RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/745 DE LA COMMISSION

du 4 juin 2020

modifiant le règlement (UE) 2018/1042 en ce qui concerne le report des dates d'application de certaines mesures dans le contexte de la pandémie de COVID-19

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil ([1]), et notamment son article 23, son article 31, et son article 62, paragraphe 15,

considérant ce qui suit:

(1) Les mesures instaurées pour contenir la pandémie de COVID-19 entravent lourdement la capacité des États membres et du secteur de l'aviation à se préparer à l'application d'un certain nombre de règlements d'exécution récemment adoptés dans le domaine de la sécurité aérienne.

(2) Le confinement et les changements intervenus dans les conditions de travail et la disponibilité des travailleurs, conjugués à la charge de travail supplémentaire qu'impose la gestion des importantes conséquences négatives de la pandémie de COVID-19 pour toutes les parties prenantes, gênent les préparatifs en vue de l'application de ces règlements d'exécution.

(3) Du fait des différentes mesures de confinement qu'ils ont adoptées, les États membres ne sont pas à même de mettre en application dans le délai prévu par le règlement (UE) 2018/1042 de la Commission ([2]), c'est-à-dire à partir du 14 août 2020, les nouvelles exigences instaurées par celui-ci en ce qui concerne les tests d'alcoolémie, les programmes de soutien par les pairs et l'évaluation psychologique des pilotes. Ils ne sont pas en mesure de veiller à ce que les équipages aient la possibilité de se conformer aux nouvelles obligations instaurées par le règlement (UE) 2018/1042 car cela pourrait faire obstacle à la disponibilité desdits équipages lorsque les vols reprendront au sortir de la pandémie de COVID-19. Il convient, dès lors, de repousser de 6 mois la date d'application de ces exigences afin de permettre aux États membres de neutraliser les effets négatifs du retard pris dans la mise en œuvre de ces mesures à cause de la pandémie de COVID-19.

(4) L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne a confirmé à la Commission qu'il est possible de reporter l'application des dispositions visées au considérant 3 sans qu'il y ait d'incidence négative sur la sécurité aérienne, étant donné qu'il s'agira d'une période très limitée et qu'au sortir de la pandémie de COVID-19 la reprise du trafic aérien s'effectuera probablement à un rythme lent et progressif, avec une moindre exposition aux risques recensés dans le domaine du dépistage de substances psychotropes et des programmes de soutien psychologique.

(5) Afin de procurer un répit immédiat aux autorités nationales et à toutes les parties prenantes pendant la pandémie de COVID-19 et de leur permettre de reprogrammer leurs préparatifs en vue de l'application différée des dispositions concernées, il convient que le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

([1]) JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

([2]) Règlement (UE) 2018/1042 de la Commission du 23 juillet 2018 modifiant le règlement (UE) n° 965/2012 en ce qui concerne les exigences techniques et les procédures administratives applicables à l'introduction de programmes de soutien, l'évaluation psychologique des membres de l'équipage de conduite, ainsi que le dépistage systématique et aléatoire de substances psychotropes en vue de garantir l'aptitude médicale des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, et en ce qui concerne l'installation d'un système d'avertissement et d'alarme d'impact sur les avions à turbine neufs dont la masse maximale certifiée au décollage est inférieure ou égale à 5 700 kg et qui sont autorisés à transporter entre six et neuf passagers (JO L 188 du 25.7.2018, p. 3).

(6) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité institué par l'article 127 du règlement (UE) 2018/1139,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'article 2 du règlement (UE) 2018/1042, le troisième alinéa est remplacé par le texte suivant:

«Toutefois, les points 1 et 3 de l'article 1er s'appliquent à partir du 14 février 2021 et les points 3 f) et 6 b) de l'annexe s'appliquent à partir du 14 août 2018.»

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 4 juin 2020.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN