

Bruxelles, le 21 juin 2022
(OR. en)

10440/22

**Dossier interinstitutionnel:
2022/0203(NLE)**

**AVIATION 125
ICAO 26
RELEX 838**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	20 juin 2022
Destinataire:	Secrétariat général du Conseil
N° doc. Cion:	COM(2022) 312 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 226 ^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne l'adoption envisagée de l'amendement 48 à l'annexe 6, partie I, de la convention relative à l'aviation civile internationale

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2022) 312 final.

p.j.: COM(2022) 312 final



Bruxelles, le 20.6.2022
COM(2022) 312 final

2022/0203 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 226^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne l'adoption envisagée de l'amendement 48 à l'annexe 6, partie I, de la convention relative à l'aviation civile internationale

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition porte sur la position à prendre au nom de l'Union au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) au sujet des différences à notifier à l'OACI en ce qui concerne l'amendement 48 à l'annexe 6, partie I, à la convention relative à l'aviation civile internationale à adopter par le Conseil de l'OACI lors de sa 226^e session.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention relative à l'aviation civile internationale

La convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago») vise à réglementer le transport aérien international. La convention de Chicago, entrée en vigueur le 4 avril 1947, a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Tous les États membres de l'UE sont parties à la convention de Chicago.

2.2. L'Organisation de l'aviation civile internationale

L'Organisation de l'aviation civile internationale est une institution spécialisée des Nations unies. Les objectifs de l'Organisation sont d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international.

Le Conseil de l'OACI est un organe permanent de l'OACI, composé de 36 États contractants élus par l'assemblée de l'OACI pour une période de trois ans. Pour la période 2019-2022, sept États membres de l'UE sont représentés au sein du Conseil de l'OACI.

Parmi les fonctions obligatoires du Conseil de l'OACI, énumérées à l'article 54 de la convention de Chicago, figure l'adoption de normes et de pratiques recommandées internationales (SARP), qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago.

En application de l'article 90 de la convention de Chicago, toute annexe ou tout amendement à une annexe 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, à moins qu'entre-temps la majorité des États contractants de l'OACI n'ait fait connaître sa désapprobation.

À la suite de l'adoption de ces mesures, les États de l'OACI sont tenus de notifier leur désapprobation, leurs éventuelles différences ou leur intention de se conformer aux mesures avant que ces dernières entrent en vigueur et deviennent juridiquement contraignantes.

En vertu de l'article 38 de la convention de Chicago, tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tout point à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

2.3. Les actes envisagés de l'Organisation de l'aviation civile internationale et leurs liens avec les règles existantes de l'Union

Lors de sa 226^e session, le Conseil de l'OACI devrait adopter l'amendement 48 à la partie I de l'annexe 6 de la convention de Chicago concernant les moyens de localiser un avion en détresse.

2.3.1. Normes relevant du champ d'application de l'amendement 48 à l'annexe 6, partie I, de l'OACI

La norme 6.18.1 de l'annexe 6, partie I, de l'OACI exige que tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1^{er} janvier 2023 ou après transmettent de manière autonome des informations à partir desquelles l'exploitant peut déterminer une position au moins une fois par minute, en cas de détresse.

L'objectif de la norme 6.18.1, comme indiqué à l'annexe 6, partie I, appendice 9, de l'OACI, est de déterminer le lieu d'un accident dans un rayon de 6 NM.

La norme 6.18.1 de l'annexe 6, partie I, de l'OACI a été transposée¹ par le point CAT.GEN.MPA.210 de l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission² (ci-après les «règles de l'UE applicables aux opérations aériennes»), qui exige ce qui suit:

«Les avions suivants sont équipés de moyens automatiques fiables permettant de déterminer avec précision, à la suite d'un accident au cours duquel l'avion est gravement endommagé, l'emplacement du point de fin du vol:

- (1) tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 27 000 kg et la MOPSC est supérieure à 19 et dont le premier CofA³ a été délivré à partir du 1^{er} janvier 2023; et
- (2) tous les avions dont la MCTOM est supérieure à 45 500 kg et dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à partir du 1^{er} janvier 2023.»

2.3.2. Modifications introduites par le projet d'amendement 48 à l'annexe 6, partie I, de l'OACI

Le projet d'amendement 48 à l'annexe 6, partie I, de l'OACI reporte la date d'applicabilité de la norme 6.18.1 au 1^{er} janvier 2025 (au lieu du 1^{er} janvier 2023) et limite son applicabilité aux avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à partir du 1^{er} janvier 2024 (au lieu des avions dont le premier certificat de navigabilité individuel a été délivré à partir du 1^{er} janvier 2023). Les principales raisons justifiant la proposition de ces modifications sont les suivantes:

- des retards importants auxquels sont confrontés tous les constructeurs d'aéronefs concernés dans le monde entier pour doter les avions de l'équipement nécessaire,

¹ Il a été recommandé aux États membres de notifier une différence par rapport à la norme 6.18.1 de l'OACI, étant donné que les avions dont la MOPSC est inférieure ou égale à 19 et dont la MCTOM est comprise entre 27 000 kg et 45 500 kg ne relèvent pas du point CAT.GEN.MPA.210.

² 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.

³ CofA: certificat de navigabilité;

- des retards importants dans la mise en place de l'infrastructure de communication nécessaire pour assurer le respect de la norme 2.4 de l'appendice 9⁴ et atteindre sa pleine capacité opérationnelle, et
- la durée insuffisante laissée aux centres de coordination de sauvetage et aux unités des services de la circulation aérienne pour préparer et adapter leurs procédures.

Remarque: les moyens acceptables de conformité pour le point CAT.GEN.MPA.210 comprennent des conditions plus strictes en matière de robustesse et de précision que celles spécifiées à l'annexe 6, partie I, norme 6.18 et à l'appendice 9 de l'OACI. Les constructeurs d'aéronefs cherchent à doter leurs avions d'équipements conformes aussi bien à la norme 6.18.1 de l'OACI qu'au point CAT.GEN.MPA.210, afin que ces avions puissent être exploités dans l'UE et dans le monde entier sans modification ni restriction. Ce double impératif a considérablement augmenté le volume de travail nécessaire à la conception et à la certification de ces équipements.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Les principales modifications et leur relation avec les règles de l'Union en vigueur

Le projet d'amendement 48 à l'annexe 6 de l'OACI reporte de deux ans la date d'applicabilité de la norme 6.18.1 de l'annexe 6, partie I, de l'OACI:

«6.18.1 À compter du 1^{er} janvier 2025, tous les avions de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 27 000 kg dont le premier certificat de navigabilité individuel aura été délivré le 1^{er} janvier 2024 ou après transmettront de manière autonome des informations à partir desquelles l'exploitant peut déterminer une position au moins une fois par minute, en cas de détresse, en conformité avec les dispositions de l'Appendice 9.»

3.2. Position à prendre au nom de l'Union

Tous les constructeurs d'aéronefs connaissent des retards importants dans le processus de mise en conformité avec la norme 6.18.1 de l'annexe 6, partie I, de l'OACI et avec le point CAT.GEN.MPA.210 des règles de l'UE applicables aux opérations aériennes. Le maintien de la date d'applicabilité actuelle conduira probablement à une situation où de nombreux exploitants d'aéronefs établis dans l'UE devront demander des dérogations temporaires pour les avions livrés en 2023 et procéder à une mise à niveau des équipements très coûteuse. Ces dérogations temporaires pourraient devoir être prolongées jusqu'en 2024 afin de laisser suffisamment de temps pour le post-équipement de tous les avions concernés. En outre, la pleine capacité opérationnelle de l'infrastructure de communication et l'état de préparation totale des unités des services de la circulation aérienne et des centres de coordination de sauvetage pourraient ne pas être atteints avant 2024. Les exploitants d'aéronefs établis dans l'UE n'ont guère de moyens d'accélérer la mise en œuvre de la norme 6.18.1 de l'OACI et du point CAT.GEN.MPA.210.

⁴ La norme 2.4 de l'appendice 9 de l'annexe 6, partie I, de l'OACI exige que les organismes qui doivent avoir accès aux informations transmises comprennent, au minimum, l'organisme ou les organismes des services de la circulation aérienne ainsi que le ou les centres de coordination de sauvetage (RCC) et sous-centres concernés.

La modification proposée de la date d'applicabilité de la norme 6.18.1 de l'annexe 6, partie I, de l'OACI a une incidence limitée sur la sécurité aérienne, étant donné que cette norme de l'OACI n'est qu'une des mesures prises par l'OACI pour faciliter la localisation des aéronefs en détresse. La plupart des avions relevant de la norme 6.18.1 sont également suivis par l'exploitant lorsqu'ils survolent des zones océaniques conformément à la norme 3.5.3 de l'annexe 6, partie I, de l'OACI (transposée par le point CAT.GEN.MPA.205 des règles de l'UE applicables aux opérations aériennes) et sont équipés de deux émetteurs de localisation d'urgence conformément à la norme 6.17.3 de l'annexe 6, partie I, de l'OACI (transposée par le point CAT.IDE.A.280 des règles de l'UE applicables aux opérations aériennes).

Par conséquent, l'Union devrait soutenir la proposition de reporter la date d'applicabilité de la norme 6.18.1 de l'annexe 6, partie I, de l'OACI.

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'accord⁵.

La notion d'«*actes ayant des effets juridiques*» englobe les actes qui ont 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 «*ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union*»⁶.

4.1.2. Application en l'espèce

Le Conseil de l'OACI est une instance créée par un accord, à savoir la convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»).

Conformément à l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI adopte des normes et des pratiques recommandées internationales, qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago. Il s'agit d'actes ayant des effets juridiques. Certains effets juridiques de ces actes pourraient dépendre de la communication de notifications de différences et des termes de ces notifications. Par conséquent, l'adoption de la position de l'Union à l'égard de ces notifications relève du champ d'application de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

L'acte envisagé a vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'Union, à savoir le point CAT.GEN.MPA.210 du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission.

⁵ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

⁶ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte adopté pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte adopté poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est identifiable comme étant 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 finalité ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte adopté concernent essentiellement une politique de transport commune.

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.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 226^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne l'adoption envisagée de l'amendement 48 à l'annexe 6, partie I, 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 l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) La convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»), qui régit 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'UE sont parties contractantes à la convention de Chicago et membres de l'OACI, tandis que l'Union a le statut d'observateur au sein de certains organes de l'OACI. Sept États membres de l'UE sont actuellement représentés au sein du Conseil de l'OACI.
- (3) En application de l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI peut adopter des normes et des pratiques recommandées (SARP) internationales et les désigner comme annexes à la convention de Chicago.
- (4) En vertu de l'article 90 de la convention de Chicago, toute annexe ou tout amendement à une annexe 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, à moins qu'entre-temps la majorité des États contractants de l'OACI n'ait fait connaître sa désapprobation.
- (5) En vertu de l'article 38 de la convention de Chicago, tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tout point à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, devrait notifier immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.
- (6) Lors de sa 226^e session, le Conseil de l'OACI doit adopter l'amendement 48 à l'annexe 6, partie I, de la convention de Chicago.
- (7) L'objet principal de l'amendement 48 à l'annexe 6, partie I est de reporter la date d'applicabilité de la norme 6.18.1 de ladite annexe au 1^{er} janvier 2025.

- (8) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union lors de la 226^e session du Conseil de l'OACI en ce qui concerne l'amendement 48 à l'annexe 6, partie I. Cette position, qui doit être exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du Conseil de l'OACI, agissant conjointement au nom de l'Union, devrait consister à soutenir ledit amendement,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 226^e session du Conseil de l'OACI ou de toute session ultérieure, consiste à soutenir la proposition de l'amendement 48 à l'annexe 6, partie I, de la convention relative à l'aviation civile internationale dans son intégralité.

Article 2

La position visée à l'article 1^{er} est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du Conseil de l'OACI, agissant conjointement au nom de l'Union.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*