



Bruxelas, 10.2.2023  
COM(2023) 67 final

2023/0030 (NLE)

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**sobre a posição a tomar, em nome da União Europeia, no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, no que diz respeito às propostas de alteração 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 a uma decisão do Conselho relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que diz respeito às propostas de alteração do anexo 16, volumes I-III, da Convenção de Chicago, relativo às normas e práticas recomendadas em matéria de proteção do ambiente.

### **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. Entrou em vigor em 4 de abril de 1947 e criou a 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 e 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 de que fazem parte 36 Estados contratantes eleitos pela Assembleia da OACI por um período de três anos. Vários Estados-Membros da UE encontram-se representados no Conselho da OACI.

A UE tem estatuto de observador *ad hoc* em vários organismos da OACI (assembleia e outros organismos técnicos).

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

As normas internacionais e práticas recomendadas (SARP) 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, cujo âmbito é o seguinte:

- Volume I relativo às normas e práticas recomendadas em matéria de ruído das aeronaves;
- Volume II relativo às normas e práticas recomendadas relativas às emissões dos motores das aeronaves;
- Volume III, relativo às normas e práticas recomendadas relativas às emissões de CO<sub>2</sub> dos aviões;
- Volume IV, relativo às normas e práticas recomendadas relacionadas com o regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional (CORSIA).

Na sua 228.<sup>a</sup> sessão, que deverá decorrer de 13 a 31 de março de 2023, o Conselho da OACI irá ponderar eventuais alterações a estes volumes. Em julho de 2022, foram enviados ofícios aos Estados<sup>1</sup> da OACI com as alterações previstas para as suas observações.

### **3. POSIÇÃO A ADOTAR EM NOME DA UNIÃO**

#### **3.1. Contexto**

Em conformidade com o artigo 19.º, n.º 3, do Regulamento (UE) 2018/1139<sup>2</sup>, a Comissão fica habilitada a adotar atos delegados para alterar as referências às disposições da Convenção de Chicago a que se refere o artigo 9.º, n.º 2, primeiro parágrafo, do mesmo regulamento, a fim de as atualizar à luz das alterações subsequentes às disposições que entram em vigor após 4 de julho de 2018 e que se tornam aplicáveis em todos os Estados-Membros, na medida em que essas adaptações não alarguem o âmbito de aplicação do referido regulamento.

Decisão (UE) 2016/915 do Conselho, de 30 de maio de 2016<sup>3</sup>, com a redação que lhe foi dada pela Decisão (UE) 2020/768 do Conselho, de 9 de junho de 2020<sup>4</sup>, relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no que diz respeito a um instrumento internacional a elaborar pelos órgãos da OACI com vista à aplicação, a partir de 2020, de uma medida única de âmbito mundial baseada no mercado, aplicável às emissões da aviação internacional, isto é, o regime de compensação e redução das emissões de carbono da aviação internacional («CORSA»). Essa decisão continua em vigor. Por conseguinte, é utilizada como base para estabelecer a posição da União no que respeita às alterações ao anexo 16, volume IV.

#### **3.2. Posição a adotar em nome da União**

É necessário adotar, antes da 228.<sup>a</sup> sessão do Conselho da OACI, que irá decorrer de 13 a 31 de março de 2023, a posição em nome da União, a fim de permitir que os Estados-Membros participem nas decisões sobre as alterações propostas ao anexo 16, volumes I-III, da Convenção de Chicago.

No que diz respeito às alterações ao volume I, as alterações propostas previstas, tal como constam do referido ofício estatal, incluem:

- a) alterações relativas à correta utilização dos verbos modais, a fim de alinhar o anexo 16, volume I, com as diretivas relativas às reuniões de navegação aérea de tipo divisional e ao regulamento interno para a sua conduta (Doc. 8143), Parte II, Formulação de propostas de normas, práticas recomendadas e procedimentos internacionais;
- b) recomendações para a medição do ruído dos helicópteros em voo estacionário, no âmbito do anexo 16, volume I, apêndice H;
- c) alterações destinadas a abordar as limitações das especificações no que diz respeito à adaptação do NPS (nível de pressão sonora) do dia de ensaio às condições de referência; bem como

---

<sup>1</sup> SL 22/58, SL 22/59, SL 22/60 e SL 22/61.

<sup>2</sup> 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 (JO L 212 de 22.8.2018, p. 1).

<sup>3</sup> Decisão (UE) 2016/915 do Conselho, de 30 de maio de 2016, relativa à posição a adotar, em nome da União Europeia, no que diz respeito a um instrumento internacional a elaborar pelos órgãos da OACI com vista à aplicação, a partir de 2020, de uma medida única de âmbito mundial baseada no mercado, aplicável às emissões da aviação internacional (JO L 153 de 10.6.2016, p. 32).

<sup>4</sup> Decisão (UE) 2020/768 do Conselho de 9 de junho de 2020 que altera a Decisão (UE) 2016/915 no que diz respeito ao período de referência a utilizar para medir o crescimento das emissões de CO<sub>2</sub>, a fim de ter em conta as consequências da pandemia de COVID-19 no contexto do CORSIA (JO L 187 de 12.6.2021, p. 10).

d) erros tipográficos menores que devem ser retificados.

No que diz respeito às alterações ao volume II, as alterações propostas previstas, tal como constam do ofício supramencionado, incluem:

a) reestruturação e atualizações de referência pertinentes, introduzidas em conformidade com as diretivas relativas às reuniões de navegação aérea de tipo divisional e ao regulamento interno para a sua conduta (Doc. 8143), Parte II, Formulação de propostas de normas, práticas recomendadas e procedimentos internacionais;

b) atualizações da coerência linguística, visando, nomeadamente, uma utilização adequada dos verbos modais e uma aplicação coerente das notas e recomendações, em conformidade com as diretivas relativas às reuniões de navegação aérea de tipo divisional e ao regulamento interno para a sua conduta (Doc. 8143), Parte II, Formulação de propostas de normas, práticas recomendadas e procedimentos internacionais;

c) melhorias linguísticas da aplicabilidade, a fim de refletir, nomeadamente, a aplicabilidade das normas de opacidade dos fumos e de concentração mássica de partículas não voláteis (nvPM) aos motores;

d) introdução de uma nova definição de «procedimento equivalente», com as subsequentes alterações por razões de coerência no anexo 16, volume II;

e) definições, descrições, referências e melhorias linguísticas, incluindo, nomeadamente, clarificações alargadas, descrições metodológicas, etapas processuais intermédias e notas e recomendações complementares;

f) melhoramentos relacionados com o procedimento de medição de nvPM em conformidade com as últimas atualizações da SAE ARP 6320A e AIR 6241A sobre a recolha e medição contínuas das emissões de nvPM dos motores de turbina de aeronaves; bem como

g) correções de questões técnicas, de nomenclatura e tipográficas gerais, com o objetivo de aumentar a clareza e a coerência em todo o documento.

No que diz respeito às alterações ao volume III, as alterações propostas previstas, tal como constam da referida carta, incluem:

a) definição, descrição, referências e melhorias linguísticas que visem, nomeadamente, evitar potenciais interpretações incorretas e introduzir esclarecimentos adicionais relacionados com o fator geométrico de referência (FGR);

b) alterações de coerência na sequência da introdução de uma nova definição de «procedimento equivalente» no anexo 16, volume III.

Prevê-se que todas as alterações propostas entrem em vigor em 1 de janeiro de 2024.

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:

— 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 e que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação<sup>5</sup>;

— 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 ambiental das aeronaves e

---

<sup>5</sup> JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

dos produtos, peças e equipamentos conexos, bem como à certificação das entidades de projeto e produção<sup>6</sup>.

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

#### **4. COERÊNCIA COM OUTRAS POLÍTICAS DA UNIÃO**

A decisão proposta é coerente com outras políticas da União, que 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<sup>7</sup>.

A noção de «atos que produzam efeitos jurídicos» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam 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*»<sup>8</sup>.

###### *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 para efeitos 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 (SARP), denominadas anexos da Convenção de Chicago. Essas SARP 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 registre 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, 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 completam nem alteram o quadro institucional do acordo.

---

<sup>6</sup> JO L 224 de 21.8.2012, p. 1.

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

<sup>8</sup> 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.

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.

## **5.2. Base jurídica material**

### *5.2.1 Princípio*

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

### *5.2.2 Aplicação ao caso em apreço*

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

A base jurídica material da decisão proposta é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE. Nos termos do presente artigo, o Parlamento Europeu e o Conselho, deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário, podem estabelecer disposições adequadas para o transporte aéreo.

## **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.

Proposta de

## **DECISÃO DO CONSELHO**

**sobre a posição a tomar, em nome da União Europeia, no Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional, no que diz respeito às propostas de alteração 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 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) Todos os Estados-Membros são Estados Contratantes na Convenção de Chicago e membros da OACI, enquanto a União possui estatuto de observador em certos organismos da OACI.
- (3) Nos termos do artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI pode adotar normas internacionais e práticas recomendadas.
- (4) As normas internacionais e práticas recomendadas (SARP) em matéria de proteção do ambiente foram adotadas pelo Conselho da OACI como anexo 16 da Convenção de Chicago, nos volumes I-IV.
- (5) Na sua 228.ª sessão, que terá lugar de 13 a 31 de março, o Conselho da OACI deverá adotar uma série de alterações ao anexo 16, volumes I a III, da Convenção de Chicago.
- (6) É conveniente definir a posição a adotar, em nome da União, no Conselho da OACI, tendo em conta que as alterações propostas 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 e o Regulamento (UE) n.º 748/2012 da Comissão.
- (7) A posição a adotar, em nome da União, deverá ser a de apoiar as alterações propostas aos volumes I a III.
- (8) A 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,
- (9) A posição da União, após a adoção das emendas ao anexo 16, volumes I-III, da Convenção de Chicago, pelo Conselho da OACI, a anunciar pelo Secretário-Geral da OACI através de um procedimento de ofício estatal da OACI, deverá consistir em não registar desaprovação e em notificar o cumprimento dessas medidas. Caso o

direito da União se desvie das SARP recentemente adotadas após uma data prevista de aplicação dessas SARP, a diferença em relação a essas SARP específicas deve ser notificada à OACI.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

- (1) A posição a adotar, em nome da União, na 228.ª sessão do Conselho da OACI, ou em qualquer sessão subsequente, no atinente às alterações ao anexo 16, volumes I-III, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, deverá ser de apoio integral às alterações propostas.
- (2) A posição a tomar em nome da União, desde que o Conselho da OACI adote, sem alterações substanciais, as alterações propostas ao anexo 16, volumes I-III, da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, referidas no n.º 1, consiste em não registar desaprovação e em notificar o cumprimento da medida adotada em resposta ao respetivo ofício estatal da OACI. Caso o direito da União se desvie das SARP recentemente adotadas após a data prevista de aplicação dessas SARP, a diferença em relação a essas SARP específicas deve ser notificada à OACI. Nesse caso, a Comissão deve, em tempo útil e pelo menos dois meses antes de qualquer prazo fixado pela OACI para a notificação de diferenças, apresentar ao Conselho, para debate e aprovação, um documento preparatório enumerando 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 Organização da Aviação Civil Internacional, agindo conjuntamente no interesse da União.

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

*Artigo 3.º*

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

*Pelo Conselho  
O Presidente*