

COM(2022) 10 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2021/2022

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 20 janvier 2022

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 20 janvier 2022

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 lors de la 225^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant l'adoption envisagée 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 91 à l'annexe 10, volume IV, de l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, de l'amendement 18 à l'annexe 17 et de l'amendement 29 à l'annexe 9 de la convention relative à l'aviation civile internationale

E 16383

Bruxelles, le 18 janvier 2022
(OR. en)

5149/22

**Dossier interinstitutionnel:
2022/0003(NLE)**

**AVIATION 3
ICAO 2
RELEX 20**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	17 janvier 2022
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2022) 10 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 225 ^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant l'adoption envisagée 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 91 à l'annexe 10, volume IV, de l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, de l'amendement 18 à l'annexe 17 et de l'amendement 29 à l'annexe 9 de la convention relative à l'aviation civile internationale

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2022) 10 final.

p.j.: COM(2022) 10 final



Bruxelles, le 17.1.2022
COM(2022) 10 final

2022/0003 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 225^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant l'adoption envisagée 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 91 à l'annexe 10, volume IV, de l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, de l'amendement 18 à l'annexe 17 et de l'amendement 29 à l'annexe 9 de la convention relative à l'aviation civile internationale

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne la décision établissant:

- i) la position à prendre au nom de l'Union lors de la 225^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant l'adoption envisagée des amendements suivants à la convention relative à l'aviation civile internationale: 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 91 à l'annexe 10, volume IV, l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, l'amendement 18 à l'annexe 17 et l'amendement 29 à l'annexe 9; et
- ii) la position à prendre au nom de l'Union après l'annonce de 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 91 à l'annexe 10, volume IV, de l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, de l'amendement 18 à l'annexe 17 et de l'amendement 29 à l'annexe 9 de la convention relative à l'aviation civile internationale, faite par l'OACI dans ses lettres respectives adressées aux États invitant les États contractants à notifier leur désapprobation, leurs 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. 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. 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.

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 pratiques recommandées internationales (SARP), qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago.

En vertu de l'article 90 de la convention de Chicago, toute annexe ou tout amendement à une annexe 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, à moins qu'entre-temps la majorité des États contractants de l'OACI n'ait fait connaître sa désapprobation.

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 envisagés de l'OACI et leurs liens avec les règles existantes de l'Union

Lors de sa 225^e session ou de toute session ultérieure, le Conseil de l'OACI devrait adopter:

- l'amendement 178 à l'annexe 1 relatif à la reconnaissance mondiale des licences du personnel délivrées par voie électronique (EPL);
- l'amendement 47 à l'annexe 6, partie I, relatif aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO), aux gilets de sauvetage pour bébés, aux dispositifs avertisseurs de proximité du sol, aux systèmes de vigilance et d'alerte en cas de dépassement de piste et au crédit opérationnel;
- l'amendement 40 à l'annexe 6, partie II, relatif au crédit opérationnel et aux dispositions proportionnées en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFF) pour l'aviation générale;
- l'amendement 24 à l'annexe 6, partie III, relatif au crédit opérationnel, aux dégagements en mer pour les vols longue distance des hélicoptères et aux marchandises dangereuses;
- l'amendement 7 à l'annexe 7 relatif à l'immatriculation, à la radiation et au transfert de l'immatriculation des aéronefs;
- l'amendement 109 à l'annexe 8 relatif aux responsabilités de l'État en cas de modifications et de réparations par des tiers, aux dispositions en matière d'extinction d'incendie dans les compartiments de fret et aux opérations de maintenance sur des aéronefs non immatriculés dans l'État qui a délivré l'agrément des organismes de maintenance;
- l'amendement 91 à l'annexe 10, volume IV, relatif à l'introduction du système anticollision embarqué X (ACAS X) et à la réduction du nombre de fausses alertes ACAS sur des aéronefs équipés de l'ACAS actuel doté d'une capacité de surveillance hybride;
- l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, relatif au sauvetage et à la lutte contre l'incendie dans l'aviation générale;
- l'amendement 18 à l'annexe 17, qui résulte du réexamen de l'annexe 17 par le groupe d'experts sur la sûreté aérienne lors de sa trente-deuxième réunion (AVSECP/32), qui s'est tenue du 31 mai au 4 juin 2021;
- l'amendement 29 à l'annexe 9 relatif à l'apparition de problèmes sanitaires dans l'aviation et à la lutte contre la traite des êtres humains, résultant des recommandations formulées par le groupe d'experts de la facilitation lors de sa douzième réunion (FALP/12), qui s'est tenue du 13 au 23 juillet 2021

(«les actes envisagés»).

Les actes envisagés ont les objectifs suivants:

Amendement 178 à l'annexe 1

Ajouter un chapitre 5 «Spécifications relatives aux licences du personnel» à l'annexe 1 concernant la mise en œuvre d'un système électronique de délivrance des licences du personnel (EPL) afin d'améliorer l'efficacité et la reconnaissance mondiale de ces licences.

L'entrée en application de l'amendement est envisagée pour le 3 novembre 2022.

Amendement 47 à l'annexe 6, partie I

En ce qui concerne les vols à temps de déroutement prolongé (EDTO), modifier le chapitre 4 et supprimer l'intégralité du supplément C. La modification se rapporte aux systèmes significatifs pour l'exploitation EDTO et vise à préciser que la restriction la plus contraignante concernant la durée du déroutement EDTO ne peut être dépassée et qu'elle devra être prise en considération lors de la régulation. Le supplément C, qui est un document d'orientation, est supprimé dès lors que le manuel EDTO (document 10085) contient un ensemble complet d'orientations sur les EDTO.

En ce qui concerne les gilets de sauvetage pour bébés, ajouter une nouvelle note à l'annexe 6, partie I, avec des indications supplémentaires sur la présence à bord des gilets de sauvetage pour bébés. Les États contractants ne sont pas juridiquement tenus de notifier leur intention de se conformer aux notes ou leurs différences.

En ce qui concerne les dispositifs avertisseurs de proximité du sol (GPWS), sur la base d'un examen des accidents récents, adapter la recommandation existante à une norme de l'annexe 6, partie I, relative aux GPWS pour les aéronefs dont la masse maximale au décollage certifiée (MCTOM) est inférieure ou égale à 5 700 kg et qui sont autorisés à transporter plus de cinq passagers, mais pas plus de neuf.

En ce qui concerne les systèmes de vigilance et d'alerte en cas de dépassement de piste (ROAAS), introduire une nouvelle norme, assortie de nouvelles définitions au chapitre 1, exigeant l'utilisation de ROAAS pour les aéronefs de transport aérien commercial, sur la base d'un ajustement prospectif.

Amendement 47 à l'annexe 6, partie I, amendement 40 à l'annexe 6, partie II, et amendement 24 à l'annexe 6, partie III, concernant les minimums opérationnels d'aérodrome fondés sur les performances (PBAOM) et les enregistreurs de bord

En ce qui concerne le crédit opérationnel dans le cadre des PBAOM, la notion de PBAOM offre la possibilité d'accorder un crédit opérationnel, c'est-à-dire d'appliquer des minimums inférieurs, sur la base des performances des infrastructures au sol et des systèmes de l'aéronef.

L'un des objectifs des amendements apportés à l'annexe 6 est d'éviter les références à des systèmes en particulier – comme les systèmes de vision améliorée (EVS) et les systèmes de visualisation tête haute (HUD) – pour produire un texte plus générique et neutre sur le plan technologique, afin de permettre d'autres développements dans ce domaine. Une autre modification consiste dans l'introduction des définitions des aéronefs de base et des aéronefs avancés – les aéronefs avancés étant pourvus d'équipements supplémentaires supérieurs à ceux requis pour leur exploitation par rapport aux aéronefs de base qui ne disposent que des équipements nécessaires et qui ne peuvent, par conséquent, bénéficier d'aucun crédit opérationnel. Cette modification constitue une première étape dans l'introduction de la notion de PBAOM dans les vols commerciaux, afin d'en faciliter la compréhension et de permettre que les normes soient rédigées de manière plus générique.

En outre, le supplément H de l'annexe 6, partie I, est supprimé, étant donné que les informations relatives à l'utilisation de systèmes d'atterrissage automatique, de systèmes de visualisation tête haute et de systèmes de vision figurent désormais dans le Manuel d'exploitation tous temps (document 9365). Les États contractants ne sont pas juridiquement tenus de notifier leur intention de se conformer aux documents d'orientation ou leurs différences.

En ce qui concerne les enregistreurs de bord, modifier les normes existantes de l'annexe 6 afin d'introduire des exigences imposant aux fabricants et installateurs des systèmes en question de fournir les informations nécessaires au bon fonctionnement des enregistreurs de bord. Les exigences précisent aussi la périodicité d'une tâche d'entretien applicable à l'enregistreur de données de vol.

Amendement 40 à l'annexe 6, partie II, et amendement 17 à l'annexe 14, volume I, relatifs aux dispositions en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFF) pour l'aviation générale

Ajouter une nouvelle recommandation à l'annexe 6, partie II, section 2 (Vols d'aviation générale), et de nouvelles normes à l'annexe 6, partie II, section 3 (Avions lourds et avions à turboréacteurs) et à l'annexe 14, volume I, chapitre 9.

En ce qui concerne l'annexe 6, partie II, sections 2 et 3, déterminer clairement la nécessité pour l'exploitant d'envisager la disponibilité d'installations et de services RFF dans un aéroport qu'il a l'intention d'exploiter.

La recommandation proposée à la section 2 de l'annexe 6, partie II, permet aux exploitants d'aviation générale concernés (dans le système de l'UE, les exploitants NCO) d'apprécier l'adéquation de l'aéroport qu'ils comptent exploiter et d'inclure la disponibilité d'installations RFF dans cette appréciation. Dans le cas des exploitants visés par l'annexe 6, partie II, section 3 (dans le système de l'UE, les exploitants NCC), qui sont tenus de disposer d'un système de gestion de la sécurité (SGS), la nécessité de prendre en considération les installations RFF adéquates lors du choix de l'aéroport à exploiter devrait être couverte par le SGS de l'exploitant.

En outre, l'OACI propose d'exclure l'aviation générale des dispositions RFF énoncées à l'annexe 14 – Aéroports, volume I – Conception et exploitation technique des aéroports. Certains États interprètent le texte actuel comme signifiant que tous les aéroports, indépendamment de leur taille et du type d'exploitation, doivent disposer d'installations RFF spécialement conçues. Pour les aéroports de petite taille, exclusivement consacrés à l'aviation générale, cela crée une charge importante, qui a pu donner lieu à une limitation des horaires d'exploitation, voire à la fermeture de l'aéroport. La fermeture temporaire ou la limitation des horaires d'exploitation des aéroports constitue en soi un risque, en particulier pour les avions d'aviation générale, dont l'autonomie est plus restreinte, qui n'effectuent souvent que des vols de jour et sont plus limités par les conditions météorologiques. L'exigence actuelle en matière de RFF n'est pas proportionnée, principalement parce que la masse réduite, les faibles vitesses de décollage et d'atterrissage et la capacité limitée des réservoirs des petits avions d'aviation générale sont peu susceptibles d'engendrer le type d'accident au décollage ou à l'atterrissage qui nécessiterait que l'aéroport dispose d'un service d'incendie.

Amendement 24 à l'annexe 6, partie III

En ce qui concerne les dégagements en mer pour les vols longue distance des hélicoptères, modifier les normes et pratiques recommandées afin de supprimer la pratique actuellement recommandée qui consiste à ne pas utiliser d'hélicoptère de dégagement en mer située en

environnement hostile. L'exploitant est désormais tenu de prendre en compte tous les facteurs pertinents pour déterminer s'il y a lieu d'y recourir. La modification permet à un exploitant de prévoir une hélisation de dégagement en mer située en environnement hostile, à condition de procéder à une évaluation des risques. L'intention est de laisser l'exploitant gérer de manière sûre et efficace l'optimisation de la charge utile par rapport aux exigences en matière de carburant, de rayon d'action et de déroutement, tout en maintenant un niveau de sécurité au moins équivalent à celui indiqué dans la disposition actuelle.

En ce qui concerne le transport de marchandises dangereuses par hélicoptère, inclure un nouveau chapitre 12 dans la partie III de l'annexe 6. À l'heure actuelle, la partie III ne contient pas de normes adéquates, en particulier en ce qui concerne les dispositions relatives aux responsabilités de l'État de l'exploitant. De telles dispositions sont nécessaires pour garantir la sécurité de la supervision des transports de marchandises dangereuses et pour clarifier les exigences applicables aux exploitants qui ne sont pas autorisés à en effectuer. Les dispositions se fondent sur celles figurant à l'annexe 6, partie I, et ont été adaptées pour l'annexe 6, partie III. Elles sont conformes aux Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (document 9284).

L'entrée en application des amendements à l'annexe 6, parties I, II et III, et à l'annexe 14, volume I, est envisagée pour le 3 novembre 2022.

Amendement 7 à l'annexe 7

Afin de faciliter le transfert d'aéronefs d'un État à l'autre, harmoniser les pratiques actuelles et favoriser la transparence et la cohérence dans l'échange de données relatives à la propriété des aéronefs entre les États.

En ce qui concerne l'immatriculation d'un aéronef, modifier le certificat d'immatriculation pour indiquer qu'il est délivré soit au propriétaire de l'aéronef, soit à l'exploitant de l'aéronef, soit à une autre entité. Cette modification vise à refléter les pratiques commerciales actuelles dans le secteur de l'aviation, telles que la location, dans le cadre de laquelle l'aéronef est exploité par une entité différente du propriétaire de l'aéronef.

En ce qui concerne la radiation d'un aéronef, introduire l'obligation de délivrer un certificat de radiation lorsqu'un aéronef est radié. Actuellement, le format d'une notification ou d'un certificat de radiation émis par de nombreux États et les informations qui y figurent ne sont pas normalisés, ce qui entraîne des retards dans l'enregistrement.

L'entrée en application de l'amendement 7 à l'annexe 7 est envisagée pour le 2 novembre 2023. Cependant, l'entrée en application des dispositions relatives au certificat d'immatriculation est envisagée pour le 26 novembre 2026.

Amendement 109 à l'annexe 8

Modifier les SARP de l'annexe 8 dans un souci de clarté, afin de veiller à ce que les États approuvant toute modification et réparation (c'est-à-dire les États de modification de la conception) aient une compréhension claire de leur responsabilité en matière de maintien de la navigabilité et 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. Une note est aussi ajoutée pour préciser que les dispositions proposées au chapitre 6 de la partie II n'empêchent pas un organisme de maintenance d'effectuer des opérations d'entretien sur des aéronefs immatriculés dans un autre État que celui qui a délivré son agrément et sur des aéronefs non immatriculés. Les États contractants ne sont pas juridiquement tenus de notifier leur intention de se conformer aux notes ou leurs différences.

L'entrée en application de l'amendement 109 à l'annexe 8 est envisagée pour le 3 novembre 2022.

Amendement 91 à l'annexe 10 volume IV

Modifier les SARP de l'annexe 10, volume IV, afin d'introduire le système anticollision embarqué X (ACAS X) destiné à améliorer la sécurité, à réduire les alertes inutiles, à tenir compte de nouvelles procédures et à permettre l'utilisation d'autres sources de surveillance pour de nouveaux types d'aéronefs, et à réduire le nombre de fausses alertes ACAS. L'entrée en application de l'amendement est envisagée pour le 3 novembre 2022.

Amendement 18 à l'annexe 17

Introduire de nouvelles SARP et/ou modifier des SARP existantes à l'annexe 17 de la convention de Chicago 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. L'entrée en application de l'amendement 18 est envisagée pour novembre 2022.

Amendement 29 à l'annexe 9

L'amendement 29 proposé à l'annexe 9 comprend, entre autres, des dispositions nouvelles et/ou révisées sur les urgences de santé publique, la sécurité des documents de voyage et attestations sanitaires, les missions de secours et de rapatriement, la facilitation du transport aérien des personnes handicapées, l'assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles, la traite des personnes, ainsi une modification mineure dans une note relative aux données des dossiers passagers (PNR) pour préciser le terme «push».

En ce qui concerne plus particulièrement la santé, le 15 avril 2020, le comité des transports aériens (ATC) (C-DEC 219/3) a approuvé le mandat d'une équipe spéciale, chargée d'examiner toutes les SARP relatives à la santé de l'annexe 9 et les documents d'orientation correspondants, d'élaborer des propositions de nouvelles dispositions ou de réviser les dispositions de l'annexe 9 et de rédiger des documents d'orientation pertinents. Il s'agit de fournir aux États des mesures efficaces, élaborées par l'OACI, devant être mises en œuvre par les autorités de l'aviation et comportant des exigences pour les exploitants d'aéronefs et d'aéroports ainsi que pour les autres parties prenantes.

Dans le cadre de sa réflexion concernant l'inclusion de SARP nouvelles et révisées dans le domaine de la santé, l'équipe spéciale a proposé de formuler de nouvelles définitions et d'apporter des modifications au chapitre 1 (sur la désinsectisation et la désinfection des aéronefs), au chapitre 6 (sur les plans d'urgence des aérodromes face aux épidémies), au chapitre 8 (sur la collecte de documents sanitaires, la promotion de solutions numériques lorsque c'est possible) et s'est prononcée en faveur de l'ajout d'un nouveau chapitre (chapitre 10) à l'annexe 9 – Facilitation. L'objectif est de regrouper dans ce nouveau chapitre 10 les SARP nouvelles et révisées, en y transférant aussi certaines SARP existantes traitant également de la santé reprises d'autres chapitres de l'annexe 9. Ce chapitre comprendra 3 sections: A. Règlement sanitaire international et dispositions correspondantes; B. Contrôle de la documentation relative à la santé; et C. Prévention et atténuation des maladies transmissibles. Toutefois, en raison du travail intense qu'il a fallu consacrer aux SARP nouvelles et révisées et des contraintes de temps, l'équipe spéciale n'a pas été en mesure de regrouper les SARP afin de créer un nouveau chapitre 10 à part entière.

À sa douzième réunion, le groupe d'experts de la facilitation a examiné et intégré dans son rapport final les recommandations de l'équipe spéciale et ses propositions de SARP, assorties de notes supplémentaires. Certaines SARP ont été modifiées au cours de la réunion, qui a finalement débouché sur un consensus entre les participants. Les discussions ont porté sur la

stratégie de recherche des cas contacts et sur le statut des documents sanitaires à l'arrivée ou en transit. Le groupe d'experts est aussi convenu d'apporter des modifications mineures au formulaire de localisation des passagers.

Une stratégie globale a en outre été élaborée par le groupe de travail sur la lutte contre la traite des êtres humains du groupe d'experts de la facilitation de l'OACI. Elle comprend la formulation de lignes directrices et l'assistance aux États membres pour:

a) créer et mettre en œuvre une vaste stratégie de facilitation visant à lutter contre la traite des êtres humains dans l'aviation civile; et

b) établir des politiques et des protocoles relatifs aux mesures à prendre en cas de présomptions de traite des êtres humains, avec des instructions claires en matière de signalement aux services répressifs compétents, de traitement des cas potentiels de traite des êtres humains et de coordination entre les organismes publics, entre les États et avec les parties prenantes (y compris les aéroports et les compagnies aériennes).

Cette stratégie globale complète les politiques, orientations et autres ressources existantes de l'OACI qui ont été élaborées pour guider le secteur de l'aviation dans ses efforts de lutte contre la traite des êtres humains, au nombre desquelles figurent une résolution générale, deux pratiques recommandées, des lignes directrices pour la formation et le signalement, un programme de formation et une enquête auprès des États membres.

L'entrée en application des modifications proposées dans l'amendement 29 est envisagée pour novembre 2022.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Les principales modifications et leur relation avec les règles de l'Union en vigueur

Amendement 178 à l'annexe 1 relatif à la reconnaissance mondiale des licences du personnel au format électronique (EPL)

En réponse aux recommandations formulées lors de la 39^e session de l'assemblée de l'OACI, le secrétariat de l'OACI a analysé la faisabilité de l'élaboration de normes pour l'annexe 1 – Licences du personnel –, en vue de mettre en œuvre un système électronique de délivrance de licences du personnel dans le but d'améliorer la sûreté et l'efficacité. L'analyse a montré qu'un amendement à l'annexe 1 autorisant l'utilisation facultative de licences du personnel délivrées par voie électronique était réalisable, pour autant que l'on ait soin d'éviter d'imposer une charge excessive aux autres États qui devraient vérifier l'authenticité et la validité d'une licence. Une équipe spéciale sur les licences du personnel délivrées par voie électronique (EPL-TF) a été créée et chargée, entre autres, d'examiner l'analyse réalisée par le secrétariat de l'OACI et d'élaborer des propositions de dispositions qui envisageraient avec soin l'acceptation des licences électroniques par d'autres États.

Les États membres ont été consultés au moyen de la lettre aux États AN 12/1.1.25-20/112, qui comprenait les propositions d'amendement à l'annexe 1 de la convention de Chicago.

Les modifications initialement proposées dans la lettre aux États AN 12/1.1.25-20/112 concernent l'introduction de licences du personnel électronique enregistrées sur des dispositifs mobiles autonomes d'affichage électronique, en plus des licences délivrées sur papier de première qualité ou toute autre matière appropriée, comme les cartes en plastique.

À la suite de la recommandation de l'AESA concernant la lettre aux États AN 12/1.1.25-20/112, de nombreux États membres de l'UE ont convenu des avantages pertinents offerts par une licence électronique et n'y voient pas d'inconvénient particulier.

Les modifications envisagées ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'UE, à savoir les règlements (UE) n° 1178/2011¹ et (UE) 2015/340 de la Commission². De nouvelles SARP de l'OACI devront être introduites dans la législation de l'UE pour modifier le cadre juridique actuel afin de réglementer le format, le type et la certification des dispositifs mobiles autonomes d'affichage électronique, ainsi que la possibilité d'accéder aux données pertinentes avec et sans connexion à l'internet tout en préservant l'intégrité, la confidentialité et la sécurité des données à caractère personnel.

Amendement 47 à l'annexe 6, partie I, amendement 40 à l'annexe 6, partie II, amendement 24 à l'annexe 6, partie III, et amendement 17 à l'annexe 14, volume I

L'amendement 47 à l'annexe 6, partie I, relatif aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO) devrait être transposé dans le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission³.

L'amendement 47 à l'annexe 6, partie I, relatif aux gilets de sauvetage pour bébés correspond aux règles existantes du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission concernant l'équipement et l'arrimage des gilets de sauvetage ou des dispositifs de flottaison équivalents pour les bébés. Il en va de même pour les dispositifs avertisseurs de proximité du sol (GPWS). L'AESA a fourni des informations à l'appui de l'analyse coûts-avantages réalisée par l'OACI. Cette analyse a fait apparaître un rapport positif concernant cette modification sur la base d'un ajustement prospectif, mais pas assez pour justifier une mise en conformité rétroactive. Aucune modification des règles de l'UE ne sera nécessaire.

L'amendement 47 à l'annexe 6, partie I, relatif aux systèmes de vigilance et d'alerte en cas de dépassement de piste (ROAAS), correspond aux règles existantes du règlement (UE) 2015/640 de la Commission⁴. Aucune modification des règles de l'UE ne sera nécessaire.

L'amendement 47 à l'annexe 6, partie I, l'amendement 40 à l'annexe 6, partie II, et l'amendement 24 à l'annexe 6, partie III, concernant le crédit opérationnel dans le cadre des

¹ Règlement (UE) n° 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) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, JO L 311 du 25.11.2011, p. 1.

² 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) n° 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) n° 805/2011 de la Commission, JO L 63 du 6.3.2015, p. 1.

³ 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.

⁴ 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) n° 965/2012, JO L 106 du 24.4.2015, p. 18.

minimums opérationnels d'aérodrome fondés sur les performances (PBAOM) correspondent aux règles existantes du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission. Aucune modification des règles de l'UE ne sera nécessaire.

Amendement 47 à l'annexe 6, partie I, amendement 40 à l'annexe 6, partie II, et amendement 24 à l'annexe 6, partie III, concernant les enregistreurs de bord. Les enquêtes sur les accidents et incidents graves menées par plusieurs États ont été entravées par le fait que les systèmes d'enregistreur de bord (système d'enregistreur de données de vol et/ou système d'enregistreur de conversations de poste de pilotage) installés sur l'aéronef concerné n'avaient pas été maintenus en état de fonctionnement. Des problèmes en ont résulté concernant les fichiers d'enregistrement récupérés à partir des enregistreurs de bord (informations manquantes, valeurs de paramètres invalides ou enregistrement audio non intelligible). L'un des facteurs en cause est que les informations nécessaires au maintien des systèmes d'enregistreurs de bord en état de fonctionnement sont souvent incomplètes. Les exploitants sont tenus de veiller au bon fonctionnement de ces systèmes, mais faute d'informations appropriées, ils ne peuvent satisfaire à cette exigence.

Les propositions figurant dans la lettre aux États SP 55/4-20/94 de l'OACI modifient les normes de l'OACI énoncées dans l'appendice 8 de l'annexe 6, partie I, dans l'appendice 2.3 de l'annexe 6, partie II, et dans l'appendice 4 de l'annexe 6, partie III. Ces propositions:

1. modifient les normes de l'OACI applicables au fabricant du système d'enregistreur de bord et introduisent des normes de l'OACI applicables à l'installateur du système d'enregistreur de bord, afin d'exiger de ces entreprises qu'elles fournissent des informations suffisantes pour permettre aux exploitants de maintenir les enregistreurs de bord en état de fonctionnement;
2. modifient les normes de l'OACI applicables à une tâche de maintenance de l'enregistreur de paramètres de vol (appelée «étalonnage de l'enregistreur de données de vol») afin de préciser sa périodicité.

Dans une recommandation de réponse à cette lettre aux États adressée aux États membres de l'UE, l'AESA a exprimé son appui quant à l'intention des modifications proposées décrites au point 1, mais a suggéré certaines modifications rédactionnelles. En ce qui concerne le point 2, l'AESA a fait observer qu'il conviendrait plutôt de supprimer l'une des normes de l'OACI qu'il est proposé de modifier.

Douze États membres de l'UE ont repris l'analyse et les observations de l'AESA dans leur réponse à la lettre aux États SP 55/4-20/94 de l'OACI. Les autres États membres de l'UE n'ont pas répondu à ladite lettre.

À la suite de la consultation relative à la lettre aux États SP 55/4-20/94, les modifications non rédactionnelles proposées par l'AESA et les États membres de l'UE ont été acceptées par le secrétariat de l'OACI, sauf en ce qui concerne la norme de l'OACI que l'AESA avait proposé de supprimer. Les amendements envisagés n'auront pas d'incidence sur les règlements de l'UE, mais entraîneront très probablement la transformation de certains moyens acceptables de mise en conformité en règles applicables aux opérations aériennes et/ou des modifications mineures de spécifications de certification (CS-ETSO, CS-25 et CS-29).

L'amendement 40 à l'annexe 6, partie II, et l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, relatifs aux dispositions en matière de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFF) pour l'aviation

générale devraient être transposés respectivement dans le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission et dans le règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission⁵.

L'amendement 24 à l'annexe 6, partie III, relatif aux dégagements en mer pour les vols longue distance des hélicoptères formule des critères de sécurité et prévoit la nécessité d'une approbation. Ces propositions correspondent aux règles énoncées dans le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission. Aucune modification des règles de l'UE ne sera nécessaire.

L'amendement 24 à l'annexe 6, partie III, relatif aux marchandises dangereuses ne nécessite aucune modification des règles de l'UE, puisque le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission renvoie directement à l'annexe 18 de l'OACI et aux instructions techniques y afférentes.

L'amendement 7 à l'annexe 7 relatif à l'immatriculation, à la radiation de l'immatriculation et au transfert de l'immatriculation des aéronefs

L'amendement 7 à l'annexe 7 fixe les modalités de mise en œuvre de l'immatriculation des aéronefs, en adaptant le modèle de certificat d'immatriculation et en introduisant un modèle de certificat de radiation.

Alors que les certificats d'immatriculation ou de radiation des aéronefs ne sont pas réglementés par le droit de l'Union actuellement, l'amendement 7 à l'annexe 7 fait référence à un domaine couvert par le règlement (CE) n° 1008/2008⁶, qui établit le cadre général de l'immatriculation des aéronefs au niveau de l'UE. Le principe qui guide l'amendement 7 à l'annexe 7 afin de faciliter le transfert d'aéronefs d'un État à un autre correspond aux règles du règlement (CE) n° 1008/2008.

Amendement 109 à l'annexe 8 relatif aux responsabilités de l'État en cas de modifications et de réparations par des tiers

L'amendement à l'annexe 8, partie I et partie II, chapitre 4, précise les responsabilités de l'État de conception d'une modification et le distingue dûment de l'État de conception ou de construction initial de l'aéronef, du moteur ou de l'hélice. Ces responsabilités comprennent la réception et l'évaluation d'informations sur les défauts ainsi que l'élaboration et la diffusion d'informations obligatoires relatives au maintien de la navigabilité. Les nouvelles SARP se bornent à préciser les responsabilités en matière d'informations obligatoires relatives au maintien de la navigabilité, étant donné que les SARP existantes exigent déjà que la conception et/ou la fabrication de ces modifications et/ou réparations soient acceptables par l'État d'immatriculation de l'aéronef concerné.

Le système de l'AESA permettant d'assumer sa responsabilité (en tant qu'État de conception ou État de conception d'une modification) est déjà prévu par le règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission⁷. Ce système comprend la réception et l'évaluation d'informations sur les

⁵ Règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, JO L 44 du 14.2.2014, p. 1.

⁶ Règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté, JO L 293 du 31.10.2008, p. 3.

⁷ Règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission du 3 août 2012 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et

défauts ainsi que l'élaboration et la diffusion d'informations obligatoires concernant le maintien de la navigabilité.

Amendement 109 à l'annexe 8 relatif aux dispositions en matière d'extinction d'incendie dans les compartiments de fret

L'amendement précise les capacités de conception relatives à l'extinction d'incendie dans les compartiments de fret des avions lourds. Cet amendement n'introduit pas de nouvelles exigences pour la flotte actuelle, mais aligne le libellé sur ce qui est exigé dans les codes de navigabilité actuels des États de conception déjà acceptés pour la flotte existante et qui s'applique aux aéronefs de conception nouvelle.

Les SARP proposées n'ont pas d'incidence sur le règlement (UE) n° 748/2012 de la Commission, puisque les exigences correspondantes figurent déjà dans les spécifications de certification (CS-25 «avions de grande capacité») délivrées par l'AESA conformément à l'article 76, point 3), du règlement (UE) 2018/1139.

En outre, l'amendement introduit de nouvelles dispositions imposant (pour les avions lourds) et recommandant (pour les hélicoptères et les avions légers) au titulaire de l'approbation de la conception de fournir à l'exploitant des informations sur les capacités de protection contre l'incendie dans les compartiments de fret, telles que certifiées pour les aéronefs de production et de conception nouvelles. L'AESA a participé à l'élaboration de ces SARP et considère qu'elles aideront les exploitants à déterminer les limites des systèmes d'extinction d'incendie dans certains compartiments de fret aérien.

Ces nouvelles SARP auront une incidence sur le règlement (UE) 2015/640 de la Commission. L'AESA entend programmer un mandat de réglementation visant à transposer ces SARP une fois adoptées par le Conseil de l'OACI.

Amendement 91 à l'annexe 10, volume IV

Après la date de mise en œuvre, il y aura une flotte mixte d'aéronefs équipés d'ACAS X/TCAS 7.1, qui devront être traités par les systèmes sol. L'impact de cet équipement mixte sur les prestataires de services de navigation aérienne (PSNA) doit être mieux cerné et détaillé par l'OACI. Bien qu'il n'en soit pas fait mention dans la précédente lettre aux États, pour faciliter les enquêtes sur les incidents, les PSNA devraient mettre à jour leur système sol pour extraire le numéro de pièce du logiciel ACAS. En outre, les PSNA qui utilisent les avis de résolution (RA) peuvent être amenés à adapter le décodage du compte rendu d'avis de résolution, selon les informations détaillées qui s'affichent à l'écran de leurs contrôleurs. Comme il existe des différences opérationnelles entre ACAS II et ACAS Xa, leur incidence doit être détaillée dans le manuel ACAS (document 9863).

Pour les exploitants d'aéronefs, l'incidence sera limitée, dès lors que l'introduction de l'équipement ACAS X est facultative. Les principales différences présentées par ACAS X consistent dans la logique anticollision et les sources de données de surveillance. Dans la mesure où l'algorithme anticollision est transparent pour le pilote et compte tenu de la probabilité réduite qu'un pilote reçoive un RA ACAS II, les procédures restent les mêmes par ailleurs, on pourrait avancer qu'une formation n'est peut-être pas nécessaire. Toutefois, dans des situations de conflit potentiel où une intervention du système anticollision embarqué (ACAS) est nécessaire, ACAS Xa fournira des avis de résolution dont la synchronisation, la

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.

durée et la séquence des alertes sont semblables, mais non identiques à celles du TCAS II version 7.1. Comme cette logique de sécurité optimisée est censée réduire les alertes inutiles dans des situations non conflictuelles, il se peut que les avis de résolution ACAS Xa ne soient pas émis dans les mêmes conditions que ceux du TCAS II version 7.1.

Étant donné qu'il existe des différences opérationnelles entre ACAS II, doté de la version 7.1 de la logique anticollision, et ACAS Xa (même si les procédures sont identiques), celles-ci doivent être prises en compte. En fait, l'amendement précise que les documents d'orientation relatifs aux systèmes compatibles TCAS 7.1 et aux systèmes compatibles ACAS X figurent dans le manuel du système anticollision embarqué (ACAS) (document 9863). Toutefois, à ce jour, les modifications du manuel ACAS (document 9863) n'ont pas été finalisées.

Le cadre réglementaire européen devrait être mis à jour afin d'inclure l'utilisation d'ACAS X.

Les règlements et/ou les documents d'orientation connexes concernés sont notamment le règlement (UE) n° 1332/2011 de la Commission⁸ – exigences pour l'utilisation de l'espace aérien et des procédures d'exploitation pour l'évitement de collision en vol – et le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission – opérations aériennes. Cela peut avoir des incidences sur d'autres réglementations et leurs moyens acceptables de mise en conformité respectifs, et sur les documents d'orientation y afférents. Les spécifications de certification de l'AESA pour les équipements embarqués de communication, de navigation et de surveillance (CS-ACNS) ainsi que les spécifications de certification pour les normes techniques européennes (CS-ETSO) nécessiteraient également des mises à jour.

Amendement 18 à l'annexe 17

À sa trente-deuxième réunion, qui s'est tenue sous forme virtuelle du 31 mai au 4 juin 2021, le groupe d'experts sur la sûreté aérienne de l'OACI a examiné l'annexe 17. Le Conseil de l'OACI, lors de la onzième réunion de sa 223^e session, le 25 juin 2021, a examiné les propositions d'amendement présentées concernant l'Annexe 17. Le secrétaire général de l'OACI a notifié la proposition d'amendement 18 à l'annexe 17 par la lettre aux États AS 8/2.1-21/48 Confidential du 20 juillet 2021.

Les modifications proposées introduisent de nouvelles SARP et/ou modifient des SARP existantes à l'annexe 17 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.

La plupart des dispositions nouvelles ou révisées introduites par l'amendement 18 à l'annexe 17 ne nécessiteront aucune modification du droit de l'Union puisqu'elles en font déjà partie. Une nouvelle norme introduite dans le domaine des mesures de sûreté préventives requiert toutefois une modification du règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission⁹. Cette modification garantira que les procédures mises en place pour traiter les bagages non identifiés seront étendues de manière à couvrir également les objets suspects.

Amendement 29 à l'annexe 9

⁸ Règlement (UE) n° 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.

⁹ 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).

La plupart des dispositions nouvelles ou révisées proposées par l'amendement 29 à l'annexe 9 ne nécessiteront aucune modification du droit de l'Union, qui comporte déjà de telles normes. Pour ce qui est de l'aspect concernant la traite des êtres humains, les législations nationales relatives aux transports comprennent la décision-cadre du Conseil de l'Union européenne de 2002 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers¹⁰; la convention du Conseil de l'Europe de 2005 sur la lutte contre la traite des êtres humains¹¹; et la directive de l'Union européenne de 2011 concernant la prévention de la traite des êtres humains et la lutte contre ce phénomène ainsi que la protection des victimes¹². En ce qui concerne les PNR, seule une note d'information précisant le terme «push» a été modifiée. Ces éléments sont déjà couverts par la directive 2016/681 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière¹³.

3.2. Position à prendre au nom de l'Union

L'Union reconnaît la nécessité d'établir un cadre réglementaire harmonisé au niveau international.

La mise en œuvre d'un système de licence électronique est considérée comme un avantage et devrait être soutenue.

Les amendements proposés pour les annexes 6 et 14, volume I, couvrent les dégagements en mer, le sauvetage et la lutte contre l'incendie dans l'aviation générale, et plusieurs orientations issues des cinquième et sixième réunions du groupe d'experts des opérations aériennes, ainsi que le maintien en état de fonctionnement des enregistreurs de bord. Dès lors que la plupart des nouveaux amendements à l'annexe 6 correspondent à des règles de l'UE existantes et que les autres sont jugés appropriés, la position proposée à prendre au nom de l'Union consiste à appuyer les amendements.

Dès lors que la plupart des nouvelles SARP introduites par l'amendement 109 à l'annexe 8 correspondent à des règles de l'UE existantes et que les autres sont jugées appropriées, la position proposée à prendre au nom de l'Union consiste à appuyer la proposition.

En outre, l'Union reconnaît la nécessité de garantir des niveaux de sûreté harmonisés et de mettre en œuvre des technologies améliorées, comme le propose l'amendement à l'annexe 10, volume IV.

Par conséquent, la position à prendre au nom de l'Union en ce qui concerne les amendements proposés à la convention de Chicago, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte lesdits amendements sans modifications substantielles, devrait consister à ne pas notifier de désapprobation et à notifier l'intention de se conformer aux mesures adoptées en réponse aux

¹⁰ Décision-cadre du Conseil du 28 novembre 2002 visant à renforcer le cadre pénal pour la répression de l'aide à l'entrée, au transit et au séjour irréguliers, JO L 328 du 5.12.2002, p. 1.

¹¹ Convention du Conseil de l'Europe sur la lutte contre la traite des êtres humains (STCE n° 197), disponible à l'adresse: <https://www.coe.int/fr/web/conventions/full-list?module=treaty-detail&treatynum=197>.

¹² Directive 2011/36/UE du Parlement européen et du Conseil du 5 avril 2011 concernant la prévention de la traite des êtres humains et la lutte contre ce phénomène ainsi que la protection des victimes, JO L 101 du 15.4.2011, p. 1.

¹³ Directive (UE) 2016/681 du Parlement européen et du Conseil du 27 avril 2016 relative à l'utilisation des données des dossiers passagers (PNR) pour la prévention et la détection des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, ainsi que pour les enquêtes et les poursuites en la matière, JO L 119 du 4.5.2016, p. 132.

lettres aux États respectives de l'OACI. Au cas où la législation de l'Union s'écarterait de certaines normes nouvellement adoptées par l'OACI après la date envisagée pour leur application, à savoir le 3 novembre 2022, une différence avec ces normes particulières devrait être notifiée à l'OACI, mais seulement pour la période nécessaire à leur mise en application complète dans le droit de l'Union.

La proposition d'amendement 18 à l'annexe 17 comporte, entre autres, des dispositions nouvelles et/ou révisées concernant: une nouvelle pratique recommandée en matière de culture de sûreté; une nouvelle norme sur les programmes de sûreté des exploitants d'aéronefs; une nouvelle norme sur les méthodes de détection d'explosifs dans les bagages de soute; et une nouvelle norme définissant les éléments essentiels d'un programme national de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile.

Toutes ces dispositions visent à renforcer exigences de base au niveau mondial en matière de sûreté aérienne et devraient dès lors être appuyées dans leur intégralité. La plupart des dispositions proposées font déjà partie du droit de l'Union et sont donc mises en œuvre par les États membres.

L'amendement 7 à l'annexe 7 a pour but de faciliter le transfert d'aéronefs d'un État à un autre. En autorisant l'immatriculation d'un aéronef dans un autre État membre ou dans un pays tiers, les règles existantes de l'UE reposent sur le même principe. Il convient dès lors d'appuyer cet amendement.

L'amendement 29 à l'annexe 9 vise à améliorer la préparation aux futures pandémies, à tirer les enseignements de la pandémie de COVID-19 et à définir une réponse sanitaire initiale adéquate face à toute pandémie future, mais aussi à poursuivre la lutte contre la traite des êtres humains en mettant en place une stratégie de grande ampleur. En outre, cet amendement contient des modifications mineures mais utiles concernant les vols de rapatriement et le transport aérien de passagers handicapés, ainsi que la modification d'une note dans la section PNR. Il convient dès lors d'appuyer cet amendement.

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'accord¹⁴.

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 les instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant,

¹⁴ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

mais qui ont «*vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union*»¹⁵.

4.1.2. *Application en l'espèce*

Le Conseil de l'OACI est une instance créée par un accord, en l'occurrence par la convention de Chicago.

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 des notifications concernant une désapprobation ou des différences, ainsi que des termes de ces notifications. 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.

La plupart des actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'UE, à savoir le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, le règlement (UE) n° 1139/2018 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) n° 965/2012 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) 2015/640 de la Commission, le règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission, le règlement d'exécution (UE) n° 1332/2011 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission.

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.

¹⁵ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 225^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) concernant l'adoption envisagée 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 91 à l'annexe 10, volume IV, de l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, de l'amendement 18 à l'annexe 17 et de l'amendement 29 à l'annexe 9 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 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 (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 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 actuellement 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) Le Conseil de l'OACI envisage d'adopter, lors de sa 225^e session, 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 91 à l'annexe 10, volume IV, l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, l'amendement 18 à l'annexe 17 et l'amendement 29 à l'annexe 9 de la convention relative à l'aviation civile internationale.
- (5) L'objectif principal de l'amendement à l'annexe 1 est de permettre la mise en œuvre d'un système électronique de délivrance des licences du personnel dans un souci d'amélioration de l'efficacité.

- (6) L'objectif principal des amendements à l'annexe 6, parties I, II et III, est de renforcer le cadre juridique de la convention de Chicago régissant le maintien en état de fonctionnement des enregistreurs de bord; d'améliorer la clarté des 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); de garantir 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 afin de déterminer les aérodromes de dégagement; 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'objectif principal de l'amendement à l'annexe 14, volume I, relatif au sauvetage et à la lutte contre l'incendie (RFF) pour l'aviation générale est d'exclure l'aviation générale des dispositions RFF énoncées à l'annexe 14.
- (8) L'amendement à l'annexe 7 vise principalement à faciliter le transfert d'aéronefs d'un État à un autre en adaptant le modèle de certificat d'immatriculation et en introduisant un modèle de certificat de radiation.
- (9) L'objectif principal de l'amendement à l'annexe 8 est d'en améliorer la clarté pour 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.
- (10) L'objectif principal de l'amendement à l'annexe 10, volume IV est d'introduire l'ACAS X et de réduire le nombre de fausses alertes ACAS.
- (11) l'objectif principal de l'amendement 18 à l'annexe 17 est d'introduire de nouvelles SARP et/ou 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.
- (12) L'objectif principal de l'amendement 29 à l'annexe 9 est d'améliorer la préparation des États aux pandémies futures, en tirant les enseignements de la pandémie de COVID-19 et en définissant une réponse sanitaire initiale adéquate face aux pandémies futures. L'amendement aborde également la lutte contre la traite des êtres humains en établissant des normes pour une stratégie globale. En outre, il contient des modifications mineures mais utiles concernant les vols de rapatriement et le transport aérien de passagers handicapés, ainsi que la modification d'une note dans la section consacrée aux données des dossiers passagers (PNR) pour préciser le terme «push».
- (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 91 à l'annexe 10, volume IV, l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, l'amendement 18 à l'annexe 17 et l'amendement 29 à l'annexe 9 de la convention de

Chicago ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission, le règlement (UE) n° 1139/2018 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) n° 965/2012 du Parlement européen et du Conseil, le règlement (UE) 2015/640 de la Commission, le règlement (UE) n° 139/2014 de la Commission, le règlement d'exécution (UE) n° 1332/2011 de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2015/1998 de la Commission.

- (14) La position de l'Union lors de la 225^e session du Conseil de l'OACI ou de toute session ultérieure concernant l'adoption envisagée 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 91 à l'annexe 10, volume IV, de l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, de l'amendement 18 à l'annexe 17 et de l'amendement 29 à l'annexe 9 de la convention de Chicago, tels que 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 et AN 3/1.2-20/76, AN 7/1.3.105-20/42, SP 55/4-20/94, AS 8/2.1-21/48 Confidential, EC 6/3-21/67 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.
- (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 91 à l'annexe 10, volume IV, de l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, de l'amendement 18 à l'annexe 17 et de l'amendement 29 à l'annexe 9 de la convention de Chicago, qui sera annoncée par le Secrétaire général de l'OACI au moyen d'une procédure de lettre aux États, 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. Au cas où la législation de l'Union s'écarterait de certaines SARP nouvellement adoptées après la date envisagée pour leur application, une différence avec ces SARP particulières devrait être notifiée à l'OACI, conformément à l'article 38 de la convention de Chicago, pour la période au cours de laquelle cet écart existe.
- (16) 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 225^e session du Conseil de l'OACI 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 91 à l'annexe 10, volume IV, l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, l'amendement 18 à l'annexe 17 et l'amendement 29 à l'annexe 9.
2. La position à prendre au nom de l'Union consiste, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte sans modifications substantielles 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 91 à l'annexe 10, volume IV, l'amendement 17 à l'annexe 14, volume I, l'amendement 18 à l'annexe 17 et l'amendement 29 à l'annexe 9, qu'il est proposé d'apporter à la convention de Chicago et qui sont visés au paragraphe 1, à ne pas notifier 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 SARP adoptées après la date envisagée pour leur application, une différence avec ces SARP particulières sera notifiée à l'OACI

Article 2

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

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

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*