida probabilidade de um piloto receber um ACAS II RA, juntamente com os procedimentos que permanecem os mesmos, pode argumentar-se que a formação pode não ser necessária. No entanto, em potenciais situações de conflito em que seja necessária uma intervenção do sistema anticolidões de bordo (ACAS), o ACAS Xa fornecerá orientações em matéria de resolução com calendários de alerta, durações e sequências semelhantes, mas não idênticas, à versão 7.1 do TCAS II. Uma vez que se espera que esta lógica de segurança otimizada reduza os alertas desnecessários em situações de não conflito, as recomendações de resolução do ACAS Xa podem não ser emitidas nas mesmas condições que o TCAS II, versão 7.1.

Como existem diferenças operacionais entre o ACAS II com a versão 7.1 da lógica anticolidões e o ACAS Xa (mesmo que os procedimentos sejam os mesmos), seria necessário ter em conta as diferenças. De facto, a emenda declara que o material de orientação relacionado com os sistemas conformes com o TCAS 7.1 e com os sistemas conformes com o ACAS X consta do Manual do Sistema Anticolidão (ACAS) (Doc. 9863). No entanto, até à data, as alterações ao Manual ACAS (Doc. 9863) ainda não foram concluídas.

O quadro regulamentar europeu teria de ser atualizado de modo a incluir a utilização do ACAS X.

Os regulamentos afetados e/ou os documentos de orientação conexos incluem o Regulamento (UE) n.º 1332/2011 da Comissão⁸ — Requisitos de utilização do espaço aéreo e procedimentos operacionais para a prevenção de colisões no ar e o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão — operações aéreas. Podem ser afetados outros regulamentos e os respetivos meios de conformidade aceitáveis e material de orientação. As especificações de certificação da AESA para a navegação e a vigilância das comunicações a bordo (CS-ACNS), bem como as especificações de certificação para as especificações técnicas normalizadas europeias (CS-ETSO) também exigiriam atualizações.

Emenda 18 ao anexo 17

O Painel de Segurança da Aviação da OACI, na sua trigésima segunda reunião, que se realizou virtualmente de 31 de maio a 4 de junho de 2021, reviu o anexo 17. O Conselho da OACI, na décima primeira reunião da sua 223.^a sessão de 25 de junho de 2021, considerou as propostas avançadas para emendar o anexo 17. O Secretário-Geral da OACI informou os

⁸ Regulamento (UE) n.º 1332/2011 da Comissão, de 16 de dezembro de 2011, que estabelece requisitos comuns de utilização do espaço aéreo e procedimentos operacionais para a prevenção de colisões no ar, JO L 336 de 20.12.2011, p. 20.

Estados sobre a proposta de emenda 18 ao anexo 17 através do ofício AS 8/2.1-21/48 confidencial de 20 de julho de 2021.

As alterações propostas introduzem novas SARP e/ou alteram as SARP existentes no anexo 17 relacionadas com a cultura de segurança; programas de segurança dos operadores de aeronaves; métodos de deteção de explosivos na bagagem de porão; e programas nacionais de controlo da qualidade da segurança da aviação civil.

A maioria das disposições novas ou revistas introduzidas pela emenda 18 ao anexo 17 não exigirá qualquer alteração do direito da União, uma vez que já fazem parte do mesmo. No entanto, uma nova norma introduzida no domínio das medidas preventivas de segurança exige uma alteração do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão⁹. Esta alteração assegurará que os procedimentos estabelecidos para lidar com a bagagem não identificada sejam alargados de modo a abranger também objetos suspeitos.

Emenda 29 ao anexo 9

A maioria das disposições novas ou revistas propostas pela emenda 29 ao anexo 9 não exige qualquer alteração do direito da União, uma vez que este já se refere a estas normas. No que diz respeito ao tráfico de seres humanos, as legislações nacionais relacionadas com o transporte incluem a Decisão-Quadro do Conselho da União Europeia, de 2002, relativa ao reforço do quadro penal para prevenir a facilitação da entrada, do trânsito e da residência não autorizados¹⁰; a Convenção sobre a luta contra o tráfico de seres humanos¹¹ do Conselho da Europa, de 2005; e a Diretiva da União Europeia de 2011 relativa à prevenção e luta contra o tráfico de seres humanos e à proteção das suas vítimas¹². No que diz respeito aos PNR, apenas foi alterada uma nota informativa para especificar o termo «push». Estes elementos já são abrangidos pela Diretiva 2016/681 relativa à utilização dos dados dos registos de identificação dos passageiros (PNR) para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave¹³.

3.2. Posição a tomar em nome da União

A União reconhece a necessidade de estabelecer um quadro regulamentar harmonizado a nível internacional.

A aplicação de um sistema de licenças eletrónicas é considerada uma vantagem e deve ser apoiada.

As emendas propostas aos anexos 6 e 14, volume I, abrangem os alternantes offshore, o RFF na aviação geral e vários elementos de orientação provenientes da 5.ª e da 6.ª reuniões do painel OPS, assim como a manutenção da operacionalidade do equipamento de registo de voo. Uma vez que a maioria das novas alterações ao anexo 6 corresponde às regras da UE em

⁹ Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação, JO L 299 de 14.11.2015, p. 1.

¹⁰ Decisão-Quadro do Conselho, de 28 de novembro de 2002, relativa ao reforço do quadro penal para a prevenção do auxílio à entrada, ao trânsito e à residência irregulares, JO L 328 de 5.12.2002, p. 1.

¹¹ Convenção do Conselho da Europa relativa à Luta contra o Tráfico de Seres Humanos (CETS n.º 197), disponível em <https://www.coe.int/en/web/conventions/full-list/-/conventions/treaty/197>.

¹² Diretiva 2011/36/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de abril de 2011, relativa à prevenção e luta contra o tráfico de seres humanos e à proteção das vítimas, JO L 101 de 15.4.2011, p. 1.

¹³ Diretiva (UE) 2016/681 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de abril de 2016, relativa à utilização dos dados dos registos de identificação dos passageiros (PNR) para efeitos de prevenção, deteção, investigação e repressão das infrações terroristas e da criminalidade grave, JO L 119 de 4.5.2016, p. 132.

vigor e as restantes são consideradas adequadas, a posição proposta a adotar em nome da União consiste em apoiar as alterações.

Uma vez que a maior parte das novas SARP constantes da emenda 109 ao anexo 8 correspondem às regras da UE em vigor e as restantes são consideradas adequadas, a posição proposta a adotar em nome da União é apoiar a proposta.

Além disso, a União reconhece a necessidade de garantir níveis harmonizados de segurança e de aplicar tecnologias melhoradas, tal como proposto na emenda ao anexo 10, volume IV.

Assim, a posição a tomar em nome da União relativamente às emendas propostas à Convenção de Chicago, desde que o Conselho da OACI adote, sem alterações substanciais, as emendas propostas, consiste em não registar a desaprovação e em notificar o cumprimento das emendas adotadas em resposta aos respetivos ofícios da OACI. Sempre que a legislação da União se desvie das normas da OACI recentemente adotadas após a data prevista de aplicação dessas normas, ou seja, 3 de novembro de 2022, uma diferença em relação a essas normas específicas deve ser notificada à OACI, mas apenas durante o tempo necessário para concluir a sua transposição para o direito da União.

A emenda 18 proposta ao anexo 17 inclui, entre outras, disposições novas e/ou revistas sobre: uma nova prática recomendada em matéria de cultura de segurança; uma nova norma sobre os programas de segurança dos operadores de aeronaves; uma nova norma sobre métodos de deteção de explosivos na bagagem de porão; e uma nova norma que define os elementos essenciais de um programa nacional de controlo da qualidade da segurança da aviação civil.

Todas estas disposições visam reforçar a base de referência mundial em matéria de segurança da aviação, pelo que devem ser apoiadas na sua totalidade. A maioria das disposições propostas já faz parte do direito da União e, por conseguinte, é aplicada pelos Estados-Membros.

O objetivo da emenda 7 ao anexo 7 é facilitar a transferência de aeronaves de um Estado para outro. Ao autorizar o registo de aeronaves noutra Estado-Membro ou num país terceiro, as regras da UE em vigor baseiam-se no mesmo princípio. Esta emenda deve, por conseguinte, ser apoiada.

A emenda 29 ao anexo 9 visa reforçar a preparação para futuras pandemias, aprender com os ensinamentos retirados da pandemia de COVID-19 e definir uma primeira resposta adequada em matéria de saúde a futuras pandemias, mas também continuar a combater o tráfico de seres humanos na definição de uma estratégia abrangente. Além disso, esta emenda contém alterações menores, mas úteis, relativas aos voos de repatriamento e ao transporte aéreo de passageiros com deficiência, bem como uma alteração de uma nota na secção PNR. Esta emenda deve, por conseguinte, ser apoiada.

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 acordo¹⁴.

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»¹⁵.

4.1.2. *Aplicação ao caso vertente*

O Conselho da OACI é um órgão criado por um acordo, a saber, a 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.

A maioria dos atos previstos é passível de influenciar decisivamente o teor do direito da UE, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, o Regulamento (UE) n.º 1139/2018 da Comissão, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, o Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão, o Regulamento (CE) n.º 1008/2008, o Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, o Regulamento (UE) n.º 1332/2011 da Comissão, e o Regulamento (UE) 2015/1998 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 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 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.

¹⁵ 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

sobre a posição a tomar em nome da União Europeia na 225.^a sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) relativamente à adoção prevista da emenda 178 ao anexo 1, da emenda 47 ao anexo 6, parte I, da emenda 40 ao anexo 6, parte II, da emenda 24 ao anexo 6, parte III, da emenda 7 ao anexo 7, da emenda 109 ao anexo 8, da emenda 91 ao anexo 10, volume IV, da emenda 17 ao anexo 14, volume I, da emenda 18 ao anexo 17 e da emenda 29 ao anexo 9 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 225.^a sessão, deve adotar a emenda 178 ao anexo 1, a emenda 47 ao anexo 6, parte I, a emenda 40 ao anexo 6, parte II, a emenda 24 ao anexo 6, parte III, a emenda 7 ao anexo 7, a emenda 109 ao anexo 8, a emenda 91 ao anexo 10, volume IV, a emenda 17 ao anexo 14, volume I, a emenda 18 ao anexo 17 e a emenda 29 ao anexo 9 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.
- (5) O principal objetivo da alteração ao anexo 1 é permitir a aplicação de um sistema eletrónico de licenciamento do pessoal com o objetivo de melhorar a eficiência.
- (6) O principal objetivo das emendas ao anexo 6, partes I, II e III, é reforçar o quadro jurídico para a manutenção da operacionalidade do equipamento de registo de voo da Convenção de Chicago; melhorar a clareza das disposições relativas às operações de tempo de desvio alargado (EDTO) e aos coletes de salvação para crianças; impor sistemas de aviso de proximidade ao solo (GPWS) em determinados aviões; aditar uma nova norma para equipar os aviões, em determinadas condições, com sistemas de alerta e de aviso em caso de ultrapassagem de pista (ROAAS); conceder crédito operacional no contexto de mínimos de operação de aeródromo baseados no desempenho (PBAOM); assegurar a disponibilidade de instalações e serviços adequados de salvamento e combate a incêndios no aeródromo de operação pretendida; atualizar as disposições relativas aos alternantes offshore para operações com helicópteros de longo curso, a fim de determinar os aeródromos alternantes; aditar

disposições relativas ao transporte de mercadorias perigosas em helicópteros e atualizar as respetivas disposições em matéria de formação.

- (7) O principal objetivo da emenda ao anexo 14, volume I, relativo ao salvamento e ao combate a incêndios (RFF) para a aviação geral é excluir a aviação geral das disposições do anexo 14.
- (8) O principal objetivo da emenda ao anexo 7 é facilitar a transferência de aeronaves de um Estado para outro, adaptando o modelo de certificado de registo e introduzindo um modelo de certificado de anulação de registo.
- (9) O principal objetivo da alteração do anexo 8 é o de melhorar a clareza e assegurar que os Estados que aprovam qualquer modificação e reparação têm uma compreensão clara da sua responsabilidade em matéria de aeronavegabilidade permanente e clarificam as capacidades de conceção da supressão de incêndios no compartimento de carga em grandes aviões, helicópteros e pequenos aviões.
- (10) O principal objetivo da alteração ao anexo 10, volume IV, é introduzir o ACAS X e reduzir a ocorrência de falsos alertas ACAS.
- (11) O principal objetivo da emenda 18 ao anexo 17 é introduzir novas SARP e/ou alterar as SARP existentes no anexo 17 relacionadas com a cultura de segurança; programas de segurança dos operadores de aeronaves; métodos de deteção de explosivos na bagagem de porão; e programas nacionais de controlo da qualidade da segurança da aviação civil.
- (12) O principal objetivo da alteração 29 ao anexo 9 é reforçar a preparação dos Estados para futuras pandemias, retirando ensinamentos da pandemia de COVID-19 e estabelecendo uma primeira resposta adequada em matéria de saúde para futuras pandemias no anexo 9. A alteração aborda ainda a luta contra o tráfico de seres humanos na definição de normas para uma estratégia global. Além disso, esta emenda contém alterações menores, mas úteis, relativas aos voos de repatriamento e ao transporte aéreo de passageiros com deficiência, bem como uma alteração de uma nota na secção dos registos de identificação dos passageiros (PNR) a especificar o termo «push».
- (13) Afigura-se adequado estabelecer a posição a adotar em nome da União no âmbito do Conselho da OACI, uma vez que as emendas 178 ao anexo 1, 47 ao anexo 6, parte I, 40 ao anexo 6, parte II, 24 ao anexo 6, parte III, 7 ao anexo 7, 109 ao anexo 8, 91 ao anexo 10, volume IV, 17 ao anexo 14, volume I, 18 ao anexo 17 e 29 ao anexo 9 da Convenção de Chicago são passíveis de influenciar decisivamente o teor do direito da União, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, o Regulamento (UE) n.º 1139/2018 da Comissão, o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, o Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão, o Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, o Regulamento (UE) n.º 1332/2011 da Comissão e o Regulamento (UE) 2015/1998 da Comissão.
- (14) A posição da União durante a 225.ª sessão do Conselho da OACI ou qualquer sessão subsequente no que respeita à adoção da emenda 178 ao anexo 1, da emenda 47 ao anexo 6, parte I, da emenda 40 ao anexo 6, parte II, da emenda 24 ao anexo 6, parte III, da emenda 7 ao anexo 7, da emenda 109 ao anexo 8, da emenda 91 ao anexo 10, volume IV, da emenda 17 ao anexo 14, volume I, da emenda 18 ao anexo 17 e da emenda 29 ao anexo 9 da Convenção de Chicago, tal como indicado nos ofícios AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85 e AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidencial, CE 6/3 –21/67, deve ser a de apoiar estas 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.

(15) A posição da União após a adoção pelo Conselho da OACI das emendas 178 ao anexo 1, 47 ao anexo 6, parte I, 40 ao anexo 6, parte II, 24 ao anexo 6, parte III, 7 ao anexo 7, 109 ao anexo 8, 91 ao anexo 10, volume IV, 17 ao anexo 14, volume I, 18 ao anexo 17 e 29 ao anexo 9 da Convenção de Chicago, a anunciar pelo Secretário Geral da OACI através de ofício, deve ser a de não registar desaprovação e a de notificar a sua conformidade, desde que as emendas sejam adotadas sem alterações substanciais. Caso a legislação da União se desvie das SARP recentemente adotadas após a data prevista de aplicação dessas SARP, deverá ser notificada à OACI uma diferença em relação a essas SARP específicas, em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago, durante o período em que o desvio exista.

(16) Esta posição deve ser expressa por todos os Estados-Membros da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A posição a tomar em nome da União na 225.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), ou em qualquer sessão subsequente, deve ser de apoio à proposta de emenda 178 ao anexo 1, emenda 47 ao anexo 6, parte I, emenda 40 ao anexo 6, parte II, emenda 24 ao anexo 6, parte III, emenda 7 ao anexo 7, emenda 109 ao anexo 8, emenda 91 ao anexo 10, volume IV, emenda 17 ao anexo 14, volume I, emenda 18 ao anexo 17 e emenda 29 ao anexo 9 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 da proposta de emenda 178 ao anexo 1, emenda 47 ao anexo 6, parte I, emenda 40 ao anexo 6, parte II, emenda 24 ao anexo 6, parte III, emenda 7 ao anexo 7, emenda 109 ao anexo 8, emenda 91 ao anexo 10, volume IV, emenda 17 ao anexo 14, volume I, emenda 18 ao anexo 17 e emenda 29 ao anexo 9 da Convenção de Chicago, referidas no n.º 1, consiste em não registar a desaprovação e em notificar o cumprimento da medida adotada em resposta ao respetivo ofício da OACI. Caso o direito da União se desvie das SARP adotadas após a data prevista de aplicação dessas SARP, 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, deve ser expressa pelos Estados-Membros que são membros do Conselho da OACI, agindo em conjunto.

A posição referida no artigo 1.º, n.º 2, deve ser expressa por todos os Estados-Membros.

Artigo 3.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*