



Conselho da
União Europeia

Bruxelas, 12 de junho de 2020
(OR. en)

8797/20

**Dossiê interinstitucional:
2020/0120 (NLE)**

**ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446**

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Jordi AYET PUIGARNAU, diretor
data de receção:	12 de junho de 2020
para:	Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretário-geral do Conselho da União Europeia

n.º doc. Com.:	COM(2020) 247 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a adotar na Organização da Aviação Civil Internacional, em nome da União Europeia, no que respeita à notificação das diferenças em relação aos anexos 1 e 6 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional relacionadas com a pandemia de COVID-19

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2020) 247 final.

Anexo: COM(2020) 247 final



Bruxelas, 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar na Organização da Aviação Civil Internacional, em nome da União Europeia, no que respeita à notificação das diferenças em relação aos anexos 1 e 6 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional relacionadas com a pandemia de COVID-19

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito à posição a adotar na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em nome da União, em resposta à carta circular AN 11/55-20/50, de 3 de abril de 2020, enviada aos Estados, relativa à notificação de diferenças temporárias relacionadas com a pandemia de COVID-19, em relação aos anexos 1 e 6 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

1.1. A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago») visa regular 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.

1.2. 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 as técnicas de navegação aérea internacional e em promover o planeamento e o desenvolvimento do transporte aéreo internacional.

O Conselho da OACI é um órgão permanente da OACI com 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 funções obrigatórias do Conselho da OACI, enumeradas no artigo 54.º da Convenção de Chicago, incluem a adoção de normas e práticas recomendadas internacionais («SARP»), designadas como anexos da Convenção de Chicago.

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

Nos termos do disposto no artigo 38.º da Convenção de Chicago, qualquer Estado Contratante que se encontre impossibilitado de cumprir em todos os aspetos tais normas ou procedimentos internacionais, ou de adaptar plenamente a sua própria regulamentação a essas 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.

1.3. O ato previsto da Organização da Aviação Civil Internacional

A OACI emitiu a carta circular AN 11/55-20/50, em resposta à pandemia de COVID-19, que foi enviada aos Estados, em especial com o propósito de obter informações coerentes sobre as medidas por eles adotadas para permitir que os prestadores de serviços e o pessoal mantenham a validade dos seus certificados, licenças e outras aprovações durante a pandemia de COVID-19 («notificação de diferenças temporárias relacionadas com a COVID-19»).

A OACI instou os Estados a informarem, nos termos do disposto no artigo 38.º da Convenção de Chicago, eventuais diferenças temporárias que possam resultar das medidas provisórias adotadas pelos diferentes Estados relacionadas com a COVID-19, nomeadamente as que dizem respeito ao licenciamento e à certificação em conformidade com os anexos 1 e 6. Os Estados devem igualmente indicar, em termos gerais, se reconhecem ou aceitam a validade

dos certificados e das licenças afetados pelas diferenças temporárias aplicadas por outros Estados, relacionadas com a COVID-19.

A fim de prestar assistência a todos os Estados e às partes interessadas pertinentes, a OACI lançou um sítio Web público dedicado às medidas relativas à segurança operacional adotadas no contexto da COVID-19. Os Estados são incentivados a utilizar este sítio Web e a informar a OACI de eventuais alterações que possam ocorrer a nível interno.

A OACI reconhece a necessidade de proporcionar um máximo de flexibilidade e, concomitantemente, de assegurar o cumprimento da Convenção de Chicago. A este respeito, recordam-se aos Estados as obrigações que lhes incumbem por força do artigo 38.º da Convenção de Chicago de notificar a OACI de quaisquer diferenças que possam ocorrer.

A fim de facilitar a notificação e a divulgação das diferenças temporárias durante este período, foi criado pelo Secretariado da OACI um subsistema sobre as diferenças relacionadas com a contingência atual da COVID-19 (COVID-19 *Contingency-Related Differences* - CCRD), acessível através do painel de registo eletrónico das diferenças (*Electronic Filing of Differences* - EFOD), que será mantido provisoriamente até 31 de março de 2021.

2. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

2.1. Carta circular da OACI AN 11/55-20/50 enviada aos Estados e sua relação com as regras da União em vigor

A carta circular da OACI AN 11/55-20/50, enviada aos Estados, diz respeito às diferenças temporárias suscitadas pela COVID-19 em relação aos anexos 1 e 6 da Convenção de Chicago, que se prendam com aspetos respeitantes ao pessoal e aos operadores aéreos.

O anexo 1 «Licenciamento de Pessoal» da Convenção de Chicago prevê SARP em matéria de licenciamento dos membros da tripulação de voo, dos controladores de tráfego aéreo, dos operadores de estações aeronáuticas, dos técnicos de manutenção e dos despachantes de voo. De acordo com essas regras, o requerente de uma licença deve preencher determinados requisitos, que devem ser proporcionais à complexidade das tarefas a executar. Esses requisitos estão refletidos na legislação da União, nomeadamente no Regulamento (UE) n.º 1139/2018 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 Aviação¹ e nos atos de execução e delegados conexos². Por exemplo, o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão estabelece requisitos e procedimentos específicos para as tripulações da aviação civil e estabelece os limites e os prazos para o licenciamento de pessoal e para a verificação da aptidão aeronáutica e médica (i.e., as disposições do anexo I, parte

¹ Artigos 20.º a 28.º do 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.

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

FCL e do anexo IV, parte MED). Em virtude das graves consequências da pandemia de COVID-19, designadamente o acesso limitado ou inviabilizado aos examinadores médicos aeronáuticos ou aos centros de medicina aeronáutica, vários Estados-Membros concedem uma prorrogação temporária do prazo de validade dos certificados médicos por um período suplementar de quatro meses, embora as SARP da OACI exijam um período máximo de 45 dias para um exame médico recorrente e para a revalidação de um certificado médico. Alguns Estados-Membros aplicam igualmente a extensão do prazo de validade, ou seja, entre quatro e oito meses, das licenças de piloto, caso os pilotos não consigam aceder, ou aceder em tempo oportuno, aos simuladores de voo, a fim de cumprirem os requisitos necessários em matéria de formação contínua e de verificação.

A prorrogação da validade do licenciamento do pessoal aplica-se às licenças que expirem no período de referência compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de outubro de 2020.

O anexo 6 «Operação de aeronaves» da Convenção de Chicago visa estabelecer regras normalizadas sobre a operação de aeronaves que efetuem transportes aéreos internacionais, a fim de garantir os mais elevados níveis de segurança e eficiência. Ao nível da União, os requisitos internacionais que figuram no Regulamento (UE) n.º 2018/1139, no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão e no Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, refletem os requisitos internacionais³. A pandemia de COVID-19 resultou numa redução significativa das operações de transporte aéreo comercial, o que suscitou dificuldades de acesso ao local onde se encontram disponíveis simuladores de voo adequados. Daí que um número considerável de pilotos não possa cumprir os requisitos de experiência recente estabelecidos no anexo III, ponto ORO.FC.100 (parte ORO) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão e no ponto FCL.060 do anexo I (parte FCL) do Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão.

Por exemplo, as SARP da OACI exigem que o operador apenas designe um piloto-comandante ou um copiloto para operar aos comandos de voo de um tipo de aeronave, em operações de descolagem e aterragem, que tenha operado aos comandos de voo do mesmo tipo de aeronave em pelo menos três descolagens e aterragens nos últimos 90 dias. Os graves obstáculos operacionais causados pela pandemia de COVID-19 coartam a possibilidade de os pilotos e as tripulações cumprirem esta exigência de experiência recente. Para esse efeito, e a fim de permitir que as tripulações possam voar quando as operações de aviação forem retomadas, os Estados-Membros aplicam isenções a esta regra, exigindo que o operador efetue uma avaliação dos riscos para determinar a probabilidade e a gravidade potencial da deterioração da competência da tripulação relacionada com a ausência prolongada do exercício de funções de voo. Os Estados-Membros exigem também medidas atenuantes adequadas que minimizem os riscos identificados, com uma ou mais restrições operacionais válidas para a tripulação completa de voo (por exemplo, redução dos limites máximos de vento lateral, introdução de mínimos de aproximação mais elevados, restrição das condições de superfície da pista, despacho com um sistema de aterragem automática operacional, se instalado).

As isenções dessas regras operacionais aplicam-se às operações realizadas no período de referência compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de outubro de 2020, por um período máximo de 8 meses.

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

As diferenças acima referidas às regras da OACI são fruto da aplicação do artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139, que prevê uma certa flexibilidade para os Estados-Membros que estão autorizados a conceder isenções dos requisitos estabelecidos no Regulamento (UE) 2018/1139 e nos seus atos delegados e de execução, com exceção dos requisitos essenciais, em caso de circunstâncias imprevisíveis urgentes ou de necessidades operacionais urgentes e nas condições estabelecidas no referido artigo. Uma dessas condições é que a isenção seja limitada no âmbito e na duração, aplicando-se na medida do estritamente necessário. Nesse caso, o Estado-Membro em causa notifica imediatamente a Comissão, a Agência (AESA) e os outros Estados-Membros, através do repositório criado nos termos do artigo 74.º do Regulamento (UE) 2018/1139, da isenção concedida, da sua duração, das razões para a sua concessão e, se aplicável, das medidas atenuantes necessárias que sejam adotadas. Vários Estados-Membros recorreram a este mecanismo para lidar com as consequências graves da pandemia de COVID-19, o que resultou em diferenças relativamente às regras da OACI. A presente decisão do Conselho tem em conta essas isenções ao abrigo do artigo 71.º, a fim de notificar à OACI, em nome da União, as diferenças relacionadas com os anexos 1 e 6 da Convenção de Chicago.

2.2. Posição a adotar em nome da União

As diferenças a notificar à OACI referem-se aos anexos 1 e 6 da Convenção de Chicago, relacionados com aspetos respeitantes ao pessoal e aos operadores aéreos, como indicado no quadro constante do anexo à presente decisão. Essas diferenças são pormenorizadas nas notificações individuais dos diversos Estados-Membros em conformidade com as respetivas isenções individuais, aplicadas nos termos do artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

No que diz respeito ao reconhecimento ou à aceitação da validade dos certificados e das licenças afetados pelas medidas temporárias relacionadas com a pandemia de COVID-19 e emitidos por países terceiros, é de aplicação o Regulamento (UE) n.º 452/2014 que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países terceiros⁴. Regra geral, nos termos do anexo do artigo 200.º, alínea d), do anexo do Regulamento 452/2014, a AESA deve, em consulta com os Estados-Membros, identificar as normas da OACI em relação às quais pode aceitar medidas atenuantes na eventualidade de o Estado do operador ou o Estado de registo ter notificado diferenças à OACI. Se considerar que tais medidas garantem um nível de segurança equivalente ao proporcionado pela norma em relação à qual foram notificadas as diferenças, a Agência deve aceitar essas medidas atenuantes. Tal como solicitado na carta circular AN 11/55 20/50, enviada aos Estados, a OACI deve ser informada dos atos de aplicação pertinentes da União para o reconhecimento das diferenças de países terceiros, tal como indicado na última coluna do quadro constante do anexo da presente decisão.

A posição a adotar na OACI, em nome da União, em resposta à carta circular AN 11/55 20/50, enviada aos Estados, consiste em notificar as diferenças em relação aos anexos 1 e 6 da Convenção de Chicago, devidas às medidas temporárias relacionadas com a pandemia de COVID-19, tal como estabelecidas no quadro que consta do anexo da presente decisão e especificadas por cada Estado-Membro notificante em conformidade com a sua isenção individual aplicada nos termos do artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

⁴ REGULAMENTO (UE) n.º 452/2014 da Comissão, de 29 de Abril de 2014, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas dos operadores de países terceiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, JO L 133 de 6.5. 2014

3. BASE JURÍDICA

3.1. 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 acordo⁵.

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» engloba os atos com efeitos jurídicos por força das normas do direito internacional que regem a instância em questão. Esta noção engloba ainda os 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»⁶.

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

O Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional é um organismo criado por um acordo, nomeadamente 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, designadas como anexos da Convenção de Chicago. Trata-se de atos que produzem efeitos jurídicos. Alguns efeitos jurídicos destes atos podem depender da apresentação de notificações de diferenças, bem como dos termos dessas notificações. Por conseguinte, a adoção de uma posição da União sobre essas notificações é abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

As diferenças a notificar em resposta à carta circular AN 11/55-20/50 da OACI, enviada aos Estados, têm incidência nos efeitos jurídicos das normas estabelecidas nos termos da Convenção de Chicago.

Esses efeitos jurídicos inserem-se num domínio abrangido, em grande medida, pelas regras da União, a saber, o Regulamento (UE) 2018/1139, o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão. Tal implica que, nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, a União tem competência externa exclusiva nesta matéria.

Uma vez que estas medidas, embora temporárias, conduzem a diferenças em relação às SARP da OACI, a posição da União é, por conseguinte, necessária. Os Estados-Membros sem exceção devem notificar as diferenças decorrentes da prorrogação dos prazos para o licenciamento do pessoal previsto no anexo 1 da Convenção de Chicago e os desvios das SARP nos termos do anexo 6 «Operação de aeronaves» da Convenção de Chicago», em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago.

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

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

⁵ 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.

⁶ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64.

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 teor do ato previsto, em relação ao qual é adotada 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 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 componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

O objetivo e o conteúdo principais dos atos previstos 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 decisão proposta deve ser 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

relativa à posição a adotar na Organização da Aviação Civil Internacional, em nome da União Europeia, no que respeita à notificação das diferenças em relação aos anexos 1 e 6 da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional relacionadas com a pandemia de COVID-19

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 na Convenção de Chicago e membros da OACI, tendo a União estatuto de observador em certos organismos 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).
- (4) 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.
- (5) Nos termos do artigo 39.º da Convenção de Chicago, se o certificado médico do pessoal que participa na navegação internacional não cumprir as normas mínimas, deverá ser acompanhado de uma enumeração completa dos elementos relativamente aos quais não satisfaz essas normas. Neste caso, os elementos deverão abordar as diferenças específicas relacionadas com o prazo de validade do certificado médico.
- (6) Além disso, nos termos do artigo 40.º da Convenção de Chicago, nenhum membro do pessoal que disponha de tal certificado poderá participar na navegação internacional, exceto com a autorização do Estado ou dos Estados cujo território é indicado.
- (7) Tendo em conta a pandemia de COVID-19, a OACI criou um subsistema do sistema «EFOD» da OACI para as diferenças relacionadas com a contingência atual (a seguir designado por «CCRD»), que permite aos Estados registar uma diferença temporária relativamente aos anexos 1 e 6 da Convenção de Chicago e, ao mesmo tempo, indicar que tipo de normas ou procedimentos consideram aceitáveis para facilitar as operações internacionais e cumprir as obrigações decorrentes do artigo 40.º.

- (8) O anexo 1 «Licenciamento de Pessoal» da Convenção de Chicago prevê a emissão de licenças aos membros da tripulação de voo, aos controladores de tráfego aéreo, aos operadores de estações aeronáuticas, aos técnicos de manutenção e aos expedidores de aeronaves. De acordo com essas regras, o requerente de uma licença deve cumprir determinados requisitos dentro dos prazos estabelecidos, proporcionais à complexidade das tarefas a executar.
- (9) Os requisitos definidos no anexo 1 da Convenção de Chicago estão refletidos na legislação da União, nomeadamente no Regulamento (UE) n.º 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 Aviação⁷ e nos atos de execução e delegados conexos. Por exemplo, o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão⁸ estabelece requisitos e procedimentos específicos para as tripulações da aviação civil e estabelece os limites e os prazos para o licenciamento do pessoal e para os controlos de aptidão aeronáutica e médica e o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão estabelece regras relativas à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à aprovação das organizações e do pessoal envolvidos nestas tarefas⁹.
- (10) Em virtude das graves consequências da pandemia de COVID-19, designadamente o acesso limitado ou inviabilizado aos examinadores médicos aeronáuticos ou aos centros de medicina aeronáutica, vários Estados-Membros concedem uma prorrogação temporária do prazo de validade dos certificados médicos por um período suplementar de quatro meses, o que constitui um desvio em relação às SARP da OACI relevantes na matéria. Alguns Estados-Membros aplicam igualmente a prorrogação da validade das licenças de piloto por um período suplementar de 4 a 8 meses no máximo, caso os pilotos não consigam aceder, ou aceder em tempo oportuno, aos simuladores de voo, a fim de completarem os requisitos de formação contínua e de verificação necessários. Essas prorrogações aplicam-se às licenças que expiram no período de referência compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de outubro de 2020.
- (11) O anexo 6 «Operação de aeronaves» da Convenção de Chicago contém requisitos normalizados sobre a operação das aeronaves que efetuam transportes aéreos internacionais, a fim de garantir os mais elevados níveis de segurança e eficiência. Ao nível da União, os requisitos internacionais que figuram no Regulamento (UE)

⁷ 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.

⁸ 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.

⁹ Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão, de 26 de novembro de 2014, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas, JO L 362 de 17.12. 2014.

n.º 2018/1139, no Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão e no Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão¹⁰ refletem os requisitos internacionais.

- (12) A pandemia de COVID-19 resultou numa redução significativa das operações de transporte aéreo comercial, o que suscitou dificuldades de acesso ao local onde se encontram disponíveis simuladores de voo adequados. Os graves obstáculos operacionais causados pela pandemia de COVID-19 coartam a possibilidade de os pilotos e as tripulações cumprirem os requisitos da OACI em matéria de experiência recente. Por conseguinte, a fim de permitir que as tripulações possam voar quando as operações de aviação forem retomadas, os Estados-Membros aplicam isenções a esses requisitos relevantes em matéria de experiência recente, autorizando as operações em determinadas condições operacionais e aplicando medidas atenuantes adequadas estabelecidas com base na avaliação dos riscos. Estas isenções aplicam-se às operações realizadas no período de referência compreendido entre 1 de março de 2020 e 31 de outubro de 2020, por um período máximo de oito meses.
- (13) As medidas nacionais acima referidas, que divergem dos anexos 1 e 6 da Convenção de Chicago, foram adotadas com base no artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139, nos termos do qual os Estados-Membros podem conceder isenções, a qualquer pessoa singular ou coletiva, dos requisitos essenciais aplicáveis a essa pessoa, com exceção dos requisitos essenciais, em caso de circunstâncias imprevisíveis urgentes que afetem essas pessoas ou de necessidades operacionais urgentes dessas pessoas, desde que sejam respeitadas todas as condições previstas nesse artigo. Em aplicação desta disposição, e tendo em conta as consequências da pandemia de COVID-19, vários Estados-Membros aplicam ou devem aplicar isenções às regras da União estabelecidas no Regulamento (UE) 2018/1139, no Regulamento (UE) n.º 1178/2011, no Regulamento (UE) n.º 1321/2014 e no Regulamento (UE) n.º 965/2012.
- (14) Uma vez que a notificação de diferenças tem uma incidência nos efeitos jurídicos das normas estabelecidas nos termos da Convenção de Chicago, a adoção de uma posição da União sobre essa notificação é abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.
- (15) Por conseguinte, é conveniente estabelecer a posição a adotar em nome da União em resposta à carta circular da OACI AN 11/55-20/50, enviada aos Estados, que consiste em notificar as diferenças relativamente aos anexos 1 e 6 da Convenção de Chicago, devidas às medidas operacionais temporárias aplicadas pelos Estados-Membros no contexto da pandemia de COVID-19. A posição da União deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que adotaram isenções individuais nos termos do artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139, que dão origem às diferenças referidas na carta circular AN 11/55-20/50 enviada aos Estados,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar, em nome da União, em resposta à carta circular da Organização da Aviação Civil Internacional AN 11/55 -20/50, de 3 de abril de 2020, enviada aos Estados, consta do anexo à presente decisão, sendo explicitada por cada Estado-Membro notificante

¹⁰ 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.

em conformidade com a sua isenção individual aplicada nos termos do artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

Artigo 2.º

A posição a que se refere o artigo 1.º deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros da OACI, os quais adotaram isenções individuais nos termos do artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139, conducentes às diferenças de que é objeto a carta circular AN 11/55-20/50, enviada aos Estados.

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*