Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/2624

19.12.2025

DÉCISION (UE) 2025/2624 DU CONSEIL

du 15 décembre 2025

modifiant la décision (UE) 2023/746 en ce qui concerne la prorogation de la durée d'application de celle-ci et en ce qui concerne son annexe

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, qui a été signée à Chicago le 7 décembre 1944 (ci-après dénommée «convention de Chicago») et 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 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. 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 et 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) 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 l'une quelconque de ces normes internationales, 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 le Conseil de 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.

(5) En vertu de l'article 54, point *l)*, 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 (ci-après dénommées «annexes de l'OACI»).

(6) 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 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.

(7) 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 (TFUE) en temps utile pour que de nouvelles SARP ou des amendements aux SARP soient adoptés ou pour que chaque différence soit notifiée.

(8) 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.

(9) 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.

(10) 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.

(11) 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 les règlements (UE) 2018/1139 ([1]) et (CE) nº 2111/2005 ([2]) du Parlement européen et du Conseil, ainsi que dans les actes d'exécution et les actes délégués 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]).

([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) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj).

([2]) Règlement (CE) nº 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2005/2111/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1178/oj).

([4]) Règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et de protection de l'environnement ou la déclaration de conformité des aéronefs et produits, pièces, équipements, unités de contrôle et de surveillance et composants d'unités de contrôle et de surveillance associés, ainsi que pour les exigences en matière de capacité des organismes de conception et de production (JO L 224 du 21.8.2012, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/748/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/965/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/139/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/452/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/1321/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/640/oj).

([10]) Règlement d'exécution (UE) 2019/947 de la Commission du 24 mai 2019 concernant les règles et procédures applicables à l'exploitation de systèmes d'aéronefs sans équipage à bord (JO L 152 du 11.6.2019, p. 45, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2019/947/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_del/2019/945/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2021/664/oj).

(12) 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 règlements (CE) nº 549/2004 ([13]), (CE) nº 550/2004 ([14]) et (UE) 2024/2803 ([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 (UE) nº 1332/2011 de la Commission ([16]), le règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission ([17]), le règlement (UE) 2015/340 de la Commission ([18]) et le règlement d'exécution (UE) 2018/1048 de la Commission ([19]).

(13) 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.

(14) La période d'application de la décision (UE) 2023/746 du Conseil ([20]) devrait être prorogée pour un autre cycle triennal de l'OACI, à savoir jusqu'au 31 décembre 2028. La Commission devrait soumettre au Conseil une évaluation écrite de l'application de ladite décision, qui servirait de base à toute prorogation éventuelle ou à toute modification éventuelle de ladite décision.

(15) 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.

(16) 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.

(17) Il convient, dès lors, de modifier la décision (UE) 2023/746 en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/549/oj).

([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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2004/550/oj).

([15]) Règlement (UE) 2024/2803 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2024 relatif à la mise en œuvre du ciel unique européen (JO L, 2024/2803, 11.11.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2803/oj).

([16]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2011/1332/oj).

([17]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2012/923/oj).

([18]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2015/340/oj).

([19]) 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, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2018/1048/oj).

([20]) 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).

Article premier

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

1) L'article 7, paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. La présente décision s'applique jusqu'au 31 décembre 2028.»;

2) L'annexe est modifiée comme suit:

a) sous le titre «Objectifs», le point 4 est remplacé par le texte suivant:

«4. Promouvoir la mise en place et le déploiement de systèmes de navigation aérienne efficaces, performants et interopérables, conformément aux règlements (CE) nº 549/2004, (CE) nº 550/2004 et (UE) 2024/2803, et en tenant compte du plan mondial de navigation aérienne (GANP) et des renforcements par blocs du système aéronautique (ASBU).»;

b) Sous le titre «Lignes directrices», le point 2 c) est remplacé par le texte suivant:

«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 aux résolutions A42-6, A42-7 et A42-8;».

Article 2

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

Fait à Bruxelles, le 15 décembre 2025.

Par le Conseil

Le président

L. AAGAARD