

Bruxelles, le 5 mai 2026
(OR. en)

8879/26

**Dossier interinstitutionnel:
2026/0098 (NLE)**

**AVIATION 72
ICAO 16
RELEX 595**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	5 mai 2026
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2026) 181 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 238e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en ce qui concerne l'amendement 19 à l'annexe 17 — <i>Sûreté de l'aviation</i>

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2026) 181 final.

p.j.: COM(2026) 181 final



Bruxelles, le 5.5.2026
COM(2026) 181 final

2026/0098 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 238^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en ce qui concerne l'amendement 19 à l'annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne:

- i) la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 238^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en ce qui concerne la proposition d'amendement de l'annexe 17, Normes et pratiques recommandées - Sécurité de l'aviation, de la convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago»);
- ii) la position à prendre, au nom de l'Union, à la suite de l'annonce, par l'OACI, de l'adoption de l'amendement 19 à l'annexe 17 de la convention de Chicago, qui invite les États contractants à notifier d'éventuelles différences ou leur intention de se conformer aux mesures adoptées.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention relative à l'aviation civile internationale

La convention de Chicago vise à réglementer le transport aérien international. Entrée en vigueur le 4 avril 1947, elle a créé l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

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

2.2. L'Organisation de l'aviation civile internationale

L'OACI est une institution spécialisée des Nations unies. Ses objectifs 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.

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.

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. La France, l'Allemagne, l'Italie, le Danemark, l'Espagne, la Suisse et la Pologne sont actuellement représentés au sein du Conseil de l'OACI.

L'UE a le statut d'observateur au sein de l'OACI.

2.3. Les actes envisagés du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Les SARP sur la sûreté de l'aviation, qui constituent l'annexe 17 de la convention de Chicago, ont été adoptées par le Conseil de l'OACI.

Lors de sa 238^e session, en juin 2026, le Conseil de l'OACI devrait examiner les modifications proposées à l'annexe 17. Le 12 décembre 2025, une lettre aux États¹, accompagnée des textes proposés, a été envoyée aux États de l'OACI afin qu'ils soumettent leurs observations.

¹ AS 8/2.1-25/95 Confidentiel.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

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

Les modifications proposées, telles qu'elles figurent dans la lettre aux États susmentionnée, comprennent de nouvelles définitions relatives aux passagers en correspondance et leurs bagages ainsi qu'aux passagers en transit et leurs bagages; une définition révisée des facteurs humains; une version révisée de la pratique recommandée relative aux facteurs humains; et une norme révisée relative aux contrôles ou fouilles de sûreté d'un aéronef.

L'objet de l'acte envisagé concerne un domaine pour lequel l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en vertu de l'article 3, paragraphe 2, dernier membre de phrase, du TFUE, étant donné que les actes envisagés sont susceptibles d'affecter des règles communes ou d'en altérer la portée, à savoir:

— le règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002²,

— le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile³, et

— la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission du 16 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008⁴.

3.2. Position à prendre au nom de l'Union

Eu égard à la législation pertinente de l'Union, la position à prendre au nom de l'Union au sein du Conseil de l'OACI devrait être de soutenir les modifications proposées à l'annexe 17.

Les modifications proposées constituent des progrès et des améliorations importants par rapport au texte actuel de l'annexe 17, car elles amélioreront un certain nombre de SARP et leurs définitions et auront pour effet d'aligner plus étroitement certaines pratiques sur les méthodes appliquées dans l'Union, en particulier en ce qui concerne les contrôles et fouilles de sûreté des aéronefs.

Les modifications proposées sont les suivantes:

- la modification proposée de la définition des «principes des facteurs humains» et de la pratique recommandée (PR) 2.5.2 vise à élargir le champ d'application de la PR 2.5.2 actuelle, qui est axée sur le développement technologique, en faisant en sorte que les facteurs humains soient également pris en considération dans l'élaboration et la mise en œuvre des politiques, des processus et des procédures. Il s'agit de reconnaître l'importance du rôle joué par le personnel de sûreté, du fait de son activité et de son comportement, en vue de garantir une sûreté efficace et durable. En conséquence, il est proposé de supprimer la définition des «performances humaines», étant donné que la nouvelle définition des «facteurs humains» fait disparaître la nécessité de faire figurer ce terme dans l'annexe 17;

² JO L 97 du 9.4.2008, p. 72, [EUR-Lex - 02008R0300-20100201 - FR - EUR-Lex](#).

³ JO L 299 du 14.11.2015, p. 1, [EUR-Lex - 02015R1998-20260101 - FR - EUR-Lex](#).

⁴ Non parue au JO.

- les nouvelles définitions proposées pour les termes «passagers/bagages en correspondance» et «passagers/bagages en transit» visent à aligner celles-ci sur les définitions correspondantes utilisées dans le *manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI et garantiront ainsi une cohérence terminologique entre les documents de l'OACI ainsi qu'une interprétation uniforme des normes correspondantes;
- à l'annexe 17, la norme 4.4.3 relative à l'inspection-filtrage des passagers en correspondance et de leurs bagages de cabine et la norme 4.5.5 relative à l'inspection-filtrage des bagages de soute en correspondance établissent la possibilité d'éviter l'inspection-filtrage sur la base d'un accord de contrôle unique de sûreté entre deux ou plusieurs États. Toutefois, il n'existe pas de disposition similaire pour la norme 4.3.1 relative aux contrôles et fouilles de sûreté d'un aéronef. Étant donné que la norme 4.3.1 ne prévoit pas la possibilité de renoncer à un contrôle ou à une fouille de sûreté d'un aéronef au moyen d'un accord de contrôle unique de sûreté, cette norme devrait être modifiée, dans un souci d'efficacité, de telle manière qu'elle permette de déroger à une obligation de contrôle ou de fouille si un système solide de contrôle unique de sûreté a été mis en place. La modification proposée permettrait d'éviter que des constatations d'audit ne soient adressées par l'OACI aux États qui mettent déjà en œuvre des accords de contrôle unique de sûreté efficaces qui couvrent aussi les contrôles et fouilles de sûreté des aéronefs, et revêt donc une grande importance pour une meilleure reconnaissance du système interne de contrôle unique de sûreté que l'Union a mis en place dans ces domaines importants.

Dès lors, la position à prendre au nom de l'Union devrait consister, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte sans modifications substantielles l'amendement proposé à l'annexe 17, à ne pas notifier de désapprobation, mais à se conformer aux mesures adoptées en réponse aux lettres aux États correspondantes de l'OACI. Si, après la date d'application envisagée de ces normes, la législation de l'Union s'écartait des normes de l'OACI nouvellement adoptées, les États membres devraient notifier à l'OACI la position de l'Union sur les différences avec ces normes particulières, sur la base d'un document préparatoire soumis en temps utile par la Commission au Conseil pour examen et approbation, exposant en détail ces différences et indiquant le délai nécessaire pour achever la mise en œuvre.

4. COHERENCE AVEC LES AUTRES POLITIQUES DE L'UNION

La décision proposée est compatible avec les autres politiques de l'Union, notamment les politiques des transports, et les complète.

5. BASE JURIDIQUE

5.1. Base juridique procédurale

5.1.1 Principes

L'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) prévoit l'adoption de 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 ayant des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également les 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.

5.1.2 Application en l'espèce

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

Les actes envisagés ont des effets juridiques aux fins de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE. Conformément à l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI adopte des SARP, qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago. Ces SARP sont contraignantes en vertu du droit international, conformément à l'article 90 de la convention de Chicago, dans la mesure où elles deviennent contraignantes pour toutes les parties contractantes de l'OACI, à moins qu'une majorité de ces dernières ne fasse part de sa désapprobation au Conseil de l'OACI.

En outre, en étant susceptibles d'aboutir à des modifications, les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union, à savoir le règlement (CE) n° 300/2008, le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission et la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission, dans la mesure où ces dispositions de l'Union renvoient explicitement à l'annexe 17 de la convention de Chicago.

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

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.

5.2. Base juridique matérielle

5.2.1 Principe

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 envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou composantes est identifiable comme étant la 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.

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.

5.2.2 Application en l'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte adopté concernent essentiellement la politique relative aux transports.

L'article 91, paragraphe 1, du TFUE prévoit que l'Union européenne établit a) des règles communes applicables aux transports internationaux exécutés au départ ou à destination du territoire d'un État membre, ou traversant le territoire d'un ou de plusieurs États membres; b) les conditions d'admission de transporteurs non résidents aux transports nationaux dans un État membre; c) les mesures permettant d'améliorer la sécurité des transports; d) toutes autres dispositions utiles.

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

5.3. Conclusion

La base juridique de la décision proposée devrait être 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 238^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en ce qui concerne l'amendement 19 à l'annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*

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 (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) Tous les États membres 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 de l'UE sont représentés au sein du Conseil de l'OACI.
- (3) En vertu de l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI peut adopter des normes et des pratiques recommandées internationales (SARP).
- (4) Les SARP sur la sûreté de l'aviation, qui constituent l'annexe 17 de la convention de Chicago, ont été adoptées par le Conseil de l'OACI.
- (5) Lors de sa 238^e session, le Conseil de l'OACI doit adopter un certain nombre de modifications à l'annexe 17 de la convention de Chicago. Les modifications proposées constituent des progrès et des améliorations importants par rapport au texte actuel de l'annexe 17, car elles amélioreront un certain nombre de SARP et leurs définitions et auront pour effet d'aligner plus étroitement certaines pratiques sur les méthodes appliquées dans l'Union, en particulier en ce qui concerne les contrôles et fouilles de sûreté des aéronefs.
- (6) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du Conseil de l'OACI, étant donné que les modifications proposées produisent des effets juridiques, qu'elles sont contraignantes en vertu du droit international et qu'elles sont de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à

savoir le règlement (CE) n° 300/2008⁷, le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission⁸ et la décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission⁹.

- (7) La position à prendre au nom de l'Union devrait consister à soutenir l'amendement 19 proposé à l'annexe 17 de la convention de Chicago.
- (8) La position de l'Union devrait être exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du Conseil de l'OACI, agissant conjointement au nom de l'Union.
- (9) La position de l'Union après l'adoption de l'amendement 19 proposé à l'annexe 17 de la convention de Chicago par le Conseil de l'OACI, qui doit être annoncée par le secrétaire général de l'OACI au moyen d'une procédure de lettre aux États de l'OACI, devrait consister à n'enregistrer aucune désapprobation et à se conformer aux modifications. Si la législation de l'Union devait s'écarter des SARP nouvellement adoptées après la date envisagée d'application de ces dernières, une différence avec ces SARP spécifiques devrait être notifiée à l'OACI. La position de l'Union à l'égard de cette différence devrait être fondée sur un document écrit soumis par la Commission au Conseil pour examen et approbation,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

- (1) La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 238^e session du Conseil de l'OACI ou lors de toute session ultérieure, en ce qui concerne l'amendement 19 à l'annexe 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale, consiste à soutenir l'amendement proposé dans son intégralité.
- (2) La position à prendre, au nom de l'Union, consiste, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte sans modifications substantielles l'amendement 19 proposé à l'annexe 17 de la convention de Chicago visé au paragraphe 1, à ne pas enregistrer de désapprobation et à notifier son intention de se conformer à la mesure adoptée en réponse à la lettre aux États correspondante de l'OACI. Au cas où la législation de l'Union s'écarterait des normes internationales nouvellement adoptées après la date envisagée pour leur application, une différence avec ces normes internationales particulières sera notifiée à l'OACI, conformément à l'article 38 de la convention de Chicago.

Au cas où la législation de l'Union s'écarterait des normes figurant à l'annexe 17 de la convention de Chicago, la Commission soumet, en temps utile et au moins deux mois avant tout délai fixé par l'OACI pour la notification des différences, au Conseil, pour discussion et approbation, un document préparatoire exposant la position de

⁷ Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002 (JO L 97 du 9.4.2008, p. 72).

⁸ Règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission du 5 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des normes de base communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile (JO L 299 du 14.11.2015, p. 1).

⁹ Décision d'exécution C(2015) 8005 de la Commission du 16 novembre 2015 fixant des mesures détaillées pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne contenant des informations visées à l'article 18, point a), du règlement (CE) n° 300/2008 (non parue au JO).

l'Union sur les différences détaillées que les États membres doivent notifier à l'OACI au nom de l'Union.

Article 2

La position mentionnée à l'article 1^{er}, paragraphe 1, 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.

La position mentionnée à l'article 1^{er}, paragraphe 2, est exprimée par tous les États membres de l'Union, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*