COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 10.2.2023
COM(2023) 70 final

2023/0032 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na 228.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que respeita à adoção prevista da emenda 93 ao anexo 10 - Telecomunicações aeronáuticas, volume I - Auxílios à radionavegação, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito:

i) à posição a adotar, em nome da União, na 228.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), tendo em vista a adoção prevista da emenda 93 ao anexo 10 — Telecomunicações aeronáuticas, volume I — Auxílios à radionavegação, e

ii) à posição a adotar, em nome da União, após a OACI anunciar a adoção da emenda 93 ao anexo 10 — Telecomunicações aeronáuticas, volume I — Auxílios à radionavegação da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional nos respetivos ofícios estatais, convidando os seus Estados contratantes a notificarem a sua desaprovação, eventuais diferenças ou o cumprimento das 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. Relativamente ao período de 2022-2025, são seis os 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 eventuais 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 cumpri-las, notificar a sua desaprovação ou eventuais diferenças em relação às mesmas, 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. Ato previsto da OACI e sua relação com as regras da União em vigor

Durante a sua 228.ª sessão ou em qualquer sessão subsequente, espera-se que o Conselho da OACI adote:

- A emenda 93 ao anexo 10, volume I, relativa ao

  a) apoio à introdução do sistema mundial de navegação por satélite (GNSS) com dupla frequência e multiconstelação (DFMC), mediante o aditamento de disposições relativas às frequências adicionais de funcionamento para o sistema de posicionamento global (GPS), o sistema mundial de navegação por satélite (GLONASS) e o sistema de melhoramento de sinal baseado em satélite (SBAS), e introduzindo disposições para o novo sistema de navegação por satélite BeiDou (BDS) e para o sistema Galileo;

  bem como

  b) apoio à atenuação do gradiente ionosférico para o sistema de aumento baseado em meios terrestres (GBAS), na sequência da sexta reunião do Painel dos Sistemas de Navegação (NSP/6).

Os objetivos dos atos previstos são os seguintes:

– ***Alteração 93 ao anexo 10, volume I, relativa ao apoio à introdução de um sistema mundial de navegação por satélite (GNSS) com dupla frequência e multiconstelação (DFMC), mediante o aditamento de disposições relativas às frequências adicionais de funcionamento para o sistema de posicionamento global (GPS), o sistema mundial de navegação por satélite (GLONASS) e o sistema de melhoramento de sinal baseado em satélite (SBAS), e introduzindo disposições para o novo sistema de navegação por satélite BeiDou (BDS) e para o sistema Galileo***

A alteração relativa ao DFMC GNSS destina-se a refletir a evolução em curso da infraestrutura GNSS mundial e a facilitar a sua concretização pela aviação civil internacional. Como parte da evolução, estão a ser introduzidas em serviço múltiplas constelações GNSS que oferecem sinais de dupla frequência pelos Estados Unidos (modernização do GPS), pela Federação da Rússia (modernização do GLONASS), pela União Europeia (constelação Galileo) e pela China [constelação do sistema de navegação por satélite BeiDou (BDS)]. Vários Estados e regiões tencionam igualmente implantar sistemas de melhoramento de sinal baseado em satélite (SBAS) DFMC. O DFMC GNSS permite reforçar ainda mais a robustez do GNSS, o desempenho da navegação e os benefícios operacionais. A utilização de frequências duplas irá ajudar a atenuar as vulnerabilidades no que diz respeito às perturbações ionosféricas e às interferências de radiofrequências. A disponibilidade de múltiplas constelações irá contribuir para atenuar a cintilação ionosférica e o risco relacionado com a insuficiência de satélites numa única constelação. Estas melhorias técnicas irão aduzir benefícios operacionais em termos de segurança e eficiência, tais como uma maior fiabilidade operacional das aplicações de comunicações, navegação e vigilância (CNS), uma maior implantação a nível mundial de operações de aproximação por instrumentos 3D, em consonância com os objetivos globais de navegação baseada no desempenho (PBN), a introdução de conceitos e aplicações operacionais inovadores e a racionalização contínua das ajudas convencionais à navegação.

– ***Emenda 93 ao anexo 10, volume I, relativa ao apoio à atenuação do gradiente ionosférico para o sistema de melhoramento de sinal baseado em satélite (GBAS)***

Esta alteração destina-se a permitir que os aeroportos otimizem a sua cobertura do volume de serviços do GBAS com base no facto de a disponibilidade de serviço do GBAS continuar a ser aceitável. Tal é particularmente necessário no caso de um aeroporto de grandes dimensões ou com uma única estação terrestre GBAS que suporte várias pistas, uma vez que as atuais SARP limitam implicitamente a distância máxima permitida entre a estação no solo e a(s) soleira(s) da pista.

Prevê-se que a alteração proposta entre em vigor em 02 de novembro de 2023.

3. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO

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

Alteração 93 ao anexo 10, volume I, relativa ao apoio à introdução de um sistema mundial de navegação por satélite (GNSS) com dupla frequência e multiconstelação (DFMC), mediante o aditamento de disposições relativas às frequências adicionais de funcionamento para o sistema de posicionamento global (GPS), o sistema mundial de navegação por satélite (GLONASS) e o sistema de melhoramento de sinal baseado em satélite (SBAS), e introduzindo disposições para o novo sistema de navegação por satélite BeiDou (BDS) e para o sistema Galileo

A presente alteração do anexo 10, volume I, da OACI tem efeitos no Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e a respetiva supervisão. No ponto CNS.TR.100, alínea a), do anexo VIII (parte CNS) do Regulamento (UE) 2017/373, a referência deve ser alterada para a última alteração do volume I.

Emenda 93 ao anexo 10, volume I, relativa ao apoio à atenuação do gradiente ionosférico para o sistema de melhoramento de sinal baseado em satélite (GBAS)

A presente alteração do anexo 10, volume I, da OACI também afeta o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e a respetiva supervisão. No ponto CNS.TR.100, alínea a), do anexo VIII (parte CNS) do Regulamento (UE) 2017/373, a referência deve ser alterada para a última alteração do volume I.

3.2. Posição a tomar em nome da União

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

Além disso, a adoção de tais normas permitirá a utilização aeronáutica dos programas emblemáticos GNSS da UE, como o Galileo, e a modernização em curso do Serviço Europeu Complementar de Navegação Geoestacionária (EGNOS) para apoiar aplicações em todas as fases de voo, como a navegação baseada no desempenho, tal como previsto no Plano Diretor ATM. Tal permitirá também reforçar a robustez do GNSS contra interferências, em conformidade com as resoluções da 41.ª Assembleia da OACI.

Os representantes dos Estados-Membros da UE, da Comissão Europeia e da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) no Painel dos Sistemas de Navegação,

apoiados pelos peritos do EUROCONTROL, contribuíram para o desenvolvimento da proposta relacionada com a emenda 93 ao anexo 10, volume I.

A posição a adotar, em nome da União, consiste, pois, em apoiar a alteração proposta.

A posição a tomar em nome da União, desde que o Conselho da OACI adote, sem alterações substanciais, as emendas propostas à Convenção de Chicago, consiste em não registar a desaprovação e em dar cumprimento às medidas adotadas em resposta ao ofício estatal da OACI. Nos casos em que a legislação da União se desvie das normas da OACI recentemente adotadas após uma data prevista de aplicação dessas normas (02 de novembro de 2023), os Estados-Membros deverão notificar à OACI a posição da União sobre as diferenças em relação a essas normas específicas, com base no documento preparatório apresentado em tempo útil pela Comissão ao Conselho para debate e aprovação, estabelecendo as diferenças pormenorizadas quanto ao tempo necessário para concluir a aplicação.

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 acordo[1].

A noção de «*atos que produzem 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*»[2].

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

O Conselho da OACI é uma instância criada por um acordo, a saber, a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («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. Com efeito, uma vez adotadas e efetivas, essas normas e práticas recomendadas adotadas pela OACI serão vinculativas para todos os Estados Contratantes da OACI. Certos efeitos jurídicos destes atos podem depender da apresentação de notificações de desaprovação e de diferenças, bem como dos termos dessas notificações.

Além disso, na medida do possível, essas normas e práticas recomendadas estão refletidas no direito da União e, por conseguinte, são suscetíveis de influenciar de forma determinante o

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

[2] 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.

conteúdo da legislação da União no domínio da aviação civil, nomeadamente o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão.

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

Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta no que diz respeito a tais notificações é o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção de uma decisão ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como 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, concretamente a exigida pela finalidade ou pela componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

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.

2023/0032 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, na 228.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que respeita à adoção prevista da emenda 93 ao anexo 10 - Telecomunicações aeronáuticas, volume I - Auxílios à radionavegação, 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. 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, e designá-las como «anexos» da Convenção de Chicago.

(4) O Conselho da OACI, na sua 228.ª sessão, deverá adotar a emenda 93 ao anexo 10, volume I, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

(5) O principal objetivo da emenda 93 ao anexo 10, volume I, da Convenção de Chicago é apoiar a introdução de um sistema mundial de navegação por satélite (GNSS) com dupla frequência, multiconstelação (DFMC), mediante o aditamento de disposições relativas às frequências adicionais de funcionamento para o sistema de posicionamento global (GPS), o sistema mundial de navegação por satélite (GLONASS) e o sistema de melhoramento de sinal baseado em satélite (SBAS), e introduzindo disposições para o novo sistema de navegação por satélite BeiDou (BDS) e para o novo sistema Galileo. Visa também apoiar a atenuação do gradiente ionosférico do sistema de melhoramento de sinal do GNSS (GBAS).

(6) É conveniente definir a posição a adotar, em nome da União, no âmbito do Conselho da OACI, uma vez que a emenda 93 ao anexo 10, volume I, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional será vinculativa por força do direito internacional e é suscetível de influenciar de forma decisiva o conteúdo do direito da União, nomeadamente o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão([3]).

[3] Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, de 1 de março de 2017, que estabelece requisitos comuns para os prestadores de serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea e de outras funções de rede da gestão do tráfego aéreo e respetiva supervisão, que revoga o Regulamento (CE) n.º 482/2008, os

(7) A posição da União durante a 228.ª sessão do Conselho da OACI ou qualquer sessão subsequente no que diz respeito à adoção da emenda 93 ao anexo 10, volume I, da Convenção de Chicago, tal como delineada no ofício estatal n.º 2021/41, deve consistir em apoiar e cumprir essas alterações na sua integralidade. A posição da União deverá ser expressa, de forma conjunta, no interesse da União, pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI.

(8) Uma vez adotada e efetiva, a emenda 93 ao anexo 10, volume I, da Convenção de Chicago será vinculativa para todos os Estados membros da OACI, incluindo todos os Estados-Membros da União.

(9) 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.

(10) Nos termos do artigo 90.º da Convenção de Chicago, os anexos ou as eventuais 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.

(11) A posição da União após a adoção da emenda 93 ao anexo 10, volume I, da Convenção de Chicago pelo Conselho da OACI, a anunciar pelo Secretário-Geral da OACI através de um procedimento de ofício estatal da OACI, deverá consistir em não registar a desaprovação e em cumprir as emendas. Caso o direito da União se desvie das SARP recentemente adotadas após uma data prevista de aplicação dessas SARP, 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.

(12) Esta posição deve ser expressa por todos os Estados-Membros da União, agindo conjuntamente no interesse da União.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

(1) A posição a adotar em nome da União, na 228.ª sessão do Conselho da OACI, ou em qualquer sessão subsequente, deve consistir em apoiar a proposta de emenda 93 ao anexo 10, volume I, 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 emenda 93 ao anexo 10, volume I, da Convenção de Chicago, referida no n.º 1, consiste em não registar a desaprovação da emenda adotada em resposta ao respetivo ofício estatal da OACI e em cumprir a mesma. 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

---

Regulamentos de Execução (UE) n.º 1034/2011, (UE) n.º 1035/2011 e (UE) 2016/1377 e que altera o Regulamento (UE) n.º 677/2011 (JO L 62 de 8.3.2017, p. 1)

relação a essas SARP específicas, em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago.

Nesse caso, 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 definindo 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.

A posição definida no artigo 1.º, n.º 2, será expressa pelos 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