DÉCISION (UE) 2022/322 DU CONSEIL

du 18 février 2022

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant l'adoption d'amendements aux annexes 1, 6 à 10, 14 et 17 de la convention relative à l'aviation civile internationale

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) La convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après dénommée «convention de Chicago»), qui réglemente le transport aérien international, est entrée en vigueur le 4 avril 1947. Elle a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

(2) Les États membres de l'Union sont des États contractants à la convention de Chicago et membres de l'OACI, tandis que l'Union a le statut d'observateur au sein de certains organes de l'OACI. Sept États membres sont actuellement représentés au sein du Conseil de l'OACI (ci-après dénommé «Conseil de l'OACI»).

(3) 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.

(4) Lors de sa 225e session, le Conseil de l'OACI doit adopter l'amendement 178 à l'annexe 1, l'amendement 47 à l'annexe 6, partie I, l'amendement 40 à l'annexe 6, partie II, l'amendement 24 à l'annexe 6, partie III, l'amendement 7 à l'annexe 7, l'amendement 109 à l'annexe 8, l'amendement 29 à l'annexe 9, l'amendement 91 à l'annexe 10, volume IV, l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I et l'amendement 18 à l'annexe 17 de la convention de Chicago, tels qu'ils sont décrits dans les lettres aux États AN 12/1.1.25-20/112, AN 11/1.1.34-20/75, AN 3/45-20/85, AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidentiel, et EC 6/3-21/67.

(5) L'objectif principal de l'amendement 178 à l'annexe 1 de la convention de Chicago est de permettre la mise en œuvre d'un système électronique de délivrance des licences du personnel en vue d'améliorer l'efficacité.

(6) L'objectif principal des amendements 47, 40 et 24 à l'annexe 6, parties I, II et III, respectivement, de la convention de Chicago est de renforcer le cadre juridique régissant le maintien en état de fonctionnement des enregistreurs de bord; de clarifier les dispositions relatives aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) et aux gilets de sauvetage pour bébés; de rendre obligatoire des dispositifs avertisseurs de proximité du sol (GPWS) sur certains avions; d'ajouter une nouvelle norme prévoyant d'équiper les avions, dans certaines conditions, de systèmes de vigilance et d'alerte en cas de dépassement de piste (ROAAS); d'accorder un crédit opérationnel dans le cadre des minimums opérationnels d'aérodrome fondés sur les performances (PBAOM); d'assurer la disponibilité d'installations et de services adéquats de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFF) dans un aérodrome destiné à être exploité; de mettre à jour les dispositions relatives aux dégagements en mer pour les vols longue distances des hélicoptères et d'ajouter des dispositions relatives au transport de marchandises dangereuses par hélicoptère et de mettre à jour les dispositions relatives à la formation en la matière.

(7) L'amendement 7 à l'annexe 7 de la convention de Chicago vise principalement à faciliter le transfert d'un aéronef d'un État à un autre en adaptant le modèle de certificat d'immatriculation et en introduisant un modèle de certificat de radiation.

(8) L'objectif principal de l'amendement 109 à l'annexe 8 de la convention de Chicago est d'en améliorer la clarté et de garantir que les États approuvant toute modification et réparation ont une compréhension claire de leur responsabilité en matière de maintien de la navigabilité et de préciser les capacités de conception relatives à l'extinction d'incendie dans les compartiments de fret des avions lourds, des hélicoptères et des avions légers.

(9) L'objectif principal de l'amendement 29 à l'annexe 9 de la convention de Chicago est d'améliorer la préparation des États aux pandémies futures, en tirant les enseignements de la pandémie de COVID-19 et en définissant des mesures d'atténuation adéquates face aux pandémies futures. L'amendement 29 aborde également la lutte contre la traite des êtres humains au moyen de SARP. En outre, il contient des modifications mineures mais utiles dans les dispositions de l'annexe 9 de la convention de Chicago concernant les vols de rapatriement et le transport aérien de passagers handicapés, ainsi qu'une modification des notes dans la section consacrée aux données des dossiers passagers (PNR) concernant le terme «push».

(10) L'objectif principal de l'amendement 91 à l'annexe 10, volume IV, de la convention de Chicago est d'introduire le système d'évitement de collision en vol (ACAS) X et de réduire le nombre de fausses alertes ACAS.

(11) L'objectif principal de l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, de la convention de Chicago est d'exclure l'aviation générale des dispositions relatives au sauvetage et à la lutte contre l'incendie (RFF).

(12) L'objectif principal de l'amendement 18 à l'annexe 17 de la convention de Chicago est d'introduire de nouvelles SARP et de modifier des SARP existantes en ce qui concerne la culture de sûreté; les programmes de sûreté des exploitants d'aéronefs; les méthodes de détection d'explosifs dans les bagages de soute; et les programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile.

(13) Il convient d'établir la position à prendre au nom de l'Union au sein du Conseil de l'OACI, étant donné que l'amendement 178 à l'annexe 1, l'amendement 47 à l'annexe 6, partie I, l'amendement 40 à l'annexe 6, partie II, l'amendement 24 à l'annexe 6, partie III, l'amendement 7 à l'annexe 7, l'amendement 109 à l'annexe 8, l'amendement 29 à l'annexe 9, l'amendement 91 à l'annexe 10, volume IV, l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I et l'amendement 18 à l'annexe 17 de la convention de Chicago ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir les règlements de la Commission (UE) nº 1178/2011 ([1]), (UE) nº 1332/2011 ([2]), (UE) nº 965/2012 ([3]), (UE) nº 139/2014 ([4]) et (UE) 2015/640 ([5]), le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission ([6]) et le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ([7]).

(14) La position de l'Union lors de la 225e session du Conseil de l'OACI ou de toute session ultérieure concernant l'adoption de l'amendement 178 à l'annexe 1, de l'amendement 47 à l'annexe 6, partie I, de l'amendement 40 à l'annexe 6, partie II, de l'amendement 24 à l'annexe 6, partie III, de l'amendement 7 à l'annexe 7, de l'amendement 109 à l'annexe 8, de l'amendement 29 à l'annexe 9, de l'amendement 91 à l'annexe 10, volume IV, de l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, et de l'amendement 18 à l'annexe 17 de la convention de Chicago, devrait consister à appuyer ces amendements dans leur intégralité. Cette position 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.

([1]) 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).

([2]) 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).

([3]) 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).

([4]) 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).

([5]) 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).

([6]) 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).

([7]) 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) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

(15) La position de l'Union après l'adoption par le Conseil de l'OACI de l'amendement 178 à l'annexe 1, de l'amendement 47 à l'annexe 6, partie I, de l'amendement 40 à l'annexe 6, partie II, de l'amendement 24 à l'annexe 6, partie III, de l'amendement 7 à l'annexe 7, de l'amendement 109 à l'annexe 8, de l'amendement 29 à l'annexe 9, de l'amendement 91 à l'annexe 10, volume IV, de l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I et de l'amendement 18 à l'annexe 17 de la convention de Chicago, qui sera annoncée par le secrétaire général de l'OACI au moyen d'une procédure de lettre aux États de l'OACI, devrait consister à ne pas enregistrer de désapprobation et à notifier son intention de se conformer aux amendements, pour autant que ceux-ci soient adoptés sans modifications substantielles. Il convient également de définir la procédure à suivre pour la notification des différences à l'OACI au cas où la législation de l'Union s'écarterait des SARP nouvellement adoptées après la date envisagée d'application desdites SARP. En ce qui concerne les différences par rapport aux normes figurant aux annexes 1, 6, 8 et 14 de la convention de Chicago qui relèvent de la compétence exclusive de l'Union, la décision (UE) 2021/1092 du Conseil ([8]) s'applique. Cette position devrait être exprimée par tous les États membres de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position à prendre au nom de l'Union lors de la 225e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou de toute session ultérieure consiste à appuyer dans leur intégralité les amendements suivants proposés à la convention de Chicago: l'amendement 178 à l'annexe 1, l'amendement 47 à l'annexe 6, partie I, l'amendement 40 à l'annexe 6, partie II, l'amendement 24 à l'annexe 6, partie III, l'amendement 7 à l'annexe 7, l'amendement 109 à l'annexe 8, l'amendement 29 à l'annexe 9, l'amendement 91 à l'annexe 10, volume IV, l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, et l'amendement 18 à l'annexe 17.

2. La position à prendre au nom de l'Union consiste, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte sans modifications substantielles les amendements visés au paragraphe 1, à ne pas enregistrer de désapprobation et à notifier son intention de se conformer à chaque amendement adopté en réponse à la lettre aux États correspondante de l'OACI.

Au cas où la législation de l'Union s'écarterait des normes figurant aux annexes de la convention de Chicago visées au paragraphe 1, telles qu'elles sont modifiées par l'OACI après qu'elles deviennent applicables, ce qui nécessite de notifier les différences par rapport à ces annexes conformément à l'article 38 de la convention de Chicago, la Commission, en temps utile et au moins deux mois avant toute date limite fixée par l'OACI pour la notification de différences, soumet au Conseil, pour débat et approbation, un document préparatoire exposant le détail des différences devant être notifiées à l'OACI par les États membres au nom de l'Union.

Nonobstant le deuxième alinéa du présent paragraphe, au cas où la législation de l'Union s'écarterait des normes figurant aux annexes 1, 6, 8 et 14 de la convention de Chicago telles qu'elles sont modifiées par l'OACI, dans la mesure où ces normes relèvent de la compétence exclusive de l'Union, après qu'elles deviennent applicables, ce qui nécessite de notifier les différences par rapport à ces annexes conformément à l'article 38 de la convention de Chicago, la position à prendre au nom de l'Union au sein de l'OACI en ce qui concerne la notification de ces différences est établie sur la base de la décision (UE) 2021/1092.

Article 2

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

La position visée à l'article 1er, paragraphe 2, est exprimée par tous les États membres de l'Union.

Article 3

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

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

Fait à Bruxelles, le 18 février 2022.

Par le Conseil
Le président
J.-Y. LE DRIAN