DECISÃO (UE) 2022/322 DO CONSELHO

de 18 de fevereiro de 2022

relativa à posição a tomar em nome da União Europeia no âmbito do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) no que diz respeito à adoção de emendas aos anexos 1, 6 a 10, 14 e 17 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 a 4 de abril de 1947. Criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

(2) Os Estados-Membros da União são Estados Contratantes na Convenção de Chicago e membros da OACI, tendo a União estatuto de observador em certos órgãos da OACI. Atualmente, sete Estados-Membros estão representados no Conselho da OACI.

(3) Nos termos do artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI deve adotar normas internacionais e práticas recomendadas (SARP na sigla em inglês) e designá-las anexos da Convenção de Chicago.

(4) Na sua 225.ª sessão, o Conselho da OACI deve adotar a emenda 178 ao anexo 1, a emenda 47 à parte I do anexo 6, a emenda 40 à parte II do anexo 6, a emenda 24 à parte III do anexo 6, a emenda 7 ao anexo 7, a emenda 109 ao anexo 8, a emenda 29 ao anexo 9, a emenda 91 ao volume IV do anexo 10, a emenda 17 ao volume I do anexo 14 e a emenda 18 ao anexo 17 da Convenção de Chicago, conforme estabelecido nos ofícios AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85, AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidencial e EC 6/3-21/67.

(5) O principal objetivo da emenda 178 ao anexo 1 da Convenção de Chicago é permitir a aplicação de um sistema eletrónico de licenciamento do pessoal tendo em vista melhorar a eficiência.

(6) O principal objetivo das emendas 47, 40 e 24 às partes I, II e III, respetivamente, do anexo 6 da Convenção de Chicago é reforçar o regime jurídico relativo à manutenção da operacionalidade do equipamento de registo de voo, clarificar as disposições relativas às operações de tempo de desvio alargado (EDTO na sigla em inglês) e aos coletes de salvação para crianças, impor sistemas de aviso de proximidade ao solo (GPWS na sigla em inglês) em determinados aviões, aditar uma nova norma para equipar os aviões, em determinadas condições, com sistemas de alerta e de aviso em caso de ultrapassagem de pista (ROAAS na sigla em inglês), conceder crédito operacional no contexto de mínimos de operação de aeródromo baseados no desempenho (PBAOM na sigla em inglês), assegurar a disponibilidade de instalações e serviços adequados de salvamento e combate a incêndios (RFF na sigla em inglês) no aeródromo de operação pretendida, atualizar as disposições relativas aos alternantes *offshore* para operações com helicópteros de longo curso e aditar disposições relativas ao transporte de mercadorias perigosas por helicópteros e atualizar as respetivas disposições em matéria de formação.

(7) O principal objetivo da emenda 7 ao anexo 7 da Convenção de Chicago é facilitar a transferência de uma aeronave de um Estado para outro, adaptando o modelo de certificado de registo e introduzindo um modelo de certificado de anulação de registo.

(8) O principal objetivo da emenda 109 ao anexo 8 da Convenção de Chicago é melhorar a clareza e assegurar que os Estados que aprovam qualquer modificação e reparação compreendem claramente a sua responsabilidade em matéria de aeronavegabilidade permanente e clarificar as capacidades de conceção da supressão de incêndios no compartimento de carga em grandes aviões, helicópteros e pequenos aviões.

(9) O principal objetivo da emenda 29 ao anexo 9 da Convenção de Chicago é reforçar a preparação dos Estados para futuras pandemias, retirando ensinamentos da pandemia de COVID-19 e definindo medidas de mitigação adequadas a futuras pandemias. A emenda 29 foca ainda a necessidade de incluir a luta contra o tráfico de seres humanos através de SARP. Além disso, contém alterações menores, mas úteis, das disposições do anexo 9 da Convenção de Chicago relativas aos voos de repatriamento e ao transporte aéreo de passageiros com deficiência e altera uma nota na secção dos registos de identificação dos passageiros (PNR na sigla em inglês) relativamente ao termo «push».

(10) O principal objetivo da emenda 91 ao volume IV do anexo 10 da Convenção de Chicago é introduzir o Airborne Collision Avoidance System (ACAS na sigla em inglês) X e reduzir a ocorrência de falsos alertas ACAS.

(11) O principal objetivo da alteração 17 ao volume I do anexo 14 da Convenção de Chicago é excluir a aviação geral das disposições de salvamento e combate a incêndios (RFF na sigla em inglês).

(12) O principal objetivo da emenda 18 ao anexo 17 da Convenção de Chicago é introduzir novas SARP e alterar as SARP em vigor em matéria de cultura de segurança, programas de segurança dos operadores de aeronaves, métodos de deteção de explosivos na bagagem de porão e programas nacionais de controlo da qualidade da segurança da aviação civil.

(13) Afigura-se adequado estabelecer a posição a tomar em nome da União no âmbito do Conselho da OACI, uma vez que a emenda 178 ao anexo 1, a emenda 47 à parte I do anexo 6, a emenda 40 à parte II do anexo 6, a emenda 24 à parte III do anexo 6, a emenda 7 ao anexo 7, a emenda 109 ao anexo 8, a emenda 29 ao anexo 9, a emenda 91 ao volume IV do anexo 10, a emenda 17 ao volume I do anexo 14 e a emenda 18 ao anexo 17 da Convenção de Chicago são passíveis de influenciar decisivamente o teor do direito da União, a saber, os Regulamentos (UE) n.º 1178/2011 ([1]), (UE) n.º 1332/2011 ([2]), (UE) n.º 965/2012 ([3]), (UE) n.º 139/2014 ([4]) e (UE) 2015/640 da Comissão ([5]), o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão ([6]) e o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho ([7]).

(14) A posição da União na 225.ª sessão do Conselho da OACI ou em qualquer sessão subsequente no que respeita à adoção da emenda 178 ao anexo 1, da emenda 47 à parte I do anexo 6, da emenda 40 à parte II do anexo 6, da emenda 24 à parte III do anexo 6, da emenda 7 ao anexo 7, da emenda 109 ao anexo 8, da emenda 29 ao anexo 9, da emenda 91 ao volume IV do anexo 10, da emenda 17 ao volume I do anexo 14 e da emenda 18 ao anexo 17 da Convenção de Chicago deverá consistir em apoiar essas emendas na sua integralidade. Essa posição da União deverá ser expressa, agindo conjuntamente e em nome da União, pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI.

([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 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).

([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 (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).

([5]) 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).

([6]) Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 da Comissão, de 5 de novembro de 2015, que estabelece as medidas de execução das normas de base comuns sobre a segurança da aviação (JO L 299 de 14.11.2015, p.1).

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

(15) Uma vez adotadas pelo Conselho da OACI a emenda 178 ao anexo 1, a emenda 47 à parte I do anexo 6, a emenda 40 à parte II do anexo 6, a emenda 24 à parte III do anexo 6, a emenda 7 ao anexo 7, a emenda 109 ao anexo 8, a emenda 29 ao anexo 9, a emenda 91 ao volume IV do anexo 10, a emenda 17 ao volume I do anexo 14 e a emenda 18 ao anexo 17 da Convenção de Chicago, e anunciadas pelo secretário-geral da OACI através do procedimento de ofício da OACI, a posição da União deverá consistir em não registar desaprovação e em notificar o seu cumprimento, desde que as referidas emendas sejam adotadas sem alterações substanciais. Afigura-se também adequado estabelecer o procedimento a seguir para comunicar diferenças à OACI caso a legislação da União se desvie das SARP recentemente adotadas após a data prevista para a aplicação dessas SARP. No que diz respeito às diferenças em relação às normas constantes dos anexos 1, 6, 8 e 14 da Convenção de Chicago que são da competência exclusiva da União, é aplicável a Decisão (UE) 2021/1092 do Conselho ([8]). Essa posição deverá ser expressa por todos os Estados-Membros da União,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. A posição a tomar em nome da União na 225.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, ou em qualquer sessão subsequente, deve ser de apoio às propostas de emenda 178 ao anexo 1, de emenda 47 à parte I do anexo 6, de emenda 40 à parte II do anexo 6, de emenda 24 à parte III do anexo 6, de emenda 7 ao anexo 7, de emenda 109 ao anexo 8, de emenda 29 ao anexo 9, de emenda 91 ao volume IV do anexo 10, de emenda 17 ao volume I do anexo 14 e de emenda 18 ao anexo 17 da Convenção da Aviação Civil Internacional na sua integralidade.

2. A posição a tomar em nome da União, na condição de que o Conselho da OACI adote sem alterações substanciais as emendas referidas no n.º 1, consiste em não registar desaprovação e em notificar o cumprimento de cada uma das emendas adotadas em resposta ao respetivo ofício da OACI.

Caso a legislação da União se desvie da normas constantes dos anexos da Convenção de Chicago referidas no n.º 1, tal como alteradas pela OACI, depois de passarem a ser aplicáveis, obrigando assim à notificação das diferenças em relação aos referidos anexos em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago, a Comissão submete à discussão e aprovação do Conselho, em tempo útil e pelo menos dois meses antes do prazo fixado pela OACI para a notificação das diferenças, um documento preparatório que estabeleça as diferenças pormenorizadas que os Estados-Membros em nome da União devem notificar à OACI.

Não obstante o disposto no segundo parágrafo do presente número, caso a legislação da União se desvie das normas constantes dos anexos 1, 6, 8 e 14 da Convenção de Chicago, tal como alteradas pela OACI, na medida em que essas normas sejam da competência exclusiva da União, depois de passarem a ser aplicáveis, obrigando assim à notificação das diferenças em relação aos referidos anexos em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago, a posição a tomar em nome da União no âmbito da OACI no que respeita à notificação de tais diferenças deve ser estabelecida com base na Decisão (UE) 2021/1092.

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.

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

Artigo 3.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

([8]) Decisão (UE) 2021/1092 do Conselho, de 11 de junho de 2021, estabelecendo os critérios e procedimentos no que respeita à notificação das diferenças em relação às normas internacionais adotadas pela Organização da Aviação Civil Internacional no domínio da segurança da aviação (JO L 236 de 5.7.2021, p. 51).

Feito em Bruxelas, em 18 de fevereiro de 2022.

Pelo Conselho
O Presidente
J.-Y. LE DRIAN