

Bruxelles, le 5.2.2021
COM(2021) 48 final

2021/0027 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 222^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour l'adoption envisagée de l'amendement 177 à l'annexe 1, de l'amendement 47 à l'annexe 2, de l'amendement 108 à l'annexe 8, de l'amendement 90 à l'annexe 10 et du nouveau volume VI de l'annexe 10 de la convention relative à l'aviation civile internationale

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 222^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour l'adoption envisagée des amendements suivants à la convention relative à l'aviation civile internationale: l'amendement 177 à l'annexe 1 – *Licences du personnel*, l'amendement 47 à l'annexe 2 – *Règles de l'air*, l'amendement 108 à l'annexe 8 – *Navigabilité des aéronefs*, l'amendement 90 à l'annexe 10 – *Télécommunications aéronautiques* et le nouveau volume VI de l'annexe 10, et

(ii) la position à prendre au nom de l'Union après l'annonce de l'adoption de l'amendement 177 à l'annexe 1, de l'amendement 47 à l'annexe 2, de l'amendement 108 à l'annexe 8, de l'amendement 90 à l'annexe 10 et du nouveau volume VI de l'annexe 10, 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. Les objectifs de l'Organisation sont d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international.

Le Conseil de l'OACI est un organe permanent de l'OACI, composé de 36 États contractants élus par l'assemblée de l'OACI pour une période de trois ans. Pour la période 2019-2022, sept États membres de l'UE sont représentés au sein du Conseil de l'OACI.

Parmi les fonctions obligatoires du Conseil de l'OACI, énumérées à l'article 54 de la convention de Chicago, figure l'adoption de normes et de pratiques recommandées internationales (SARP), qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago.

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

l'amendement 177 à l'annexe 1 — *Licences du personnel*, qui est un amendement corrélatif concernant les systèmes et procédures de liaison C2;

l'amendement 47 à l'annexe 2 — *Règles de l'air*, qui concerne les exigences en matière de certification de la navigabilité pour les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), en conséquence de l'amendement 108 à l'annexe 8;

l'amendement 108 à l'annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, en lien avec les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS);

l'amendement 90 à l'annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, volume V, en lien avec le spectre des radiofréquences aéronautiques pour les liaisons C2 des RPAS, et

un nouveau volume VI de l'annexe 10 relatif aux systèmes et procédures de liaison C2 des RPAS. (l'«acte envisagé»).

L'acte envisagé a les objectifs suivants:

modifier les SARP existantes figurant à l'annexe 8 de la convention de Chicago qui incorpore dans son annexe 8, partie I, les définitions et les termes spécifiques qui sont utilisés dans les normes des nouvelles parties VIII, IX et X. L'annexe 8, partie II, comprend aussi des propositions qui fournissent une vue d'ensemble des procédures générales de navigabilité pour la certification et le maintien de la navigabilité applicables aux aéronefs télépilotés (RPA);

introduire une nouvelle partie VIII dans l'annexe 8 de la convention de Chicago relative aux RPA;

introduire une nouvelle partie IX dans l'annexe 8 de la convention de Chicago relative aux hélicoptères télépilotés;

introduire une nouvelle partie X dans l'annexe 8 de la convention de Chicago relative au poste de télépilotage (RPS);

introduire un amendement à l'annexe 2, appendice 4, de la convention de Chicago, qui découle des amendements à l'annexe 8;

modifier les SARP existantes figurant à l'annexe 10, volume V, de la convention de Chicago, précisant la gestion du spectre utilisé uniquement pour la liaison de commande et de contrôle (liaison C2) ou les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS);

introduire un nouveau volume VI dans l'annexe 10 – *Systèmes et procédures de communication*, en lien avec les systèmes et procédures de communication relatifs à la liaison C2 des systèmes d'aéronef télépiloté;

introduire des amendements aux annexes 1 et 2 qui découlent de l'amendement à l'annexe 10, volume V, et un nouveau volume VI dans l'annexe 10.

L'entrée en application des amendements proposés est envisagée pour le 28 novembre 2024.

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

Le comité de l'OACI sur les systèmes d'aéronef télépilote (RPASP) a été chargé de l'élaboration des SARP, des manuels et des documents d'orientation ouvrant la voie à l'exploitation d'aéronefs télépilotes au-delà des frontières internationales selon les règles de vol aux instruments. Les États membres ont été consultés sur les amendements proposés au moyen des lettres aux États AN 7/67.1.1-19/52 et AN 3/5.12-19/53, qui comprenaient les propositions d'amendements aux annexes 8 et 10 de la convention de Chicago et les modifications corrélatives aux annexes 1 et 2 de ladite convention. Ces propositions font partie d'une série d'amendements qui seront fournis dans l'ordre.

Les amendements initialement proposés dans la lettre aux États AN 3/5.12-19/53 concernent la navigabilité des aéronefs à voilure fixe télépilotes, la navigabilité des hélicoptères télépilotes et le poste de télépilotage. Ces SARP ont été élaborées pour les RPAS qui seront soumis à la procédure de certification de type conforme au Doc 10019 de l'OACI, Manuel sur les systèmes d'aéronef télépilote (RPAS), et ont été renforcées par le contenu et les hypothèses du concept de l'exploitation des RPAS de l'OACI.

Compte tenu du caractère intégré des RPAS, le poste de télépilotage peut être certifié dans le cadre du certificat de type délivré au titulaire d'un certificat de type RPA à la suite de la procédure de certification de type RPA. Cela n'exclut pas la possibilité qu'un poste de télépilotage soit agréé séparément. La liaison C2 est une composante majeure des RPAS et de leur état de navigabilité, elle est donc intégrée au certificat de type.

Les amendements initialement proposés dans la lettre aux États AN 7/67.1.1-19/52 concernent la liaison de commande et de contrôle (liaison C2) et incluent des SARP technologiquement neutres sur les systèmes et procédures de liaison C2. La liaison C2 est destinée à l'échange de données entre les deux principales composantes physiques des RPAS: le poste de télépilotage et l'aéronef télépilote (RPA). La liaison C2 est ainsi une connexion logique, mais réalisée physiquement, permettant l'échange d'informations entre le poste de télépilotage et l'aéronef télépilote (RPA) de sorte que le télépilote puisse intégrer en toute sécurité le RPAS dans l'environnement opérationnel global de l'aviation, notamment en ce qui concerne les communications, la navigation et la surveillance. Ces SARPS constituent la première de deux réalisations prévues en lien avec la liaison C2.

Le RPASP travaille actuellement sur le deuxième ensemble de mesures, plus détaillé, contenant des SARP fondées sur des technologies spécifiques dont la date de livraison est prévue pour 2022.

À la suite de la contribution de l'AESA à propos de la lettre aux États AN 3/5.12-19/53, de nombreux États membres ont proposé que, en raison du partage spécifique des compétences entre l'exploitant et le concepteur, la consultation proposée dans la lettre aux États soit prolongée jusqu'à ce que le projet de documents pour l'amendement à l'annexe 6 soit disponible, et que l'adoption des annexes 6 et 8 se fasse en parallèle, en particulier concernant l'agrément des postes de télépilotage et les responsabilités des États contractants par rapport au maintien de la navigabilité des RPS. Cette proposition n'a pas été acceptée par l'OACI, ce qui risque de compliquer la transposition des SARP concernées de l'OACI dans le droit de l'Union, en raison de la nécessité de couvrir les responsabilités du concepteur et de l'exploitant pour les RPS.

Les amendements envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'UE, à savoir les règlements (UE) n° 748/2012¹, n° 1321/2014², n° 1178/2011³ et n° 965/2012⁴ de la Commission, et potentiellement le règlement (UE) n° 452/2014⁵ de la Commission ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2017/373⁶ de la Commission. Les nouvelles SARP de l'OACI devront être introduites dans la législation de l'UE pour modifier le cadre juridique actuel de manière à réglementer la conception, la certification de type et l'exploitation des RPAS exploités au-delà des frontières internationales et au-dessus de la haute mer.

3.2. Position à prendre au nom de l'Union

L'Union reconnaît la nécessité d'établir un cadre réglementaire harmonisé au niveau international permettant la conception, la certification de type et l'exploitation d'aéronefs télépilotés au-delà des frontières internationales et au-dessus de la haute mer selon les règles de vol aux instruments. Les amendements proposés dans les deux lettres aux États de l'OACI soutiennent cet objectif.

Par conséquent, la position qu'il est proposé de prendre au nom de l'Union consiste à soutenir les amendements proposés dans leur intégralité.

La position à prendre au nom de l'Union consiste, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte sans modifications substantielles les amendements proposés à la convention de Chicago, à ne pas notifier de désapprobation et à notifier son intention de se conformer à la mesure adoptée en réponse aux lettres aux États correspondantes de l'OACI. Si la législation de l'Union devait s'écarter des SARP nouvellement adoptées après la date envisagée d'application de ces dernières, soit le 28 novembre 2024, une différence avec ces SARP spécifiques devrait être notifiée à l'OACI.

¹ 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 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).

² Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

³ 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).

⁴ 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).

⁵ Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12).

⁶ Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 62 du 8.3.2017, p. 1).

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'accord⁷.

La notion d'«actes ayant des effets juridiques» englobe les actes qui ont des effets juridiques en vertu des règles de droit international régissant l'instance en question. Elle englobe également des instruments auxquels le droit international ne confère aucun effet contraignant, mais qui ont «vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»⁸.

4.1.2. Application en l'espèce

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

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

Les actes envisagés ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'UE, à savoir les règlements (UE) n° 748/2012⁹, n° 1321/2014¹⁰, n° 1178/2011¹¹ et n° 965/2012¹² de la Commission, et potentiellement le règlement (UE) n° 452/2014¹³ de la Commission ainsi que le règlement d'exécution (UE) 2017/373¹⁴ de la

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

⁸ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

⁹ 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 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).

¹⁰ Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

¹¹ 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).

¹² 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).

¹³ Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers

Commission. Les nouvelles SARP de l'OACI devront être introduites dans la législation de l'UE pour modifier le cadre juridique actuel de manière à réglementer la conception, la certification de type et l'exploitation des RPAS exploités au-delà des frontières internationales et au-dessus de la haute mer. La législation de l'UE devra donc être modifiée en conséquence.

L'objectif principal des amendements proposés est d'établir un cadre juridique harmonisé permettant la conception, la certification de type et l'exploitation d'aéronefs télépilotés au-delà des frontières internationales et au-dessus de la haute mer selon les règles de vol aux instruments. Conformément à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en la matière.

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

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

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte adopté pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte adopté poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est identifiable comme étant principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la finalité ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

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

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

4.3. Conclusion

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

conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12).

¹⁴ Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 62 du 8.3.2017, p. 1).

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre au nom de l'Union européenne lors de la 222^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour l'adoption envisagée de l'amendement 177 à l'annexe 1, de l'amendement 47 à l'annexe 2, de l'amendement 108 à l'annexe 8, de l'amendement 90 à l'annexe 10 et du nouveau volume VI de l'annexe 10 de la convention relative à l'aviation civile internationale

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 100, paragraphe 2, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9,

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

- (1) La convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»), qui régit le transport aérien international, est entrée en vigueur le 4 avril 1947. Elle a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- (2) Les États membres de l'UE sont parties contractantes à la convention de Chicago et membres de l'OACI, tandis que l'Union a le statut d'observateur au sein de certains organes de l'OACI. Sept États membres de l'UE sont représentés au sein du Conseil de l'OACI.
- (3) En vertu de l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI peut adopter des normes et des pratiques recommandées internationales (SARP) et les désigner comme annexes de la convention de Chicago.
- (4) Le Conseil de l'OACI, lors de sa 222^e session, doit adopter l'amendement 177 à l'annexe 1 - *Licences du personnel*, l'amendement 47 à l'annexe 2 - *Règles de l'air*, l'amendement 108 à l'annexe 8 - *Navigabilité des aéronefs*, l'amendement 90 à l'annexe 10 - *Télécommunications aéronautiques*, volume V, concernant les liaisons de commande et de contrôle (liaisons C2) des systèmes d'aéronef télépilote (RPAS), et le nouveau volume VI de l'annexe 10 à la convention de Chicago.
- (5) L'objectif principal des amendements proposés est d'établir un cadre juridique harmonisé permettant la conception, la certification de type et l'exploitation d'aéronefs télépilotes au-delà des frontières internationales et au-dessus de la haute mer selon les règles de vol aux instruments. L'Union soutient fermement les efforts déployés par l'OACI pour établir ce cadre juridique.
- (6) 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 177 à l'annexe 1, l'amendement 47 à l'annexe 2, l'amendement 108 à l'annexe 8, l'amendement 90 à l'annexe 10, volume V, et le nouveau volume VI de l'annexe 10, une fois adoptés, seront contraignants pour l'Union et auront vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de

l'Union, à savoir les règlements (UE) n° 748/2012¹⁵, n° 1321/2014¹⁶, n° 1178/2011¹⁷, n° 965/2012¹⁸ de la Commission et potentiellement le règlement (UE) n° 452/2014¹⁹ de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2017/373²⁰ de la Commission.

- (7) La position de l'Union au sein de la 222^e session, ou de toute session ultérieure, du Conseil de l'OACI, concernant l'adoption envisagée de l'amendement 177 à l'annexe 1, de l'amendement 47 à l'annexe 2, de l'amendement 108 à l'annexe 8, de l'amendement 90 à l'annexe 10, volume V, et du nouveau volume VI de l'annexe 10, comme indiqué dans les lettres aux États AN 7/67.1.1-19/52 et AN 3/5.12-19/53, devrait consister à soutenir 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.
- (8) Une fois adoptés, les amendements aux annexes 1, 2, 8 et 10 de la convention de Chicago seront contraignants pour tous les États membres de l'OACI, y compris tous les États membres de l'Union, conformément à la convention de Chicago et dans les limites fixées par celle-ci.
- (9) En vertu de l'article 38 de la convention de Chicago, tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points 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.
- (10) 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.

¹⁵ 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 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).

¹⁶ Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

¹⁷ 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).

¹⁸ 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).

¹⁹ Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12).

²⁰ Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1^{er} mars 2017 établissant des exigences communes relatives aux prestataires de services de gestion du trafic aérien et de services de navigation aérienne ainsi que des autres fonctions de réseau de la gestion du trafic aérien, et à leur supervision, abrogeant le règlement (CE) n° 482/2008, les règlements d'exécution (UE) n° 1034/2011, (UE) n° 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) n° 677/2011 (JO L 62 du 8.3.2017, p. 1).

- (11) La position à prendre au nom de l'Union après l'adoption par le Conseil de l'OACI de l'amendement 177 à l'annexe 1, de l'amendement 47 à l'annexe 2, de l'amendement 108 à l'annexe 8, de l'amendement 90 à l'annexe 10, volume V, et du nouveau volume VI de l'annexe 10, qui doit être annoncée par le secrétaire général de l'OACI au moyen d'une procédure de lettre adressée aux États de l'OACI, devrait consister à ne pas notifier de désapprobation et à notifier son intention de se conformer à ces amendements. Si la législation de l'Union devait s'écarter des SARP nouvellement adoptées après la date envisagée d'application de ces dernières, soit le 28 novembre 2024, une différence avec ces SARP spécifiques devrait être notifiée à l'OACI. 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 222^e session du Conseil de l'OACI, ou d'une session ultérieure, consiste à soutenir l'adoption, dans leur intégralité, des amendements suivants à la convention de Chicago: l'amendement 177 à l'annexe 1, l'amendement 47 à l'annexe 2, l'amendement 108 à l'annexe 8, l'amendement 90 à l'annexe 10, volume V, ainsi que le nouveau volume VI de l'annexe 10.
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 177 à l'annexe 1, l'amendement 47 à l'annexe 2, l'amendement 108 à l'annexe 8, l'amendement 90 à l'annexe 10, volume V, ainsi que le nouveau volume VI de l'annexe 10, 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 aux lettres aux États correspondantes de l'OACI. Si la législation de l'Union devait s'écarter des SARP nouvellement adoptées après la date envisagée d'application de ces dernières, soit le 28 novembre 2024, une différence avec ces SARP spécifiques devrait être notifiée à l'OACI.

Article 2

La position visée à l'article 1, paragraphe 1, est exprimée par les États membres de l'Union 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 de l'Union.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*