

COM(2024) 478 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2024/2025

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 17 octobre 2024

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 17 octobre 2024

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 sur la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 233e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) quant aux modifications envisagées au chapitre 2 ("Entrée et sortie des aéronefs"), au chapitre 3 ("Entrée et sortie des personnes et de leurs bagage"»), au chapitre 6 ("Aéroports internationaux – Installations et services intéressant le trafic") et au chapitre 8 ("Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques"), section C ("Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents"), section E ("Établissement de programmes nationaux de facilitation"), section F ("Facilitation du transport des personnes handicapées") et section G ("Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles"), telles qu'elles figurent dans l'amendement 30 à l'annexe 9 – Facilitation de la convention relative à l'aviation civile internationale (la "convention de Chicago")

**Bruxelles, le 16 octobre 2024
(OR. en)**

14559/24

**Dossier interinstitutionnel:
2024/0262(NLE)**

**AVIATION 141
ICAO 45
RELEX 1277**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	16 octobre 2024
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2024) 478 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL sur la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 233 ^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) quant aux modifications envisagées au chapitre 2 ("Entrée et sortie des aéronefs"), au chapitre 3 ("Entrée et sortie des personnes et de leurs bagage"), au chapitre 6 ("Aéroports internationaux – Installations et services intéressant le trafic") et au chapitre 8 ("Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques"), section C ("Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents"), section E ("Établissement de programmes nationaux de facilitation"), section F ("Facilitation du transport des personnes handicapées") et section G ("Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles"), telles qu'elles figurent dans l'amendement 30 à l'annexe 9 – <i>Facilitation</i> de la convention relative à l'aviation civile internationale (la "convention de Chicago")

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2024) 478 final.

p.j.: COM(2024) 478 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 16.10.2024
COM(2024) 478 final

2024/0262 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

sur la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 233^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) quant aux modifications envisagées au chapitre 2 («Entrée et sortie des aéronefs»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), au chapitre 6 («Aéroports internationaux – Installations et services intéressant le trafic») et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section C («Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents»), section E («Établissement de programmes nationaux de facilitation»), section F («Facilitation du transport des personnes handicapées») et section G («Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles»), telles qu'elles figurent dans l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»)

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 233^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) quant aux modifications envisagées à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention relative à l'aviation civile internationale ayant trait à la facilitation des **formalités côté ville pour le congé des aéronefs et des passagers, des marchandises et des envois postaux**, eu égard aux exigences des autorités chargées des douanes, de l'immigration, de la santé publique et de l'agriculture, en particulier les modifications apportées: au chapitre 2 («Entrée et sortie des aéronefs»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), au chapitre 6 («Aéroports internationaux — Installations et services intéressant le trafic») et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section C («Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents»), section E («Établissement de programmes nationaux de facilitation»), section F («Facilitation du transport des personnes handicapées») et section G («Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles»). Les modifications envisagées sont intégrées dans l'amendement 30 joint à la lettre aux États EC 6/3 – 24/67 du 19 juin 2024, qui fera l'objet d'un vote lors de la 233^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);
- ii) la position à prendre, au nom de l'Union, à la suite de l'annonce, par l'OACI, de l'adoption de l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* 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. Entrée en vigueur le 4 avril 1947, elle 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 2022-2025, six États membres de l'UE sont représentés au sein du Conseil de l'OACI, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, l'Espagne, la France, l'Italie et la Roumanie.

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.

En application de l'article 37, point j), de la convention de Chicago, l'OACI adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des formalités de douane et d'immigration.

En application de l'article 90 de la convention de Chicago, l'adoption des annexes par le Conseil requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque État contractant. 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.

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. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout État qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés doit en aviser le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement aux normes internationales ou indiquer les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres États la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'État en question.

2.3. L'acte envisagé de l'OACI et ses liens avec les règles existantes de l'Union

Lors de sa 233^e session ou de toute session ultérieure, le Conseil de l'OACI devrait examiner et adopter l'amendement 30 à l'annexe 9 – Facilitation visé dans la lettre aux États CE 6/3-24/67, tel qu'il résulte du réexamen de l'annexe 9 – Facilitation effectué par le Groupe d'experts de la facilitation (FAL) lors de sa treizième réunion qui s'est tenue du 26 février au 1^{er} mars 2024 (FALP/13).

- L'annexe 9 - *Facilitation* se fonde sur dix articles de la convention de Chicago en vertu desquels la communauté de l'aviation civile est tenue de respecter la législation régissant l'inspection des aéronefs, du fret et des passagers par les autorités chargées des douanes, de l'immigration, de l'agriculture et de la santé publique. L'annexe 9 porte spécifiquement sur la facilitation des formalités côté ville pour le congé des aéronefs et du trafic commercial, tant pour les passagers que pour le fret, sur la base, notamment, des exigences des autorités chargées des douanes, de l'immigration, de la santé publique et de l'agriculture.
- L'amendement 30 à l'annexe 9 comprend, entre autres, des dispositions nouvelles et/ou modifiées sur l'entrée et la sortie des personnes et de leurs bagages, ainsi que les installations et services intéressant le trafic dans les aéroports internationaux; il prévoit également de déplacer vers le nouveau chapitre 10 de l'annexe les dispositions relatives à la santé figurant dans d'autres chapitres.
- L'amendement que devrait adopter le Conseil de l'OACI sera contraignant en vertu du droit international, conformément à la procédure et au calendrier prévus à l'article 90, point a), de la convention de Chicago, qui dispose ce qui suit: «*L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa l) de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites*

Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque État contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre temps la majorité des États contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil.»

- De plus, les modifications en question ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'Union, comme expliqué plus en détail ci-après.

L'amendement envisagé couvre les domaines suivants, comme suit.

- En ce qui concerne le chapitre 2 («Entrée et sortie des aéronefs»), le chapitre 6 («Aéroports internationaux – Installations et services intéressant le trafic»), le chapitre 8, section C («Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents»), section E («Établissement de programmes nationaux de facilitation»), section F («Facilitation du transport des personnes handicapées») et section G («Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles»), les propositions consistent à modifier, déplacer ou supprimer des pratiques recommandées (SARP) obsolètes, ainsi qu'à clarifier ou simplifier certaines SARP (par exemple, les SARP s'adressant aux exploitants d'aéronefs ou aux exploitants d'aéroports sont modifiées afin de s'adresser désormais, ainsi qu'il convient, aux États contractants). En ce qui concerne les modifications apportées à la norme 6.3 et à la pratique recommandée 6.4 au chapitre 6, elles concernent des matières régies par la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires¹. En ce qui concerne les modifications apportées au chapitre 8, elles sont liées aux enquêtes de sécurité sur les accidents aériens régies par le règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil² du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile. Les modifications envisagées ne nécessiteraient pas de modification du règlement et de la directive précités, étant donné que le droit de l'Union les inclut déjà.
- En ce qui concerne le chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), les modifications envisagées ajoutent des SARP relatives à la sécurité du processus de délivrance des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e) et actualisent le protocole de contrôle d'accès et la norme technique pour l'encodage de l'image faciale dans les DVLM-e. Les modifications concernent des matières qui, en droit de l'Union, sont régies par plusieurs instruments, dont la directive (UE) 2019/997³ (sur les titres de voyage provisoires de l'UE). Ces modifications ne nécessiteraient pas de modification de la directive précitée, étant donné que le droit de l'Union en tient déjà compte.
- En ce qui concerne les SARP liées à la santé qui figurent à l'annexe 9, les modifications proposées les transfèrent de différents chapitres de l'annexe 9 vers un seul chapitre (le nouveau «chapitre 10»). Les modifications proposées sont en grande

¹ Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (JO L 70 du 14.3.2009, p. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj>).

² Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

³ Directive (UE) 2019/997 du Conseil du 18 juin 2019 établissant un titre de voyage provisoire de l'Union européenne et abrogeant la décision 96/409/PESC (JO L 163 du 20.6.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/997/oj>).

partie de nature rédactionnelle et restructurent les SARP liées à la santé pour les organiser selon un ordre plus logique dans le nouveau chapitre 10. Les matières couvertes par les SARP formant le nouveau chapitre 10 de l'annexe 9 sont régies par le règlement (UE) 2022/2371 du Parlement européen et du Conseil⁴ du 23 novembre 2022 relatif aux menaces transfrontières graves pour la santé. Ces modifications n'affecteraient pas le règlement précité, étant donné qu'elles sont de nature purement rédactionnelle et dénuées d'effets juridiques.

Ainsi qu'il est expliqué ci-dessus, l'acte envisagé concerne un domaine qui est déjà largement couvert par les règles de l'Union et est donc susceptible «d'affecter des règles communes ou d'en altérer la portée». Tel qu'il est envisagé, l'amendement 30 à l'annexe 9 se rapporte donc à un domaine dans lequel l'Union a acquis une compétence externe exclusive en vertu de l'article 3, paragraphe 2, dernier membre de phrase, du TFUE relativement à cette matière.

3. Position à prendre au nom de l'Union

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

Modifications apportées au chapitre 2 («Entrée et sortie des aéronefs»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), au chapitre 6 («Aéroports internationaux – Installations et services intéressant le trafic») et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section C («Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents»), section E («Établissement de programmes nationaux de facilitation»), section F («Facilitation du transport des personnes handicapées») et section G («Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles»), telles qu'elles figurent dans l'amendement 30 à l'annexe 9 – Facilitation de la convention relative à l'aviation civile internationale

Les modifications envisagées, qui font l'objet de l'amendement 30 à l'annexe 9 tel que visé dans la lettre aux États EC 6/3-24/67, concernent des matières qui sont également régies par les actes législatifs de l'UE cités au paragraphe 2.3 et sont compatibles avec ceux-ci.

Les modifications envisagées contribueraient à améliorer la clarté et l'efficacité de l'annexe 9, permettant par là même de mieux poursuivre l'objectif qui consiste à assurer de manière efficiente l'acheminement des voyageurs, des bagages, des cargaisons et des envois postaux dans de bonnes conditions d'hygiène, de sûreté et de sécurité au sol et en vol. L'Union reconnaît la nécessité de réexaminer en permanence l'annexe 9 afin de la tenir à jour et qu'elle reste en prise avec l'évolution du transport aérien.

Par conséquent, la position qu'il est proposé de prendre au nom de l'Union consiste à soutenir ces modifications.

Dès lors, la position à prendre au nom de l'Union devrait consister, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte les modifications de l'annexe 9 – *Facilitation* qui sont proposées, à ne pas notifier de désapprobation mais à se conformer à la mesure adoptée 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'écarterait des normes de l'OACI nouvellement adoptées, les États membres devraient notifier à l'OACI la

⁴ Règlement (UE) 2022/2371 du Parlement européen et du Conseil du 23 novembre 2022 concernant les menaces transfrontières graves pour la santé et abrogeant la décision n° 1082/2013/UE (JO L 314 du 6.12.2022, p. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).

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. 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'accord⁵.

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 qui n'ont pas d'effet contraignant en vertu du droit international, mais qui *«ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»*⁶, dès lors que plusieurs parties de l'amendement envisagé relèvent du droit de l'Union, à savoir: la directive 2009/12/CE et le règlement (UE) n° 996/2010.

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, point *l)*, 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. Les actes que le Conseil de l'OACI est appelé à adopter constituent des actes ayant des effets juridiques. Les actes envisagés seront contraignants en vertu du droit international, conformément à l'article 90, point *a)*, de la convention de Chicago.

En outre, comme expliqué ci-dessus, les modifications envisagées de l'annexe 9 ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'Union car elles touchent à des questions déjà régies par cette dernière, à savoir: la directive 2009/12/CE et le règlement (UE) n° 996/2010.

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée concernant la position à prendre sur ces notifications est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

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

⁶ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

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 envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé 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. À titre exceptionnel, s'il est établi que l'acte poursuit à la fois plusieurs objectifs, qui sont liés d'une façon indissociable, sans que l'un soit second et indirect par rapport à l'autre, un tel acte pourra être fondé sur les différentes bases juridiques correspondantes.

4.2.2. Application en l'espèce

L'acte envisagé poursuit des objectifs de la politique commune des transports et, dans le même temps, par son contenu spécifique, dont la modification des règles relatives aux documents de voyage lisibles à la machine, il touche au domaine de la protection des citoyens de l'Union, notamment aux règles de l'Union relatives à la délivrance de titres de voyage provisoires de l'UE. Les modifications de l'OACI ne concernent toutefois, pour l'essentiel, que les documents de voyage tels que les visas et les passeports et, par conséquent, l'incidence sur les règles de l'Union relatives aux titres de voyage provisoires de l'UE est accessoire.

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. PUBLICATION DE L'ACTE ENVISAGE

Pour des raisons de transparence et pour un référencement approprié, étant donné que les modifications envisagées apporteront des changements à l'annexe 9 de la convention de Chicago, il est nécessaire de publier l'amendement au *Journal officiel de l'Union européenne* après son adoption en indiquant la date de son entrée en vigueur.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

sur la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 233^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) quant aux modifications envisagées au chapitre 2 («Entrée et sortie des aéronefs»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), au chapitre 6 («Aéroports internationaux – Installations et services intéressant le trafic») et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section C («Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents»), section E («Établissement de programmes nationaux de facilitation»), section F («Facilitation du transport des personnes handicapées») et section G («Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles»), telles qu'elles figurent dans l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»)

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) Tous les États membres sont États contractants à la convention de Chicago et membres de l'OACI, tandis que l'Union a le statut d'observateur au sein de certains organes de l'OACI. Pour la période 2022-2025, six États membres sont représentés au sein du Conseil de l'OACI.
- (3) En application de l'article 37, point *j*), de la convention de Chicago, l'OACI adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des formalités de douane et d'immigration. En vertu de l'article 54, point *l*), 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) Lors de sa 233^e session, le Conseil de l'OACI doit adopter l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention de Chicago.
- (5) L'objectif principal de l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention de Chicago figurant dans la lettre aux États EC 6/3 – 24/67 est d'améliorer la clarté et, par conséquent, la cohérence et l'efficacité de l'annexe 9.
- (6) L'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention de Chicago prévoit des modifications au chapitre 2 («Entrée et sortie des aéronefs»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), au chapitre 6 («Aéroports internationaux —

Installations et services intéressant le trafic») et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section C («Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents»), section E («Établissement de programmes nationaux de facilitation»), section F («Facilitation du transport des personnes handicapées») et section G («Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles»). Les propositions consistent en particulier à modifier, déplacer ou supprimer des SARP obsolètes et à modifier des SARP destinées aux exploitants d'aéronefs ou aux exploitants d'aéroports afin qu'elles s'adressent désormais, ainsi qu'il convient, aux États contractants. Les modifications apportées à la norme 6.3 et à la pratique recommandée 6.4 au chapitre 6 concernent des matières régies par la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires⁷. En ce qui concerne le chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), les modifications envisagées ajoutent des SARP relatives à la sécurité du processus de délivrance des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e) et actualisent le protocole de contrôle d'accès et la norme technique pour l'encodage de l'image faciale dans les DVLM-e. Accessoirement, ces modifications concernent également des matières qui, en droit de l'Union, sont régies par la directive (UE) 2019/997⁸. Enfin, en ce qui concerne les modifications apportées au chapitre 8, les modifications de l'OACI se rapportent aux enquêtes de sécurité sur les accidents aériens relevant du règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil⁹ du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile. Ces modifications ne nécessiteraient pas de modification du droit de l'Union, qui en tient déjà compte.

- (7) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du Conseil de l'OACI, étant donné que l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention de Chicago sera contraignant en vertu du droit international conformément à l'article 90, point a), de la convention de Chicago et qu'il intéresse la législation de l'Union, à savoir: la directive 2009/12/CE et le règlement (UE) n° 996/2010.
- (8) 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.
- (9) La position de l'Union lors de la 233^e session du Conseil de l'OACI ou de toute session ultérieure quant aux modifications envisagées au chapitre 2 («Entrée et sortie des aéronefs»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), au chapitre 6 («Aéroports internationaux – Installations et services intéressant le trafic»)

⁷ Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (JO L 70 du 14.3.2009, p. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj>).

⁸ Directive (UE) 2019/997 du Conseil du 18 juin 2019 établissant un titre de voyage provisoire de l'Union européenne et abrogeant la décision 96/409/PESC (JO L 163 du 20.6.2019, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/997/oj>).

⁹ Règlement (UE) n° 996/2010 du Parlement européen et du Conseil du 20 octobre 2010 sur les enquêtes et la prévention des accidents et des incidents dans l'aviation civile et abrogeant la directive 94/56/CE (JO L 295 du 12.11.2010, p. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section C («Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents»), section E («Établissement de programmes nationaux de facilitation»), section F («Facilitation du transport des personnes handicapées») et section G («Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles»), telles qu'elles figurent dans l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention de Chicago joint à la lettre aux États EC 6/3 – 24/67 devrait consister à voter en faveur de ces modifications 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 dans l'intérêt de l'Union.

- (10) La position de l'Union après l'adoption de l'amendement 30 à l'annexe 9 - Facilitation 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. Cette position devrait être exprimée par tous les États membres de l'Union, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 233^e session du Conseil de l'OACI ou l'une de ses sessions ultérieures est de voter en faveur de l'intégralité des modifications envisagées au chapitre 2 («Entrée et sortie des aéronefs»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), au chapitre 6 («Aéroports internationaux – Installations et services intéressant le trafic») et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section C («Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents»), section E («Établissement de programmes nationaux de facilitation»), section F («Facilitation du transport des personnes handicapées») et section G («Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles»), intégrées dans l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention de Chicago joint à la lettre aux États EC 6/3 – 24/67.
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 proposé à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention de Chicago visé 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 de certaines SARP nouvellement adoptées après la date envisagée pour leur application, une différence avec ces SARP particulières sera notifiée à l'OACI, conformément à l'article 38 de la convention de Chicago.

À cet effet, 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 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 1^{er}, 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 visée à l'article 1^{er}, 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 / La présidente*