COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 12.2.2026
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na 237.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que diz respeito às propostas de alteração 3, 12 e 15 do anexo 16, volumes I-III, da Convenção de Chicago relativas às normas e práticas recomendadas em matéria de proteção do ambiente

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito:

i) à posição a tomar, em nome da União, na 237.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que diz respeito às propostas de alteração ao anexo 16, volumes I-III, da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago) relativas às normas e práticas recomendadas em matéria de proteção do ambiente,

ii) à posição a tomar, em nome da União, após a OACI anunciar a adoção das alterações 3, 12 e 15 ao anexo 16 da Convenção de Chicago — *Proteção do ambiente*, convidando os seus Estados contratantes a notificarem eventuais diferenças em relação às medidas adotadas ou a adesão às mesmas.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A Convenção sobre Aviação Civil Internacional

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

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

2.2. A Organização da Aviação Civil Internacional

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

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

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

A UE tem estatuto de observador na OACI.

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

As normas internacionais e práticas recomendadas em matéria de proteção do ambiente foram adotadas pelo Conselho da OACI como anexo 16 da Convenção de Chicago. O anexo 16 tem quatro volumes. Os três volumes relevantes para a presente proposta têm o seguinte âmbito de aplicação:

– o volume I diz respeito às normas e práticas recomendadas relativas ao nível de ruído das aeronaves,

– o volume II diz respeito às normas e práticas recomendadas relativas às emissões dos motores das aeronaves,

– o volume III diz respeito às normas e práticas recomendadas relativas às emissões de CO_2 dos aviões.

Na sua 237.ª sessão, que deverá decorrer de 23 de março a 2 de abril de 2026, o Conselho da OACI irá ponderar eventuais alterações a estes volumes. Em julho de 2025, foram enviados ofícios aos Estados[1] da OACI com as alterações previstas e estes foram convidados a apresentar as suas observações.

3. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO

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

Antes da 237.ª sessão do Conselho da OACI, que terá início em 23 de março de 2026, é necessário tomar a posição em nome da União, a fim de permitir que os Estados-Membros em causa participem nas decisões sobre as propostas de alteração.

No que se refere ao **volume I**, as propostas de alteração previstas, tal como apresentadas nos ofícios supramencionados, incluem a atualização das definições constantes da parte I relativas às versões derivadas, procedendo-se ao aditamento da definição de aviões supersónicos e introduzindo melhorias tipográficas, editoriais e outras. A proposta inclui igualmente uma nova norma relativa ao nível de ruído na aterragem e na descolagem para aviões supersónicos (novo capítulo 15) e uma nova norma relativa ao nível de ruído na aterragem e na descolagem para aviões subsónicos (novo capítulo 16).

No que se refere ao **volume II**, as propostas de alteração previstas, tal como apresentadas nos ofícios supramencionados, incluem:

a) A realização de melhorias linguísticas no que respeita à aplicabilidade e a introdução dos novos termos «motor de referência» e «critérios de ausência de alteração das emissões», a fim de aumentar a coerência e a clareza prática para os utilizadores;

b) A atualização dos símbolos e definições utilizados nos cálculos dos índices de emissão, de modo a assegurar a sua coerência com o apêndice 3, e a introdução de três métodos para determinar a concentração máxima mássica de partículas não voláteis (nvPM) e de três métodos para determinar o índice máximo de massa de partículas não voláteis e o índice do número de emissões de partículas não voláteis;

c) A introdução de uma nova obrigação de comunicação para um ponto de certificação de partículas não voláteis correspondente a 57,5 % do impulso nominal na lista de pontos de referência para determinar a massa de partículas não voláteis e o número de emissões de partículas não voláteis;

d) O alinhamento das disposições com as práticas aeroespaciais recomendadas SAE ARP6320B «Procedure for the Continuous Sampling and Measurement of Non-volatile Particulate Matter Emissions from Aircraft Turbine Engines» e SAE ARP6481A «Procedure for the Calculation of nvPM Sampling and Measurement System Losses and System Loss Correction Factors».

No que se refere ao **volume III**, as propostas de alteração previstas, tal como apresentadas nos ofícios supramencionados, incluem:

a) A introdução de uma nova norma relativa aos níveis de CO_2 destinada aos aviões subsónicos, que estabelece limites mais rigorosos de 10 %/3 % para aviões grandes/pequenos, aplicável a partir de 31 de dezembro de 2031 aos novos tipos de

[1] SL 25/68, SL 25/69 e SL 25/67.

aviões, e de uma norma relativa às emissões mais rigorosa destinada aos tipos de aviões em produção, aplicável a partir de 1 de janeiro de 2035;

b) A realização de ajustamentos com vista a aumentar a clareza e a precisão dos termos e a assegurar a aplicação adequada e correta dos diferentes métodos de conformidade (ensaios de voo diretos e modelos de desempenho), para efeitos dos procedimentos de determinação e comunicação do raio de ação específico.

Prevê-se que todas as propostas de alteração sejam aplicáveis a partir de 1 de janeiro de 2027.

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

– o 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[2], e

– o 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 da proteção ambiental ou à declaração de conformidade das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, das unidades de controlo e de monitorização e dos componentes dessas unidades, bem como aos requisitos de capacidade das entidades de projeto e produção[3].

3.2. Posição a tomar em nome da União

Tendo em conta a legislação pertinente da União, a posição a tomar em nome da União no Conselho da OACI deverá ser a de apoiar as propostas de alteração aos volumes I, II e III.

As propostas de alteração às normas constituem um importante passo em frente, em consonância com as políticas da União, e devem ser acolhidas favoravelmente. Embora algumas alterações possam já estar alinhadas com as práticas existentes de alguns fabricantes e não exigir alterações radicais na conceção ou o desenvolvimento de novas tecnologias, a sua adoção pelo Conselho da OACI é coerente com as políticas da União, promove a coerência a nível mundial e fomenta um ambiente favorável à inovação contínua.

A posição a tomar em nome da União, desde que o Conselho da OACI adote, sem alterações substanciais, as propostas de alteração ao anexo 16 — *Proteção do ambiente* — deve consistir em não notificar a desaprovação, mas antes em notificar, em resposta ao respetivo ofício da OACI, a adesão às medidas adotadas. Nos casos em que a legislação da União se desvie das normas da OACI recentemente adotadas após uma data prevista para a sua aplicação, os Estados-Membros deverão notificar à OACI a posição da União sobre as diferenças em relação a essas normas específicas, com base num documento preparatório apresentado em tempo útil pela Comissão ao Conselho para debate e aprovação, estabelecendo as diferenças pormenorizadas pelo tempo necessário para concluir a aplicação.

[2] JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.
[3] JO L 224 de 21.8.2012, p. 1.

4. COERÊNCIA COM OUTRAS POLÍTICAS DA UNIÃO

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

5. BASE JURÍDICA

5.1. Base jurídica processual

5.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê decisões que definem «as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo».

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo[4].

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regem a instância em questão. Esta noção inclui ainda os instrumentos que não têm efeito vinculativo por força do direito internacional, mas que «tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União»[5].

5.1.2 Aplicação ao caso em apreço

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

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

Além disso, ao conduzir potencialmente a alterações, os atos previstos são suscetíveis de influenciar de forma decisiva o conteúdo da legislação da UE, nomeadamente o Regulamento (UE) 2018/1139 e o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão, na medida em que remetem explicitamente para o anexo 16, volumes I-III, da Convenção de Chicago.

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

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

5.2. Base jurídica material

5.2.1 Princípio

---

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

5 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.

A base jurídica material para a adoção de uma decisão nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato adotado em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União.

Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como sendo principal e a outra apenas acessória, a decisão a adotar nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, concretamente a exigida pela finalidade ou pela componente principal ou preponderante.

5.2.2 Aplicação ao caso em apreço

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

Em conformidade com o artigo 192.º, n.º 1, e o artigo 191.º do TFUE, a União Europeia contribuirá para a prossecução, entre outros, dos seguintes objetivos: a preservação, a proteção e a melhoria da qualidade do ambiente; a promoção, no plano internacional, de medidas destinadas a enfrentar os problemas regionais ou mundiais do ambiente, e designadamente a combater as alterações climáticas.

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

5.3. Conclusão

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

2026/0042 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na 237.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que diz respeito às propostas de alteração 3, 12 e 15 do anexo 16, volumes I-III, da Convenção de Chicago relativas às normas e práticas recomendadas em matéria de proteção do ambiente

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) A Convenção sobre Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»), que rege o transporte aéreo internacional, entrou em vigor em 4 de abril de 1947. A referida convenção criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

(2) Todos os Estados-Membros são Estados contratantes da Convenção de Chicago e membros da OACI, enquanto a União possui estatuto de observador em certos organismos da OACI. São seis os Estados-Membros da UE representados no Conselho da OACI.

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

(4) As SARP em matéria de proteção do ambiente foram adotadas pelo Conselho da OACI como anexo 16 da Convenção de Chicago.

(5) Na sua 237.ª sessão, o Conselho da OACI deverá adotar uma série de alterações ao anexo 16 da Convenção de Chicago.

(6) É conveniente definir a posição a tomar, em nome da União, no Conselho da OACI, tendo em conta que as propostas de alteração produzem efeitos jurídicos, uma vez que são vinculativas por força do direito internacional e são suscetíveis de influenciar de forma decisiva o conteúdo do direito da União, nomeadamente o Regulamento (UE) 2018/1139[6] e o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão[7].

---

[6] 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).

[7] 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 da proteção ambiental ou à declaração de conformidade das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos conexos, das unidades de controlo e

(7) A posição a tomar, em nome da União, deverá ser a de apoiar as propostas de alteração 3, 12 e 15 ao anexo 16 da Convenção de Chicago.

(8) A posição da União deverá ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI, agindo conjuntamente e em nome da União.

(9) A posição da União após a adoção das propostas de alteração 3, 12 e 15 ao anexo 16 da Convenção de Chicago pelo Conselho da OACI, a anunciar pelo secretário-geral da OACI através de um procedimento de ofício da OACI, deve consistir em não notificar a desaprovação e em aderir às alterações. Caso o direito da União se desvie das SARP recentemente adotadas após uma data prevista para a sua aplicação, a diferença em relação a essas SARP específicas deve ser notificada à OACI. A posição da União relativamente a essa diferença deverá basear-se num documento escrito apresentado pela Comissão ao Conselho para debate e aprovação,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1) A posição a tomar, em nome da União, na 237.ª sessão do Conselho da OACI, ou em qualquer sessão subsequente, no que diz respeito às alterações 3, 12 e 15 ao anexo 16, volumes I-III, da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, deve consistir em apoiar integralmente as propostas de alteração.

2) A posição a tomar, em nome da União, desde que o Conselho da OACI adote, sem alterações substanciais, as propostas de alteração 3, 12 e 15 ao anexo 16, volumes I-III, da Convenção de Chicago, a que se refere o n.º 1, deve consistir em não notificar a desaprovação e em notificar, em resposta ao respetivo ofício da OACI, a adesão à medida adotada. Caso a legislação da União se desvie das normas internacionais recentemente adotadas após a data prevista para a sua aplicação, deverá ser notificada à OACI qualquer diferença em relação a essas normas internacionais específicas, em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago.

   Caso a legislação da União apresente diferenças em relação às normas constantes do anexo 16 da Convenção de Chicago, a Comissão deve, em tempo útil e pelo menos dois meses antes de qualquer prazo fixado pela OACI para a notificação de diferenças, apresentar ao Conselho, para debate e aprovação, um documento preparatório que defina a posição da União sobre as diferenças pormenorizadas a notificar à OACI, em nome da União, pelos Estados-Membros.

Artigo 2.º

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

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

---

de monitorização e dos componentes dessas unidades, bem como aos requisitos de capacidade das entidades de projeto e produção (JO L 224 de 21.8.2012, p. 1).

Artigo 3.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente