COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

sobre a posição a adotar em nome da União Europeia na Organização da Aviação Civil Internacional no que diz respeito à notificação das diferenças em relação aos anexos 1, 3, 4 e 6, partes I , II e III, 10, volumes I e II, 11 e 14, volumes I e II, 15 e 16, volumes I, II e III, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, e no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, no que diz respeito à adoção das emendas 46 e 39, ao anexo 6, partes I e II, dessa Convenção, em relação ao diferimento do futuro requisito de equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR) de 25 horas para evitar consequências indesejadas devidas à contingência de COVID-19

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito ao seguinte:

- Posição a adotar em nome da União na Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) sobre as diferenças a notificar à OACI em relação às seguintes emendas aos anexos da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional adotadas pelo Conselho da OACI na sua 219.ª sessão e publicadas por:

– Ofício da OACI n.º 20/19 sobre a adoção da emenda 176 ao anexo 1

– Ofício da OACI n.º 20/16 sobre a adoção da emenda 79 ao anexo 3

– Ofício da OACI n.º 20/23 sobre a adoção da emenda 61 ao anexo 4

– Ofício da OACI n.º 20/18 sobre a adoção da emenda 44 ao anexo 6, parte I

– Ofício da OACI n.º 20/31 sobre a adoção da emenda 37 ao anexo 6, parte II

– Ofício da OACI n.º 20/32 sobre a adoção da emenda 23 ao anexo 6, parte III

– Ofício da OACI n.º 20/20 sobre a adoção da emenda 92 ao anexo 10, volume I

– Ofício da OACI n.º 20/21 sobre a adoção da emenda 92 ao anexo 10, volume II

– Ofício da OACI n.º 20/39 sobre a adoção da emenda 52 ao anexo 11

– Ofício da OACI n.º 20/35 sobre a adoção da emenda 15 ao anexo 14, volume I

– Ofício da OACI n.º 20/22 sobre a adoção da emenda 9 ao anexo 14, volume II

– Ofício da OACI n.º 20/24 sobre a adoção da emenda 41 ao anexo 15

– Ofício da OACI n.º 20/28 sobre a adoção da emenda 13 ao anexo 16, volume I

– Ofício da OACI n.º 20/29 sobre a adoção da emenda 10 ao anexo 16, volume II

– Ofício da OACI n.º 20/30 sobre a adoção da emenda 1 ao anexo 16, volume III

- Posição a adotar em nome da União na 221.ª sessão do Conselho da OACI sobre a adoção prevista das emendas 46 e 39 do anexo 6, partes I e II, relativas ao diferimento do futuro requisito relativo ao equipamento de registo sons da cabina de pilotagem (CVR) de 25 horas para evitar consequências indesejadas devidas à contingência de COVID-19;

– Posição a adotar em nome da União após o anúncio pela OACI da adoção das emendas 46 e 39 ao anexo 6, partes I e II, por ofício convidando os Estados-Membros a notificar a sua desaprovação, as eventuais diferenças ou a sua conformidade com a medida adotada.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago») visa regulamentar o transporte aéreo internacional. A Convenção de Chicago entrou em vigor em 4 de abril de 1947 e estabeleceu a Organização da Aviação Civil Internacional.

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

2.2. A Organização da Aviação Civil Internacional

A Organização da Aviação Civil Internacional é uma agência especializada das Nações Unidas. As metas e os objetivos desta organização consistem em desenvolver os princípios e técnicas da navegação aérea internacional e promover o planeamento e o desenvolvimento do transporte aéreo internacional.

O Conselho da OACI é um órgão permanente da OACI composto por 36 Estados Contratantes, eleitos pela Assembleia da OACI, por um período de três anos. Para o período de 2019-2022, existem sete Estados-Membros da UE representados no Conselho da OACI.

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

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

Nos termos do disposto no artigo 38.º da Convenção de Chicago, qualquer Estado que se ache impossibilitado de aderir, em todos os pontos, a tais normas ou regras internacionais ou de modificar os próprios regulamentos ou regras, de forma a harmonizá-los com as novas normas ou regras internacionais que forem adotadas ou que ache necessário adotar regulamentos ou regras divergentes, em qualquer ponto, das normas internacionais, deverá comunicar imediatamente à Organização Internacional da Aviação Civil as diferenças existentes entre essas normas e as usadas internacionalmente.

2.3. Atos adotados durante a 219.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional e sua relação com as regras da União em vigor

Durante a sua 219.ª sessão, o Conselho da OACI adotou emendas aos anexos da Convenção de Chicago, como enumeradas na secção 1 acima. Os ofícios da OACI, que informam os respetivos Estados Contratantes sobre a adoção das emendas, recordam aos Estados a obrigação que lhes incumbe por força do artigo 38.º da Convenção de Chicago de notificarem à OACI quaisquer diferenças resultantes.

As várias emendas aos anexos adotadas pelo Conselho da OACI na sua 219.ª sessão encontram-se resumidas mais abaixo, fornecendo-se no anexo da proposta de decisão do Conselho uma informação mais pormenorizada.

2.3.1. Emenda 176 ao anexo 1 sobre o licenciamento de pessoal

A emenda 176 ao anexo 1 da OACI decorre das recomendações elaboradas pelo grupo de trabalho para a formação e avaliação baseadas nas competências (CBTA-TF) e pelo Secretariado da OACI, visa assegurar o alinhamento com a emenda 5 aos Procedimentos dos serviços de navegação aérea – Formação (PANS-TRG, Doc. 9868)/novas definições, atualiza os requisitos aplicáveis aos oficiais das operações de voo/despachantes de voo, prevê a alteração das disposições relativas às aeronaves de descolagem e aterragem vertical e o

adiamento da sua aplicabilidade, e introduz disposições sobre os instrutores responsáveis pela formação no posto de trabalho no domínio do controlo do tráfego aéreo.

As emendas afetam o Regulamento (UE) n.º 1178/2011 relativo às tripulações[1], o Regulamento (UE) n.º 1321/2014 relativo à aeronavegabilidade permanente[2] e o Regulamento (UE) 2015/340 sobre os controladores de tráfego aéreo[3]. As emendas estão abrangidas quanto ao seu conteúdo pela legislação da UE. São necessárias algumas alterações para respeitar a formulação das definições e refletir as modificações de redação e o requisito de supervisão por um instrutor dos controladores de tráfego aéreo competente. Esta última, bem como a transposição de certas definições para as regras da UE, exige que sejam notificadas as diferenças à OACI por um período limitado. Prevê-se que as alterações pertinentes às regras da UE sejam feitas em 2020 e 2021.

2.3.2. Emenda 79 ao anexo 3 sobre o serviço meteorológico para a navegação aérea internacional

Na sequência da emenda 79 ao anexo 3 da OACI, o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão[4] deve ser atualizado.

Na sua maioria, as alterações deverão ter um impacto mínimo para as partes interessadas da UE e, globalmente, permitirão obter benefícios em termos de segurança e eficiência das operações. Em certos casos, serão necessárias atualizações de *software*, mas esse esforço será exequível e proporcionado em relação aos benefícios esperados. Assim, prevê-se que muitas emendas sejam incorporadas sem alterações na regulamentação da UE até ao terceiro trimestre de 2021, em conformidade com os procedimentos respetivos iniciados pela AESA. Até que sejam adotadas as alterações regulamentares, muitas emendas têm de ser notificadas como diferenças.

2.3.3. Emenda 61 ao anexo 4 sobre as cartas aeronáuticas

O Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão, no ponto AIS.OR.325, «cartas aeronáuticas», alínea a)(2) e (3), exige que os prestadores de serviços de informação aeronáutica (AIS) assegurem, entre outros aspetos, que a carta de aeródromo/heliporto e a carta de movimento no solo, quando disponibilizadas, façam parte das publicações de informação aeronáutica (AIP) ou sejam facultadas separadamente aos destinatários das AIP. O quadro regulamentar será alterado durante 2020 para ter em conta esta emenda. Consequentemente, em 4 de novembro de 2021 já não deverão existir diferenças entre a regulamentação e/ou práticas da União e as disposições do anexo 4, incluindo todas as emendas até à emenda 61, inclusive.

---

1 Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 311 de 25.11.2011, p. 1).

2 Regulamento (UE) 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).

3 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).

4 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 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).

2.3.4. Emenda 44 ao anexo 6, parte I, sobre as operações com aeronaves (operações em todas condições meteorológicas)

Até que seja feita a alteração do Regulamento (UE) n.º 965/2012 para refletir a emenda 44 ao anexo 6, parte I, devem ser notificadas as diferenças em relação à norma 4.2.8.2 e às definições. Note-se que os Estados-Membros deverão ter já notificado as diferenças relativamente à norma 4.2.8.1.1, uma vez que o Regulamento (UE) n.º 965/2012 só permite atualmente créditos operacionais para os colimadores de pilotagem frontal (HUD) e os sistemas de visão melhorada (EVS)[5].

2.3.4.1. Harmonização das condições de autorização, aceitação e aprovação (AAA)

Esta emenda exige a notificação das diferenças, embora os Estados-Membros devessem já ter notificado as suas diferenças em relação às normas e práticas recomendadas (SARP) no que respeita às operações com tempo de diversão prolongado (EDTO), uma vez que este conceito não foi ainda transposto para o Regulamento (UE) n.º 965/2012[6] [é utilizado, em vez disso, o conceito de «operações de aeronaves bimotor com operação prolongada» (ETOPS)][7].

2.3.4.2. Artigo 83.º-A

A alteração do anexo exige o transporte a bordo de uma cópia autenticada do resumo do acordo celebrado com base no artigo 83.º-A da Convenção de Chicago. Além disso, o novo apêndice 10 do anexo 6, parte I, introduz um formulário harmonizado para o resumo do acordo. Contém todas as informações pertinentes necessárias e fornece um formulário para utilização pelos operadores durante as inspeções nas plataformas de estacionamento ou outras atividades de verificação, a fim de evitar equívocos quando um acordo celebrado com base no artigo 83.º-A é aplicável à aeronave objeto de inspeção. Exige igualmente que o resumo do acordo seja transmitido à OACI quando é apresentado um acordo nos termos do artigo 83.º-A para registo.

No âmbito do quadro jurídico estabelecido pelo Regulamento (UE) 2018/1139[8] e respetivos atos delegados e de execução, a transferência de funções do Estado de registo (SoR) entre Estados-Membros da UE é efetuada pelo sistema regulamentar da UE de forma totalmente conforme com os objetivos do artigo 83.º-A da Convenção de Chicago. Esse sistema é aplicável a todas as aeronaves incluídas no registo de qualquer Estado-Membro da UE, que sejam operadas por um operador cujo estabelecimento principal esteja localizado noutro Estado-Membro da UE que cumpra as responsabilidades do Estado do operador.

Considera-se que as SARP recentemente adotadas representarão um ónus administrativo adicional para os operadores que tenham de resolver problemas (não relacionados com a segurança) para os inspetores nas plataformas de estacionamento. Além disso, a OACI está a alterar as suas regras de registo para permitir o registo dos acordos realizados nos termos do

---

5 Em resposta à emenda 38 ao anexo 6, parte I, como anunciada no ofício n.º 11/1.3.27-14/9.

6 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).

7 Em resposta à emenda 38 ao anexo 6, parte I, como anunciada no ofício n.º 11/1.3.27-14/9.

8 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).

artigo 83.º-A através de um sistema interativo via Internet. Se esse sistema for acessível a nível mundial, o transporte do documento a bordo da aeronave será ainda mais questionável.

Não está previsto alterar o Regulamento (UE) n.º 965/2012 para garantir o cumprimento desta norma específica.

Por conseguinte, deverá ser notificada uma diferença em relação às novas SARP da OACI.

2.3.4.3. Fonte de energia fiável para os equipamentos ligeiros de registo de voo

Os equipamentos de registo de voo resistentes ao impacto [como o registador de parâmetros de voo (FDR) e o registador de som da cabina de pilotagem (CVR)] devem ser instalados de forma a receberem energia elétrica proveniente de uma fonte que garanta máxima fiabilidade ao seu funcionamento. Não existem disposições deste tipo para os equipamentos de registo ligeiros [como o sistema de gravação áudio da cabina de pilotagem (CARS) ou os sistemas de registo de dados de aeronaves (ADRS)]. Foi introduzida uma nova norma, aplicável aos aviões com um certificado de aeronavegabilidade inicial emitido após 2016 (norma 1.6 do anexo 6, parte I, apêndice 8), que exige a ligação dos registadores ligeiros a uma fonte de energia que garanta um registo adequado e fiável no respetivo ambiente operacional.

O Regulamento (UE) n.º 965/2012 exige o transporte de equipamento ligeiro de registo de voo para determinadas categorias de aviões de transporte aéreo comercial (CAT), se a aeronave em causa obtiver um primeiro certificado individual de aeronavegabilidade (CofA) em ou após 5 de setembro de 2022 [ver secção CAT.IDE.A.191 do anexo IV (Parte-CAT) do Regulamento (UE) n.º 965/2012]. Se a nova norma 1.6 do anexo 6, parte I, apêndice 8, for transposta para os requisitos da UE, será apenas aplicável a estas categorias de aviões ligeiros, exceto se uma nova avaliação da transposição desta norma para as regras da UE e o alargamento da aplicabilidade se revelarem benéficos para a segurança e a eficiência das operações. Além disso, uma vez que a nova norma se encontra num apêndice do anexo 6, parte I, deve ser feita uma declaração de conformidade ou de diferença relativamente ao apêndice no que diz respeito à norma que prescreve o transporte de equipamento ligeiro de registo de voo e remetendo para esse apêndice. Por conseguinte, deve ser notificada uma diferença.

2.3.4.4. Registo das mensagens de comunicações via ligações de dados

A norma 6.3.3.1.2 do anexo 6, parte 1, não foi transposta para o Regulamento (UE) n.º 965/2012. Os Estados-Membros deveriam ter já notificado uma diferença em relação a essa norma[9]. Com a emenda 44, a diferença mantém-se.

2.3.4.5. Localização de uma aeronave em perigo

As disposições relativas à localização de um avião em perigo foram transpostas para o ponto CAT.GEN.MPA.210 do anexo IV (parte-CAT) do Regulamento (UE) n.º 965/2012, que é aplicável a certas categorias de aviões cujo primeiro CofA individual seja emitido em ou após 1 de janeiro de 2023. A emenda à norma 6.18.1 permitirá uma maior harmonização da norma com o ponto CAT.GEN.MPA.210, aplicável aos aviões cujo primeiro CofA individual seja emitido em ou após 1 de janeiro de 2023. No entanto, a diferença notificada em relação à norma 6.18.1 deverá manter-se, uma vez que a massa máxima certificada à descolagem (MCTOM) e os critérios de configuração operacional máxima de lugares de passageiros (MOPSC) divergem entre a norma 6.18.1 e o ponto CAT.GENMPA.210.

[9] Em resposta à emenda 43 ao anexo 6, parte I, como anunciada no ofício n.º 11/01/03/1932-18/12.

2.3.5. Emenda 37 ao anexo 6, parte II, sobre as operações com aeronaves

2.3.5.1. Operações em todas as condições meteorológicas

Até ser feita a alteração do Regulamento (UE) n.º 965/2012, devem ser notificadas as diferenças no que diz respeito às definições. Os Estados-Membros deveriam ter já notificado uma diferença em relação à norma 2.2.2.2.1.1, uma vez que o Regulamento (UE) n.º 965/2012 só permite atualmente créditos operacionais para HUD e EVS[10].

Os Estados-Membros deveriam ter já notificado uma diferença em relação à norma 2.2.2.2.1, uma vez que no anexo VI (parte-NCC) do Regulamento (UE) n.º 965/2012 o destinatário da regra é o operador e não o piloto-comandante; para as operações de baixa visibilidade (LVO), é a autoridade competente como estabelecida pelo anexo V (parte-SPA) do Regulamento (UE) n.º 965/2012.

2.3.5.2. Artigo 83.º-A

A alteração do anexo exige o transporte a bordo de uma cópia autenticada do resumo do acordo celebrado com base no artigo 83.º-A da Convenção de Chicago. Além disso, o novo apêndice 10 do anexo 6, parte I, introduz um modelo harmonizado para o resumo do acordo. Contém todas as informações pertinentes necessárias e fornece um formulário para utilização pelos operadores durante as inspeções nas plataformas de estacionamento ou outras atividades de verificação, a fim de evitar equívocos quando um acordo celebrado com base no artigo 83.º-A é aplicável à aeronave objeto de inspeção. Exige igualmente que o resumo do acordo seja transmitido à OACI quando é apresentado um acordo nos termos do artigo 83.º-A para registo.

No âmbito do quadro jurídico estabelecido pelo Regulamento (UE) 2018/1139 e respetivos atos delegados e de execução, a transferência de funções do Estado de registo (SoR) entre Estados-Membros da UE é efetuada pelo sistema regulamentar da UE de forma totalmente conforme com os objetivos do artigo 83.º-A da Convenção de Chicago. Esse sistema é aplicável a todas as aeronaves incluídas no registo de qualquer Estado-Membro da UE, que sejam operadas por um operador cujo estabelecimento principal esteja localizado noutro Estado-Membro da UE que cumpra as responsabilidades do Estado do operador.

Considera-se que as novas SARP representarão um ónus administrativo adicional para os operadores que tenham de resolver problemas (não relacionados com a segurança) para os inspetores nas plataformas de estacionamento.

Além disso, a OACI está a alterar as suas regras de registo para permitir o registo dos acordos realizados nos termos do artigo 83.º-A através de um sistema interativo via Internet. Se esse sistema for acessível a nível mundial, o transporte do documento a bordo da aeronave será ainda mais questionável.

Não está previsto alterar o Regulamento (UE) n.º 965/2012 para garantir o cumprimento desta norma específica.

Devem, por conseguinte, ser notificadas as diferenças em relação às novas SARP da OACI.

2.3.6. Emenda 23 ao anexo 6, parte III, sobre as operações com aeronaves

2.3.6.1. Operações em todas as condições meteorológicas

Até ser feita a alteração do Regulamento (UE) n.º 965/2012, devem ser notificadas as diferenças no que diz respeito à norma 2.2.8.2 e às definições. Os Estados-Membros deveriam

[10] Ver nota de rodapé 9.

ter já notificado uma diferença em relação à norma 2.2.8.1.1, uma vez que o Regulamento (UE) n.º 965/2012 só permite atualmente créditos operacionais para HUD e EVS[11].

2.3.6.2. Artigo 83.º-A

A alteração do anexo exige o transporte a bordo de uma cópia autenticada do resumo do acordo celebrado com base no artigo 83.º-A da Convenção de Chicago. Além disso, o novo apêndice 10 do anexo 6, parte I, introduz um modelo harmonizado para o resumo do acordo. Contém todas as informações pertinentes necessárias e fornece um formulário para utilização pelos operadores durante as inspeções nas plataformas de estacionamento ou outras atividades de verificação, a fim de evitar equívocos quando um acordo celebrado com base no artigo 83.º-A é aplicável à aeronave objeto de inspeção. Exige igualmente que o resumo do acordo seja transmitido à OACI quando é apresentado um acordo nos termos do artigo 83.º-A para registo.

No âmbito do quadro jurídico estabelecido pelo Regulamento (UE) 2018/1139 e respetivos atos delegados e de execução, a transferência de funções do Estado de registo (SoR) entre Estados-Membros da UE é efetuada pelo sistema regulamentar da UE de forma totalmente conforme com os objetivos do artigo 83.º-A da Convenção de Chicago. Esse sistema é aplicável a todas as aeronaves incluídas no registo de qualquer Estado-Membro da UE, que sejam operadas por um operador cujo estabelecimento principal esteja localizado noutro Estado-Membro da UE que cumpra as responsabilidades do Estado do operador.

Considera-se que as SARP recentemente adotadas representarão um ónus administrativo adicional para os operadores que tenham de resolver problemas (não relacionados com a segurança) para os inspetores nas plataformas de estacionamento.

Além disso, a OACI está a alterar as suas regras de registo para permitir o registo dos acordos realizados nos termos do artigo 83.º-A através de um sistema interativo via Internet. Se esse sistema for acessível a nível mundial, o transporte do documento a bordo da aeronave será ainda mais questionável.

Não está previsto nesta fase propor qualquer alteração do Regulamento (UE) n.º 965/2012 para garantir o cumprimento desta norma específica.

Devem, por conseguinte, ser notificadas as diferenças no que diz respeito às novas SARP da OACI.

2.3.6.3. Equipamentos de registo de voo

Os equipamentos de registo de voo resistentes ao impacto (p. ex., FDR e CVR) têm de ser instalados de forma a receber energia elétrica proveniente de uma fonte que assegure máxima fiabilidade ao seu funcionamento. Não existem disposições deste tipo para os equipamentos de registo ligeiros (p. ex., CARS e ADRS). Foi introduzida uma nova norma (norma 1.6 do anexo 6, parte III, apêndice 4) que exige a ligação dos equipamentos de registo ligeiros a uma fonte de energia que garanta um registo adequado e fiável no respetivo ambiente operacional.

O Regulamento (UE) n.º 965/2012 exige o transporte de equipamento ligeiro de registo de voo para determinadas categorias de helicópteros ligeiros de transporte aéreo comercial (CAT), se a aeronave em causa obtiver o primeiro certificado individual de aeronavegabilidade (CofA) em ou após 5 de setembro de 2022 [ver secção CAT.IDE.H.191 do anexo IV (parte-CAT) do Regulamento (UE) n.º 965/2012]. Se a norma 1.6 do anexo 6, parte I, apêndice 4, for transposta para os requisitos da UE, será apenas aplicável a estas categorias de helicópteros ligeiros, exceto se uma nova avaliação da transposição desta norma

[11] Ver nota de rodapé 9.

para as regras da UE e o alargamento da aplicabilidade se revelarem benéficos para a segurança e a eficiência das operações. Além disso, uma vez que a nova norma se encontra num apêndice do anexo 6, parte III, deve ser feita uma declaração de conformidade ou de diferença relativamente ao apêndice no que diz respeito à norma que prescreve o transporte de um equipamento ligeiro de registo de voo e remetendo para esse apêndice. A norma 4.3.1.1.4 prevê o transporte de um equipamento de registo de voo para helicópteros com MCTOM inferior a 3 175 kg, podendo esse registador ser um ADRS.

Não existe nenhum requisito de transporte de um CARS no anexo 6, parte III. Por conseguinte, deve ser notificada uma diferença em relação à norma 4.3.1.2.4, a fim de especificar que, no caso de ser utilizado um ADRS, não existe atualmente nenhum requisito da UE que exija a fiabilidade da respetiva fonte de energia.

2.3.6.4. Registo das mensagens de comunicações via ligações de dados

As normas 4.3.3.1.2 e 4.7.3.1.1.1 do anexo 6, parte III, não foram transpostas para o Regulamento (UE) n.º 965/2012. Os Estados-Membros deveriam ter já notificado uma diferença em relação a essa norma[12]. Com a emenda 23, a diferença mantém-se.

2.3.7. Emenda 92 ao anexo 10, volume I, sobre as telecomunicações aeronáuticas

O anexo 10 da OACI, volume I, até à emenda 89, inclusive, é referido no ponto CNS.TR.100 do anexo VIII, subparte B, do Regulamento (UE) 2017/373, «Métodos de trabalho e procedimentos operacionais para os prestadores de serviços de comunicação, navegação ou vigilância». Esta disposição deve ser alterada de modo a incluir todas as emendas até à emenda 92, inclusive, propostas no ofício da OACI n.º 20/20, no referido ponto CS.TR.100. Devem, pois, ser notificadas as diferenças relativas às disposições afetadas pelas emendas até à emenda 92.

2.3.8. Emenda 92 ao anexo 10, volume II, sobre as telecomunicações aeronáuticas

Esta emenda decorre da emenda 79 ao anexo 3 (serviço meteorológico para a navegação aérea internacional) que afeta o serviço fixo aeronáutico (AFS).

O anexo 10 da OACI, volume II, até à emenda 89, inclusive, é referido no ponto CNS.TR.100 do anexo VIII, subparte B, do Regulamento (UE) 2017/373, «Métodos de trabalho e procedimentos operacionais para os prestadores de serviços de comunicação, navegação ou vigilância». Esta disposição deve ser alterada de modo a incluir todas as emendas até à emenda 92, inclusive, propostas no ofício n.º 20/21 da OACI, no referido ponto CS.TR.100. Por conseguinte, devem ser notificadas as diferenças em relação às SARP alteradas.

2.3.9. Emenda 56 ao anexo 11 sobre os serviços de tráfego aéreo

No que diz respeito à coordenação das atividades potencialmente perigosas para as aeronaves civis, como já previsto no anexo 11, capítulo 2, ponto 2.19.1, o Regulamento de Execução (UE) n.º 2020/469[13] aditou o artigo 3.º-C ao Regulamento (UE) 2017/373, estabelecendo os requisitos correspondentes que serão aplicáveis a partir de 27 de janeiro de 2022. Os requisitos adicionais introduzidos pela emenda 52 ao capítulo 2 relativos à avaliação dos riscos de segurança deverão ser abordados em tempo útil. Até à adoção do regulamento correspondente, devem ser notificadas as diferenças.

---

12 Ver nota de rodapé 9.

13 Regulamento de Execução (UE) 2020/469 da Comissão, de 14 de fevereiro de 2020, que altera o Regulamento (UE) n.º 923/2012, o Regulamento (UE) n.º 139/2014 e o Regulamento (UE) 2017/373 no que respeita aos requisitos aplicáveis aos serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea, à conceção das estruturas do espaço aéreo e à qualidade dos dados, à segurança da pista, e que revoga o Regulamento (UE) n.º 73/2010 (JO L 104 de 3.4.2020, p. 1).

As novas normas do anexo 11, capítulo 3, relativas ao requisito segundo o qual os condutores de veículos operacionais devem repetir as partes relativas à segurança das instruções transmitidas por voz, já são abordadas na proposta de alteração do Regulamento (UE) n.º 139/2014[14] a publicar no final de 2020. A fim de harmonizar o presente regulamento com o Regulamento (UE) n.º 923/2012 [regras europeias normalizadas da aviação (SERA)], estes requisitos, bem como o requisito de que o controlador de tráfego aéreo ouça a repetição, devem ser considerados em tempo útil. O ponto SERA.8015, alínea e), «Autorizações do controlo de tráfego aéreo», do Regulamento (UE) n.º 923/2012, estabelece os requisitos em matéria de repetição de autorizações e de informações relacionadas com a segurança, e trata essencialmente da comunicação entre a tripulação de voo e o controlador de tráfego aéreo. A alteração deste ponto das SERA permitirá a conformidade com a emenda 52 ao anexo 11 até 2023.

Até à adoção do regulamento correspondente, devem ser notificadas as diferenças.

2.3.10. Emenda 15 ao anexo 14, volume I, sobre os aeródromos

As emendas às disposições dos capítulos 3, 5 e 9 exigirão a alteração de determinadas especificações de certificação da AESA, a adotar no terceiro trimestre de 2021. Até à adoção, é preciso notificar as diferenças em relação a esses capítulos. Por conseguinte, devem ser notificadas as diferenças em relação às novas SARP.

2.3.11. Emenda 9 ao anexo 14, volume II, sobre os aeródromos

A análise das alterações introduzidas no volume II do anexo 14 revela que a sua transposição exigirá alterações que estão essencialmente relacionadas com as especificações de certificação da conceção dos heliportos. Essas futuras alterações deverão contemplar as alterações introduzidas nos capítulos 1, 3, 4 e 5 do anexo 14, volume II. No entanto, em alguns casos, não se considera adequado alterar as especificações atuais (p. ex., as especificações dos sistemas de iluminação dos heliportos), como já indicado na recomendação do ofício n.º A4/1.1.58-18/97 da OACI.

Noutros casos, as emendas às disposições do anexo 14, volume II (nos capítulos 2 e 6) exigirão a alteração do quadro regulamentar introduzido pelo próprio Regulamento 139/2014.

Assim, devem ser notificadas as diferenças relevantes até ser efetuada a alteração das disposições regulamentares pertinentes da UE.

2.3.12. Emenda 41 ao anexo 15 sobre os serviços de informação aeronáutica

As alterações visam melhorar a informação sobre atividades perigosas para a aviação civil, publicada nos avisos à navegação (NOTAM), abordando também o caso específico das zonas de conflito.

O Regulamento (UE) 2017/373, com a redação que lhe foi dada pelo Regulamento (UE) 2020/469, inclui as mais recentes SARP do anexo 15 da Convenção de Chicago e os Procedimentos para os serviços de navegação aérea — Disposições relativas aos serviços de informação aeronáutica (PANS-AIM) no anexo VI (parte-AIS). No entanto, é necessário notificar uma diferença, uma vez que as emendas adotadas pela OACI ainda não estão incluídas no anexo VI (parte-AIS) do Regulamento (UE) 2017/373.

[14] 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).

2.3.13. Emenda 13 ao anexo 16, volume I, sobre a proteção ambiental

A emenda aplicável do anexo 16 está prevista no artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) 2018/1139, e entrará em vigor em 1 de abril de 2022.

Contudo, de acordo com o ofício n.º 20/28 da OACI, a data de aplicabilidade da emenda 13 ao anexo 16, volume I, é 1 de janeiro de 2021.

Por conseguinte, existirá uma diferença até 31 de março de 2022 entre a regulamentação e/ou as práticas da UE e as disposições do anexo 16, volume I, incluindo todas as emendas até à emenda 13, inclusive. Por conseguinte, deve ser notificada a diferença que se manterá até 31 de março de 2022.

2.3.14. Emenda 10 ao anexo 16, volume II, sobre a proteção ambiental

A emenda aplicável ao anexo 16, volume II, está prevista no artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) 2018/1139.

De acordo com o ofício n.º 20/29 da OACI, a data de aplicabilidade da emenda 10 ao anexo 16, volume II, é 1 de janeiro de 2021. Está prevista a alteração correspondente através do respetivo processo da AESA. Contudo, existirá uma diferença até 31 de março de 2022 entre a regulamentação e/ou as práticas da UE e as disposições do anexo 16, volume II, incluindo todas as emendas até à emenda 10, inclusive. Por conseguinte, deve ser notificada uma diferença.

2.3.15. Emenda 1 ao anexo 16, volume III, sobre a proteção ambiental

De acordo com o ofício n.º 20/30 da OACI, a data de aplicabilidade da emenda 1 ao anexo 16, volume III, é 1 de janeiro de 2021. A emenda correspondente ao anexo 16, volume III, está prevista no artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do Regulamento (UE) 2018/1139.

Contudo, existirá uma diferença até 1 de abril de 2022 entre a regulamentação e/ou as práticas da UE e as disposições do anexo 16, volume III, incluindo todas as emendas até à emenda 13, inclusive.

2.4. Adoção prevista das emendas 46 e 39 ao anexo 6, partes I e II, pelo Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, relativas ao diferimento do futuro requisito de equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR) de 25 horas para evitar consequências indesejadas devidas à contingência de COVID-19

As emendas 46 e 39 ao anexo 6, partes I e II, relativas ao diferimento do futuro requisito de equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR) de 25 horas, para evitar consequências indesejadas devidas à contingência de COVID-19, serão apresentadas para adoção na 221.ª sessão do Conselho da OACI.

O objetivo destas emendas ao anexo 6 *«Operações com Aeronaves» — Parte I «Transporte aéreo comercial internacional — Aviões»* e *Parte II «Aviação geral internacional — Aviões» —*, da Convenção de Chicago, é adiar o requisito de equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR) de 25 horas até 1 de janeiro de 2022, data a partir da qual as emendas previstas serão vinculativas para as Partes na Convenção de Chicago.

A data aplicável a este requisito de equipamento foi fixada em 1 de janeiro de 2021. A pandemia de COVID-19 foi declarada no início de 2020 e causou desde então perturbações significativas no fabrico de aeronaves e nas cadeias de abastecimento dos fabricantes de aeronaves.

3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Diferenças a notificar

A 219.ª sessão do Conselho da OACI, realizada de 2 a 20 de março de 2020, adotou um certo número de emendas a vários anexos da Convenção de Chicago, nos domínios da segurança, do ambiente e da navegação aérea.

Para cada anexo da OACI, o anexo da proposta de decisão do Conselho remete para a legislação pertinente da União. Todas as emendas referidas dizem respeito a áreas abrangidas pelo direito da União e, por conseguinte, são da competência externa exclusiva da União. Além disso, o anexo da proposta de decisão do Conselho apresenta em pormenor as diferenças a notificar à OACI. A lista a seguir indica as diferenças a notificar à OACI por anexo:

– Ofício da OACI n.º 20/19 sobre a adoção da emenda 176 ao anexo 1 — diferenças a notificar

– Ofício da OACI n.º 20/16 sobre a adoção da emenda 79 ao anexo 3 — diferenças a notificar

– Ofício da OACI n.º 20/18 sobre a adoção da emenda 44 ao anexo 6, parte I — diferenças a notificar

– Ofício da OACI n.º 20/31 sobre a adoção da emenda 37 ao anexo 6, parte II — diferenças a notificar

– Ofício da OACI n.º 20/32 sobre a adoção da emenda 23 ao anexo 6, parte III — diferenças a notificar

– Ofício da OACI n.º 20/20 sobre a adoção da emenda 92 ao anexo 10, volume I — diferenças a notificar

– Ofício da OACI n.º 20/21 sobre a adoção da emenda 92 ao anexo 10, volume II — diferenças a notificar

– Ofício da OACI n.º 20/39 sobre a adoção da emenda 52 ao anexo 11 — diferenças a notificar

– Ofício da OACI n.º 20/35 sobre a adoção da emenda 15 ao anexo 14, volume I — diferenças a notificar

– Ofício da OACI n.º 20/22 sobre a adoção da emenda 9 ao anexo 14, volume II — diferenças a notificar

– Ofício da OACI n.º 20/24 sobre a adoção da emenda 41 ao anexo 15 — diferenças a notificar

Neste contexto, tendo em conta a legislação pertinente da União, a posição a adotar em nome da União consiste em notificar as diferenças, em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago, como estabelecido no anexo da proposta de decisão do Conselho.

3.2. Emendas 46 e 39 ao anexo 6, partes I e II

A principal alteração a introduzir pela proposta, para as emendas 46 e 39 ao anexo 6, partes I e II, às atuais regras da União, é o adiamento para 1 de janeiro de 2022 da data de aplicação da nova regra de equipamento de 25 horas, inicialmente prevista para 1 de janeiro de 2021.

Devido à pandemia de COVID-19, a aplicação da nova regra de 25 horas, inicialmente prevista para 1 de janeiro de 2021, é irrealista também na União. A Comissão está a preparar a adoção do adiamento dessa data a nível da União, através da alteração do regulamento

pertinente da Comissão[15]. Por conseguinte, deve ser apoiado o adiamento proposto pela OACI. Logo que a OACI anuncie a adoção das emendas 46 e 39 ao anexo 6, partes I e II, por ofício, convidando os Estados-Membros a notificar a sua desaprovação, quaisquer diferenças ou a conformidade com a medida adotada, a posição da União deverá consistir na notificação da sua conformidade.

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[16].

A noção de «*atos que produz[e]m efeitos jurídicos*» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam o organismo em questão. Inclui, igualmente, os instrumentos que não têm efeito vinculativo à luz do direito internacional, mas que «*tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União*»[17].

4.1.2. Aplicação ao caso vertente

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. Certos efeitos jurídicos destes atos podem depender da apresentação de notificações de diferenças, bem como dos termos dessas notificações. Por conseguinte, a adoção da posição da União sobre essas notificações está abrangida pelo âmbito de aplicação do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

As diferenças a notificar em resposta aos ofícios da OACI, como enumerados mais acima, têm incidência nos efeitos jurídicos das normas estabelecidas pela Convenção de Chicago.

Esses efeitos jurídicos afetam domínios abrangidos pelas regras da União, a saber, o Regulamento (UE) 2018/1139, o Regulamento (UE) 2017/373, o Regulamento (UE) 965/2012, o Regulamento (UE) 2020/469 e o Regulamento (UE) 139/2014. Tal significa que, nos termos do artigo 3.º, n.º 2, do TFUE, a União tem competência externa exclusiva nesta matéria.

---

15 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). Ver Regra das Operações Aéreas, pontos CAT.IDE.A.185(c)(1) e NCC.IDE.A.160(b)(1).

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

17 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.

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

Por conseguinte, a base jurídica processual da decisão proposta 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 adotado em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União. Se o ato adotado tiver duas finalidades ou duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como sendo principal e a outra apenas acessória, a decisão a adotar ao abrigo do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, a saber, a exigida pela finalidade ou pela componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso vertente

O objetivo e o conteúdo principais do ato adotado estão relacionados com a política comum dos transportes.

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

4.3. Conclusão

A base jurídica da proposta de decisão do Conselho é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

2020/0290 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

sobre a posição a adotar em nome da União Europeia na Organização da Aviação Civil Internacional no que diz respeito à notificação das diferenças em relação aos anexos 1, 3, 4 e 6, partes I , II e III, 10, volumes I e II, 11 e 14, volumes I e II, 15 e 16, volumes I, II e III, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, e no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, no que diz respeito à adoção das emendas 46 e 39, ao anexo 6, partes I e II, dessa Convenção, em relação ao diferimento do futuro requisito de equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR) de 25 horas para evitar consequências indesejadas devidas à contingência 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 da Convenção de Chicago e membros da OACI, tendo a União estatuto de observador em certos órgãos da OACI. Existem sete Estados-Membros da UE representados no Conselho da OACI.

(3) Nos termos do artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI pode adotar normas e práticas recomendadas (SARP) internacionais.

(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) Na sua 219.ª sessão, realizada de 2 a 20 de março de 2020, o Conselho da OACI adotou emendas aos anexos 1, 3, 4, 6 (partes I, II e III), 10 (volumes I e II), 11, 14 (volumes I e II), 15 e 16 (volumes I, II e III) da Convenção de Chicago, nos domínios da segurança, do ambiente e da navegação aérea. Os ofícios correspondentes da OACI, informando os respetivos Estados Contratantes sobre a adoção das emendas, recordam aos Estados a obrigação que lhes incumbe por força do artigo 38.º da Convenção de Chicago de notificarem à OACI quaisquer diferenças.

(6) Todas as emendas adotadas pelo Conselho da OACI afetam domínios abrangidos pelo direito da União e, por conseguinte, são da competência externa exclusiva da União. Com efeito, as novas SARP podem influenciar de forma determinante o conteúdo da

legislação da União, a saber, o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho

(7) [1], o Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão[2], o Regulamento (UE) 965/2012 da Comissão[3], o Regulamento de Execução (UE) 2020/469 da Comissão[4] e o Regulamento (UE) 139/2014 da Comissão[5].

(8) Várias emendas aos anexos da Convenção de Chicago já fazem parte da legislação da União, ao passo que outras deverão ser em breve incorporadas nas regras da União.

(9) Para cada anexo alterado da Convenção de Chicago, o anexo da presente decisão remete para a legislação pertinente da União. Além disso, o anexo da presente decisão apresenta pormenorizadamente as diferenças a notificar à OACI.

(10) Por conseguinte, é apropriado estabelecer a posição a adotar em nome da União em resposta aos ofícios da OACI, que consiste em notificar a conformidade, as diferenças ou o desacordo em relação às novas SARP, adotadas na 219.ª sessão do Conselho da OACI, no que se refere aos anexos 1, 3, 4, 6, 1, 10, 11, 14, 15 e 16 da Convenção de Chicago.

(11) A pandemia de COVID-19 afetou negativamente os operadores de aeronaves, os fabricantes de aeronaves e os fornecedores indiretos dos fabricantes de equipamentos para aeronaves, e atrasou o desenvolvimento de novos sistemas. Os operadores de aeronaves estão a cancelar ou a adiar a entrega de aeronaves, resultando no adiamento para 2021 das entregas previstas em 2020. Todas as aeronaves agora fabricadas, configuradas para ser entregues em 2020, mas cuja entrega foi adiada para 2021, devem ser reconfiguradas de acordo com as disposições aplicáveis após 1 de janeiro de 2021, o que implica encargos indevidos para os operadores de aeronaves e fabricantes de aeronaves resultantes da readaptação dessas aeronaves. Por conseguinte, a Comissão está a preparar a adoção do adiamento da referida data de aplicação a nível da União, através da alteração do Regulamento (UE) n.º 965/2012. O equipamento de registo de sons da cabina de pilotagem (CVR) é utilizado como meio auxiliar de investigação de acidentes e incidentes. O alargamento do período de duas horas para 25 horas de duração do registo por esse equipamento não coloca riscos de segurança significativos e permite responder através de uma gravação mais longa do som na cabina de pilotagem à realidade atual da indústria da aviação. A União apoia

---

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 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 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).

3 Regulamento (UE) n.º 965/2012 da Comissão, de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 296 de 25.10.2012, p. 1).

4 Regulamento de Execução (UE) 2020/469 da Comissão, de 14 de fevereiro de 2020, que altera o Regulamento (UE) n.º 923/2012, o Regulamento (UE) n.º 139/2014 e o Regulamento (UE) 2017/373 no que respeita aos requisitos aplicáveis aos serviços de gestão do tráfego aéreo/de navegação aérea, à conceção das estruturas do espaço aéreo e à qualidade dos dados, à segurança da pista, e que revoga o Regulamento (UE) n.º 73/2010 (JO L 104 de 3.4.2020, p. 1).

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

firmemente os esforços envidados pela OACI para melhorar a segurança da aviação. Tendo em conta a situação sem precedentes causada pela pandemia de COVID-19 e a ausência de riscos significativos para a segurança, a União deve, por conseguinte, apoiar as referidas emendas.

(12) Assim, a posição da União na 221.ª sessão do Conselho da OACI no que diz respeito às emendas previstas 46 e 39 ao anexo 6, partes I e II, deve consistir em apoiar essas emendas e ser expressa, em nome da União, conjuntamente pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI.

(13) A posição da União após a adoção das emendas 46 e 39 ao anexo 6, partes I e II, pelo Conselho da OACI, a anunciar pelo Secretário-Geral da OACI por ofício da OACI, deve consistir em notificar a conformidade com essas emendas e ser expressa por todos os Estados-Membros da União.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A posição a adotar em nome da União, em resposta a:

– Ofício da OACI n.º 20/19 sobre a adoção da emenda 176 ao anexo 1,

– Ofício da OACI n.º 20/16 sobre a adoção da emenda 79 ao anexo 3,

– Ofício da OACI n.º 20/23 sobre a adoção da emenda 61 ao anexo 4,

– Ofício da OACI n.º 20/18 sobre a adoção da emenda 44 ao anexo 6, parte I,

– Ofício da OACI n.º 20/31 sobre a adoção da emenda 37 ao anexo 6, parte II,

– Ofício da OACI n.º 20/32 sobre a adoção da emenda 23 ao anexo 6, parte III,

– Ofício da OACI n.º 20/20 sobre a adoção da emenda 92 ao anexo 10, volume I,

– Ofício da OACI n.º 20/21 sobre a adoção da emenda 92 ao anexo 10, volume II,

– Ofício da OACI n.º 20/39 sobre a adoção da emenda 52 ao anexo 11,

– Ofício da OACI n.º 20/35 sobre a adoção da emenda 15 ao anexo 14, volume I,

– Ofício da OACI n.º 20/22 sobre a adoção da emenda 9 ao anexo 14, volume II,

– Ofício da OACI n.º 20/24 sobre a adoção da emenda 41 ao anexo 15,

– Ofício da OACI n.º 20/28 sobre a adoção da emenda 13 ao anexo 16, volume I,

– Ofício da OACI n.º 20/29 sobre a adoção da emenda 10 ao anexo 16, volume II,

– Ofício da OACI n.º 20/30 sobre a adoção da emenda 1 ao anexo 16, volume III,

emitidos pelo Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), está estabelecida no anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

(1) A posição a adotar em nome da União, na 221.ª sessão do Conselho da OACI, consiste em apoiar as emendas propostas 46 e 39 ao anexo 6, partes I e II, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago») na sua integralidade.

(2) A posição a adotar em nome da União, após a adoção, pelo Conselho da OACI, das emendas 46 e 39 ao anexo 6, partes I e II, da Convenção de Chicago, consiste em notificar a conformidade com a medida adotada em resposta ao respetivo ofício da OACI.

Artigo 3.º

(1) A posição referida no artigo 1.º e no artigo 2.º, n.º 2, será expressa por todos os Estados-Membros da União.

(2) A posição referida no artigo 2.º, n.º 1, será expressa conjuntamente pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente