COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 12.2.2020
COM(2020) 59 final

ANNEX

ANEXO

da

PROPOSTA DE DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, no que diz respeito à adoção de alterações a alguns anexos da Convenção de Chicago

ANEXO

Posição a adotar em nome da União Europeia no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, no que diz respeito à adoção de alterações a uma série de anexos da Convenção de Chicago

1. POSIÇÃO A ADOTAR

O Conselho da OACI, na sua 219.ª sessão, cujo início está previsto para 2 de março de 2020, deverá adotar uma série de alterações a vários anexos da Convenção de Chicago nos domínios da segurança, do ambiente e da navegação aérea. Neste contexto, tendo em conta a legislação pertinente da União, a posição a adotar em nome da União na 219.ª sessão do Conselho da OACI é a seguinte:

1.1. Alteração n.º 176 ao anexo 1 sobre licenciamento de pessoal (ponto 15 da ordem de trabalhos)

A favor da alteração.

No que se refere, em especial, ao alinhamento com a alteração n.º 5 aos Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea — Formação (PANS-TRG, Doc. 9868), a favor, sob reserva das seguintes sugestões, destinadas a assegurar uma flexibilidade adequada no contexto do desenvolvimento de aeronaves inovadoras:

- suprimir todas as referências aos dispositivos específicos de treino de simulação de voo (FSTD) a utilizar durante o curso para a licença de piloto de tripulação múltipla (MPL) referido na secção 3 «Voo simulado» do apêndice 3 do anexo 1 da Convenção de Chicago;
- definir o conceito de aeronave de descolagem vertical do seguinte modo: «Aeronave de descolagem vertical», qualquer aeronave que obtenha uma elevação vertical e uma propulsão/elevação em voo a partir de rotores geometricamente variáveis ou dispositivos motores/propulsores acoplados à fuselagem ou às asas ou que delas façam parte; ou, pelo menos, suprimir os critérios «de asa fixa».

1.2. Alteração n.º 79 ao anexo 3 relativo ao serviço meteorológico para a navegação aérea internacional (ponto 16 da ordem de trabalhos)

A favor da alteração.

1.3. Alteração n.º 61 do anexo 4 relativo às cartas aeronáuticas (ponto 17 da ordem de trabalhos)

A favor da alteração.

1.4. Alterações n.os 44, 37 e 23, respetivamente, às partes I, II e III do anexo 6 relativo às operações das aeronaves (pontos 18, 19 e 20 da ordem de trabalhos)

A favor das alterações, com a seguinte exceção: a obrigação, introduzida pelas alterações n.os 44, 37 ou 23, de o operador aéreo dispor de cópias autenticadas do acordo ao abrigo do artigo 83.º-A a bordo das aeronaves abrangidas por este acordo, um requisito moroso que não aduz qualquer vantagem em termos de segurança, devendo, pois, esta alteração ser rejeitada.

1.5. Adoção da alteração n.º 92 ao anexo 10 relativo às telecomunicações aeronáuticas, volumes I e II (pontos 21 e 22 da ordem de trabalhos)

A favor da alteração.

1.6. Adoção da alteração n.º 52 ao anexo 11 relativo aos serviços de tráfego aéreo (ponto 23 da ordem de trabalhos)

A favor da alteração.

1.7. Adoção da alteração n.º 18 ao anexo 13 relativo à investigação de acidentes e incidentes com aeronaves (ponto 24 da ordem de trabalhos)

A favor da alteração, sob reserva de algumas observações.

1.8. Adoção das alterações n.os 15 e 9 ao anexo 14 relativo a aeródromos, volumes I e II (pontos 25 e 26 da ordem de trabalhos)

A favor da alteração.

1.9. Adoção da alteração n.º 41 ao anexo 15 (ponto 27 da ordem de trabalhos)

A favor da alteração.

1.10. Adoção das alterações n.os 13, 10 e 1 ao anexo 16, respetivamente, aos volumes I, II e III (pontos 28, 29 e 30 da ordem de trabalhos).

A favor das alterações.

1.11. Adoção da alteração n.º 13 ao anexo 18 (ponto 31 da ordem de trabalhos).

A favor da alteração.

2. EXPLICAÇÃO PORMENORIZADA SUBJACENTE À POSIÇÃO PROPOSTA PARA CADA PONTO

2.1. **Alteração n.º 176 ao anexo 1 sobre licenciamento de pessoal (ponto 15 da ordem de trabalhos)**

A alteração proposta diz respeito ao alinhamento com a alteração n.º 5 aos Procedimentos relativos aos Serviços de Navegação Aérea — Formação (PANS-TRG, Doc. 9868) no que respeita ao seguinte: novas definições; atualização dos requisitos aplicáveis aos oficiais de operações de voo ou aos expedidores de aeronaves no que se refere a conhecimentos, às competências e à experiência e à introdução de disposições em matéria de instrutores no local de trabalho no domínio do controlo do tráfego aéreo (OJTI) para dispensarem instruções aos controladores de tráfego aéreo; alteração das disposições relativas às aeronaves de descolagem vertical e pequenas atualizações das disposições em vigor.

Os pormenores encontram-se descritos nos pontos 2.1.2 a 2.1.4.

2.1.1. Direito da União aplicável

Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho[1], Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão[2], Regulamento (UE) n.º 1321/2014 da Comissão[3], Regulamento (UE) 2015/340 da Comissão[4], Regulamento de Execução (UE) 2017/373 da Comissão[5]

[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

2.1.2. Alinhamento com a alteração n.º 5 ao PANS-TRG

Esta alteração alinha as definições e as disposições existentes com a nova metodologia relativa à formação e à avaliação baseadas nas competências, introduzida no PANS-TRG. Atualiza as referências ao PANS-TRG e introduz outras definições, como a de «monitorização», «piloto pilotando» e «piloto de vigilância», bem como a gestão de ameaças e erros em apoio das SARP atualizadas.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta sob reserva das sugestões seguintes:

- suprimir todas as referências aos dispositivos específicos de treino de simulação de voo (FSTD) a utilizar no curso para a licença de piloto de tripulação múltipla (MPL) referido na secção 3 «Voo simulado» do apêndice 3 do anexo 1 da Convenção de Chicago. Fundamentação: O documento 9625 da OACI já indica qual o dispositivo a utilizar para cada módulo de formação MPL. A supressão das referências dessa proposta permitirá obviar a duplicação;
- alinhar integralmente a definição de aeronave de descolagem vertical (que consta do anexo 1 da Convenção de Chicago) com a definição da União: «Aeronave de descolagem vertical», qualquer aeronave que obtenha uma elevação vertical e uma propulsão/elevação em voo a partir de rotores geometricamente variáveis ou dispositivos motores/propulsores acoplados à fuselagem ou às asas ou que delas façam parte[6]. Ou, pelo menos, alterá-la, suprimindo os critérios «de asa fixa». Fundamentação: tal assegurará a flexibilidade necessária no contexto do desenvolvimento de novas aeronaves inovadoras.

Se estas sugestões não forem tidas em conta, a alteração deverá, não obstante, ser apoiada, em virtude do seu mérito global.

2.1.3. Atualização dos requisitos aplicáveis aos oficiais de operações de voo ou aos despachantes de voo no que se refere aos conhecimentos, às competências e à experiência e à introdução de disposições relativas à presença de instrutores de

---

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 (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).

[3] 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).

[4] 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).

[5] 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).

[6] Anexo I do 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.

controlo do tráfego aéreo, no posto de trabalho (OJTI) para dispensarem instruções aos controladores de tráfego aéreo.

A alteração proposta atualiza os requisitos em matéria de conhecimentos, competências e experiência para os oficiais de operações de voo ou os despachantes de voo e introduz uma norma para clarificar os requisitos relativos aos controladores de tráfego aéreo responsáveis pela supervisão dos instruendos no domínio do controlo de tráfego aéreo. São propostas alterações às normas relativas à experiência dos instruendos, com o objetivo de introduzir melhorias redacionais e a demonstração de competência enquanto parte integrante da formação. Clarifica também a redação no que se refere ao período de tempo no decurso do qual a experiência exigida deve ser obtida.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.1.4. Disposições relativas às aeronaves de descolagem vertical e pequenas atualizações das disposições em vigor

Em 2014, o Conselho da OACI adotou uma alteração que prorroga a validade das medidas transitórias relacionadas com a categoria de descolagem vertical para permitir a entrada em serviço de aeronaves de descolagem vertical. Desde então, não foi certificada nenhuma aeronave de descolagem vertical devido a acontecimentos imprevistos e a atrasos nos testes de certificação, sendo necessário prorrogar novamente a validade das medidas transitórias. Como a primeira aeronave de descolagem vertical deverá entrar em serviço em 2020, propõe-se o prazo de 5 de março de 2025 para a caducidade das medidas transitórias. A alteração propõe igualmente atualizações menores dos conhecimentos necessários para a qualificação de instrumentos, a fim de a alinhar com a tecnologia atual e de secundar os esforços para integrar nas operações tradicionais a navegação baseada no desempenho.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2. **Alteração n.º 79 ao anexo 3 relativo ao serviço meteorológico para a navegação aérea internacional (ponto 16 da ordem de trabalhos)**

2.2.1. Descrição

A alteração proposta, decorrente da quarta reunião do Painel de Meteorologia (METP/4), diz respeito ao modelo de intercâmbio de informações meteorológicas da OACI (IWXXM), ao sistema internacional de vigilância das cinzas vulcânicas das vias aéreas internacionais (IAVW), ao sistema mundial de previsão de zona (WAFS), bem como às mensagens SIGMET, AIRMET e GAMET[7].

[7] O Regulamento (UE) 2017/373 contém referências a AIRMET e SIGMET. Representam informações destinadas aos utilizadores do espaço aéreo sobre determinadas condições meteorológicas.

As regras da OACI definem GAMET. Trata-se de uma previsão de zona, emitida em linguagem simples e abreviada, para voos a baixa altitude, em relação a uma região de informação de voo ou uma subzona da mesma, preparada pelo centro meteorológico designado pela autoridade meteorológica competente e transmitida aos centros meteorológicos nas regiões de informação de voo adjacentes, tal como acordado entre as autoridades

Os pormenores encontram-se descritos nos pontos 2.2.3 a 2.2.15.

2.2.2. Direito da União aplicável

Regulamento de Execução (UE) 2017/373

2.2.3. Cinzas vulcânicas ressuspensas[8]

A alteração proposta destina-se a facilitar a comunicação relativa a cinzas vulcânicas aquando da ocorrência de cinzas vulcânicas ressuspensas. A este respeito, há que alterar a definição de centro de monitoramento de cinzas vulcânicas (VAAC) (a que se refere o capítulo 1 do anexo 3 da Convenção de Chicago) e a matriz para a mensagem de aviso de cinzas vulcânicas (referida no quadro A2-1 do anexo 3 da Convenção de Chicago). No que se refere à definição de VAAC, a alteração proposta consiste na supressão da expressão «na sequência de erupções vulcânicas», eliminando assim uma restrição existente e permitindo aos VAAC prestar informações de aconselhamento. No que se refere à mensagem de aviso de cinzas vulcânicas (quadro A2-1), propõe-se uma alteração na coluna «Exemplos», para fornecer orientações sobre a utilização adequada da terminologia autorizada na coluna relativa às matrizes. Propõe-se igualmente a melhoria de mais dois itens relativos à matriz da mensagem de aviso de cinzas vulcânicas, relacionados com o número do vulcão, com vista a alinhá-lo com a versão mais recente da base de dados da associação internacional de vulcanologia e química do interior da Terra, e com a atualização de uma referência por satélite.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2.4. Sistema de gestão da qualidade para a prestação de serviços meteorológicos

A alteração propunha atualizar as referências constantes do anexo 3 da Convenção de Chicago para as alinhar com o atual material de orientação do sistema de gestão da qualidade, na sequência da suspensão das seguintes publicações da OACI e da Organização Mundial de Meteorologia:

- Manual da OACI relativo ao sistema de gestão da qualidade para a prestação de serviços meteorológicos à navegação aérea internacional (*Quality Management System for the Provision of Meteorological Service to International Air Navigation*, Doc. 9873)
- WMO 1001, Manual/Guia relativo ao sistema de gestão da qualidade para a prestação de serviços meteorológicos à navegação aérea internacional (*Manual on/Guide to the Quality Management System for the Provision of Meteorological Service for International Air Navigation*).

A atual publicação relevante é o WMO-N0. 1100, *Guide to the Implementation of Quality Management Systems for National Meteorological and Hydrological Services and other*

meteorológicas competentes. No que respeita à legislação da UE, é feita referência à «previsão de zona para voos a baixa altitude», tal como definida no anexo I (Definições) do Regulamento (UE) 2017/373.

[8] O termo «cinzas vulcânicas ressuspensas» corresponde à terminologia utilizada pela OACI para as cinzas vulcânicas – possivelmente algum tempo depois e a alguma distância de uma erupção vulcânica que cessou, levantadas na atmosfera por ventos fortes, que se dispersaram, constituindo perigo para as aeronaves.

Relevant Service Providers (Guia para a implementação de sistemas de gestão da qualidade para os serviços nacionais meteorológicos e hidrológicos e outros prestadores de serviços relevantes).

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2.5. Maior harmonização da informação SIGMET

A alteração proposta visa a coordenação entre os serviços de observação meteorológica aquando da emissão de informação SIGMET - uma prática recomendada no anexo 3 da Convenção de Chicago - a fim de dar resposta a informação SIGMET incoerente ou totalmente inexistente em algumas partes do mundo. Tendo em conta os progressos obtidos em termos de melhoria da harmonização da informação SIGMET graças a atividades de coordenação bilateral ou multilateral em determinadas regiões, o METP/4 propõe uma prática recomendada para todos os Estados competentes em matéria de emissão de informação SIGMET.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2.6. Matrizes de gráficos (matrizes VAG e SVA) utilizadas no apêndice 1 do anexo 3

Propõe-se alterar as matrizes constantes do apêndice 1 do anexo 3 da Convenção de Chicago para representar a localização e a extensão das nuvens de cinzas vulcânicas. A este respeito, a proposta aborda a necessidade de ultrapassar as deficiências identificadas nas atuais matrizes VAG e SVA que constam do apêndice 1, nomeadamente em relação com projeções cartográficas, representação de polígonos para descrever a cobertura de nuvens de cinzas vulcânicas e as camadas de nuvens. A Organização Meteorológica Mundial (OMM), na sua qualidade de depositária de (todas) as matrizes utilizadas no apêndice 1, desenvolveu um máximo de dois exemplos por matriz VAG e matriz SVA.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2.7. Informações sobre o sistema mundial de previsão de zona (WAFS)

A alteração proposta melhora o sistema mundial de previsão de zona (WAFS), tal como solicitado na conclusão da reunião da Divisão de Meteorologia da OACI/OMM (MET/14, 2014). Esses requisitos incluem: a) a melhoria da resolução espacial horizontal das grelhas relativas aos perigos [por exemplo, previsões de turbulência, formação de gelo e cumulonimbos (Cb)], passando o atual espaçamento horizontal de 1,25 graus para 0,25 graus; e b) a alteração dos parâmetros previstos. Em conjugação com esse aumento na resolução das grelhas relativas aos perigos, proceder-se-á à substituição da informação sobre turbulência e formação de gelo potencial por informação sobre a intensidade da turbulência e da formação de gelo. Além disso, as previsões nodais de turbulência dentro da nuvem devem ser suprimidas a favor do alargamento descendente das novas previsões nodais de intensidade da turbulência aos níveis de voo (FL)100, FL140 e FL180. Estes novos níveis de turbulência,

quando utilizados em conjugação com a malha de Cb, fornecerão informações mais sólidas do ponto de vista científico sobre a turbulência do que o cessante algoritmo de turbulência dentro da nuvem. Estas melhorias na resolução horizontal e vertical das previsões do WAFS destinam-se a satisfazer plenamente as necessidades do setor da aviação.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2.8. Avisos de ciclone tropical e SIGMET para ciclones tropicais

Propõe-se a alteração do SIGMET de ciclone tropical (TC) e das mensagens de aviso de TC para corrigir e reduzir as incoerências e as deficiências no formato dessas mensagens. As alterações propostas contribuiriam para evitar erros de interpretação por parte dos utilizadores, que se poderiam repercutir sobre a segurança. Além disso, permitiriam melhorar a validação e a tradução dessas mensagens dos códigos alfanuméricos tradicionais (TAC) para o Modelo de Intercâmbio de Informações Meteorológicas da OACI (IWXXM), evitando-se erros de IWXXM.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2.9. Disposições sobre informação em matéria de serviços consultivos de meteorologia espacial

A alteração proposta visa melhorar as disposições existentes em matéria de meteorologia espacial. Tais melhorias permitirão a utilização de vários efeitos meteorológicos espaciais [ou seja, sistema global de navegação por satélite (GNSS), radiação, comunicações por satélite (SATCOM) e comunicações de alta frequência (HF COM)] com a mesma intensidade, combinados num único serviço consultivo de meteorologia espacial, bem como a descrição de todos os efeitos meteorológicos espaciais utilizando bandas de latitudes. Além disso, o texto proposto permite melhorar a resolução vertical das informações fornecidas.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2.10. Indicação dos parâmetros em falta ou incorretos, ou de ambos, nas mensagens METAR

A alteração proposta visa assegurar que o esquema IWXXM possa indicar facilmente os parâmetros obrigatórios em falta ou incorretos, ou ambos, nas mensagens METAR em forma de TAC, a fim de evitar falhas no processo de validação, após a transposição de TAC para IWXXM. O METP considera que a utilização da barra oblíqua (/) para indicar um número ou uma letra em falta no texto dos boletins meteorológicos constitui uma proposta essencial relativamente à transição para IWXXM e para a gestão de informações ao nível do sistema (SWIM).

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2.11. Valores-limite revistos para a taxa de dissipação de turbulência (EDR)

A proposta visa atualizar os valores da taxa de dissipação de turbulência (EDR) e a métrica baseada em índices para comunicar a turbulência das aeronaves. Uma vez que as provas científicas demonstraram que os valores-limite de EDR constantes do anexo 3 da Convenção de Chicago são demasiado elevados, a proposta introduz: a) a atualização dos valores-limite da EDR, com base em estudos científicos que abrangeram mais de 100 milhões de relatórios de turbulência de aeronaves; b) alguns ajustamentos terminológicos; e c) o aditamento de uma nota explicativa.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2.12. Mensagens AIRMET e GAMET

Na sequência da alteração proposta, as previsões de zona para os voos a baixa altitude, preparadas e elaboradas em conformidade com o acordo regional de navegação aérea, seriam transmitidas ao Serviço de Informação de Dados de Aviação Segura (SADIS) e ao Serviço Internet de Ficheiros WAFS (WIFS). A alteração do requisito, solicitada pelos utilizadores da aeronáutica, irá tornar mais completos os conjuntos de dados AIRMET e GAMET disponíveis, beneficiando os utilizadores do SADIS e do WIFS a nível mundial.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2.13. Libertação de material radioativo na atmosfera

A alteração proposta relativa a SIGMET para nuvens radioativas (RDOACT CLD) é necessária para garantir a coerência com a alteração n.º 78 ao anexo 3 da Convenção de Chicago, que introduziu a representação da zona SIGMET RDOACT CLD por meio de um cilindro com um raio fixo que se estende a todos os níveis de voo e que não depende do tempo. As alterações propostas ao quadro A6-1A (matriz para as mensagens SIGMET e AIRMET) e ao exemplo A6-4 (mensagem SIGMET para nuvens radioativas) do anexo 3 simplificariam os requisitos existentes.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2.14. Inclusão de tempestades de poeira fortes nos quadros A4-1 e A6-1B relacionados com a ligação ascendente e descendente dos relatórios aéreos especiais

A alteração proposta consiste em incluir a comunicação de tempestades de poeira fortes (HVY DS) nos relatórios aéreos especiais, a fim de melhorar a disponibilidade dessas informações nos relatórios aéreos especiais, com o intuito de apoiar a aviação civil internacional.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.2.15. Modelo de intercâmbio de informações meteorológicas da OACI (IWXXM), rede fixa de telecomunicações aeronáuticas (AFTN) e serviço fixo aeronáutico (AFS)

As disposições propostas introduzem algumas alterações menores no anexo 3 da Convenção de Chicago para facilitar o intercâmbio de IWXXM, uma vez que o IWXXM não pode ser objeto de intercâmbio no âmbito da rede fixa de telecomunicações aeronáuticas (AFTN). Para o efeito, remetem para o termo genérico «serviço fixo aeronáutico» (AFS), que inclui tanto a AFTN como o sistema de tratamento de mensagens dos serviços de tráfego aéreo (AMHS), podendo este último trocar IWXXM.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.3. **Alteração n.º 61 do anexo 4 relativo às cartas aeronáuticas (ponto 17 da ordem de trabalhos)**

2.3.1. Descrição

A alteração proposta diz respeito às cartas relativas aos extremos de asa rebatíveis, às ajudas à navegação baseadas em terra dos procedimentos de navegação baseados no desempenho (PBN), à superfície do segmento visual e às operações simultâneas em pistas paralelas e pistas quase paralelas.

2.3.2. Direito da União aplicável

Regulamento de Execução (UE) 2017/373

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.4. **Alterações n.os 44, 37 e 23, respetivamente, às partes I, II e III do anexo 6 relativo às operações das aeronaves (pontos 18, 19 e 20 da ordem de trabalhos)**

2.4.1. Descrição

A alteração n.º 44 à parte I do anexo 6 diz respeito aos mínimos de operação dos aeródromos, à aproximação final em descida contínua, à CAT III, ao artigo 83.º-A, aos equipamento de registo de voo, às zonas de conflito, ao compartimento de carga, ao sistema de aviso de proximidade do solo (GPWS) e aos coletes de salvação. A alteração n.º 37 à parte II do anexo 6 e a alteração n.º 23 à parte III do anexo 6 dizem respeito aos mínimos de operação dos aeródromos, à aproximação final em descida contínua, à CAT III, ao artigo 83.º-A e aos equipamentos de registo de voo.

2.4.2. Direito da União aplicável

Regulamento da Comissão (UE) n.º 965/2012[9].

2.4.3. Posição da União

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

[9] 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).

Porém, sugere-se a supressão da obrigação introduzida de o operador aéreo dispor de cópias autenticadas do acordo ao abrigo do artigo 83.º-A a bordo das aeronaves abrangidas por esse acordo, um requisito moroso, que não aduz qualquer vantagem em termos de segurança. Essas informações podem ser disponibilizadas por outros meios, como, por exemplo, um repositório da OACI, ou criando a obrigação de os Estados contratantes que celebram esses acordos os publicarem no seu sítio Web.

Mesmo que estas sugestões não sejam tidas em conta, a alteração deverá ser apoiada, em virtude do seu mérito global.

2.5. **Alteração n.º 92 do anexo 10 relativo às telecomunicações aeronáuticas, volumes I e II (pontos 21 e 22 da ordem de trabalhos)**

2.5.1. Descrição

Volume I: A alteração proposta diz respeito ao sistema global de navegação por satélite (GNSS) e às ajudas convencionais à navegação, resultando das quarta e quinta reuniões do Painel dos Sistemas de Navegação (NSP/4 e 5). A alteração proposta incide sobre: a) as categorias de desempenho do sistema de aterragem por instrumentos (ILS); b) a prestação de informações sobre o estado operacional dos serviços de radionavegação; c) a atualização das disposições relativas ao sistema de melhoramento de sinal baseado em satélite (SBAS) para introduzir novos prestadores de serviços SBAS, um novo identificador normalizado de tempo universal coordenado (UTC) e os requisitos de monitorização da emissão de dados (IOD) para o sistema de posicionamento global (GPS); d) as disposições destinadas a assegurar a compatibilidade da radiodifusão de dados (VDB) em frequência muito alta (VHF) de sistemas de aumento baseados em terra (GBAS) com o ILS e o radiofarol omnidirecional em VHF (VOR); e) clarificações e correções às disposições GBAS; e f) orientações adicionais sobre os limites de alerta de integridade do GNSS.

Volume II: A proposta diz respeito ao modelo de intercâmbio de informações meteorológicas da OACI (IWXXM), à rede fixa de telecomunicações aeronáuticas (AFTN) e ao serviço fixo aeronáutico (AFS).

Os pormenores encontram-se descritos nos pontos 2.5.3 a 2.5.9.

2.5.2. Direito da União aplicável

Regulamento de Execução (UE) 2017/373

2.5.3. Alteração relativa às categorias de desempenho do sistema de aterragem por instrumentos (ILS) (volume I)

A alteração relativa às categorias de desempenho de uma instalação ILS inclui quatro tipos de alterações:

1) alterações relacionadas com a supressão do mapeamento direto entre categorias de desempenho de instalações ILS (FPC) e categorias de operações de aproximação por instrumentos. Estas alterações destinam-se a refletir a evolução recente das definições operacionais que figuram no anexo 6 — Operação de aeronaves da Convenção de Chicago e do Manual de operações em todas as condições atmosféricas (*Manual of All-Weather*

Operations, Doc. 9365), que apresentam várias discrepâncias em relação às atuais disposições do anexo 10 da Convenção de Chicago;

2) alterações relacionadas com a extensão da definição de desempenho do sistema de categoria I (FPC I) a 30 m (100 pés) acima do valor-limite. Estas alterações destinam-se a eliminar uma incoerência entre o limite inferior de cobertura utilizado na definição do FPC I e o limite correspondente utilizado na maior parte das normas e práticas recomendadas (SARP) para o FPC I;

3) alterações relacionadas com a introdução de um sistema reforçado de classificação de ILS. Estas alterações destinam-se a permitir otimizar a utilização do sistema ILS em caso de um desempenho conhecido melhor do que o padrão;

4) alterações relacionadas com a função de «encravamento» do localizador ILS. Estas alterações visam eliminar algumas restrições operacionais desnecessárias induzidas pelas atuais disposições em vigor relacionadas com essa função.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.5.4. Alteração relativa ao fornecimento de informações sobre o estado operacional dos serviços de radionavegação (volume I)

Esta alteração visa resolver potenciais dificuldades de aplicação ou interpretação, ou ambas, da norma existente (anexo 10, volume I, ponto 2.3) relativa à prestação de informações sobre o estado operacional dos serviços de radionavegação.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.5.5. Alteração relativa à atualização das disposições relativas ao sistema de melhoramento de sinal baseado em satélite (SBAS) para introduzir novos prestadores de serviços SBAS, um novo identificador normalizado de tempo universal coordenado (UTC) e os requisitos de monitorização da emissão de dados (IOD) para o sistema de posicionamento global (GPS) (volume I)

Esta alteração visa refletir o desenvolvimento em curso de quatro novos SBAS pela Austrália e Nova Zelândia, a China, a República da Coreia e a Agência para a Segurança da Navegação Aérea em África e em Madagáscar (ASECNA), além de proporcionar um novo mecanismo para proteger os utilizadores de SBAS em caso de anomalias «problemas de dados, relógio» (IODC)/«problemas de dados, efemérides» (IODE) na mensagem de navegação GPS.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.5.6. Alteração relativa à compatibilidade da radiodifusão de dados (VDB) em VHF do sistema de aumento baseado em meios terrestres (GBAS) com a instalação ILS e o sistema radiofarol omnidirecional em frequência muito alta (VOR) (volume I)

Esta alteração visa estabelecer a plena compatibilidade da radiodifusão de dados GBAS em frequência muito alta (VHF) com os localizadores ILS e VOR, que partilham a faixa de frequências de operação com o GBAS, e apoiar a implementação do GBAS, facilitando a coordenação das atribuições de frequências entre GBAS, ILS e VOR.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.5.7. Alteração relativa às clarificações e correções às disposições GBAS (volume I)

Esta alteração inclui uma série de clarificações de ordem redacional e de correções às disposições relativas ao GBAS.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.5.8. Alteração relativa a orientações adicionais sobre os limites de alerta de integridade do GNSS (volume I)

A referida alteração visa fornecer orientações adicionais no que respeita à interpretação e aplicação do limite de alerta vertical (VAL) para a abordagem de categoria I do GNSS.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.5.9. Alteração consequente relativa ao serviço fixo aeronáutico (AFS) (volume II)

A alteração ao anexo 10 da Convenção de Chicago — Telecomunicações aeronáuticas, volume II — Procedimentos de comunicação, incluindo aqueles que têm o estatuto de PANS, contém texto adicional para apoiar explicitamente a transmissão de mensagens meteorológicas através do sistema de tratamento de mensagens (AMHS) dos serviços de tráfego aéreo (ATS).

Esta exigência é suscitada pela alteração n.º 79 ao anexo 3 da Convenção de Chicago e pela consequente alteração n.º 9 aos procedimentos para os serviços de navegação aérea — Gestão do tráfego aéreo (PANS-ATM, Doc. 4444). O AMHS constitui o meio privilegiado para a transmissão de mensagens geradas pela alteração n.º 79 ao anexo 3, uma vez que algumas instalações de telecomunicações fixas aeronáuticas (AFTN) podem não ser capazes de o fazer.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.6. **Alteração n.º 52 ao anexo 11 relativo aos serviços de tráfego aéreo (ponto 23 da ordem de trabalhos)**

2.6.1. Descrição

As alterações propostas dizem respeito ao planeamento de contingência para as zonas de conflito. Inspiram-se nas recomendações de segurança formuladas pelo Dutch Safety Board (DSB, Países Baixos) na sequência do voo 17 da Malaysian Airlines (MH17) e nas recomendações do grupo de trabalho sobre riscos para a aviação civil relacionados com zonas de conflito (TF RCZ) (C-DEC 203/1). A proposta diz igualmente respeito a alterações sob a

forma de uma nova disposição em matéria de repetição das mensagens pelos condutores de veículos operacionais.

Os pormenores encontram-se descritos nos pontos 2.6.3 e 2.6.4.

2.6.2. Direito da União aplicável

Regulamento (UE) 2018/1139

2.6.3. Alteração relativa ao planeamento de contingência para as zonas de conflito

Tendo em conta algumas das recomendações de segurança formuladas pelo Dutch Safety Board (DSB) após a investigação do acidente do MH17, foram elaboradas algumas propostas relacionadas com o planeamento de contingência para as zonas de conflito. A este respeito, a OACI deu início a uma ação para rever as disposições pertinentes da OACI, que incluíam alterações ao anexo 11 da Convenção de Chicago sobre Serviços de Tráfego Aéreo. A alteração proposta visa melhorar a avaliação dos riscos de segurança relacionada com atividades potencialmente perigosas para a aviação civil.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.6.4. Nova disposição em matéria de repetição das mensagens pelos condutores de veículos operacionais

Foi elaborada uma proposta pelo Grupo de Estudo PANS-Aeródromos para introduzir oito novos capítulos nos Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea (PANS) — Aeródromos (Doc. 9981), que abrangem a formação do pessoal operacional dos aeródromos; inspeções da área de movimento; trabalhos em curso (*work in progress* - WIP) no lado ar; objetos estranhos/fragmentos (*foreign object debris* - FOD); gestão da fauna selvagem; segurança da placa de estacionamento; segurança da pista; sistema de licenças de condução em aeródromos e requisitos de segurança relativos a veículos/equipamentos. Tendo em conta esta proposta, foi elaborada uma nova disposição do anexo 11 da Convenção de Chicago em matéria de repetição de mensagens pelos condutores de veículos operacionais. Até à data, o anexo 11 não contém quaisquer requisitos que obriguem os controladores a repetir a autorização que emitem para os condutores de veículos ou os condutores de veículos a repetir essa autorização.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.7. **Alteração n.º 18 do anexo 13 relativo ao inquérito aos acidentes de aviação (ponto 24 da ordem de trabalhos)**

2.7.1. Descrição

A proposta tem por objetivo definir os termos «recomendação de segurança de interesse mundial» e «registos terrestres para inquéritos».

2.7.2. Direito da União aplicável

Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho[10].

[10] Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE (JO L 295 de 12.11.2010, p. 35).

A posição a adotar, em nome da União, consiste em «concordar com as observações» e propor o seguinte texto revisto: «Recomendação de segurança de interesse mundial» (*Safety recommendation of global concern* - SRGC). Uma recomendação de segurança relativa a uma deficiência sistémica que tenha uma probabilidade de recorrência com consequências significativas a nível mundial, e que exija a tomada em consideração oportuna de medidas de segurança adequadas» (retificação em inglês: «*requiring timely ~~action to improve~~ consideration of appropriate safety actions*»).

Essa reformulação irá clarificar o caráter não vinculativo das «recomendações de segurança».

2.8. **Alterações n.os 15 e 9 ao anexo 14 relativo a aeródromos, volumes I e II (pontos 25 e 26 da ordem do dia)**

2.8.1. Descrição

Volume I: A proposta diz respeito à conceção e às operações de aeródromos e às ajudas visuais à navegação.

Volume II: A alteração proposta diz respeito à conceção e às especificações operacionais resultantes da terceira reunião do Painel de Conceção e Operações dos Aeródromos (*Aerodrome Design and Operations Panel* - ADOP/3) e da oitava reunião do Grupo de Estudo do PANS - Aeródromos (PASG/8).

Os pormenores encontram-se descritos nos pontos 2.8.3 e 2.8.4.

2.8.2. Direito da União aplicável

Volume I: Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão[11] e Regulamento de Execução (UE) 2017/373

Volume II: Regulamento (UE) n.º 139/2014

2.8.3. Alteração da conceção e das operações dos aeródromos e ajudas visuais à navegação

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.8.4. Alterações relativas às modificações da conceção e das especificações operacionais dos aeródromos

A proposta introduz alterações substanciais relacionadas com as características físicas dos heliportos, as ajudas visuais e o salvamento e combate a incêndios. Inclui também alterações a várias definições conexas e referências a material de orientação mais antigo a incluir no manual atualizado do heliporto (Doc. 9261).

Note-se, contudo, que a supressão de determinadas normas no capítulo 5 do anexo 14, volume II, da Convenção de Chicago, e na definição dos serviços de salvamento e combate a incêndios pode suscitar dificuldades para a União. Estas alterações tornariam necessário revogar as especificações de certificação da AESA pertinentes, que, até à data, têm dado origem a uma aplicação harmonizada. No que se refere às disposições relativas ao salvamento

[11] 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).

e combate a incêndios, as novas regras propostas constituiriam uma aplicação harmonizada, uma vez que a sua aplicação exige avaliações individuais da segurança dos heliportos.

No entanto, tendo em conta as outras alterações significativas, que devem ser apoiadas em virtude das vantagens por elas aduzidas em termos de segurança, a posição a adotar em nome da União consiste em apoiar a proposta de alteração na sua integralidade.

2.9. **Alteração n.º 41 ao anexo 15 — Serviços de Informação Aeronáutica (ponto 27 da ordem de trabalhos)**

2.9.1. Descrição

A alteração proposta diz respeito ao planeamento de contingência para as zonas de conflito.

Os pormenores encontram-se descritos no ponto 2.9.3.

2.9.2. Direito da União aplicável

Regulamento (UE) 2018/1139

2.9.3. Alteração necessária devido a questões de planeamento de contingência para as zonas de conflito

Tendo em conta duas das recomendações de segurança dirigidas à OACI no relatório final do Dutch Safety Board relativo ao acidente do voo 17 da Malaysia Airlines (MH17), a Comissão de Navegação Aérea propôs ao Conselho da OACI uma alteração sob a forma de uma norma a aditar ao anexo 15 da Convenção de Chicago. O Dutch Safety Board recomendou que a OACI «incorpore nas normas que os Estados em cujo território exista um conflito armado publiquem, numa fase inicial, informações tão específicas quanto possível sobre a natureza e a extensão dos riscos desse conflito e as suas consequências para a aviação civil [...]». A alteração proposta visa melhorar a informação sobre atividades perigosas para a aviação civil, divulgada nos avisos à navegação (NOTAM), abordando também o caso específico das zonas de conflito. Um maior grau de pormenor facilitará a avaliação pelos operadores dos riscos associados às zonas de conflito.

A alteração, se for adotada, irá melhorar a avaliação e a publicação de informações relativas à natureza e à dimensão das ameaças de conflitos e às suas consequências para a aviação civil, que é objeto do artigo 88.º, n.º 3, alínea b), do Regulamento (UE) 2018/1139. Este artigo habilita a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação a divulgar as informações pertinentes e a recomendar medidas corretivas a tomar pelas autoridades nacionais competentes ou pelas pessoas singulares e coletivas abrangidas por esse regulamento, em caso de riscos para a aviação civil colocados pelas zonas de conflito. A alteração, em conjugação com o material de orientação pertinente da OACI relacionado com as zonas de conflito, facilitaria grandemente a exatidão e a exaustividade de qualquer ação a nível da União, que deveria abranger todos os operadores da União afetados pelas zonas de conflito.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.

2.10. **Alterações n.os 13, 10 e 1 do anexo 16 relativo à proteção do ambiente, respetivamente aos volumes I, II e III (pontos 28, 29 e 30 da ordem de trabalhos)**

2.10.1. Descrição

A proposta diz respeito ao ruído das aeronaves.

Os pormenores encontram-se descritos no ponto 2.10.3.

2.10.2. Direito da União aplicável

Regulamento (UE) 2018/1139

2.10.3. Melhoria das normas internacionais em matéria de emissões sonoras e de gases.

As alterações apresentadas são fruto das conclusões dos trabalhos realizados pelo Comité da Aviação e da Proteção do Ambiente (CAEP) ao longo dos últimos três anos.

A sua elaboração foi bem acolhida pela União, numa série de posições sucessivas adotadas no decurso dos trabalhos técnicos a nível da OACI. É feita referência às posições adotadas pelo Conselho relativamente às Cartas dos Estados 19/42, 19/43, 19/44.

No que diz respeito à adoção da alteração n.º 13 ao anexo 16, volume I, esta alteração contém correções que incidem sobre aspetos técnicos em geral, nomenclatura e questões tipográficas. Destina-se igualmente a rever as definições, utilizando o termo «*través*» («*abeam*»), uma definição de «rota de referência no solo», a especificar a tolerância para determinação de média lenta de tempo exponencial para melhor caracterização da resposta efetiva em tempo exponencial com uma constante de tempo de um segundo. Por último, contém retificações relacionadas com a utilização adequada dos verbos modais «deve(m)», «deverá(ão)» e «deveria(m)» (em inglês: «must», «shall» e «should»).

No que diz respeito à alteração n.º 10 ao anexo 16, volume II, esta alteração reflete a aprovação recente pelo CAEP (na sua décima primeira reunião, que decorreu em fevereiro de 2019) das normas relativas ao número e à massa das partículas não voláteis (nvPM). O desenvolvimento dessa nova norma marca a conclusão da componente final da certificação ambiental das aeronaves, encerrando o círculo no que respeita ao ruído, à qualidade do ar local e às normas de CO2 para os aviões subsónicos.

A nova norma será aplicável aos novos tipos de motores e aos motores em produção com um impulso nominal superior a 26,7 kN a partir de 1 de janeiro de 2023. Os valores-limite para a massa e o número de nvPM proporcionam algum alívio para os motores com impulso previsto inferior a 150 kN.

No que diz respeito à alteração n.º 1 ao anexo 16, volume III, as propostas dizem respeito à introdução da definição de «conceção de tipo» e a várias melhorias de definição; clarificação da aplicabilidade das normas às versões derivadas de certificação CO2 de aviões sem certificação CO2; clarificação da autoridade competente em matéria de emissão de isenções e processo de registo das isenções; na secção relativa às condições de referência, supressão de texto supérfluo e correção de pequenas questões tipográficas.

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar as alterações, que são conformes com o Regulamento (UE) 2018/1139.

2.11. Alteração n.º 13 ao anexo 18, relativo ao transporte aéreo seguro de mercadorias perigosas (ponto 31 da ordem de trabalhos)

2.11.1. Descrição

A proposta diz respeito à terminologia e às disposições em matéria de segregação de substâncias tóxicas e infecciosas.

2.11.2. Direito da União aplicável

Secção CAT.GEN.MPA.200 do anexo IV do Regulamento (UE) n.º 965/2012, que no essencial salienta que «o transporte aéreo de mercadorias perigosas deve ser efetuado de acordo com o anexo 18 da Convenção de Chicago».

A posição a adotar, em nome da União, consiste em apoiar a alteração proposta na sua integralidade.