DÉCISIONS

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

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, signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée «convention de Chicago»), est entrée en vigueur le 4 avril 1947. Elle a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et règlemente le transport aérien international.

(2) Les États membres 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 (SARP) pour l'aviation civile et les désigner comme annexes à la convention de Chicago (ci-après dénommées «annexes de l'OACI»).

(4) Conformément à 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 susceptible fixée par le Conseil de l'OACI, à moins qu'entre-temps la majorité des États contractants de l'OACI n'ait fait connaître sa désapprobation. Une fois adoptées par le Conseil de l'OACI et entrées en vigueur, les normes internationales 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.

(5) Conformément à l'article 38 de la convention de Chicago, tout État contractant de l'OACI qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à une norme internationale, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme internationale 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 internationale, notifie immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres règlements ou pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, 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 internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre.

(6) Le règlement intérieur de l'OACI, notamment les règles qui font que les dernières versions de documents concernant les décisions relatives à de nouvelles SARP ou à des amendements aux SARP ne sont mises à la disposition du Conseil de l'OACI que tardivement, ou les délais fixés par l'OACI pour la notification par ses États contractants de différences par rapport aux normes internationales, ainsi que le nombre de différences dans les domaines de la sécurité de l'aviation civile, de la navigation aérienne et de la gestion du trafic aérien devant être notifiées chaque année, rendent difficile l'établissement de la position à prendre au nom de l'Union dans une décision du Conseil fondée sur l'article 218, paragraphe 9, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en temps utile pour que de nouvelles SARP ou des amendements aux SARP soient adoptés ou pour que chaque différence soit notifiée.

(7) Il convient donc de fixer les critères et la procédure à suivre pour établir la position à prendre au nom de l'Union en ce qui concerne l'adoption de SARP ou d'amendements aux SARP, dans la mesure où ces SARP sont de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union dans le domaine de l'aviation civile, ainsi qu'en ce qui concerne les décisions de désapprouver ou de ne pas désapprouver des SARP en vertu de l'article 90 de la convention de Chicago et la notification de différences par rapport aux normes internationales conformément à l'article 38 de la convention de Chicago.

(8) 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 domaines traités par l'OACI, en particulier le nombre élevé de SARP adoptées chaque année dans ces domaines par le Conseil de l'OACI et le nombre de différences à notifier chaque année, la présente décision devrait porter uniquement sur la sécurité de l'aviation civile, la navigation aérienne et la gestion du trafic aérien afin de rationaliser les processus pour établir rapidement la position à prendre au nom de l'Union en vue de l'adoption de nouvelles SARP et d'amendements aux SARP, des décisions de désapprouver ou de ne pas désapprouver des SARP ou des amendements aux SARP adoptés par le Conseil de l'OACI et de traiter efficacement de nombreuses notifications.

(9) Les SARP adoptées par le Conseil de l'OACI dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile, de la navigation aérienne et de la gestion du trafic aérien peuvent porter sur des questions relevant de la compétence exclusive de l'Union et sont de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union. Il est donc efficace et approprié de fixer, au moyen d'une décision, les critères et la procédure à suivre pour établir la position à prendre au nom de l'Union en ce qui concerne les SARP dans ces domaines, sans préjudice des droits et obligations des États membres en tant qu'États contractants de l'OACI au titre de la convention de Chicago. Au niveau de l'OACI, les SARP en matière de sécurité de l'aviation civile, de navigation aérienne et de gestion du trafic aérien figurent principalement dans les annexes 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 et 19 de l'OACI.

(10) Au niveau de l'Union, les exigences contenues dans les SARP en ce qui concerne la sécurité de l'aviation civile figurent et sont mentionnées principalement dans le règlement (UE) 2018/1139 ([1]) et le règlement (CE) n° 2111/2005 ([2]) du Parlement européen et du Conseil, ainsi que dans les actes d'exécution et les actes délégués

([1]) 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).

([2]) 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).

adoptés sur la base desdits règlements, en particulier les règlements (UE) nº 1178/2011 ([3]), (UE) nº 748/2012 ([4]), (UE) nº 965/2012 ([5]), (UE) nº 139/2014 ([6]), (UE) nº 452/2014 ([7]), (UE) nº 1321/2014 ([8]) et (UE) 2015/640 ([9]) de la Commission, le règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission ([10]), le règlement délégué (UE) 2019/945 de la Commission ([11]) et le règlement d'exécution (UE) 2021/664 de la Commission ([12]).

(11) Au niveau de l'Union, les exigences contenues dans les SARP en ce qui concerne la navigation aérienne et la gestion du trafic aérien figurent et sont mentionnées principalement dans les règlement (CE) nº 549/2004 ([13]), (CE) nº 550/2004 ([14]) et (CE) nº 551/2004 ([15]) du Parlement européen et du Conseil et dans les actes d'exécution et les actes délégués adoptés sur la base desdits règlements, en particulier le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission ([16]), le règlement (UE) nº 1332/2011 de la Commission ([17]), le règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission ([18]) et le règlement (UE) 2015/340 de la Commission ([19]).

([3]) Règlement (UE) nº 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 conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

([4]) Règlement (UE) nº 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).

([5]) Règlement (UE) nº 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) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

([6]) Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 44 du 14.2.2014, p. 1).

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

([8]) Règlement (UE) nº 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).

([9]) 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).

([10]) 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).

([11]) 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).

([12]) 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).

([13]) Règlement (CE) nº 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).

([14]) Règlement (CE) nº 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).

([15]) Règlement (CE) nº 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).

([16]) Règlement d'exécution (UE) nº 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) nº 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 et (UE) nº 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).

([17]) Règlement (UE) nº 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).

([18]) 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).

([19]) 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) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) nº 805/2011 de la Commission (JO L 63 du 6.3.2015, p. 1).

(12) La présente décision ne devrait concerner que les positions à prendre au nom de l'Union au sein de l'OACI dans des domaines relevant de la compétence exclusive de l'Union. La présente décision est sans préjudice de la possibilité pour le Conseil d'adopter, sur proposition de la Commission, des décisions fondées sur l'article 218, paragraphe 9, du TFUE établissant la position à prendre au nom de l'Union au sein de l'OACI, en particulier dans des domaines ne relevant pas du champ d'application de la présente décision, y compris lorsque la compétence partagée de l'Union n'a pas encore été exercée.

(13) Sauf dans des cas particuliers concernant la notification de certaines différences découlant de l'adoption de mesures nationales en vertu de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139, la position à prendre au nom de l'Union devrait être fondée sur un document présenté par la Commission au Conseil en temps utile pour examen et approbation. La Commission devrait s'efforcer de commencer à élaborer ledit document dès que possible afin de ménager suffisamment de temps pour son élaboration, y compris pour toute consultation appropriée à mener au niveau des experts. Le document de la Commission devrait, le cas échéant et au cas par cas, indiquer s'il convient d'accorder une certaine souplesse aux États membres en ce qui concerne l'adoption de nouvelles SARP, ou d'amendements aux SARP, par le Conseil de l'OACI et, le cas échéant, le degré de souplesse et les conditions d'un accord y relatif, ou en ce qui concerne la forme de la notification des différences en question. Lorsque l'OACI l'exige, la notification des différences devrait se faire dans le format défini par l'OACI dans le système de consignation électronique des différences.

Lorsque, conformément à la présente décision, la position à prendre au nom de l'Union est établie dans un document présenté par la Commission au Conseil pour examen et approbation, ce document devrait, le cas échéant et au cas par cas, indiquer s'il convient d'accorder une certaine souplesse aux États membres en ce qui concerne 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 suffisamment de temps pour son élaboration, y compris pour toute consultation appropriée à mener au niveau des experts.

(14) En ce qui concerne l'adoption de nouvelles SARP ou les amendements aux SARP et les décisions de désapprouver ou de ne pas désapprouver les SARP ou les amendements aux SARP adoptés par le Conseil de l'OACI, le document présenté par la Commission devrait être fondé sur les objectifs et les lignes directrices énoncés en annexe et tenir compte de la documentation fournie par l'OACI avant toute délibération sur de nouvelles SARP ou des amendements aux SARP au Conseil de l'OACI, ainsi que des informations fournies par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) conformément à l'article 90, paragraphes 1 et 3, du règlement (UE) 2018/1139, le cas échéant.

(15) La position en ce qui concerne l'adoption de nouvelles SARP ou d'amendements aux SARP par le Conseil de l'OACI devrait être exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du Conseil de l'OACI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

(16) La position concernant les décisions de désapprouver ou de ne pas désapprouver les nouvelles SARP ou les amendements aux SARP adoptés par le Conseil de l'OACI devrait être exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'OACI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

(17) Les différences par rapport aux normes internationales adoptées, qui doivent être notifiées à l'OACI, devraient être fondées en particulier sur les informations fournies par l'AESA conformément à l'article 90, paragraphe 4, du règlement (UE) 2018/1139, le cas échéant.

(18) Les différences par rapport aux normes internationales adoptées par le Conseil de l'OACI peuvent découler du droit de l'Union en conséquence de l'adoption d'une nouvelle norme ou d'une norme internationale amendée par le Conseil de l'OACI, ou d'une modification du droit de l'Union. La position à prendre au nom de l'Union en ce qui concerne de telles différences devrait être fondée sur un document présenté par la Commission au Conseil en temps utile pour examen et approbation.

(19) Les différences par rapport aux normes internationales adoptées par le Conseil de l'OACI 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 internationales et, par conséquent, requièrent la notification des différences à l'OACI conformément à l'article 38 de la convention de Chicago. Il convient donc également de fixer, dans la présente décision, les critères et la procédure à suivre pour le recensement de telles différences. Ladite procédure devrait dépendre de la portée et de la durée des mesures nationales adoptées et devrait permettre aux États membres de se conformer aux obligations internationales qui leur incombent en vertu de l'article 38 de la convention de Chicago sans retard. Ladite procédure devrait être sans préjudice des conditions et de la procédure prévues à l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139.

(20) La position en ce qui concerne les différences par rapport aux normes internationales adoptées, qui doivent être notifiées à l'OACI, devrait être exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'OACI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

(21) La mise en œuvre de la présente décision ne devrait pas entraîner de violation des obligations incombant aux États membres en vertu du droit de l'Union ou des obligations internationales qui leur incombent au titre de la convention de Chicago.

(22) 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.

(23) La présente décision devrait s'appliquer pour une durée limitée, à savoir seulement jusqu'à la fin de la session du Conseil de l'OACI suivant la 42e session de l'Assemblée de l'OACI. La Commission devrait soumettre au Conseil une évaluation écrite de l'application de la présente décision, qui servirait de base à toute prorogation éventuelle ou à toute modification éventuelle de la présente décision.

(24) Il convient de fixer les critères et la procédure pour établir la position à prendre au nom de l'Union au sein de l'OACI en ce qui concerne l'adoption de normes et pratiques internationales recommandées, ou d'amendements à celles-ci, ainsi que la notification des différences par rapport aux normes internationales adoptées,

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 (ci-après dénommé «Conseil de l'OACI»), lorsque cette instance est appelée à adopter de nouvelles normes et pratiques recommandées internationales (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, 14, 15, 18 et 19 de la convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces SARP relèvent de la compétence exclusive de l'Union et 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.

Article 2

1. Lorsque le Conseil de l'OACI doit adopter de nouvelles SARP ou des amendements aux SARP comme indiqué à l'article 1er, 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, 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, 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, lorsque le texte des projets de SARP ou d'amendements concernés 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, la Commission s'efforce de soumettre le document au Conseil dans les me illeurs délais et, en tout état de cause, au plus tard cinq jours après avoir reçu les projets de nouvelles SARP ou les projets d'amendements de la part de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);

b) en temps utile et au moins un mois avant la date limite fixée par l'OACI pour que les États contractants fassent connaître leur désapprobation conformément à l'article 90 de la convention de Chicago, présente au Conseil, pour examen et approbation, un document exposant le projet de position à prendre au nom de l'Union.

S'il y a lieu, la position visée au premier alinéa, point b), peut être incluse dans le document présenté au Conseil conformément au premier alinéa, point a).

2. Les documents présentés par la Commission conformément au paragraphe 1, points a) et b), sont basés sur les objectifs et les lignes directrices énoncés en annexe et tiennent compte de l'ensemble des informations et de la documentation pertinentes fournis par l'OACI avant toute délibération et, s'il y a lieu, des informations fournies par l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) conformément à l'article 90, paragraphes 1 et 3, du règlement (UE) 2018/1139, le cas échéant.

3. En fonction de l'évolution de la situation lors de la session du Conseil de l'OACI, les États membres peuvent, en concertation avec le représentant de l'Union conformément au devoir de coopération loyale établi à l'article 4, paragraphe 3, du traité sur l'Union européenne, convenir que des modifications mineures non substantielles soient apportées sur place à la position approuvée par le Conseil conformément au paragraphe 1, point a).

Les documents établissant la position à prendre au nom de l'Union en vertu du paragraphe 1, point a), indiquent si d'autres adaptations de cette position peuvent être approuvées sur place, en fonction de l'évolution de la situation lors de la session du Conseil de l'OACI. Ces adaptations n'affectent ni l'essence ni la finalité de la position.

4. La position visée au paragraphe 1, point a), est exprimée au sein du Conseil de l'OACI 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 visée au paragraphe 1, point b), est exprimée par tous les États membres agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

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 normes internationales figurant aux annexes 1, 2, 3, 4, 6, 8, 10, 11, 14, 15, 18 et 19 de la convention de Chicago, dans la mesure où ces normes internationales relèvent de la compétence exclusive de l'Union, est établie selon les critères et la procédure énoncés aux articles 4 et 5 de la présente décision.

Article 4

Lorsque le droit de l'Union diffère des normes 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, 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, s'il y a lieu, qui indique 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.

Article 5

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

2. 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 examen et approbation, au plus tard deux semaines après que l'État membre concerné a notifié ces dérogations conformément à l'article 71, paragraphe 1, du règlement (UE) 2018/1139 et, le cas échéant, après réception de la recommandation de l'AESA émise conformément à l'article 71, paragraphe 2, dudit règlement, un document qui expose en détail les 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.

La position à prendre en vertu du présent paragraphe est exprimée par les États membres ayant adopté, en vertu de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139, des mesures nationales qui requièrent la notification des différences, agissant dans l'intérêt de l'Union.

Article 6

La mise en œuvre de la présente décision n'entraîne pas de violation des obligations incombant aux États membres en vertu du droit de l'Union ou des obligations qui leur incombent au titre de la convention de Chicago.

Article 7

1. La présente décision s'applique jusqu'au 31 décembre 2025.

2. La Commission présente au Conseil un rapport analysant l'application de la présente décision, et notamment son efficacité et la fréquence de son utilisation, au moins quatre mois avant sa date d'expiration.

3. Sur proposition de la Commission, le Conseil peut en proroger l'application ou modifier la présente décision.

Article 8

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 28 mars 2023.

Par le Conseil
La présidente
E. BUSCH

ANNEXE

OBJECTIFS ET LIGNES DIRECTRICES POUR L'ÉTABLISSEMENT DES POSITIONS À PRENDRE AU NOM DE L'UNION AU SEIN DE L'ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

Objectifs

1. Promouvoir un système de transport aérien sûr, efficace, performant, ouvert et respectueux de l'environnement conformément à la communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée "Stratégie de mobilité durable et intelligente – mettre les transports européens sur la voie de l'avenir".

2. Favoriser la mise en place d'une coopération régionale et de systèmes régionaux d'aviation, et soutenir leur reconnaissance par l'OACI et ses États contractants, ainsi que leur intégration dans le cadre de l'OACI.

3. Promouvoir l'élaboration de règles et de politiques garantissant la sécurité des opérations de transport aérien, ainsi que l'exercice d'une surveillance appropriée des règles en matière de sécurité, conformément au cadre réglementaire de l'Union en matière de sécurité aérienne, y compris le règlement (UE) 2018/1139 ([1]), et en tenant compte du rapport de la Commissions du 17 octobre 2022 sur le programme européen de sécurité.

4. Promouvoir la mise en place et le déploiement de systèmes de navigation aérienne efficaces, performants et interopérables, conformément aux règlements (CE) n° 549/2004 ([2]), (CE) n° 550/2004 ([3]) et (CE) n° 551/2004 ([4]) et en tenant compte du plan mondial de navigation aérienne (GANP) et des renforcements par blocs du système aéronautique (ASBU).

5. Continuer à soutenir, y compris, s'il y a lieu, par une assistance technique et des actions de renforcement des capacités, la mise en place, dans tous les États contractants de l'OACI, d'un système de transport aérien mondial sûr, efficace et respectueux de l'environnement, par exemple au moyen des projets relatifs aux instruments de politique étrangère (IPE) de l'Union.

Lignes directrices

Les États membres, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union, s'efforcent de soutenir les actions suivantes de l'OACI:

1. afin de veiller à l'élaboration de règles et de politiques garantissant la sécurité des opérations de transport aérien, ainsi qu'à l'exercice d'une surveillance appropriée des règles en matière de sécurité:

   a) soutenir l'élaboration et la mise en œuvre du plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP);

   b) soutenir l'élaboration de normes et de pratiques recommandées internationales (SARP) pour l'aviation civile adoptées conformément à l'article 37 et à l'article 54, point l, de la convention de Chicago, en particulier lorsqu'elles sont nécessaires pour protéger les passagers et assurer la sécurité des vols;

   c) soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de systèmes régionaux de sécurité aérienne et d'autres cadres de coopération régionale en matière de sécurité entre les États, ainsi que la nécessité de mieux les intégrer dans le contexte de l'OACI;

([1]) 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).

([2]) 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).

([3]) 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).

([4]) 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).

2. afin de s'assurer de la mise en place et le déploiement de systèmes de navigation aérienne efficaces, performants et interopérables:

   a) soutenir l'élaboration et la mise en œuvre du plan mondial de navigation aérienne (GANP) ainsi que son processus de suivi en ayant recours à des indicateurs de performance adaptés;

   b) soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de normes de gestion du trafic aérien (GTA), l'interopérabilité mondiale des nouvelles technologies et des nouveaux systèmes et une coordination ou des activités plus étroites dans le domaine de la gestion du trafic aérien, par exemple en contribuant aux travaux d'élaboration de l'initiative sur le cadre de confiance et à d'autres activités connexes;

   c) soutenir l'élaboration et la mise en œuvre de règles, de politiques et d'actions dans le domaine de la gestion du trafic aérien et des services de navigation aérienne (GTA/SNA), en particulier conformément à la résolution A41-6, à la résolution A41-7 et à la résolution A41-8 adoptées lors de la 41e session de l'Assemblée;

3. afin de continuer à soutenir la mise en place, dans tous les États contractants de l'OACI, d'un système mondial de transport aérien sûr, efficace et respectueux de l'environnement:

   a) soutenir l'initiative "Aucun pays laissé de côté";

   b) soutenir la contribution de l'aviation au programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations unies;

   c) soutenir le maintien, le cas échéant, d'une assistance technique et d'actions de renforcement des capacités.