

COM(2022) 545 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

SÉNAT

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 27 octobre 2022

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 27 octobre 2022

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,
À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de DÉCISION DU CONSEIL établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, en vue de l'adoption de normes internationales ou d'amendements ou de la notification de différences par rapport aux normes internationales des annexes 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 et 19 de la convention relative à l'aviation civile internationale

Bruxelles, le 20 octobre 2022
(OR. en)

13775/22

**Dossier interinstitutionnel:
2022/0336(NLE)**

**AVIATION 256
ICAO 88
RELEX 1377**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	20 octobre 2022
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2022) 545 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, en vue de l'adoption de normes internationales ou d'amendements ou de la notification de différences par rapport aux normes internationales des annexes 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 et 19 de la convention relative à l'aviation civile internationale

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2022) 545 final.

p.j.: COM(2022) 545 final



Bruxelles, le 20.10.2022
COM(2022) 545 final

2022/0336 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, en vue de l'adoption de normes internationales ou d'amendements ou de la notification de différences par rapport aux normes internationales des annexes 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 et 19 de la convention relative à l'aviation civile internationale

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la position à prendre, au nom de l'Union européenne, en ce qui concerne:

- l'adoption, au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), d'actes dans les domaines de la sécurité de l'aviation civile, de la navigation aérienne et de la gestion du trafic aérien, correspondant aux annexes 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 et 19 de la convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago»);
- la notification de différences par rapport aux actes adoptés ayant des effets juridiques dans les domaines des annexes susmentionnées de la convention de Chicago en réponse aux lettres aux États envoyées par l'OACI, invitant ses États contractants à notifier leur désapprobation ou toute différence par rapport aux mesures adoptées;
- la notification à l'OACI, en application de l'article 38 de la convention de Chicago, de différences par rapport aux normes et pratiques recommandées existantes résultant de modifications de l'acquis de l'Union en ce qui concerne les annexes susmentionnées de la convention de Chicago.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention de Chicago

L'OACI a été instituée par la convention de Chicago, signée en 1944 à Chicago et entrée en vigueur le 4 avril 1947. Tous les États membres de l'Union européenne sont parties contractantes à cette convention et donc membres de l'OACI. L'Union a le statut d'observateur au sein de l'OACI et a conclu avec l'OACI un protocole de coopération qui fournit un cadre pour une coopération renforcée dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la sûreté de l'aviation, de la gestion du trafic aérien et de la protection de l'environnement¹.

La convention de Chicago contient 96 articles définissant les règles et principes de base régissant l'OACI. Elle est complétée par 19 annexes contenant des normes et des pratiques recommandées, qui sont régulièrement modifiées.

2.2. L'Organisation de l'aviation civile internationale

L'OACI adopte des normes internationales dans le domaine de l'aviation civile, et notamment en ce qui concerne la sécurité de l'aviation, la navigation aérienne et la gestion du trafic aérien, l'environnement, la sûreté de l'aviation, le développement économique du transport aérien, les droits des passagers et la facilitation de l'aviation. Ces thèmes sont couverts par les dispositions du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et relèvent dans une large mesure de la compétence de l'Union européenne. Dans la mesure du possible, l'Union entend garantir la cohérence avec les normes internationales dans le domaine de l'aviation civile.

¹ Décision (UE) 2011/530 du Conseil du 31 mars 2011 relative à la signature, au nom de l'Union, et à l'application provisoire d'un protocole de coopération entre l'Union européenne et l'Organisation de l'aviation civile internationale fournissant un cadre de coopération renforcée (JO L 232 du 9.9.2011, p. 1).

2.3. Actes envisagés par le Conseil de l'OACI ayant des effets juridiques dans l'Union

Le Conseil de l'OACI, qui est l'un des deux organes directeurs de l'organisation, oriente en permanence le travail de l'OACI. Il se réunit plusieurs fois par an.

Conformément à l'article 54, point l), de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI adopte des normes et des pratiques recommandées internationales, les désigne comme annexes à la convention de Chicago et notifie à tous les États contractants les dispositions prises. Le Conseil de l'OACI examine également les recommandations de la Commission de navigation aérienne tendant à amender les annexes, conformément à l'article 54, point m). Conformément à l'article 90 de la convention de Chicago, l'adoption par le Conseil des annexes ou de tout amendement à une annexe requiert les voix des deux tiers du Conseil de l'OACI.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

Il est proposé que la position à adopter au nom de l'Union lors des sessions du Conseil de l'OACI soit établie selon une approche à deux niveaux. Premièrement, par la présente décision du Conseil, les principes directeurs et les orientations qui guideront la position de l'Union sont énoncés à l'annexe 1 sur une base pluriannuelle. Dans un deuxième temps, la position détaillée pour chaque session du Conseil de l'OACI sera transmise par la Commission au Conseil sous la forme d'un document écrit, pour examen et approbation. La Commission proposera la position détaillée dans le document écrit sur la base des principes directeurs et des orientations énoncés à l'annexe 1 et de la procédure exposée à l'annexe 2.

Cette approche est actuellement mise en œuvre dans d'autres organisations internationales et notamment, en ce qui concerne le secteur des transports, au sein du comité pour le contrôle par l'État du port créé en vertu du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port².

Dans le secteur de l'aviation, il existe déjà une décision du Conseil similaire concernant l'établissement de la position au nom de l'Union pour la notification des différences à l'OACI [décision (UE) 2021/1092 du Conseil³] mais elle arrive à expiration le 30 novembre 2022. Par conséquent, l'objectif de la présente proposition est aussi d'assurer la continuité par rapport à ladite décision du Conseil et de réviser les termes de son champ d'application afin que les questions pertinentes relevant de la convention de Chicago soient traitées de manière cohérente au niveau de l'Union.

La Commission propose la procédure décrite ci-dessus en raison des caractéristiques du processus décisionnel au sein de l'OACI:

- (a) en ce qui concerne l'adoption d'actes nouveaux ou modifiés;
- (b) à la suite de l'annonce de l'adoption d'actes nouveaux, sous la forme d'une lettre aux États invitant ses États contractants à notifier à l'organisation soit leur

² Décision (UE) 2016/381 du Conseil du 14 mars 2016 relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du comité pour le contrôle par l'État du port créé en vertu du mémorandum d'entente de Paris sur le contrôle par l'État du port (JO L 72 du 17.3.2016, p. 53).

³ Décision (UE) 2021/1092 du Conseil du 11 juin 2021 établissant les critères et la procédure pour la notification de différences par rapport aux normes internationales adoptées par l'Organisation de l'aviation civile internationale dans le domaine de la sécurité aérienne (JO L 236 du 5.7.2021, p. 51).

désapprobation, soit les différences éventuelles, et la date de mise en conformité avec les mesures adoptées; et

- (c) en ce qui concerne l'obligation de notifier les différences par rapport aux normes et pratiques recommandées existantes.

En particulier, les règles internes de l'OACI autorisent la soumission de documents entre dix jours et 24 heures avant la session du Conseil de l'OACI (en fonction de la nature des documents). Ce n'est qu'à ce stade que toutes les contributions sont disponibles et que les services de la Commission peuvent analyser les documents en vue de préparer la position de l'Union sur les thèmes relevant de la compétence de l'UE qui seront présentés au Conseil de l'OACI pour débat et décision. Le délai réduit entre la mise à disposition des documents et le début de la session du Conseil de l'OACI peut compromettre la préparation et l'adoption en temps utile de la décision du Conseil juridiquement requise en vertu de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

Afin d'assurer la cohérence de la position de l'Union tout au long du processus d'adoption à l'OACI, le processus à deux niveaux proposé devrait s'appliquer de la même manière à la notification d'une désapprobation conformément à l'article 90 et à la notification de différences conformément à l'article 38 de la convention de Chicago.

Il est donc proposé d'adopter une décision du Conseil sur la base de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, établissant la position à prendre au nom de l'Union européenne en vue de l'adoption de normes internationales ou d'amendements à des normes, ou de la notification de différences, en ce qui concerne:

- (a) chaque session du Conseil de l'OACI;
- (b) lorsque l'enregistrement d'une désapprobation ou la notification de différences par rapport aux mesures adoptées sont requis en réponse au processus de lettre aux États de l'OACI;
- (c) lorsque la notification de différences résultant de modifications de l'acquis de l'Union est requise.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit des décisions établissant «les positions à prendre au nom de l'Union dans une instance créée par un accord, lorsque cette instance est appelée à adopter des actes ayant des effets juridiques, à l'exception des actes complétant ou modifiant le cadre institutionnel de l'accord».

L'article 218, paragraphe 9, du TFUE s'applique, que l'Union soit ou non membre de l'instance concernée ou partie à l'accord⁴.

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes ayant des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui

⁴ Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

sont «de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation adoptée par le législateur de l'Union»⁵.

4.1.2. Application en l'espèce

L'OACI est une instance créée par un accord, en l'occurrence par la convention de Chicago.

Les actes que l'OACI est appelée à adopter sont des actes ayant des effets juridiques. En effet, les normes et pratiques recommandées adoptées par l'OACI sont applicables en vertu de la convention de Chicago, à moins qu'un État contractant ne notifie une différence à l'OACI (article 38 de la convention de Chicago). Une fois adoptées et effectives, elles sont contraignantes pour tous les États contractants de l'OACI, conformément à la convention de Chicago et dans les limites fixées par celle-ci. En effet, conformément à l'article 37 de la convention de Chicago, chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les normes et les pratiques recommandées. En outre, dans la mesure du possible, ces normes et pratiques recommandées sont reflétées dans le droit de l'Union et peuvent donc influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union dans le domaine de l'aviation civile.

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle pour une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux fins ou a deux composantes et si l'une de ces fins ou de ces composantes est identifiable comme principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la fin ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

Les actes envisagés poursuivent des fins et ont des composantes dans le domaine de la politique commune des transports.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 100, paragraphe 2, du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la proposition de décision du Conseil est l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

⁵ Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

établissant la position à prendre, au nom de l'Union européenne, en vue de l'adoption de normes internationales ou d'amendements ou de la notification de différences par rapport aux normes internationales des annexes 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 et 19 de la convention relative à l'aviation civile internationale

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec son article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) La convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago»), signée à Chicago le 7 décembre 1944 et réglant le transport aérien international, est entrée en vigueur le 4 avril 1947. Elle a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- (2) Les États membres de l'Union sont parties contractantes à la convention de Chicago et États contractants de l'OACI, tandis que l'Union a le statut d'observateur au sein de certains organes de l'OACI.
- (3) En vertu de l'article 54, paragraphe 1, de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI peut adopter des normes et des pratiques recommandées internationales pour l'aviation civile, et les désigner comme annexes à la convention de Chicago (ci-après dénommées «annexes de l'OACI»).
- (4) Étant donné que les normes et pratiques recommandées de l'OACI sont de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union dans le domaine de l'aviation civile dans la mesure où elles sont reprises dans la législation visée aux considérants 9 et 10, il convient d'établir une position au nom de l'Union à adopter au sein du Conseil de l'OACI.
- (5) En application de l'article 90 de la convention de Chicago, toute annexe de l'OACI ou tout amendement à une annexe de l'OACI prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants de l'OACI ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil de l'OACI, à moins qu'entretemps la majorité des États contractants de l'OACI n'ait fait connaître sa désapprobation. Une fois adoptées et entrées en vigueur, les normes sont contraignantes pour tous les États contractants de l'OACI, y compris tous les États membres de l'Union, conformément à la convention de Chicago et dans les limites fixées par celle-ci, notamment à ses articles 37 et 38.
- (6) En application de l'article 38 de la convention de Chicago, tout État contractant de l'OACI qui estime ne pouvoir se conformer en tout point à l'une quelconque de ces normes, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme, notifie

immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres règlements ou pratiques et ceux qui sont établies par la norme. Dans le cas d'amendements à des normes, tout État qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise l'OACI dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme ou indique les mesures qu'il se propose de prendre.

- (7) Le règlement intérieur de l'OACI, et notamment la mise à disposition tardive de documents concernant les décisions relatives aux nouvelles normes ou aux amendements de normes au sein du Conseil de l'OACI, ou les délais fixés par l'OACI pour que les États contractants de l'OACI notifient les différences par rapport aux normes, ainsi que le nombre de différences dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la navigation aérienne et de la gestion du trafic aérien à notifier chaque année, rendent difficile l'établissement en temps utile de la position à adopter au nom de l'Union dans une décision du Conseil fondée sur l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.
- (8) En outre, les normes adoptées par le Conseil de l'OACI dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la navigation aérienne et de la gestion du trafic aérien concernent dans une large mesure des questions relevant de la compétence exclusive de l'Union. Il est dès lors efficace et approprié d'établir un cadre pour l'adoption de nouvelles normes ou d'amendements de normes et pour la notification des différences par rapport aux normes dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la navigation aérienne et de la gestion du trafic aérien qui relèvent de la compétence de l'Union, sans préjudice des droits et obligations des États membres au titre de la convention de Chicago. Au niveau de l'OACI, les normes en matière de sécurité de l'aviation, de navigation aérienne et de gestion du trafic aérien figurent principalement aux annexes 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 et 19 de l'OACI.
- (9) Au niveau de l'Union, les exigences contenues dans ces normes figurent et sont mentionnées principalement dans le règlement (UE) 2018/1139, le règlement (UE) n° 996/2010⁶, le règlement (CE) n° 2111/2005⁷ et le règlement (UE) n° 376/2014⁸ du Parlement européen et du Conseil⁹ et dans les actes d'exécution et actes délégués adoptés sur la base desdits règlements, en particulier le règlement de la Commission (UE) n° 1178/2011¹⁰, le règlement de la Commission (UE) n° 748/2012¹¹, le règlement

⁶ Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35).

⁷ Règlement (CE) n° 2111/2005 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2005 concernant l'établissement d'une liste communautaire des transporteurs aériens qui font l'objet d'une interdiction d'exploitation dans la Communauté et l'information des passagers du transport aérien sur l'identité du transporteur aérien effectif, et abrogeant l'article 9 de la directive 2004/36/CE (JO L 344 du 27.12.2005, p. 15).

⁸ Règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du Conseil du 3 avril 2014 concernant les comptes rendus, l'analyse et le suivi d'événements dans l'aviation civile, modifiant le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil et les règlements de la Commission (CE) n° 1321/2007 et (CE) n° 1330/2007 (JO L 122 du 24.4.2014, p. 18).

⁹ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

¹⁰ Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile

de la Commission (UE) n° 965/2012¹², le règlement de la Commission (UE) n° 139/2014¹³, le règlement de la Commission (UE) n° 452/2014¹⁴, le règlement de la Commission (UE) n° 1321/2014¹⁵, le règlement de la Commission (UE) 2015/640¹⁶, le règlement de la Commission (UE) 2019/947¹⁷, le règlement de la Commission (UE) 2019/945¹⁸ et le règlement de la Commission (UE) 2021/664¹⁹.

- (10) Au niveau de l'Union, en ce qui concerne la navigation aérienne et la gestion du trafic aérien, les exigences contenues dans ces normes figurent et sont mentionnées principalement dans le règlement (CE) n° 549/2004²⁰, le règlement (CE) n° 550/2004²¹, le règlement (CE) n° 551/2004²² du Parlement européen et du Conseil et dans les actes d'exécution et actes délégués adoptés sur la base desdits règlements, en particulier le règlement de la Commission (UE) n° 923/2012²³, le règlement de la

conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

¹¹ Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1).

¹² Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

¹³ Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 44 du 14.2.2014, p. 1).

¹⁴ Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) no 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12).

¹⁵ Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

¹⁶ Règlement (UE) 2015/640 de la Commission du 23 avril 2015 concernant des spécifications de navigabilité supplémentaires pour un type donné d'exploitation et modifiant le règlement (UE) no 965/2012 (JO L 106 du 24.4.2015, p. 18).

¹⁷ Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation d'aéronefs sans équipage à bord (JO L 152 du 11.6.2019, p. 45).

¹⁸ Règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission du 12 mars 2019 relatif aux systèmes d'aéronefs sans équipage à bord et aux exploitants, issus de pays tiers, de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (JO L 152 du 11.6.2019, p. 1).

¹⁹ Règlement d'exécution (UE) 2021/664 de la Commission du 22 avril 2021 relatif à un cadre réglementaire pour l'U-space (JO L 139 du 23.4.2021, p. 161).

²⁰ Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen («règlement-cadre») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 1).

²¹ Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement Européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen («règlement sur la fourniture de services») (JO L 96 du 31.3.2004, p. 10).

²² Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (règlement sur l'espace aérien) (JO L 96 du 31.3.2004, p. 20).

²³ Règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) n° 1265/2007, (CE) n° 1794/2006, (CE) n° 730/2006, (CE) n° 1033/2006 et (UE) n° 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).

Commission (UE) n° 1332/2011²⁴ le règlement de la Commission (UE) 2018/1048²⁵, le règlement de la Commission (UE) 2015/340²⁶.

- (11) Compte tenu de la spécificité de la sécurité de l'aviation civile, de la navigation aérienne et de la gestion du trafic aérien par rapport à d'autres secteurs traités par l'OACI, et notamment du nombre élevé de normes adoptées dans ces secteurs par le Conseil de l'OACI et d'autres décisions connexes, ainsi que du nombre de différences à notifier chaque année, il convient par souci d'efficacité d'établir cette position sur une base pluriannuelle, en l'articulant autour de principes directeurs et d'orientations. La majorité des sujets traités au conseil de l'OACI concernent des questions relevant du programme de travail de l'OACI établi par son Assemblée triennale. Il est donc possible d'établir une position générale à prendre au nom de l'Union au sein du Conseil de l'OACI.
- (12) La position détaillée de l'Union devrait être définie sur la base des principes directeurs et des orientations énoncés à l'annexe 1 et de la procédure énoncée à l'annexe 2, et conformément aux objectifs poursuivis par l'Union dans le cadre de la politique commune des transports dans le secteur de l'aviation, afin de promouvoir un système de transport aérien sûr, sécurisé, efficace, performant, ouvert, économiquement viable et respectueux de l'environnement.
- (13) Les différences à notifier à l'OACI devraient être fondées en particulier sur les informations fournies par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESAs), conformément à l'article 90, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/1139, le cas échéant. Il convient que les différences soient notifiées dans le format défini par l'OACI dans le système de consignation électronique des différences (EFOD), lorsque l'OACI l'exige. Lorsque, conformément à la présente décision, la position à prendre au nom de l'Union est établie dans un document écrit présenté par la Commission au Conseil pour discussion et approbation, ledit document devrait, le cas échéant et au cas par cas, indiquer si une certaine flexibilité devrait être accordée aux États membres pour la forme de la notification des différences en question. En outre, la Commission devrait s'efforcer de commencer à élaborer ledit document dès que possible afin de ménager un temps suffisant pour son élaboration, y compris pour toute consultation appropriée devant être menée au niveau des experts.
- (14) Les différences par rapport aux normes adoptées par le Conseil de l'OACI dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la navigation aérienne et de la gestion du trafic aérien peuvent également découler de mesures nationales adoptées en vertu de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139 en cas de circonstances imprévisibles urgentes, lorsque ces mesures diffèrent des normes et, par conséquent, appellent la notification de différences à l'OACI conformément à l'article 38 de la convention de Chicago. Il y a donc lieu de définir dans la présente décision la procédure à suivre pour la définition de telles différences. Cette procédure devrait dépendre de la portée et de

²⁴ Règlement (UE) n° 1332/2011 de la Commission du 16 décembre 2011 établissant des exigences communes pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation communes pour l'évitement de collision en vol (JO L 336 du 20.12.2011, p. 20).

²⁵ Règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission du 18 juillet 2018 fixant des exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation concernant la navigation fondée sur les performances (JO L 189 du 26.7.2018, p. 3).

²⁶ Règlement (UE) 2015/340 de la Commission du 20 février 2015 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux licences et certificats de contrôleur de la circulation aérienne conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission (JO L 63 du 6.3.2015, p. 1).

la durée des mesures nationales adoptées, et elle devrait permettre aux États membres de se conformer sans retard aux obligations internationales qui leur incombent en vertu de l'article 38 de la convention de Chicago. Ladite procédure ne devrait pas affecter les conditions et procédures prévues à l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139.

- (15) La position de l'Union doit être exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'OACI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union et assistés par la Commission, conformément au statut d'observateur de l'Union.
- (16) La mise en œuvre de la présente décision devrait permettre aux États membres de respecter les obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.
- (17) La présente décision devrait s'appliquer pour une durée limitée, à savoir jusqu'à la fin de la session du Conseil de l'OACI suivant la 42^e assemblée de l'OACI,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale lorsque cette instance est appelée à adopter des décisions dans les domaines de la sécurité de l'aviation civile, de la navigation aérienne et de la gestion du trafic relatives aux annexes 1, 2, 3, 4, 6, 7, 8, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 18 et 19 figure à l'annexe 1.

Article 2

Les éléments spécifiques de la position à prendre par l'Union lors de chaque session du Conseil de l'OACI sont fixés conformément à l'annexe 2.

Article 3

La position à prendre au nom de l'Union en ce qui concerne la notification à l'OACI de différences par rapport aux normes figurant aux annexes susmentionnées de la convention de Chicago est établie conformément à la position figurant à l'annexe 1.

Article 4

Lorsque le droit de l'Union diffère des normes visées à l'article 1^{er} de la présente décision et que, par conséquent, la notification à l'OACI de différences par rapport à ces normes est requise conformément à l'article 38 de la convention de Chicago, la Commission présente au Conseil, pour discussion et approbation, en temps utile et au moins deux mois avant toute date limite fixée par l'OACI pour la notification de différences, un document écrit, fondé en particulier sur les informations fournies par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) conformément à l'article 90, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/1139, le cas échéant, qui expose le détail des différences devant être notifiées à l'OACI et, le cas échéant, qui indique la flexibilité accordée aux États membres en ce qui concerne la forme de la notification.

Article 5

Lorsqu'un État membre adopte, conformément à l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139, des mesures dérogatoires nationales concernant des personnes physiques ou morales individuelles ou dont la durée ne dépasse pas huit mois, et que ces mesures nationales diffèrent des normes visées à l'article 3 de la présente décision et requièrent la notification de

différences par rapport à ces normes conformément à l'article 38 de la convention de Chicago, ledit État membre informe immédiatement la Commission de toute différence à notifier.

Lorsque les dérogations accordées conformément à l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139 ont une portée générale et que leur durée totale dépasse huit mois, la Commission présente au Conseil, pour discussion et approbation, au plus tard deux semaines après la réception de la recommandation de l'AESA émise conformément à l'article 71, paragraphe 2, dudit règlement, un document écrit qui expose le détail des différences à notifier à l'OACI, en tenant compte des informations fournies par l'État membre concerné et, le cas échéant, des informations fournies par l'AESA conformément à l'article 90, paragraphe 4, dudit règlement.

Article 6

La mise en œuvre de la présente décision facilite le respect par les États membres des obligations qui leur incombent en vertu de la convention de Chicago.

Article 7

La position à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'OACI est exprimée par les États membres, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union, au sein des organes de l'OACI et assistés par la Commission, conformément au statut d'observateur de l'Union.

Article 8

La présente décision s'applique jusqu'au 31 décembre 2025. Sur proposition de la Commission, le Conseil peut en proroger l'application ou la modifier.

Article 9

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*