

Bruxelas, 5 de maio de 2026
(OR. en)

8879/26

**Dossiê interinstitucional:
2026/0098 (NLE)**

**AVIATION 72
ICAO 16
RELEX 595**

PROPOSTA

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	5 de maio de 2026
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2026) 181 final
Assunto:	Proposta de DECISÃO DO CONSELHO relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na 238. ^a sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que diz respeito à emenda 19 ao anexo 17 — <i>Segurança da aviação</i>

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2026) 181 final.

Anexo: COM(2026) 181 final



Bruxelas, 5.5.2026
COM(2026) 181 final

2026/0098 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na 238.^a sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que diz respeito à emenda 19 ao anexo 17 — *Segurança da aviação*

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito:

- i) à posição a tomar, em nome da União, na 238.^a sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que diz respeito às emendas propostas ao anexo 17 — *Segurança da aviação* da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) relativa às normas e práticas recomendadas em matéria de segurança da aviação.
- ii) à posição a tomar, em nome da União, após a OACI anunciar a adoção da emenda 19 ao anexo 17 da Convenção de Chicago, convidando os seus Estados contratantes a notificarem eventuais diferenças em relação às medidas adotadas ou a adesão às mesmas.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A Convenção sobre Aviação Civil Internacional

A Convenção de Chicago visa regulamentar o transporte aéreo internacional. Entrou em vigor em 4 de abril de 1947 e criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

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

2.2. A Organização da Aviação Civil Internacional

A OACI 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, bem como em promover o planeamento e o desenvolvimento do transporte aéreo internacional.

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

O Conselho da OACI é um órgão permanente da OACI composto por 36 Estados contratantes, eleitos pela Assembleia da OACI para um mandato de três anos. A França, a Alemanha, a Itália, a Dinamarca, a Espanha, a Suíça e a Polónia estão atualmente representadas no Conselho da OACI.

A UE tem estatuto de observador na OACI.

2.3. O ato previsto do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional

As SARP em matéria de segurança da aviação foram adotadas pelo Conselho da OACI como anexo 17 da Convenção de Chicago.

Na sua 238.^a sessão, em junho de 2026, o Conselho da OACI deverá analisar as emendas propostas ao anexo 17. Em 12 de dezembro de 2025, foi enviado um ofício¹ com as propostas de texto aos Estados da OACI para que apresentassem as suas observações.

¹ AS 8/2.1-25/95 Confidencial

3. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Emendas propostas e a sua relação com as regras da União em vigor

As emendas propostas, tal como constam do ofício acima referido, incluem novas definições de passageiros e bagagem em transferência, bem como de passageiros e bagagem em trânsito; uma definição revista de fatores humanos; uma prática recomendada revista relativa a fatores humanos; e uma norma revista relativa aos controlos ou verificações de segurança das aeronaves.

O objeto do ato previsto diz respeito a um domínio em que a União tem competência externa exclusiva por força da última parte do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, uma vez que os atos previstos são suscetíveis de afetar regras comuns ou de alterar o seu âmbito de aplicação, a saber:

— Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002²,

— Regulamento de Execução (UE) n.º 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 aviação³, e

— Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão, de 16 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação e que contém as informações a que se refere o artigo 18.º, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 300/2008⁴.

3.2. Posição a tomar em nome da União

Tendo em conta a legislação pertinente da União, a posição a tomar, em nome da União, no Conselho da OACI deverá ser a de apoiar as emendas propostas ao anexo 17.

As emendas propostas representam um progresso e uma melhoria importantes do atual texto do anexo 17, uma vez que melhorarão uma série de SARP e as suas definições e resultarão num maior alinhamento de algumas práticas com as abordagens existentes na União, em especial no que diz respeito aos controlos e verificações de segurança das aeronaves.

As emendas específicas propostas são as seguintes:

- A emenda proposta à definição de «princípios relativos a fatores humanos» e à prática recomendada (PR) 2.5.2 visa alargar o âmbito da atual PR 2.5.2, que se centra no desenvolvimento tecnológico, ao assegurar que os fatores humanos também são tidos em conta no desenvolvimento e na aplicação de políticas, processos e procedimentos. Reconhece que o pessoal de segurança, através das suas ações e comportamentos, tem um papel importante a desempenhar na garantia de uma segurança eficaz e sustentável. Por conseguinte, propõe-se a supressão da definição de «desempenho humano», uma vez que a nova definição de «fatores humanos» substitui a necessidade desse termo no anexo 17.
- As novas definições propostas de «passageiros e bagagem em transferência» e «passageiros e bagagem em trânsito» destinam-se a alinhar as definições pertinentes utilizadas no *Manual de Segurança da Aviação* da OACI, assegurando assim a

² JO L 97 de 9.4.2008, p. 72, [EUR-Lex — 02008R0300-20100201 — PT — EUR-Lex](#)

³ JO L 299 de 14.11.2015, p. 1, [EUR-Lex — 02015R1998-20260101 — PT — EUR-Lex](#)

⁴ Não publicada no JO.

coerência terminológica em todos os documentos da OACI, bem como uma interpretação coerente das normas conexas.

- No anexo 17, a norma 4.4.3 relativa ao rastreio dos passageiros em transferência e da respetiva bagagem de cabina e a norma 4.5.5 relativa ao rastreio da bagagem de porão em transferência estabelecem a possibilidade de evitar o rastreio com base num acordo de ponto de segurança único entre dois ou mais Estados. No entanto, não existe uma disposição semelhante para a norma 4.3.1 relativa aos controlos e verificações de segurança das aeronaves. Uma vez que a norma 4.3.1 não prevê a possibilidade de renunciar a um controlo ou verificação de segurança da aeronave através de um acordo de ponto de segurança único, a norma teria de ser alterada para permitir uma isenção da obrigação de controlo ou verificação nos casos em que tenha sido criado um sistema de ponto de segurança único sólido. A emenda proposta evitaria constatações de auditoria da OACI aos Estados que já aplicam acordos de ponto de segurança único eficazes que abrangem controlos e verificações de segurança das aeronaves, sendo, por conseguinte, de grande importância para um melhor reconhecimento do sistema interno de ponto de segurança único da União nestes domínios importantes.

A posição a tomar, em nome da União, desde que o Conselho da OACI adote, sem alterações substanciais, as emendas propostas ao anexo 17, deve consistir em não notificar a desaprovação, mas antes em notificar, em resposta ao respetivo ofício da OACI, a adesão às medidas adotadas. Nos casos em que a legislação da União se desvie das normas da OACI recentemente adotadas após uma data prevista para a sua aplicação, os Estados-Membros deverão notificar à OACI a posição da União sobre as diferenças em relação a essas normas específicas, com base num documento preparatório apresentado em tempo útil pela Comissão ao Conselho para debate e aprovação, estabelecendo as diferenças pormenorizadas pelo tempo necessário para concluir a aplicação.

4. COERÊNCIA COM OUTRAS POLÍTICAS DA UNIÃO

A decisão proposta é coerente com outras políticas da União e complementa, designadamente, as políticas dos transportes.

5. BASE JURÍDICA

5.1. Base jurídica processual

5.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (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 é aplicável independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo⁵.

⁵ Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014, Alemanha/Conselho, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de 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»⁶.

5.1.2 Aplicação ao caso em apreço

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

Os atos previstos produzem efeitos jurídicos na aceção do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE. Em conformidade com o artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI adota normas internacionais e práticas recomendadas, incorporadas em anexos da Convenção de Chicago. Essas normas e práticas recomendadas são vinculativas por força do direito internacional, em conformidade com o artigo 90.º da Convenção de Chicago, na medida em que se tornem vinculativas para todas as partes contratantes da OACI, a menos que a maioria destas últimas registre a sua desaprovação junto do Conselho da OACI.

Além disso, ao conduzir potencialmente a emendas, os atos previstos são suscetíveis de influenciar de forma decisiva o conteúdo da legislação da UE, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 300/2008, o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão e a Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão, na medida em que remetem explicitamente para o anexo 17 da Convenção de Chicago.

Os atos previstos não complementam nem alteram o quadro institucional do acordo.

Por conseguinte, a tomada de posição da União sobre essas notificações está abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

5.2. Base jurídica material

5.2.1 Princípio

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 adotado 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 sendo principal e a outra apenas acessória, a decisão a adotar nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, concretamente a exigida pela finalidade ou pela componente principal ou preponderante.

5.2.2 Aplicação ao caso em apreço

O objetivo principal e o conteúdo do ato adotado estão relacionados com a política de transporte.

Em conformidade com o artigo 91.º, n.º 1, do TFUE, a União Europeia estabelece a) regras comuns aplicáveis aos transportes internacionais efetuados a partir de ou com destino ao território de um Estado-Membro, ou que atravessem o território de um ou mais Estados-

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.

Membros; b) as condições em que os transportadores não residentes podem efetuar serviços de transporte num Estado-Membro; c) medidas que permitam aumentar a segurança dos transportes; d) quaisquer outras disposições adequadas.

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

5.3. 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 tomar, em nome da União Europeia, na 238.^a sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que diz respeito à emenda 19 ao anexo 17 — *Segurança da aviação*

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 Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»), que rege o transporte aéreo internacional, entrou em vigor em 4 de abril de 1947. A referida convenção criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).
- (2) Todos os Estados-Membros são Estados contratantes da Convenção de Chicago e membros da OACI, enquanto a União possui estatuto de observador em certos organismos da OACI. São seis os 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).
- (4) As SARP em matéria de segurança da aviação foram adotadas pelo Conselho da OACI como anexo 17 da Convenção de Chicago.
- (5) O Conselho da OACI, na sua 238.^a sessão, deverá adotar uma série de emendas ao anexo 17 da Convenção de Chicago. As emendas propostas representam um progresso e uma melhoria importantes do atual texto do anexo 17, uma vez que melhorarão uma série de SARP e as suas definições e resultarão num maior alinhamento de algumas práticas com as abordagens existentes na União, em especial no que diz respeito aos controlos e verificações de segurança das aeronaves.
- (6) É conveniente definir a posição a tomar, em nome da União, no Conselho da OACI, tendo em conta que as emendas propostas produzem efeitos jurídicos, uma vez que são vinculativas por força do direito internacional e são suscetíveis de influenciar de forma decisiva o conteúdo do direito da União, nomeadamente o Regulamento (CE) n.º 300/2008⁷, o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão⁸ e a Decisão de Execução C(2015) 8005 da Comissão⁹.

⁷ Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

- (7) A posição a tomar, em nome da União, deverá ser a de apoiar a emenda 19 proposta ao anexo 17 da Convenção de Chicago.
- (8) A posição da União deverá ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI, agindo conjuntamente e em nome da União.
- (9) A posição da União após a adoção da emenda 19 proposta ao anexo 17 da Convenção de Chicago pelo Conselho da OACI, a anunciar pelo secretário-geral da OACI através de um procedimento de ofício da OACI, deve consistir em não notificar a desaprovação e em aderir às emendas. Caso o direito da União se desvie das SARP recentemente adotadas após uma data prevista para a sua aplicação, a diferença em relação a essas SARP específicas deve ser notificada à OACI. A posição da União relativamente a essa diferença deverá basear-se num documento escrito apresentado pela Comissão ao Conselho para debate e aprovação,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

- (1) A posição a tomar, em nome da União, na 238.^a sessão do Conselho da OACI, ou em qualquer sessão subsequente, no que diz respeito à emenda 19 ao anexo 17 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, deve consistir em apoiar integralmente as emendas propostas.
- (2) A posição a tomar, em nome da União, desde que o Conselho da OACI adote, sem alterações substanciais, a emenda 19 proposta ao anexo 17 da Convenção de Chicago, a que se refere o n.º 1, deve consistir em não notificar a desaprovação e em notificar, em resposta ao respetivo ofício da OACI, a adesão à medida adotada. Caso a legislação da União se desvie das normas internacionais recentemente adotadas após a data prevista para a sua aplicação, deverá ser notificada à OACI qualquer diferença em relação a essas normas internacionais específicas, em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago.

Caso a legislação da União apresente diferenças em relação às normas constantes do anexo 17 da Convenção de Chicago, a Comissão deve, em tempo útil e pelo menos dois meses antes de qualquer prazo fixado pela OACI para a notificação de diferenças, apresentar ao Conselho, para debate e aprovação, um documento preparatório que defina a posição da União sobre as diferenças pormenorizadas a notificar à OACI, em nome da União, pelos Estados-Membros.

Artigo 2.º

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

⁸ 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).

⁹ Decisão de Execução da Comissão C(2015) 8005, de 16 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação e que contém as informações a que se refere o artigo 18.º, alínea a), do Regulamento (CE) n.º 300/2008, não publicada no JO.

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

Artigo 3.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho
O Presidente*