

COM(2021) 74 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2020/2021

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 25 février 2021

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 25 février 2021

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

Proposition de décision du Conseil relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la notification des différences ayant trait à l'annexe 6, partie II, de la convention relative à l'aviation civile internationale

E 15541



Conseil de
l'Union européenne

Bruxelles, le 23 février 2021
(OR. en)

6402/21

Dossier interinstitutionnel:
2021/0040(NLE)

AVIATION 41
ICAO 15
RELEX 136

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	22 février 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2021) 74 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la notification des différences ayant trait à l'annexe 6, partie II, de la convention relative à l'aviation civile internationale

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2021) 74 final.

p.j.: COM(2021) 74 final

Bruxelles, le 22.2.2021
COM(2021) 74 final

2021/0040 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

**relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de
l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la notification des
différences ayant trait à l'annexe 6, partie II, de la convention relative à l'aviation civile
internationale**

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la position à prendre, au nom de l'Union, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) au sujet des différences à notifier à l'OACI en ce qui concerne l'amendement 37 à l'annexe 6 – *Exploitation technique des aéronefs*, partie II – *Aviation générale internationale – Avions*, à la convention relative à l'aviation civile internationale dans le domaine des conditions d'autorisation, d'acceptation et d'agrément, adopté par le Conseil de l'OACI lors de sa 219^e session et publié dans la lettre aux États AN 11/6.3.21-20/31 de l'OACI.

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. La convention de Chicago, entrée en vigueur le 4 avril 1947, a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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

2.2. L'Organisation de l'aviation civile internationale

L'Organisation de l'aviation civile internationale est une institution spécialisée des Nations unies. Les objectifs de l'Organisation 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.

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. Pour la période 2019-2022, sept États membres de l'UE sont représentés au sein du Conseil de l'OACI.

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.

À la suite de l'adoption de ces mesures, les États de l'OACI sont tenus de notifier leur désapprobation, leurs éventuelles différences ou leur intention de se conformer aux mesures avant que ces dernières entrent en vigueur et deviennent juridiquement contraignantes.

En vertu de l'article 38 de la convention de Chicago, tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tout point à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, 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 pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

2.3. Les actes adoptés lors de la 219^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale et leurs liens avec les règles existantes de l'Union

Au cours de sa 219^e session, le Conseil de l'OACI a adopté plusieurs amendements à de multiples annexes de la convention de Chicago, dont l'amendement 37 à l'annexe 6, partie II. La lettre aux États AN 11/6.3.21-20/31 de l'OACI informant les États contractants de l'OACI de l'adoption de l'amendement invite les États, en particulier conformément aux obligations

qui leur incombent au titre de l'article 38 de la convention, à notifier à l'OACI toute différence éventuelle.

Une proposition de décision du Conseil¹ a partiellement défini la position à prendre au nom de l'Union européenne au sein de l'OACI en ce qui concerne la notification des différences avec, entre autres, l'annexe 6, partie II, de la convention de Chicago, à la suite de l'amendement 37. L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne ayant procédé à un examen approfondi des différences éventuelles ayant trait aux SARP par rapport à l'acquis de l'UE, il s'est avéré nécessaire de notifier une nouvelle différence découlant de l'amendement 37 dans le domaine de l'harmonisation des conditions d'autorisation, d'acceptation et d'agrément (AAA).

2.3.1. Amendement 37 à l'annexe 6 – Exploitation technique des aéronefs, partie II – Aviation générale internationale – Avions

2.3.1.1. Harmonisation des conditions d'autorisation, d'acceptation et d'agrément (AAA)

Les conditions d'autorisation, d'acceptation et d'agrément ne sont pas utilisées de manière cohérente dans l'ensemble des dispositions de l'annexe 6. Souvent, le niveau d'autorisation requis ne ressort pas clairement du texte actuel de l'annexe.

Dans un souci de cohérence et de clarté, un vocabulaire normalisé a été imposé pour toutes les dispositions requérant un agrément spécifique. Les orientations figurant dans les suppléments accompagnant chaque partie de l'annexe 6 ont été modifiées afin de préciser quels points doivent faire l'objet d'un agrément spécifique distinct des autres niveaux d'autorisation. Cet amendement comprend également une définition de la notion d'«approbation particulière», ainsi qu'une modification de la définition des «spécifications d'exploitation» pour faire référence à cette nouvelle définition.

Le règlement (UE) n° 965/2012² ne définit pas les termes correspondants «*spécifications techniques*» et «*agréments spécifiques*». Lesdits termes sont cependant utilisés dans le même sens.

L'amendement 37 a introduit l'exigence d'un agrément spécifique pour les sacoches de vol électroniques (EFB) lorsqu'elles sont utilisées dans les activités d'aviation générale. Cela constituera une différence par rapport à la législation de l'UE, étant donné que le règlement (UE) n° 965/2012 n'exige pas que les exploitants d'aéronefs motorisés complexes utilisés à des fins non commerciales (NCC) et les exploitants d'aéronefs motorisés autres que complexes utilisés à des fins non commerciales (NCO) disposent d'un agrément spécifique lorsqu'ils utilisent des applications EFB de type B. Les modifications correspondantes apportées aux SARP 2.4.17 seront évaluées dans le cadre du mandat de réglementation RMT.0392 de l'AESA (mise à jour régulière des règles relatives aux opérations aériennes).

Les autres modifications introduites ne modifient pas le niveau de mise en œuvre de ces normes, étant donné qu'elles sont déjà couvertes par la réglementation de l'UE.

¹ Proposition COM(2020) 649 de la Commission en vue d'une décision du Conseil, en attente d'adoption par le Conseil.

² Règlement (UE) n° 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) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

Les États membres demandent une dérogation à la SARP 2.4.17 en ce qui concerne l'agrément spécifique requis pour l'EFB.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Différences à notifier

Lors de sa 219^e session, qui s'est tenue du 2 au 20 mars 2020, le Conseil de l'OACI a adopté un certain nombre d'amendements à diverses annexes de la convention de Chicago, dans les domaines de la sécurité, de l'environnement et de la navigation aérienne. Parmi les amendements adoptés figurait l'amendement 37 à l'annexe 6, partie II.

L'amendement 37 à l'annexe 6, partie II, relève de domaines couverts par le droit de l'Union et, partant, de la compétence externe exclusive de l'Union. L'annexe de la proposition de décision du Conseil détaille la différence à notifier à l'OACI.

Dans ce contexte, eu égard à la législation pertinente de l'Union, la position à prendre au nom de l'Union consiste à notifier les différences conformément à l'article 38 de la convention de Chicago, telles qu'énoncées dans la présente proposition de décision du Conseil.

4. BASE JURIDIQUE

4.1. Base juridique procédurale

4.1.1. 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'accord³.

La notion d'*«actes ayant des effets juridiques»* englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des 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»*⁴.

4.1.2. Application en l'espèce

Le Conseil de l'OACI est une instance créée par un accord, à savoir la convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»).

Conformément à l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI adopte des normes et des pratiques recommandées internationales, qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago. Il s'agit d'actes ayant des effets juridiques. Certains effets juridiques de ces actes pourraient dépendre de la communication de notifications de différences et des termes de ces notifications. Par conséquent, l'adoption de la position de

³ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

⁴ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

l'Union à l'égard de ces notifications relève du champ d'application de l'article 218, paragraphe 9, du traité.

Les différences à notifier en réponse à la lettre aux États AN 11/6.3.21-20/31 de l'OACI ont une incidence sur les effets juridiques déployés par les normes établies par la convention de Chicago.

Ces effets juridiques relèvent d'un domaine couvert par la réglementation de l'Union, à savoir le règlement (UE) n° 2018/1139⁵ et le règlement (UE) n° 965/2012⁶. Il en résulte que, conformément à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en la matière.

L'acte adopté ne complète ni ne modifie le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

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

4.2.2. Application en l'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte adopté concernent essentiellement une politique de transport commune.

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

4.3. Conclusion

La base juridique de la proposition de décision du Conseil est l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

⁵ 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).

⁶ Règlement (UE) n° 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) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la notification des différences ayant trait à l'annexe 6, partie II, 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 (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) Les États membres de l'UE 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. Sept 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 (SARP) internationales et les désigner comme annexes à la convention de Chicago.
- (4) En vertu de l'article 38 de la convention de Chicago, tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tout point à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, 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, devrait notifier immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.
- (5) Lors de sa 219^e session, qui s'est tenue du 2 au 20 mars 2020, le Conseil de l'OACI a adopté plusieurs amendements à de multiples annexes de la convention de Chicago dans les domaines de la sécurité, de l'environnement et de la navigation aérienne, parmi lesquels l'amendement 37 à l'annexe 6, partie II. La lettre aux États AN 11/6.3.21-20/31 de l'OACI informant les États contractants de l'OACI de l'adoption de l'amendement 37 à l'annexe 6, partie II, de la convention de Chicago invite les États, conformément aux obligations qui leur incombent au titre de l'article 38 de ladite convention, à notifier à l'OACI toute différence éventuelle.
- (6) L'amendement 37 à l'annexe 6, partie II, de la convention de Chicago, adopté par le Conseil de l'OACI, relève de domaines couverts par le droit de l'Union et, partant, de

la compétence externe exclusive de l'Union. Cet amendement relève du domaine couvert par le règlement (UE) n° 965/2012¹.

- (7) En l'occurrence, l'amendement 37 entraîne une divergence par rapport au règlement (UE) n° 965/2012. Ce dernier ne contient pas de définition pour les termes «spécifications techniques» et «agrément spécifiques». Or, ces termes sont utilisés dans le même sens que les termes «spécifications d'exploitation» et «approbation spécifique» utilisés dans la convention de Chicago. En outre, l'amendement 37 a introduit l'exigence d'un agrément spécifique pour les sacs de vol électroniques (EFB) lorsqu'elles sont utilisées dans l'aviation générale, ce qui créera une différence par rapport au règlement (UE) n° 965/2012.
- (8) Par conséquent, en vertu de l'article 38 de la convention de Chicago, les États membres de l'Union seraient tenus de notifier des différences en réponse à la lettre AN11/6.3.21-20/31 de l'OACI dans le domaine de l'harmonisation des conditions d'autorisation, d'acceptation et d'agrément (AAA), à savoir des différences avec les nouvelles SARP découlant de l'amendement 37 adopté lors de la 219^e session du Conseil de l'OACI en ce qui concerne l'annexe 6, partie II, de la convention de Chicago.
- (9) Les différences à notifier en réponse à la lettre aux États AN 11/6.3.21-20/31 de l'OACI ont une incidence sur les effets juridiques déployés par les normes établies par la convention de Chicago.
- (10) Il convient donc d'établir la position à prendre au nom de l'Union en réponse à la lettre aux États AN 11/6.3.21-20/31 de l'OACI, étant donné que l'adoption de l'amendement 37 à l'annexe 6, partie II, de la convention de Chicago, publié par l'OACI, aura vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union, en l'occurrence le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission². Il convient que la position de l'Union soit exprimée par les États membres de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union en réponse à la lettre aux États AN 11/6.3.21-20/31 relative à l'adoption de l'amendement 37 à l'annexe 6, partie II, émise par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), figure à l'annexe de la présente décision.

Article 2

La position visée à l'article 1^{er} est exprimée par tous les États membres de l'Union.

¹ Règlement (UE) n° 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) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

² Règlement (UE) n° 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) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président