DECISÕES

DECISÃO (UE) 2023/746 DO CONSELHO

de 28 de março de 2023

que define os critérios e o procedimento para estabelecer a posição a tomar, em nome da União Europeia, na Organização da Aviação Civil Internacional, relativa à adoção ou modificação de normas e práticas recomendadas internacionais, e à notificação de diferenças no que respeita às normas internacionais adotadas

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, assinada em Chicago em 7 de dezembro de 1944 (a «Convenção de Chicago»), entrou em vigor em 4 de abril de 1947. Criou a Organização da Aviação Civil Internacional («OACI») que regula o transporte aéreo internacional.

(2) Os Estados-Membros da União são Partes contratantes na Convenção de Chicago e Estados contratantes da OACI, tendo a União estatuto de observador em certos organismos da OACI.

(3) Nos termos do artigo 54.º, alínea l), da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI («Conselho da OACI») pode adotar normas e práticas recomendadas internacionais (SARP) para a aviação civil e designá-las como anexos da Convenção de Chicago («anexos da OACI»).

(4) Nos termos do artigo 90.º da Convenção de Chicago, os anexos OACI ou as emendas a um anexo OACI entrarão em vigor três meses após a sua apresentação aos Estados contratantes da OACI ou no fim de um prazo maior fixado pelo Conselho da OACI, a menos que nesse intervalo de tempo a maioria dos Estados contratantes da OACI notifique a sua desaprovação. Uma vez adotadas pelo Conselho da OACI e tornadas efetivas, as normas internacionais são vinculativas para todos os Estados contratantes da OACI, incluindo todos os Estados-Membros da União, em conformidade com a Convenção de Chicago e dentro dos limites nela estabelecidos, nomeadamente nos artigos 37.º e 38.°.

(5) De acordo com as disposições do artigo 38.º da Convenção de Chicago, qualquer Estado contratante da OACI que se ache impossibilitado de aderir em todos os pontos, a tais normas internacionais ou de modificar os próprios regulamentos ou regras, de forma a harmonizá-los com as novas normas internacionais ou regras que forem adaptadas ou que ache necessário adotar regulamentos ou regras divergentes, em qualquer ponto, das normas internacionais, deverá comunicar imediatamente à OACI as diferenças existentes entre os próprios regulamentos ou regras e as estabelecidas pelas normas internacionais. No caso de modificação das normas internacionais, qualquer Estado que não introduzir nos seus próprios regulamentos as modificações correspondentes deverá comunicar esse facto à OACI no prazo de sessenta dias, contados da data da adoção da modificação das normas internacionais, ou indicar qual a atitude que pretende tomar a este respeito.

(6) As regras internas da OACI, em especial as que provocam a disponibilização tardia das versões mais recentes dos documentos respeitantes a decisões relativas a SARP novas ou a modificações de SARP no Conselho da OACI, ou os prazos fixados pela OACI para que os Estados Contratantes da OACI notifiquem as diferenças em relação às normas internacionais, bem como a enumeração das diferenças nos domínios da segurança da aviação civil, da navegação aérea e da gestão do tráfego aéreo, que devem ser notificadas anualmente, dificultam a definição da posição a adotar em nome da União numa decisão do Conselho com base no artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia em tempo útil no que diz respeito à adoção de SARP novas ou de modificações de SARP ou às diferenças a comunicar.

(7) Por conseguinte, é adequado criar um quadro que defina os critérios e o procedimento a seguir para estabelecer a posição a tomar, em nome da União, no que diz respeito à adoção de SARP ou modificação de SARP, na medida em que estas sejam suscetíveis de influenciar de forma decisiva o conteúdo do direito da União no domínio da aviação civil, bem como no que diz respeito às decisões de aprovar ou desaprovar as SARP, nos termos do artigo 90.º da Convenção de Chicago, de desaprovar, ou não, as SARP e à notificação de diferenças em relação às normas internacionais nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago.

(8) Dada a especificidade da segurança da aviação civil, da navegação aérea e da gestão do tráfego aéreo em comparação com outros domínios tratados pela OACI, em especial o elevado número de SARP adotadas todos os anos nestes domínios pelo Conselho da OACI e o número de diferenças a notificar ao longo de cada ano, a presente decisão incide exclusivamente sobre a segurança da aviação civil, a navegação aérea e a gestão do tráfego no intuito de racionalizar os processos para definir rapidamente a posição a tomar, em nome da União, com vista à adoção de SARP novas e de modificações de SARP, a decisão de desaprovar, ou não, as SARP novas ou as modificações às SARP, adotadas pelo Conselho da OACI, e para gerir de forma eficiente um grande número de notificações.

(9) As SARP adotadas pelo Conselho da OACI nos domínios da segurança da aviação, da navegação aérea e da gestão do tráfego aéreo podem dizer respeito a matérias da competência exclusiva da União que podem ser suscetíveis de influenciar de forma decisiva o conteúdo do direito da União. Por conseguinte, é eficiente e adequado definir, numa decisão, os critérios e o procedimento a seguir para estabelecer a posição a tomar, em nome da União, no que diz respeito às SARP nesses domínios, sem prejuízo dos direitos e obrigações que incumbem aos Estados-Membros, na qualidade de Estados Contratantes da OACI, por força da Convenção de Chicago. A nível da OACI, as SARP em matéria de segurança da aviação civil, de navegação aérea e de gestão do tráfego aéreo constam principalmente dos anexos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 e 19 da OACI.

(10) A nível da União, os requisitos constantes dessas SARP em matéria de segurança da aviação civil constam e são referidos principalmente no Regulamento (UE) 2018/1139 ([1]), no Regulamento (CE) n.º 2111/2005 ([2]) do

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

([2]) Regulamento (CE) n.º 2111/2005 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2005, relativo ao estabelecimento de uma lista comunitária das transportadoras aéreas que são objeto de uma proibição de operação na Comunidade e à informação dos passageiros do transporte aéreo sobre a identidade da transportadora aérea operadora, e que revoga o artigo 9.º da Diretiva 2004/36/CE (JO L 344 de 27.12.2005, p. 15).

Parlamento Europeu e do Conselho e nos atos de execução e nos atos delegados adotados com base nesses atos, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 ([3]), o Regulamento (UE) n.º 748/2012 ([4]), o Regulamento (UE) n.º 965/2012 ([5]), o Regulamento (UE) n.º 139/2014 ([6]), o Regulamento (UE) n.º 452/2014 ([7]), o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 ([8]), o Regulamento (UE) 2015/640 ([9]) da Comissão, o Regulamento Delegado (UE) 2019/947 da Comissão ([10]), o Regulamento Delegado (UE) 2019/945 da Comissão ([11]) e o Regulamento de Execução (UE) 2021/664 da Comissão ([12]).

(11) A nível da União, os requisitos constantes das SARP para a navegação aérea e a gestão do tráfego aéreo constam e são referidos principalmente no Regulamentos (CE) n.º 549/2004 ([13]), (CE) n.º 550/2004 ([14]), e (CE) n.º 551/2004 ([15]) do Parlamento Europeu e do Conselho e nos atos de execução e delegados adotados com base nesses atos, nomeadamente o Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão ([16]), o Regulamento (UE) n.º 1332/2011 da Comissão ([17]), o Regulamento de Execução (UE) 2018/1048 da Comissão ([18]) e o Regulamento (UE) 2015/340 da Comissão ([19]).

([3]) 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).

([4]) 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).

([5]) 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).

([6]) 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).

([7]) 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, p. 12).

([8]) 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, p. 1).

([9]) Regulamento (UE) 2015/640 da Comissão, 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).

([10]) Regulamento de Execução (UE) 2019/947 da Comissão, de 24 de maio de 2019, relativo às regras e aos procedimentos para a operação de aeronaves não tripuladas (JO L 152 de 11.6.2019, p. 45).

([11]) Regulamento Delegado (UE) 2019/945 da Comissão, de 12 de março de 2019, relativo às aeronaves não tripuladas e aos operadores de países terceiros de sistemas de aeronaves não tripuladas (JO L 152 de 11.6.2019, p. 1).

([12]) Regulamento de Execução (UE) 2021/664 da Comissão, de 22 de abril de 2021, relativo a um quadro normativo do espaço «U» (JO L 139 de 23.4.2021, p. 161).

([13]) Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

([14]) Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

([15]) Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («regulamento relativo ao espaço aéreo») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

([16]) Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012 da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea e que altera o Regulamento de Execução (UE) n.º 1035/2011, e os Regulamentos (CE) n.º 1265/2007, (CE) n.º 1794/2006, (CE) n.º 730/2006, (CE) n.º 1033/2006 e (UE) n.º 255/2010 (JO L 281 de 13.10.2012, p. 1).

([17]) 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).

([18]) Regulamento de Execução (UE) 2018/1048 da Comissão, de 18 de julho de 2018, que estabelece requisitos de utilização do espaço aéreo e procedimentos operacionais relativos à navegação baseada no desempenho (JO L 189 de 26.7.2018, p. 3).

([19]) 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).

(12) A presente decisão deverá limitar-se às posições a tomar em nome da União, no âmbito da OACI, nos domínios da competência exclusiva da União. A presente decisão não prejudica a possibilidade de o Conselho adotar, sob proposta da Comissão, decisões com base no artigo 218.º, n.º 9, do TFUE, que definam a posição a adotar em nome da União, no âmbito da OACI, em especial nos domínios que não são abrangidos pelo âmbito de aplicação da presente decisão, inclusive nos casos em que a competência partilhada da União ainda não tenha sido exercida.

(13) Exceto em casos específicos relativos à notificação de determinadas diferenças decorrentes da adoção de medidas nacionais nos termos do artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139, a posição a tomar em nome da União deverá basear-se num documento escrito apresentado em tempo útil ao Conselho, pela Comissão, para discussão e aprovação. A Comissão deverá envidar esforços para começar a elaborar este documento o mais rapidamente possível, a fim de prever tempo suficiente para o efeito, incluindo eventuais consultas adequadas a realizar a nível dos peritos. O documento da Comissão deverá indicar, se for caso disso e numa base casuística, se deve ser concedida flexibilidade aos Estados-Membros no que se refere a SARP novas, ou modificações das mesmas, adotadas pelo Conselho da OACI, e, nesse caso, à extensão e às condições para um acordo sobre tais modificações, ou no que diz respeito à forma da notificação das diferenças em causa. Se tal for exigido pela OACI, a notificação de diferenças deverá processar-se no formato definido pela OACI no sistema de Registo Eletrónico de Diferenças.

Sempre que, nos termos da presente decisão, a posição a tomar em nome da União for estabelecida num documento escrito apresentado pela Comissão ao Conselho para discussão e aprovação, esse documento deverá indicar, se for caso disso e numa base casuística, se deve ser concedida flexibilidade aos Estados-Membros no que se refere à forma da notificação das diferenças em causa. Além disso, a Comissão deverá envidar esforços para começar a elaborar esse documento o mais rapidamente possível, a fim de prever tempo suficiente para o efeito, inclusive eventuais consultas adequadas a realizar a nível dos peritos.

(14) Em relação à adoção de SARP novas ou de modificações das SARP, bem como à decisão de desaprovar, ou não, as SARP ou as modificações das SARP adotadas pelo Conselho da OACI, o documento apresentado pela Comissão deverá basear-se nos objetivos e nas orientações estabelecidos no anexo e deverá ter em conta os materiais fornecidos pela OACI antes de quaisquer deliberações sobre SARP novas ou modificações das SARP no Conselho da OACI, bem como as informações prestadas pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), em conformidade com o artigo 90.º, n.ºs 1 e 3, do Regulamento (UE) 2018/1139, quando aplicável.

(15) A posição relativa à adoção de SARP novas ou de modificações das SARP pelo Conselho da OACI deverá ser expressa pelos Estados-Membros da União que sejam membros do Conselho da OACI, agindo conjuntamente no interesse da União.

(16) A posição em relação à decisão de desaprovar, ou não, as novas SARP ou as modificações das SARP, adotadas pelo Conselho da OACI, deverá ser expressa pelos Estados-Membros da União que sejam membros da OACI, agindo conjuntamente no interesse da União.

(17) Quanto às diferenças em relação às normas a notificar à OACI, deverão basear-se, em especial, nas informações fornecidas pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), em conformidade com o artigo 90.º, n.º 4, do Regulamento (UE) 2018/1139, quando aplicável.

(18) As diferenças em relação às normas internacionais adotadas pelo Conselho da OACI podem decorrer do direito da União devido à adoção de uma norma internacional nova ou alterada por esse Conselho ou a uma alteração do direito da União. A posição a tomar em nome da União no que respeita a essas diferenças deverá basear-se num documento escrito apresentado em tempo útil ao Conselho, pela Comissão, para discussão e aprovação.

(19) As diferenças em relação às normas internacionais adotadas pelo Conselho da OACI podem também decorrer de medidas nacionais adotadas nos termos do artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139 em caso de circunstâncias imprevisíveis urgentes, quando essas medidas difiram das normas internacionais e, por conseguinte, exijam a notificação de diferenças à OACI nos termos do artigo 38.º da Convenção de Chicago. Por conseguinte, é igualmente adequado definir na presente decisão os critérios e o procedimento a seguir para a identificação dessas diferenças. Este procedimento deverá depender do âmbito e da duração das medidas nacionais adotadas e deverá permitir que os Estados-Membros cumpram as obrigações internacionais que lhes incumbem por força do artigo 38.º da Convenção de Chicago sem demora. Este procedimento não deverá prejudicar as condições e o procedimento estabelecidos no artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139.

(20) A posição relativa às diferenças em relação às normas internacionais, que devem ser notificadas à OACI, deverá ser expressa pelos Estados-Membros da União que sejam membros da OACI, agindo conjuntamente no interesse da União.

(21) A aplicação da presente decisão não deverá implicar a violação das obrigações que incumbem aos Estados-Membros por força do direito da União nem das suas obrigações internacionais no âmbito da Convenção de Chicago.

(22) Para efeitos de aplicação da presente decisão, os Estados-Membros e a Comissão, em consonância com o estatuto de observador da União, deverão agir em estreita cooperação, em conformidade com o seu dever de cooperação leal.

(23) A presente decisão é aplicável por um período limitado, ou seja, até após a sessão do Conselho da OACI subsequente à 42.ª Assembleia da OACI. A Comissão deverá apresentar ao Conselho uma avaliação, por escrito, da aplicação da presente decisão, que servirá de base para eventuais prorrogações ou alterações da decisão.

(24) Convém estabelecer os critérios e o procedimento para definir a posição a assumir em nome da União no seio da ICAO no que diz respeito à adoção ou alteração de normas internacionais e de práticas recomendadas, e à notificação de divergências no que diz respeito a padrões internacionais adotados,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a tomar em nome da União no âmbito do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional («Conselho da OACI»), quando essa instância for chamada a adotar SARP novas normas e práticas recomendadas internacionais («SARP») ou alterações às SARP nos domínios da segurança da aviação civil, da navegação aérea e da gestão do tráfego aéreo, relacionadas com os anexos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 e 19 da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, (a «Convenção de Chicago, na medida em que tais SARP sejam da competência exclusiva da União e tenham efeitos jurídicos na aceção do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE, é estabelecida em conformidade com os critérios e o procedimento estabelecidos no artigo 2.º da presente decisão.

Artigo 2.º

1. Quando o Conselho da OACI adotar SARP novas ou modificações das SARP, como referido no artigo 1.º, a Comissão:

a) Em tempo útil e pelo menos um mês antes da data da reunião do Conselho da OACI na qual deverão ser adotadas SARP novas ou modificações das SARP, apresenta ao Conselho, para discussão e aprovação, um documento escrito que exponha a eventual posição a tomar em nome da União. Em circunstâncias excecionais, em caso de adoção urgente de SARP novas ou de uma modificação, ou da suspensão temporária da entrada em vigor de SARP ou de uma modificação, quando o texto dos projetos de SARP ou de modificações pertinentes fique disponível menos de um mês

antes da data da reunião do Conselho da OACI na qual essas SARP ou alterações deverão ser adotadas, a Comissão vela por apresentar o documento ao Conselho sem demora injustificada, e, em qualquer caso, pelo menos cinco dias após ter recebido os projetos de SARP novas ou de alterações por parte da Organização de Aviação Civil Internacional («OACI»).

b) Em tempo útil e pelo menos um mês antes do prazo estipulado pela OACI para o registo de uma desaprovação pelos Estados contratantes nos termos do artigo 90.º da Convenção de Chicago, apresenta ao Conselho, para discussão e aprovação, um documento que exponha a eventual posição a tomar em nome da União.

Se for caso disso, a posição referida na alínea b) do primeiro parágrafo pode ser incluída no documento escrito apresentado ao Conselho nos termos da alínea a) do primeiro parágrafo.

2. Os documentos apresentados pela Comissão nos termos das alíneas a) e b) do n.º 1 baseiam-se nos objetivos e nas orientações estabelecidos no anexo e têm em conta todas as informações e materiais pertinentes fornecidos pela OACI antes de quaisquer deliberações e, conforme adequado, as informações fornecidas pela Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), em conformidade com o artigo 90.º, n.ºs 1 e 3, do Regulamento (UE) 2018/1139, quando aplicável.

3. Os Estados-Membros, em concertação com o representante da União, em conformidade com o dever de cooperação leal estabelecido no artigo 4.º, n.º 3, do Tratado da União Europeia, podem acordar no local, à luz da evolução da situação na sessão do Conselho da OACI, modificações menores e não substanciais da posição aprovada pelo Conselho nos termos do n.º 1, alínea a).

Os documentos que definem a posição a tomar em nome da União, nos termos do n.º 1, alínea a), indicam se podem ser acordados no local outros ajustamentos desta posição, à luz da evolução da situação na reunião do Conselho da OACI. Tais ajustamentos não afetam a substância nem a finalidade da posição.

4. A posição referida no n.º 1, alínea a), é expressa no Conselho da OACI pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI, agindo conjuntamente no interesse da União.

A posição referida no n.º 1, alínea b), é expressa por todos os Estados-Membros, agindo conjuntamente no interesse da União.

Artigo 3.º

A posição a tomar em nome da União no âmbito da OACI no que respeita à notificação de diferenças no tocante às normas internacionais constantes dos anexos 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 e 19 da Convenção de Chicago, na medida em que tais normas internacionais sejam da competência exclusiva da União, é definida de acordo com os critérios e o procedimento estabelecidos nos artigos 4.º e 5.º.

Artigo 4.º

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

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

Artigo 5.º

1. Caso um Estado-Membro adote, em conformidade com o artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139, medidas nacionais que isentem pessoas singulares ou coletivas ou cuja duração total não exceda oito meses, e caso essas medidas nacionais sejam diferentes das normas internacionais referidas no artigo 3.º da presente decisão e exijam a notificação das diferenças em relação a essas normas em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago, esse Estado-Membro informa imediatamente a Comissão de qualquer diferença notificada.

2. Se as isenções concedidas nos termos do artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139 forem de aplicação geral e a sua duração total exceder oito meses, a Comissão, no prazo de duas semanas após os Estados-Membros em causa a terem notificado dessas isenções nos termos do artigo 71.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 2018/1139 e, quando aplicável, após ter recebido a recomendação da AESA em conformidade com o artigo 71.º, n.º 2, desse regulamento, apresenta ao Conselho, para discussão e aprovação, um documento escrito, tendo em conta as informações prestadas pelo Estado-Membro em causa e, se for caso disso, as informações fornecidas pela AESA em conformidade com o artigo 90.º, n.º 4, do mesmo regulamento, expondo as diferenças pormenorizadas a notificar à OACI.

A posição a tomar nos termos do presente número é expressa pelos Estados-Membros que tenham adotado medidas nacionais nos termos do artigo 71.º do Regulamento (UE) 2018/1139 que exijam a notificação de diferenças, agindo no interesse da União.

Artigo 6.º

A aplicação da presente decisão não implica a violação das obrigações que incumbem aos Estados-Membros por força do direito da União nem das suas obrigações no âmbito da Convenção de Chicago.

Artigo 7.º

1. A presente decisão é aplicável até 31 de dezembro de 2025.

2. A Comissão apresenta ao Conselho um relatório escrito em que analisa a aplicação da presente decisão, em especial no que diz respeito à sua eficácia e à frequência da sua utilização, pelo menos quatro meses antes da sua data de caducidade.

3. Sob proposta da Comissão, o Conselho pode prorrogar a sua aplicação ou alterar de outra forma a presente decisão.

Artigo 8.º

A presente decisão entra em vigor no dia da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 28 de março de 2023.

Pelo Conselho
A Presidente
E. BUSCH

ANEXO

OBJETIVOS E DIRETRIZES PARA ESTABELECIMENTO DAS POSIÇÕES A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO NO ÂMBITO DA ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

Objetivos

1. promover um sistema de transporte aéreo seguro, eficiente, eficaz, aberto e respeitador do ambiente, em conformidade com a comunicação da Comissão de 9 de dezembro de 2020 sobre a Estratégia de mobilidade sustentável e inteligente — pôr os transportes europeus na senda do futuro;

2. promover o desenvolvimento da cooperação regional e dos sistemas de aviação regional, e apoiar o seu reconhecimento pela OACI e os respetivos Estados contratantes, bem como a sua integração no quadro da OACI;

3. promover a elaboração de regras e políticas que garantam a segurança das operações de transporte aéreo e a realização de uma supervisão adequada das regras de segurança, em consonância com o quadro regulamentar da União em matéria de segurança da aviação, nomeadamente o Regulamento (UE) 2018/1139 ([1]) e tendo em conta o relatório da Comissão de 17 de outubro de 2022 sobre o Programa Europeu de Segurança Operacional da Aviação;

4. promover o desenvolvimento e a implantação de sistemas de navegação aérea eficientes, eficazes e interoperáveis, em consonância com os Regulamentos (CE) n.º 549/2004 ([2]), (CE) n.º 550/2004 ([3]) e (CE) n.º 551/2004 ([4]), e tomando em consideração o Plano Mundial de Navegação Aérea e a modernização por blocos do sistema aeronáutico (ASBU);

5. continuar a apoiar, incluindo, se for caso disso, através de atividades de assistência técnica e de reforço das capacidades, o desenvolvimento, em todos os Estados Contratantes da OACI, de um sistema mundial de transporte aéreo seguro, eficiente e respeitador do ambiente, por exemplo, através dos projetos dos instrumentos de política externa da UE.

Diretrizes

Os Estados-Membros, agindo conjuntamente no interesse da União, devem envidar esforços para apoiar as seguintes ações da OACI:

1. Com vista ao desenvolvimento de regras e políticas que garantam a segurança das operações de transporte aéreo e a realização de uma supervisão adequada das regras de segurança:

   a) Apoiar o desenvolvimento e a aplicação do Plano Mundial de Navegação Aérea;

   b) Apoiar a elaboração de normas e práticas recomendadas internacionais («SARP») para a aviação civil adotadas nos termos do artigo 37.º e do artigo 54.º, alínea l), da Convenção de Chicago, em especial quando sejam necessárias para proteger os passageiros e a segurança dos voos;

   c) Apoiar o desenvolvimento e a aplicação de sistemas de segurança da aviação regional e outros quadros para a cooperação no domínio da segurança regional entre Estados-Membros, bem como uma melhor integração dos mesmos no contexto da OACI;

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

([2]) Regulamento (CE) n.º 549/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, que estabelece o quadro para a realização do céu único europeu («regulamento-quadro») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 1).

([3]) Regulamento (CE) n.º 550/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à prestação de serviços de navegação aérea no céu único europeu («regulamento relativo à prestação de serviços») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 10).

([4]) Regulamento (CE) n.º 551/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, relativo à organização e utilização do espaço aéreo no céu único europeu («regulamento relativo ao espaço aéreo») (JO L 96 de 31.3.2004, p. 20).

2. Com vista ao desenvolvimento e à implantação eficiente, eficaz e interoperável e de sistemas de navegação aérea:

   a) Apoiar o desenvolvimento e a execução do Plano Mundial de Navegação Aérea e o respetivo processo de acompanhamento mediante parâmetros de desempenho adequados;

   b) Apoiar a elaboração e a aplicação de normas de gestão do tráfego aéreo (ATM), a interoperabilidade mundial de novas tecnologias e sistemas e uma coordenação mais estreita ou atividades no domínio da gestão do tráfego aéreo, contribuindo, por exemplo, para os trabalhos de elaboração da iniciativa do quadro de confiança e de outras atividades conexas;

   c) Apoiar a elaboração e a aplicação de regras, políticas e ações no domínio dos serviços da gestão do tráfego aéreo e de navegação aérea (ATM/ANS), em especial em conformidade com as Resoluções A41-6, A41-7 e A41-8 adotadas na 41.ª sessão da Assembleia;

3. Com vista a continuar a apoiar o desenvolvimento do sistema mundial de transportes aéreos seguro, eficiente, eficaz, e respeitador do ambiente em todos os Estados Contratantes da OACI:

   a) Apoiar a iniciativa No Country Left Behind (Nenhum país será esquecido);

   b) Apoiar o contributo da aviação para a Agenda 2030 das Nações Unidas para o Desenvolvimento Sustentável;

   c) Apoiar a continuação, se for caso disso, da assistência técnica e das atividades de reforço das capacidades.