COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 12.2.2026
COM(2026) 66 final

2026/0042 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 237e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en ce qui concerne les amendements 3, 12 et 15 aux volumes I à III de l'annexe 16 de la convention de Chicago relative aux normes et pratiques recommandées en matière de protection de l'environnement

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 237e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en ce qui concerne les propositions de modification de l'annexe 16, volumes I à III, de la convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après la «convention de Chicago») relative aux normes et pratiques recommandées en matière de protection de l'environnement;

ii) la position à prendre, au nom de l'Union, à la suite de l'annonce, par l'OACI, de l'adoption des amendements 15, 12 et 3 à l'annexe 16 – *Protection de l'environnement* de la convention de Chicago, invitant 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 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 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

L'annexe 16 de la convention de Chicago contient les normes et pratiques recommandées internationales (SARP) en matière de protection de l'environnement adoptées par le Conseil de l'OACI. L'annexe 16 comporte quatre volumes. Les champs d'application des trois volumes pertinents dans le cadre de la présente proposition sont les suivants:

– le volume I concerne les normes et pratiques recommandées relatives au bruit des aéronefs;

– le volume II concerne les normes et pratiques recommandées relatives aux émissions des moteurs d'aviation;

– le volume III concerne les normes et pratiques recommandées relatives aux émissions de CO_2 des avions.

Lors de sa 237e session qui se tiendra du 23 mars au 2 avril 2026, le Conseil de l'OACI devrait envisager d'éventuelles modifications de ces volumes. En juillet 2025, des lettres aux États[1], accompagnées des modifications prévues, ont été envoyées aux États de l'OACI afin qu'ils soumettent leurs observations.

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

Il est nécessaire d'adopter, avant la 237e session du Conseil de l'OACI, qui débutera le 23 mars 2026, la position à prendre au nom de l'Union afin de permettre aux États membres concernés de participer aux décisions sur les modifications proposées.

En ce qui concerne le **volume I**, les propositions de modifications prévues, telles qu'elles figurent dans la lettre aux États susmentionnée, comprennent des mises à jour des définitions relatives aux versions dérivées dans la partie I, l'ajout de la définition relative aux avions supersoniques et l'introduction d'améliorations typographiques, rédactionnelles et autres. La proposition comprend également une nouvelle norme relative au bruit à l'atterrissage et au décollage (LTO) applicable aux avions supersoniques (en tant que nouveau chapitre 15) et une nouvelle norme relative au bruit à l'atterrissage et au décollage applicable aux avions subsoniques (en tant que nouveau chapitre 16).

En ce qui concerne le **volume II**, les propositions de modifications prévues, telles qu'elles figurent dans la lettre aux États susmentionnée, comprennent:

(a) des améliorations linguistiques en matière d'applicabilité et l'introduction des nouveaux termes «moteur parent» et «critères relatifs aux modifications sans effet sur les émissions» afin d'améliorer la cohérence et la clarté pratique pour les utilisateurs;

(b) des mises à jour des symboles et des définitions afin d'assurer la cohérence avec l'appendice 3 en vue de leur utilisation dans les calculs des indices des émissions, et l'introduction de trois méthodes pour déterminer la concentration massique maximale de particules non volatiles (nvPM) et de trois méthodes pour déterminer les indices maximaux d'émissions en masse et en nombre de nvPM;

(c) l'introduction d'une nouvelle exigence de déclaration des points de certification pour les nvPM pour 57,5 % de la poussée nominale dans la liste des points de référence à déterminer pour les émissions en masse et en nombre de nvPM;

(d) l'alignement des dispositions sur les pratiques recommandées dans l'aérospatiale ARP 6320B de la SAE «Procédure pour le prélèvement et la mesure continus des émissions de particules non volatiles des moteurs à turbine d'aéronefs» et ARP 6481A de la SAE «Procédure pour le calcul des pertes dans le système de prélèvement et de mesure des nvPM et des facteurs de correction de pertes dans le système».

[1] SL 25/68, SL 25/69 et SL 25/67.

En ce qui concerne le **volume III**, les propositions de modifications prévues, telles qu'elles figurent dans la lettre aux États susmentionnée, comprennent:

(a) l'introduction d'une nouvelle norme relative aux émissions de CO_2 pour les avions subsoniques, avec des limites plus strictes de 10 %/3 % pour les avions de grande/petite taille et une date d'application au 31 décembre 2031 pour les nouveaux types d'avions, et d'une norme d'émissions plus stricte pour les types d'avions en production, applicable au 1er janvier 2035;

(b) des ajustements visant à améliorer la clarté et la précision des termes et à garantir une prise en compte adéquate et correcte des différentes méthodes de vérification de la conformité (essai en vol direct et modèles de performance), aux fins des procédures spécifiques visant à déterminer et à communiquer le rayon d'action spécifique.

L'entrée en application de l'ensemble des amendements proposés est envisagée pour le 1er janvier 2027.

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 (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[2]; et

– 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[3].

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 amendements proposés aux volumes I, II et III.

Il convient d'accueillir positivement les propositions d'amendements aux normes, qui constituent une avancée importante et sont conformes aux politiques de l'Union. S'il est possible que certains amendements s'alignent déjà sur les pratiques existantes de certains constructeurs et ne nécessitent pas de changements radicaux dans la conception ou le développement de nouvelles technologies, leur adoption par le Conseil de l'OACI est en adéquation avec les politiques de l'Union, promeut la cohérence au niveau mondial et favorise un environnement propice à l'innovation continue.

[2] JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.
[3] JO L 224 du 21.8.2012, p. 1.

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 les amendements proposés à l'annexe 16 – *Protection de l'environnement,* 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 de l'énergie, de l'environnement et 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 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'accord[4].

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*»[5].

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 normes et des pratiques recommandées internationales (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.

---

4 Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

5 Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

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 (UE) 2018/1139 et le règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission dans la mesure où ils renvoient explicitement à l'annexe 16, volumes I à III, 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 qu'il apparaît que l'une de ces deux finalités ou composantes est 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.

5.2.2 Application en l'espèce

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

Conformément à l'article 192, paragraphe 1, et à l'article 191, du TFUE, l'Union européenne contribue notamment à la poursuite des objectifs suivants: la préservation, la protection et l'amélioration de la qualité de l'environnement, ainsi que la promotion, sur le plan international, de mesures destinées à faire face aux problèmes régionaux ou planétaires de l'environnement, et en particulier la lutte contre le changement climatique.

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.

2026/0042 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 237e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), en ce qui concerne les amendements 3, 12 et 15 aux volumes I à III de l'annexe 16 de la convention de Chicago relative aux normes et pratiques recommandées en matière de protection de l'environnement

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 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) 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 en matière de protection de l'environnement figurent à l'annexe 16 de la convention de Chicago et ont été adoptées par le Conseil de l'OACI.

(5) Lors de sa 237e session, le Conseil de l'OACI doit adopter un certain nombre d'amendements à l'annexe 16 de la convention de Chicago.

(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 (UE) 2018/1139[6] et le règlement (UE) nº 748/2012 de la Commission[7].

(7) La position à prendre au nom de l'Union devrait consister à soutenir les amendements 3, 12 et 15 proposés à l'annexe 16 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 des amendements 3, 12 et 15 proposés à l'annexe 16 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 237e session du Conseil de l'OACI ou lors de toute session ultérieure, en ce qui concerne les amendements 3, 12 et 15 aux volumes I à III de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, consiste à soutenir les amendements proposés dans leur intégralité.

(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 3, 12 et 15 proposés aux volumes I à III de l'annexe 16 de la convention de Chicago visés 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 16 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

[6] 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 et le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

[7] 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).

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 1er, 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 1er, 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