

Bruxelles, le 6 octobre 2025
(OR. en)

13468/25

Dossier interinstitutionnel:
2025/0314 (NLE)

AVIATION 131
ICAO 46
RELEX 1259

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	6 octobre 2025
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL modifiant la décision (UE) 2023/746 en ce qui concerne l'extension de son champ d'application et la prorogation de sa période d'application ainsi que la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2025) 622 final.

p.j.: COM(2025) 622 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 6.10.2025
COM(2025) 622 final

2025/0314 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

modifiant la décision (UE) 2023/746 en ce qui concerne l'extension de son champ d'application et la prorogation de sa période d'application ainsi que la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne une modification de la décision (UE) 2023/746 du Conseil¹, conformément à son article 7, paragraphe 3, en ce qui concerne:

- la prolongation de son application jusqu’au 31 décembre 2028;
- la modification de la liste des annexes visées de la convention relative à l’aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago») par l’ajout de l’annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation*;
- la modification du champ d’application par l’ajout de la notification des différences par rapport aux pratiques recommandées dans les domaines couverts par les annexes de la convention de Chicago conformément à l’article 38 de la convention de Chicago et à la lumière de la résolution A39-22 de l’assemblée de l’OACI, dans le cadre de la décision du Conseil, en réponse aux lettres aux États envoyées par l’OACI, invitant ses États contractants à notifier toute différence par rapport aux normes et pratiques recommandées («SARP») adoptées;
- la modification du champ d’application pour couvrir l’établissement des positions à prendre lorsque le Conseil de l’OACI approuve de nouvelles procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) ou des amendements aux PANS, qui sont susceptibles d’influencer de manière déterminante le contenu du droit de l’Union;
- la modification du champ d’application afin de couvrir l’établissement des positions à prendre en ce qui concerne l’approbation, par le Conseil de l’OACI, des amendements aux instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (doc. 9284 de l’OACI) visées à l’annexe 18 – *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* de la convention de Chicago, ou des nouvelles éditions desdites instructions.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention de Chicago

L’Organisation de l’aviation civile internationale (ci-après l’«OACI») a été instaurée par la convention relative à l’aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago» ou la «convention») qui a été signée en 1944 et est entrée en vigueur le 4 avril 1947. Tous les États membres de l’Union européenne (ci-après les «États membres de l’UE») sont parties contractantes à cette convention et donc membres de l’OACI. L’Union a le statut d’observateur au sein de certains organes 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, de la protection

¹ Décision (UE) 2023/746 du Conseil du 28 mars 2023 fixant les critères et la procédure pour établir la position à prendre, au nom de l’Union européenne, au sein de l’Organisation de l’aviation civile internationale en vue de l’adoption de normes et pratiques recommandées internationales, ou d’amendements à celles-ci, et de la notification de différences par rapport aux normes internationales adoptées (JO L 99 du 12.4.2023, p. 7).

de l'environnement et du renforcement des capacités, de l'assistance technique et du soutien à la mise en œuvre².

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 adoptées sur la base du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) et relèvent d'un domaine du droit couvert dans une large mesure par les règles de l'Union. L'Union entend garantir la cohérence avec les normes internationales dans le domaine de l'aviation civile.

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), de la convention de Chicago. 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.

En outre, conformément à l'article 37, de la convention de Chicago, l'OACI adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales concernant, par exemple, les systèmes de communication et les aides à la navigation aérienne, ainsi que les règles de l'air et les pratiques en matière de contrôle de la circulation aérienne et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

Il est proposé que la position à prendre au nom de l'Union lors des sessions du Conseil de l'OACI en ce qui concerne l'adoption de nouvelles normes et pratiques recommandées, l'approbation des procédures pour les services de navigation aérienne et les instructions techniques, ou leurs amendements, soit établie selon une approche à deux niveaux. Dans un premier temps, la décision (UE) 2023/746 du Conseil, telle que modifiée, établit les critères et la procédure d'établissement de la position de l'Union au sein du Conseil. Dans un deuxième

² 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).

temps, la position détaillée pour chaque session du Conseil de l'OACI est 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 dans l'annexe de la décision modifiée.

La décision (UE) 2023/746 du Conseil expire le 31 décembre 2025. Par conséquent, conformément à l'article 7, paragraphe 3, de la décision, la Commission présente au Conseil une proposition visant à proroger son application et à la modifier afin de garantir la continuité et de veiller à ce que les questions pertinentes relevant de la convention de Chicago soient traitées de manière cohérente au niveau de l'Union.

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 examen 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 d'une position de l'Union qui doit être établie au moyen d'une décision du Conseil, comme le requiert l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

Afin que l'Union soit en mesure de contribuer avec davantage de souplesse au processus d'adoption de l'OACI, la procédure à deux niveaux mise en œuvre devrait s'appliquer de la même manière à la notification d'une désapprobation conformément à l'article 90 et à la notification des différences conformément à l'article 38 de la convention de Chicago. La modification proposée étend le champ de la décision du Conseil de manière à couvrir la notification des différences par rapport aux pratiques recommandées en matière de sécurité aérienne et de navigation aérienne.

Notification des différences par rapport aux pratiques recommandées en matière de sécurité aérienne et de navigation aérienne

Tous les États contractants de l'OACI, y compris les États membres de l'UE, ont adopté la résolution A39-22 de l'Assemblée dans le domaine de la sécurité aérienne et de la navigation aérienne. L'assemblée de l'OACI a décidé que le Conseil devrait demander instamment aux États membres de notifier à l'OACI toute différence entre leurs réglementations et pratiques nationales et les dispositions des SARP. Ce point est détaillé dans le manuel de l'OACI sur la notification des différences (doc. 10055 de l'OACI).

L'OACI, qui attache de l'importance à la notification de différences par rapport aux pratiques recommandées car la connaissance de telles différences peut également être importante du point de vue de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité de la navigation aérienne, a incité les États à notifier les différences par rapport aux pratiques recommandées conformément à l'article 38 de la convention de Chicago³. Il convient de noter que l'audit de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) effectué en février et mars 2025 dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité de l'OACI (USOAP) a conclu que le défaut de notification des différences par rapport aux pratiques recommandées dans le domaine de la sécurité aérienne et de la navigation aérienne était non conforme aux normes et pratiques recommandées internationales et aux obligations découlant de la convention relative à l'aviation civile internationale.

³ Doc. 10055 — Manuel sur la notification et la publication des différences, page (v) et section 1.3.

Il est donc proposé de modifier la décision (UE) 2023/746 du Conseil afin d'établir la position de l'Union également en ce qui concerne la notification des différences par rapport aux pratiques recommandées. Selon l'OACI, la nécessité d'une telle notification s'impose notamment dans les cas suivants:

- (a) en réponse à la lettre aux États de l'OACI demandant la notification des différences conformément à l'article 38 de la convention de Chicago et également à la lumière de la résolution A39-22 de l'Assemblée;
- (b) en raison de modifications apportées à l'acquis de l'Union.

Annexe 13 – Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Afin de fournir une approche globale et cohérente lors de l'examen des questions que traite le Conseil de l'OACI dans le domaine de la sécurité aérienne et de la navigation aérienne et qui sont soumises à son vote, la proposition de modification prévoit d'inclure l'annexe 13 – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* dans le champ d'application de la décision du Conseil. L'annexe 13 relève de la compétence de l'Union car elle régit des aspects qui entrent dans le champ d'application de plusieurs actes législatifs de l'Union. Il convient d'élargir le champ d'application de la décision (UE) 2023/746 du Conseil afin de couvrir toutes les annexes de la convention de Chicago dans le domaine de la sécurité aérienne et de la navigation aérienne qui figurent dans les règles de l'Union en matière de sécurité de l'aviation civile, c'est-à-dire non seulement dans le règlement (UE) 2018/1139⁴, mais aussi dans d'autres règlements en matière de sécurité aérienne, tels que le règlement (UE) n° 376/2014 sur les comptes rendus d'événements⁵, le règlement (UE) n° 996/2010 sur les enquêtes sur les accidents⁶ et le règlement (CE) n° 2111/2005 sur la liste des transporteurs aériens faisant l'objet d'une interdiction d'exploitation dans l'UE⁷.

Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)

En outre, les procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) sont dans certains cas directement mentionnées dans la législation de l'Union. Par conséquent, les modifications apportées aux PANS peuvent, dans certains cas, influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union. Le Conseil de l'OACI, sur proposition de la Commission

⁴ 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).

⁵ 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).

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 27.12.2015)

de navigation aérienne de l'OACI, approuve les nouvelles PANS ou leurs amendements conformément à l'article 37 de la convention OACI. Dans les cas où les PANS sont susceptibles d'avoir une influence déterminante sur le contenu du droit de l'Union, une position de l'UE est établie selon une procédure définie conformément à la décision (UE) 2023/746 du Conseil. Il est donc proposé d'introduire une modification à cet égard.

Instructions techniques pour la sécurité du transport des marchandises dangereuses

Les instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (doc. 9284 de l'OACI) au titre de l'annexe 18 - *La sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* font l'objet d'une référence directe à l'annexe IV, point CAT.GEN.MPA.200 «Transport de marchandises dangereuses» du règlement (CE) n° 965/2012⁸. Par conséquent, une modification des instructions techniques de l'OACI est susceptible d'avoir une influence déterminante sur le contenu de la législation de l'UE relative au transport de marchandises dangereuses. Dans de tels cas, une position de l'UE est établie selon une procédure définie dans la décision (UE) 2023/746 du Conseil. Il est donc proposé d'introduire une modification à cet égard

Conformément à l'article 7, paragraphe 2, le rapport sur l'application de la décision (UE) 2023/746 du Conseil, et notamment sur son efficacité et la fréquence de son utilisation, a été soumis au Conseil⁹. Il a fourni une évaluation fondée sur des données probantes en vue d'améliorer encore les procédures de l'Union en vue de l'établissement de la position de l'Union avant que les États membres ne délibèrent au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale. La proposition reflète cette analyse.

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'accord¹⁰.

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 «*ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union*»¹¹.

⁸ 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).

⁹ Rapport de la Commission sur l'application de la décision (UE) 2023/746 du Conseil, WK 9372 2025

¹⁰ Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

¹¹ Affaire C-399/12, Allemagne/Conseil (OIV), ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

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 (SARP) adoptées par l'OACI sont contraignantes en vertu de la convention de Chicago, à moins que la majorité des États contractants n'enregistrent leur désapprobation au Conseil de l'OACI (article 90 de la convention de Chicago). En outre, dans la mesure du possible, les SARP sont intégrées dans le droit de l'Union et des amendements à ces normes et pratiques recommandées peuvent donc influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union dans le domaine de l'aviation civile.

Qui plus est, le Conseil de l'OACI, sur proposition de la Commission de navigation aérienne de l'OACI, approuve les nouvelles PANS ou leurs amendements conformément à l'article 37 de la convention OACI. Dans certains cas, les modifications apportées aux PANS sont susceptibles d'influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union. En effet, la législation de l'Union, plus précisément le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission¹², renvoie directement aux PANS.

Une approbation par le Conseil de l'OACI des instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (doc. 9284 de l'OACI) au titre de l'annexe 18 - *La sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, conformément à l'article 37 de la convention de Chicago, est susceptible d'avoir une influence déterminante sur le contenu de la législation de l'UE relative au transport de marchandises dangereuses. Cela s'explique par le fait que l'annexe IV, point CAT.GEN.MPA.200 «Transport de marchandises dangereuses» du règlement (CE) n° 965/2012¹³ renvoie directement à ces instructions techniques.

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.

¹² Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 62 du 8.3.2017).

¹³ 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).

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.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

modifiant la décision (UE) 2023/746 en ce qui concerne l'extension de son champ d'application et la prorogation de sa période d'application ainsi que la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'Organisation de 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»), 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. Six États membres sont actuellement représentés au sein du Conseil de l'OACI.
- (3) En vertu de l'article 37 de la convention de Chicago, l'OACI adopte et amende les normes, pratiques recommandées et procédures internationales concernant, par exemple, les systèmes de communication, les aides à la navigation aérienne, les règles de l'air et les pratiques en matière de contrôle de la circulation aérienne et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.
- (4) En vertu 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. Tout État qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil de 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.
- (5) En vertu de l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI doit adopter des normes et des pratiques recommandées (SARP) internationales et les désigner comme annexes à la convention de Chicago.
- (6) Les actes que l'OACI est appelée à adopter sont des actes ayant des effets juridiques.
- (7) Il est donc nécessaire d'établir les critères et procédures applicables aux positions à prendre au nom de l'Union au sein du Conseil de l'OACI jusqu'au 31 décembre 2028.

- (8) Il résulte de l'application du règlement intérieur du Conseil de l'OACI (doc. 7559) que les documents devant être adoptés par le Conseil de l'OACI doivent être mis à disposition peu de temps avant chacune de ses sessions. Ce n'est qu'au moment où le Conseil de l'OACI met à disposition toutes les contributions que les services de la Commission peuvent analyser en profondeur les documents en vue de préparer la position de l'Union dans les domaines relevant de la compétence de l'Union qui seront présentés pour examen et approbation par le Conseil avant une session de l'OACI. Il en résulte une situation dans laquelle peuvent être compromises la préparation et l'adoption en temps utile d'une décision du Conseil requise en vertu de l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).
- (9) À cet égard, la procédure établie par la décision (UE) 2023/746¹⁴ a permis d'améliorer l'efficacité du processus et de consacrer davantage de temps au fond. Par conséquent, la période d'application de cette décision devrait être prolongée pour un autre cycle triennal de l'OACI, à savoir jusqu'au 31 décembre 2028.
- (10) L'expérience tirée de l'application de la décision (UE) 2023/746 a révélé certaines incohérences et lacunes en ce qui concerne l'approbation de nouvelles procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) résultant directement, dans plusieurs cas, d'amendements à certaines normes et pratiques recommandées relevant du champ d'application de la décision; la non-inclusion de la notification des différences par rapport aux pratiques recommandées ou la restriction du champ d'application du fait de la non-inclusion de l'annexe 13 - *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* - de la convention de Chicago, qui a été modifiée à la suite d'un amendement à l'annexe 6 relevant de la décision. Il convient de modifier la décision (UE) 2023/746 afin de fournir une approche globale et cohérente du processus décisionnel de l'Union avant les délibérations du Conseil de l'OACI ou lors de la notification des différences à l'OACI.
- (11) Il convient d'étendre la procédure établie par la décision (UE) 2023/746 aux amendements à l'annexe 13 de la convention de Chicago – *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, sous réserve de certaines garanties. Il convient d'élargir le champ d'application de la décision (UE) 2023/746 afin de couvrir toutes les annexes de la convention de Chicago dans le domaine de la sécurité aérienne et de la navigation aérienne. Cela concerne en particulier les annexes de la convention de Chicago qui sont prises en compte dans les règles de l'Union en matière de sécurité de l'aviation civile et non seulement dans le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil¹⁵, mais aussi dans d'autres règlements en matière de sécurité aérienne tels que le règlement (UE) n° 376/2014 du Parlement européen et du

¹⁴ Décision (UE) 2023/746 du Conseil du 28 mars 2023 fixant les critères et la procédure pour établir la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en vue de l'adoption de normes et pratiques recommandées internationales, ou d'amendements à celles-ci, et de la notification de différences par rapport aux normes internationales adoptées (JO L 99 du 12.4.2023, p. 7, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/746/oj>).

¹⁵ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).

Conseil¹⁶, le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil¹⁷ et le règlement (CE) n° 2111/2005.

- (12) La procédure établie par la décision (UE) 2023/746 devrait être étendue aux nouvelles procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), qui sont susceptibles d'avoir une influence déterminante sur le contenu du droit de l'Union du fait que la législation de l'Union y fait explicitement référence, afin de garantir une approche cohérente des règles relatives au domaine de la navigation aérienne.
- (13) La procédure établie par la décision (UE) 2023/746 devrait également être étendue aux cas où le Conseil de l'OACI est appelé à approuver de nouvelles éditions des Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (doc. 9284 de l'OACI) en vertu de l'annexe 18 de la convention de Chicago - *La sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*. Ces instructions techniques sont directement mentionnées au point CAT.GEN.MPA.200 «Transport de marchandises dangereuses» de l'annexe IV du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission¹⁸. En raison de cette référence directe, toute modification de ces instructions techniques est susceptible d'avoir une influence déterminante sur le contenu de la législation de l'Union.
- (14) L'OACI considère que la notification des différences ayant trait aux pratiques recommandées est importante, car la connaissance des différences par rapport aux pratiques recommandées peut également revêtir de l'importance du point de vue de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité de la navigation aérienne. Cette considération est renforcée et soutenue par la résolution A39-22 de l'assemblée de l'OACI dans le domaine de la sécurité aérienne et de la navigation aérienne, détaillée dans le manuel de l'OACI sur la notification des différences (doc. 10055 de l'OACI), par laquelle tous les États contractants de l'OACI ont déclaré agir en conséquence.
- (15) L'audit de l'AESA effectué en février et en mars 2025 dans le cadre du programme universel d'évaluation de la surveillance de la sécurité de l'OACI (USOAP) a conclu que le défaut de notification des différences par rapport aux pratiques recommandées dans le domaine de la sécurité aérienne et de la navigation aérienne était non conforme aux exigences de l'USOAP.
- (16) L'inclusion expresse de la position de l'Union en ce qui concerne la notification des différences par rapport aux pratiques recommandées dans la recommandation du Conseil devrait dès lors permettre un processus d'adoption de l'Union davantage rationalisé, plus cohérent et plus efficace et aider les États membres à respecter la résolution A39-22 de l'assemblée de l'OACI dans le domaine de la sécurité aérienne et de la navigation aérienne.

¹⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj>).

¹⁷ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

¹⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj>).

- (17) Il convient de rechercher conjointement une plus grande souplesse en ce qui concerne les amendements aux annexes de la convention de Chicago, les nouvelles PANS et les nouvelles éditions d'instructions techniques relevant de la compétence de l'Union qui sont susceptibles d'avoir une influence déterminante sur le contenu du droit de l'Union et qui nécessitent donc l'élaboration d'une position de l'Union, en particulier lorsque l'ordre du jour d'une session du Conseil de l'OACI pourrait être modifié peu avant qu'elle n'ait lieu.
- (18) L'objectif de la présente proposition est d'améliorer encore les processus de l'Union applicables aux décisions prises par des États membres au sein de l'OACI. Les modifications proposées visent à atteindre ces objectifs.
- (19) Aux fins de la mise en œuvre de la présente décision, les États membres et la Commission, conformément au statut d'observateur de l'Union, devraient agir en étroite coopération conformément à leur devoir de coopération loyale.
- (20) Il convient, dès lors, de modifier la décision (UE) 2023/746 en conséquence,
- A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La décision (UE) 2023/746 est modifiée comme suit:

- (1) le titre est remplacé par le texte suivant:
- «Décision (UE) 2023/746 du Conseil du 28 mars 2023 fixant les critères et la procédure pour établir la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne l'adoption de normes et pratiques recommandées internationales, ou d'amendements à celles-ci, l'approbation de nouvelles instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses ou de procédures pour les services de navigation aérienne, et la notification des différences par rapport aux normes et pratiques recommandées internationales adoptées»;
- (2) L'article 1^{er} est remplacé par le texte suivant:
- «Article premier*
- La position à prendre au nom de l'Union au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (ci-après le “Conseil de l'OACI”), lorsque cette instance est appelée à adopter de nouvelles normes et pratiques recommandées internationales (ci-après les “SARP”) ou des amendements aux SARP dans les domaines de la sécurité de l'aviation civile, de la navigation aérienne et de la gestion du trafic aérien en rapport avec les annexes 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 et 19 de la convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après la “convention de Chicago”), ou à approuver de nouvelles éditions des instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (ci-après les “instructions techniques”) ou procédures pour les services de navigation aérienne (ci-après les “PANS”) dans la mesure où ces SARP, instructions techniques ou PANS produisent des effets juridiques au sens de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE, est établie conformément aux critères et à la procédure énoncés à l'article 2 de la présente décision.»;
- (3) à l'article 2, la première phrase du paragraphe 1 et le point a) sont remplacés par le texte suivant:

«1. Lorsque le Conseil de l'OACI doit adopter de nouvelles SARP ou des amendements aux SARP ou approuver de nouvelles PANS ou de nouvelles éditions des instructions techniques comme indiqué à l'article 1^{er}, la Commission:

- (a) en temps utile et au moins un mois avant la date de la session du Conseil de l'OACI au cours de laquelle de nouvelles SARP ou des amendements aux SARP doivent être adoptés ou de nouvelles PANS ou de nouvelles éditions des instructions techniques doivent être approuvées, présente au Conseil, pour examen et approbation, un document exposant en détail le projet de position à prendre au nom de l'Union; dans des circonstances exceptionnelles, ce délai peut être raccourci en cas d'adoption urgente de nouvelles SARP ou d'un amendement, ou de suspension temporaire de l'entrée en vigueur de SARP ou d'un amendement, ou en cas d'approbation urgente de nouvelles PANS ou d'une nouvelle édition des instructions techniques, lorsque le texte des projets pertinents de SARP ou d'amendements ou de PANS ou de nouvelle édition des instructions techniques est disponible moins d'un mois avant la date de la session du Conseil de l'OACI au cours de laquelle ces SARP ou amendements doivent être adoptés ou ces PANS ou instructions techniques doivent être approuvées; la Commission s'efforce de soumettre le document au Conseil dans les meilleurs délais et, en tout état de cause, au plus tard cinq jours après avoir reçu le projet de nouvelles SARP ou le projet d'amendements, ou le projet de PANS ou le projet d'instructions techniques de la part de l'Organisation de l'aviation civile internationale ("OACI");»;

- (4) L'article 3^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

La position à prendre au nom de l'Union au sein de l'OACI en ce qui concerne la notification de différences par rapport aux nouvelles normes et pratiques recommandées internationales figurant aux annexes 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 13, 14, 15, 18 et 19 de la convention de Chicago, ou à leurs amendements, en application de l'article 38 de la convention de Chicago et à la lumière de la résolution A39-22 de l'assemblée de l'OACI, est établie conformément aux critères et à la procédure énoncés aux articles 4 et 5 de la présente décision.»;

- (5) L'article 4^{er} est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

Lorsque le droit de l'Union diffère des normes et pratiques recommandées internationales visées à l'article 3 de la présente décision et que, par conséquent, la notification à l'OACI de ces différences est requise conformément à l'article 38 de la convention de Chicago et à la lumière de la résolution A39-22 de l'assemblée de l'OACI, la Commission soumet au Conseil, pour examen 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, basé en particulier sur les informations fournies par l'AESA conformément à l'article 90, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/1139, le cas échéant, qui expose en détail les différences à notifier à l'OACI et qui indique, s'il y a lieu, la souplesse dont disposent les États membres en ce qui concerne la forme de la notification.

La position à prendre en vertu du présent article est exprimée par tous les États membres agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.»;

- (6) à l'article 7, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

- «1. La présente décision s'applique jusqu'au 31 décembre 2028.»;
- (7) l'annexe est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente décision.

Article 2

La position visée à l'article 1^{er} et à l'article 3 est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du Conseil de l'OACI, agissant conjointement, dans l'intérêt de l'Union.

Article 3

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président