COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 9.10.2020
COM(2020) 649 final

2020/0290 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la notification de différences ayant trait aux annexes 1, 3, 4, 6 (parties I, II et III), 10 (volumes I et II), 11, 14 (volumes I et II), 15 et 16 (volumes I, II et III) à la convention relative à l'aviation civile internationale et au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile en ce qui concerne l'adoption des amendements 46 et 39 à l'annexe 6 (parties I et II) à cette convention relatifs au report de la future exigence en matière d'enregistreurs de conversation du poste de pilotage (CVR) de vingt-cinq heures afin d'éviter des conséquences involontaires dues à la COVID-19

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne:

- la position à prendre au nom de l'Union au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) au sujet des différences à notifier à l'OACI en ce qui concerne les amendements suivants aux annexes à la convention relative à l'aviation civile internationale adoptés par le Conseil de l'OAIC lors de sa 219e session et publiées dans:

– la lettre aux États 20/19 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 176 à l'annexe 1

– la lettre aux États 20/16 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 79 à l'annexe 3

– la lettre aux États 20/23 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 61 à l'annexe 4

– la lettre aux États 20/18 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 44 à l'annexe 6, partie I

– la lettre aux États 20/31 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 37 à l'annexe 6, partie II

– la lettre aux États 20/32 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 23 à l'annexe 6, partie III

– la lettre aux États 20/20 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 92 à l'annexe 10, volume I

– la lettre aux États 20/21 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 92 à l'annexe 10, volume II

– la lettre aux États 20/39 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 52 à l'annexe 11

– la lettre aux États 20/35 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 15 à l'annexe 14, volume I

– la lettre aux États 20/22 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 9 à l'annexe 14, volume II

– la lettre aux États 20/24 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 41 à l'annexe 15

– la lettre aux États 20/28 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 13 à l'annexe 16, volume I

– la lettre aux États 20/29 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 10 à l'annexe 16, volume II

– la lettre aux États 20/30 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 1 à l'annexe 16, volume III

- la position à prendre au nom de l'Union lors de la 221e session du Conseil de l'OACI au sujet de l'adoption envisagée des amendements 46 et 39 à l'annexe 6, parties I et II, relatifs au report de la future exigence en matière d'enregistreur de conversation du poste de pilotage de vingt-cinq heures (CVR) afin d'éviter des conséquences involontaires dues à la COVID-19;

– la position à prendre au nom de l'Union après l'annonce de l'adoption des amendements 46 et 39 à l'annexe 6, parties I et II, faite par l'OACI dans une lettre adressée aux États invitant les États membres à notifier leur désapprobation, leurs éventuelles différences ou leur intention de se conformer à la mesure adoptée;

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention relative à l'aviation civile internationale

La convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago») vise à réglementer le transport aérien international. La convention de Chicago, entrée en vigueur le 4 avril 1947, a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale.

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

2.2. L'Organisation de l'aviation civile internationale

L'Organisation de l'aviation civile internationale est une institution spécialisée des Nations unies. Les objectifs de l'Organisation sont d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international.

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

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

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

En vertu de l'article 38 de la convention de Chicago, tout État qui estime ne pouvoir se conformer en 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, notifie immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

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

Lors de sa 219e session, le Conseil de l'OACI a adopté les amendements aux annexes de la convention de Chicago énoncés à la section I ci-dessus. Les lettres de l'OACI informant les

États contractants de l'OACI de l'adoption des amendements rappellent aux États qu'ils sont tenus, en vertu de l'article 38 de la convention, de notifier à l'OACI toute différence éventuelle.

Une vue d'ensemble des différents amendements aux annexes, tel qu'adoptés par le Conseil de l'OACI lors de sa 219e session, est exposée ci-dessous et l'annexe de la décision du Conseil proposée en contient une description plus détaillée.

2.3.1 Amendement 176 à l'annexe 1 relative aux licences du personnel

L'amendement 176 à l'annexe 1 de l'OACI découle de recommandations émises par le groupe spécial sur l'évaluation de la formation axée sur les compétences de l'OAIC et par le secrétariat de l'OACI, porte sur l'alignement sur l'amendement 5 des Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation (PANS-TRG, Doc 9868)/ nouvelles définitions, met à jour les exigences applicables aux contrôleurs d'exploitation aérienne/régulateurs, prévoit un amendement aux dispositions relatives aux aéronefs à sustentation motorisée ainsi qu'au report de leur applicabilité et introduit des dispositions relatives aux instructeurs des formations sur le tas sur le contrôle du trafic aérien.

Les amendements ont une incidence sur le règlement (UE) nº 1178/2011[1] consacré au personnel navigant, sur le règlement (UE) 1321/2014[2] consacré au maintien de la navigabilité et sur le règlement (UE) 2015/340[3] consacré aux contrôleurs de la circulation aérienne. Les amendements sont couverts en substance par la législation de l'UE. Quelques changements sont nécessaires pour harmoniser la formulation des définitions et pour refléter les modifications rédactionnelles et une exigence relative à la supervision par un instructeur des contrôleurs de la circulation aérienne compétent. Cette dernière ainsi que la transposition de certaines définitions dans les règles de l'UE nécessitent la consignation des différences auprès de l'OACI pour une période limitée. Il est envisagé d'apporter les modifications appropriées aux règles de l'UE en 2020 et 2021.

2.3.2 Amendement 79 à l'annexe 3 relative à l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale

À la suite de l'amendement 79 à l'annexe 3 de l'OACI, le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission[4] devra être mis à jour.

---

1 Règlement (UE) nº 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) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

2 Règlement (UE) nº 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) 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) nº 923/2012 de la Commission et abrogeant le règlement (UE) nº 805/2011 de la Commission, JO L 63 du 6.3.2015, p. 1.

4 Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er 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) nº 482/2008, les règlements d'exécution (UE) nº 1034/2011, (UE) nº 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) nº 677/2011 (JO L 62 du 8.3.2017, p. 1).

Il est considéré que la grande majorité des amendements n'ont que des conséquences minimes sur les parties prenantes de l'UE et seront globalement bénéfiques pour la sécurité et l'efficacité des opérations. Des mises à jour logicielles seront nécessaires dans un certain nombre de cas, mais l'on estime qu'elles seront gérables et proportionnées aux avantages attendus. De ce fait, il est prévu qu'un grand nombre des amendements soient incorporés tels quels dans les règlements de l'UE d'ici au troisième trimestre 2021, conformément aux procédures respectives engagées par l'AESA. Avant l'adoption de ces modifications réglementaires, bon nombre des amendements doivent être notifiés comme des différences.

2.3.3 Amendement 61 à l'annexe 4 relative aux cartes aéronautiques

Le règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission, au point AIS.OR.325 «Cartes aéronautiques», points a) (2) et a) (3), exige que le prestataire de services d'information aéronautique (AIS) veille, entre autres, à ce que la carte d'aérodrome/d'héliport et la carte des mouvements au sol d'aérodrome, si elles sont disponibles, fassent partie de la publication d'information aéronautique (AIP) ou soient fournies séparément aux destinataires de l'AIP. Le cadre réglementaire sera modifié en 2020 pour tenir compte de cet amendement. Par conséquent, aucune différence ne devrait exister au 4 novembre 2021 entre les règlements et/ou les pratiques de l'Union et les dispositions de l'annexe 4, comprenant tous les amendements jusqu'à l'amendement 61 inclus.

2.3.4 Amendement 44 à la partie I de l'annexe 6 relative à l'exploitation technique des aéronefs (exploitation tous temps)

Tant que le règlement (UE) nº 965/2012 n'est pas modifié pour refléter l'amendement 44 à la partie I de l'annexe 6, les différences concernant la norme 4.2.8.2 et les définitions doivent être notifiées. Il convient de noter que les États membres devraient déjà avoir notifié une différence par rapport à la norme 4.2.8.1.1, étant donné que le règlement (UE) nº 965/2012 n'autorise actuellement les crédits opérationnels que pour les collimateurs de pilotage tête haute (HUD) et les systèmes à vision augmentée (EVS)[5].

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

Cet amendement requiert la consignation d'une différence, même si les États membres devraient déjà avoir signalé une différence par rapport aux normes et pratiques recommandées (SARP) relatives aux vols à temps de déroutement prolongé (EDTO), étant donné que ce concept n'est pas encore transposé dans le règlement (UE) nº 965/2012[6] [la notion d'exploitation d'avions bimoteurs sur de grandes distances (ETOPS) est utilisée à la place][7].

2.3.4.2. Article 83 bis

La modification de l'annexe exige de disposer à bord d'une copie certifiée conforme du résumé de l'accord conclu conformément à l'article 83 *bis* de la convention de Chicago. En

[5] En réponse à l'amendement 38 de l'annexe 6, partie I, comme annoncé dans la lettre aux États An 11/1.3.27-14/9

6 Règlement (UE) nº 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) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

[7] En réponse à l'amendement 38 de l'annexe 6, partie I, comme annoncé dans la lettre aux États An 11/1.3.27-14/9

outre, l'appendice 10 de l'annexe 6, partie I, introduit une forme normalisée de résumé des accords. Il contient toutes les informations pertinentes et fournit aux exploitants un formulaire qu'ils doivent pouvoir présenter lors d'inspections au sol ou d'autres activités de vérification afin d'éviter tout malentendu lorsqu'un accord conforme à l'article 83 *bis* est applicable à l'aéronef inspecté. Il exige également qu'un résumé de l'accord soit transmis à l'OACI lorsqu'un accord conforme à l'article 83 *bis* est présenté pour enregistrement.

Dans le cadre juridique établi par le règlement (UE) 2018/1139[8] et ses actes délégués et actes d'exécution, le transfert des fonctions de l'État d'immatriculation entre les États membres de l'UE est opéré par le système réglementaire de l'Union de manière totalement conforme aux objectifs de l'article 83 *bis* de la convention de Chicago. Le système s'applique à tout aéronef immatriculé dans un État membre et exploité par un exploitant ayant son siège principal dans un autre État membre de l'UE qui assume les responsabilités de l'État de l'exploitant.

Il est considéré que les SARP nouvellement adoptées créeront une charge administrative supplémentaire pour les exploitants lorsqu'ils devront résoudre un problème (non lié à la sécurité) pour les inspecteurs au sol. En outre, l'OACI modifie ses règles d'immatriculation de sorte à fournir un enregistrement des accords conformes à l'article 83 *bis* au moyen d'un système web interactif. L'exigence de disposer de ce document à bord de l'aéronef est encore plus discutable si un tel système est accessible dans le monde entier.

Il n'est pas prévu de modifier le règlement (UE) nº 965/2012 pour garantir le respect de cette norme spécifique.

Une différence avec les nouvelles SARP de l'OACI doit donc être notifiée.

2.3.4.3. Une source d'alimentation fiable pour les enregistreurs de vol légers

Les enregistreurs de vol à l'épreuve des accidents [comme les enregistreurs des paramètres de vol (FDR) ou les enregistreurs de conversation du poste de pilotage (CVR)] doivent être installés avec une alimentation électrique provenant d'une source la plus fiable possible pour leur fonctionnement. Aucune disposition de ce type n'existe pour les enregistreurs légers [tels que le système d'enregistrement audio de poste de pilotage (CARS) ou les systèmes d'enregistrement de données d'aéronef (ADRS)]. Une nouvelle norme applicable aux avions dont le premier certificat de navigabilité a été délivré après 2016 a été introduite (norme 1.6 de l'annexe 6, partie I, appendice 8) et exige que les enregistreurs légers soient connectés à une source d'alimentation qui garantisse un enregistrement correct et fiable dans leur environnement opérationnel.

Le règlement (UE) nº 965/2012 exige l'emport d'un enregistreur de vol léger pour certaines catégories d'avions légers qui sont exploités pour le transport aérien commercial (CAT) et dont le premier certificat individuel de navigabilité (CofA) est délivré à partir du 5 septembre 2022 [voir le point CAT.IDE.A.191 de l'annexe IV (partie CAT) du règlement (CE) nº 965/2012]. Si la nouvelle norme 1.6 de l'annexe 6, partie I, appendice 8, est transposée dans les exigences de l'UE, elle ne sera applicable qu'à ces catégories d'avions légers, sauf si une nouvelle évaluation de la transposition de cette norme dans les règles de l'UE ainsi qu'un élargissement du domaine d'application s'avéraient bénéfiques pour la sécurité et l'efficacité des opérations. En outre, du fait que la nouvelle norme figure dans un appendice de

[8] 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) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil, JO L 212 du 22.8.2018, p. 1.

l'annexe 6, partie I, une déclaration de conformité ou une différence par rapport à l'appendice devraient être émises concernant la norme prescrivant l'emport d'un enregistreur de vol léger et se référant à cet appendice. Une différence doit donc être notifiée.

2.3.4.4. Enregistrement de messages de communication par liaison de données

La norme 6.3.3.1.2 de l'annexe 6, partie I, n'a pas été transposée dans le règlement (UE) nº 965/2012. Les États membres devraient déjà avoir consigné une différence par rapport à cette norme[9]. Avec l'amendement 44, la différence sera maintenue.

2.3.4.5. La localisation d'un aéronef en détresse

Des dispositions concernant la localisation d'un aéronef en détresse ont été transposées au point CAT.GEN.MPA.210 de l'annexe IV (partie CAT) du règlement (UE) nº 965/2012 applicable à certaines catégories d'avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré à partir du 1er janvier 2023. La modification de la norme 6.18.1 aura pour effet de mieux l'aligner sur le point CAT.GEN.MPA.210 applicable aux avions dont le premier certificat de navigabilité individuel est délivré à partir du 1er janvier 2023. Cependant, la différence consignée par rapport à la norme 6.18.1 doit demeurer, car les critères de masse maximale certifiée au décollage (MCTOM) et de configuration opérationnelle maximale en sièges passagers (MOPSC) diffèrent entre la norme 6.18.1 et le point CAT.GEN.MPA.210.

2.3.5 Amendement 37 à la partie II de l'annexe 6 relative à l'exploitation technique des aéronefs

2.3.5.1. Opérations tous temps

Tant que le règlement (UE) nº 965/2012 n'est pas modifié, les différences concernant les définitions doivent être notifiées. Les États membres devraient déjà avoir notifié une différence par rapport à la norme 2.2.2.2.1.1, étant donné que le règlement (UE) nº 965/2012 n'autorise actuellement les crédits opérationnels que pour les collimateurs de pilotage tête haute (HUD) et les systèmes à vision augmentée (EVS)[10].

Les États membres devraient déjà avoir consigné une différence par rapport à la norme 2.2.2.2.1 étant donné qu'à l'annexe VI (partie NCC) du règlement (UE) 965/2012, la règle s'applique à l'exploitant et non au pilote commandant de bord; concernant les opérations par faible visibilité (LVO), il s'agit de l'autorité compétente telle qu'établie dans l'annexe V (partie SPA) du règlement (UE) nº 965/2012.

2.3.5.2. Article 83 bis

La modification de l'annexe exige de disposer à bord d'une copie certifiée conforme du résumé de l'accord conclu conformément à l'article 83 *bis* de la convention de Chicago. En outre, l'appendice 10 de l'annexe 6, partie I, introduit une forme normalisée de résumé des accords. Il contient toutes les informations pertinentes et fournit aux exploitants un formulaire qu'ils doivent pouvoir présenter lors d'inspections au sol ou d'autres activités de vérification afin d'éviter tout malentendu lorsqu'un accord conforme à l'article 83 *bis* est applicable à l'aéronef inspecté. Il exige également qu'un résumé de l'accord soit transmis à l'OACI lorsqu'un accord conforme à l'article 83 *bis* est présenté pour enregistrement.

Dans le cadre juridique établi par le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et actes d'exécution, le transfert des fonctions de l'État d'immatriculation entre les États membres de

[9] En réponse à l'amendement 43 de l'annexe 6, partie I, comme annoncé dans la lettre aux États An 11/01/03/1932-18/12

[10] Voir note de bas de page nº 9.

l'UE est opéré par le système réglementaire de l'Union de manière totalement conforme aux objectifs de l'article 83 *bis* de la convention de Chicago. Le système s'applique à tout aéronef immatriculé dans un État membre et exploité par un exploitant ayant son siège principal dans un autre État membre de l'UE qui assume les responsabilités de l'État de l'exploitant.

Il est considéré que les nouvelles SARP créeront une charge administrative supplémentaire pour les exploitants lorsqu'ils devront résoudre un problème (non lié à la sécurité) pour les inspecteurs au sol.

En outre, l'OACI modifie ses règles d'immatriculation de sorte à fournir un enregistrement des accords conformes à l'article 83 *bis* au moyen d'un système web interactif. L'exigence de disposer de ce document à bord de l'aéronef est encore plus discutable si un tel système est accessible dans le monde entier.

Il n'est pas prévu de modifier le règlement (UE) nº 965/2012 pour garantir le respect de cette norme spécifique.

Des différences avec les nouvelles SARP de l'OACI doivent donc être notifiées.

2.3.6 Amendement 23 à la partie III de l'annexe 6 relative à l'exploitation technique des aéronefs

2.3.6.1. Opérations tous temps

Tant que le règlement (UE) nº 965/2012 n'est pas modifié, les différences par rapport à la norme 2.2.8.2 et aux définitions doivent être consignées. Les États membres devraient déjà avoir notifié une différence par rapport à la norme 2.2.8.1.1, étant donné que le règlement (UE) nº 965/2012 n'autorise actuellement les crédits opérationnels que pour les collimateurs de pilotage tête haute (HUD) et les systèmes à vision augmentée (EVS)[11].

2.3.6.2. Article 83 bis

La modification de l'annexe exige de disposer à bord d'une copie certifiée conforme du résumé de l'accord conclu conformément à l'article 83 *bis* de la convention de Chicago. En outre, l'appendice 10 de l'annexe 6, partie I, introduit une forme normalisée de résumé des accords. Il contient toutes les informations pertinentes et fournit aux exploitants un formulaire qu'ils doivent pouvoir présenter lors d'inspections au sol ou d'autres activités de vérification afin d'éviter tout malentendu lorsqu'un accord conforme à l'article 83 *bis* est applicable à l'aéronef inspecté. Il exige également qu'un résumé de l'accord soit transmis à l'OACI lorsqu'un accord conforme à l'article 83 *bis* est présenté pour enregistrement.

Dans le cadre juridique établi par le règlement (UE) 2018/1139 et ses actes délégués et actes d'exécution, le transfert des fonctions de l'État d'immatriculation entre les États membres de l'UE est opéré par le système réglementaire de l'Union de manière totalement conforme aux objectifs de l'article 83 *bis* de la convention de Chicago. Le système s'applique à tout aéronef immatriculé dans un État membre et exploité par un exploitant ayant son siège principal dans un autre État membre de l'UE qui assume les responsabilités de l'État de l'exploitant.

Il est considéré que les SARP nouvellement adoptées créeront une charge administrative supplémentaire pour les exploitants lorsqu'ils devront résoudre un problème (non lié à la sécurité) pour les inspecteurs au sol.

En outre, l'OACI modifie ses règles d'immatriculation de sorte à fournir un enregistrement des accords conformes à l'article 83 *bis* au moyen d'un système web interactif. L'exigence de

[11] Voir note de bas de page nº 9.

disposer de ce document à bord de l'aéronef est encore plus discutable si un tel système est accessible dans le monde entier.

À ce stade, il n'est pas prévu de proposer une modification du règlement (UE) nº 965/2012 pour garantir le respect de cette norme spécifique.

Des différences avec les nouvelles SARP de l'OACI doivent donc être notifiées.

2.3.6.3. Enregistreurs de vol

Les enregistreurs de vol à l'épreuve des accidents [comme les enregistreurs des paramètres de vol (FDR) ou les enregistreurs de conversation du poste de pilotage (CVR)] doivent être installés avec une alimentation électrique provenant d'une source la plus fiable possible pour leur fonctionnement. Aucune disposition de ce type n'existe pour les enregistreurs légers (tels que les systèmes CARS ou ADRS). Une nouvelle norme a été introduite (norme 1.6 de l'annexe 6, partie III, appendice 4) et exige que les enregistreurs légers soient connectés à une source d'alimentation qui garantisse un enregistrement correct et fiable dans leur environnement opérationnel.

Le règlement (UE) nº 965/2012 exige l'emport d'un enregistreur de vol léger pour certaines catégories d'hélicoptères légers utilisés pour le transport aérien commercial si le premier certificat individuel de navigabilité (CofA) de l'aéronef concerné est délivré à partir du 5 septembre 2022 [voir le point CAT.IDE.H.191 de l'annexe IV (partie CAT) du règlement (CE) nº 965/2012]. Si la norme 1.6 de l'annexe 6, partie III, appendice 4, est transposée dans les exigences de l'UE, elle ne sera applicable qu'à ces catégories d'hélicoptères légers, sauf si une nouvelle évaluation de la transposition de cette norme en règles de l'UE ainsi qu'un élargissement du domaine d'application s'avéraient bénéfiques pour la sécurité et l'efficacité des opérations. En outre, la nouvelle norme figurant dans un appendice de l'annexe 6, partie III, une déclaration de conformité ou une différence par rapport à l'appendice devraient être émises concernant la norme prescrivant l'emport d'un enregistreur de vol léger et se référant à cet appendice. La norme 4.3.1.1.4 prescrit l'emport d'un enregistreur de vol léger, qui peut être un ADRS, pour les hélicoptères dont la MCTOM est inférieure à 3 175 kg.

L'annexe 6, partie III, ne contient aucune exigence d'emport de CARS. Il convient donc de notifier une différence par rapport à la norme 4.3.1.2.4 pour préciser que si un système ADRS est utilisé, aucune exigence de l'UE ne traite actuellement de la fiabilité de sa source d'alimentation.

2.3.6.4. Enregistrement de messages de communication par liaison de données

Les normes 4.3.3.1.2 et 4.7.3.1.1.1 de l'annexe 6, partie III, n'ont pas été transposées dans le règlement (UE) nº 965/2012. Les États membres devraient déjà avoir consigné une différence par rapport à cette norme[12]. Avec l'amendement 23, la différence sera maintenue.

2.3.7 Amendement 92 à l'annexe 10 relative aux télécommunications aéronautiques, volume I

Le point CNS.TR.100 «Méthodes de travail et procédures opérationnelles pour les prestataires de services de communication, de navigation ou de surveillance» de la sous-partie B de l'annexe VIII du règlement (UE) 2017/373 fait référence à l'annexe 10, volume I, de la convention de Chicago, comprenant tous les amendements jusqu'à l'amendement 89 inclus. Cette disposition devrait être modifiée de sorte à comprendre tous les amendements jusqu'à l'amendement 92 inclus proposés dans la lettre aux États 20/20 de l'OACI dans le point

[12] Voir note de bas de page nº 9.

CS.TR.100 susmentionné. Pour les dispositions concernées par les amendements jusqu'à l'amendement 92 inclus, les différences doivent être notifiées.

2.3.8 Amendement 92 à l'annexe 10 relative aux télécommunications aéronautiques, volume II

Il s'agit d'un amendement corrélatif qui découle de l'amendement 79 à l'annexe 3 (assistance météorologique à la navigation aérienne internationale) et qui a une incidence sur le service fixe aéronautique (SFA).

Le point CNS.TR.100 «Méthodes de travail et procédures opérationnelles pour les prestataires de services de communication, de navigation ou de surveillance» de la sous-partie B de l'annexe VIII du règlement (UE) 2017/373 fait référence à l'annexe 10, volume II, de la convention de Chicago, comprenant tous les amendements jusqu'à l'amendement 89 inclus. Cette disposition devrait être modifiée de sorte à inclure tous les amendements jusqu'à l'amendement 92 inclus proposés dans la lettre aux États 20/21 de l'OACI dans le point CS.TR.100 susmentionné. Des différences avec les SARP modifiées doivent donc être notifiées.

2.3.9 Amendement 56 à l'annexe 11 relative aux services de la circulation aérienne

Concernant la coordination des opérations potentiellement dangereuses pour les aéronefs civils, tel que déjà prévu au point 2.19.1 du chapitre 2 de l'annexe 11, le règlement d'exécution (UE) 2020/469[13] ajoute l'article 3 *quater* au règlement (UE) 2017/373 établissant les exigences correspondantes applicables à partir du 27 janvier 2022. Les exigences supplémentaires introduites par l'amendement 52 au chapitre 2 concernant l'évaluation des risques en matière de sécurité devraient être examinées en temps utile. En attendant l'adoption du règlement correspondant, les différences doivent être notifiées.

Les normes nouvellement adoptées du chapitre 3 de l'annexe 11 relatives à l'obligation des conducteurs des véhicules opérationnels de collationner les parties des instructions relatives à la sécurité qui sont communiquées en phonie, sont déjà traitées dans la proposition de modification du règlement (UE) nº 139/2014[14] qui devrait être publié avant la fin 2020. Afin d'aligner ce règlement sur le règlement (UE) nº 923/2012 [règles de l'air européennes normalisées (SERA)], ces exigences, ainsi que l'obligation pour le contrôleur de la circulation aérienne d'écouter le collationnement, doivent être traitées en temps utile. Au point SERA.8015 «Autorisations du contrôle de la circulation aérienne (ou clairances)» du règlement (UE) nº 923/2012, le point e) contient les exigences relatives au collationnement des clairances et des informations liées à la sécurité et porte principalement sur la communication entre l'équipage de conduite et le contrôleur de la circulation aérienne. La modification de ce point permettra de se conformer à l'amendement 52 de l'annexe 11 d'ici 2023.

En attendant l'adoption du règlement correspondant, les différences doivent être notifiées.

---

13 Règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission du 14 février 2020 modifiant le règlement (UE) nº 923/2012, le règlement (UE) nº 139/2014 et le règlement (UE) 2017/373 concernant des exigences applicables aux services de gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne, à la conception des structures d'espace aérien et à la qualité des données, et à la sécurité sur les pistes et abrogeant le règlement (UE) nº 73/2010 (JO L 104 du 3.4.2020, p. 1).

14 Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 44 du 14.2.2014, p. 1).

2.3.10. Amendement 15 à l'annexe 14 relative aux aérodromes, volume I

Les modifications apportées aux dispositions des chapitres 3, 5 et 9 nécessiteraient l'amendement de certaines spécifications de certification de l'AESA, dont l'adoption est prévue d'ici au T3 2021. En attendant cette adoption, il serait nécessaire de consigner des différences pour ces chapitres. Des différences avec les SARP modifiées doivent donc être notifiées.

2.3.11. Amendement 9 à l'annexe 14 relative aux aérodromes, volume II

L'analyse des modifications apportées à l'annexe 14, volume II, indique que leur transposition nécessiterait des amendements concernant principalement les spécifications de certification de la conception des hélistations. De tels amendements futurs reflèteraient les modifications apportées aux chapitres 1, 3, 4 et 5 de l'annexe 14, volume II. Toutefois, dans certains cas, il n'est pas jugé approprié de modifier les spécifications actuelles (par exemple, les spécifications pour les dispositifs lumineux des hélistations), comme cela a déjà été indiqué dans la recommandation relative à la lettre aux États de l'OACI A4/1.1.58-18/97.

Dans d'autres cas, les amendements apportés aux dispositions de l'annexe 14, volume II (aux chapitres 2 et 6) nécessiteraient la modification du cadre réglementaire introduit par le règlement nº 139/2014 lui-même.

Les différences pertinentes devraient donc être notifiées tant que les dispositions réglementaires de l'UE correspondantes ne sont pas modifiées.

2.3.12. Amendement 41 à l'annexe 15 relative aux services d'information aéronautique

Les amendements visent à améliorer l'information relative aux activités mettant en danger l'aviation civile publiée au moyen d'avis aux navigateurs aériens (NOTAM), et couvrent le cas particulier des zones de conflit.

Le règlement (UE) 2017/373, tel que modifié par le règlement (UE) 2020/469, comprend les dernières SARP de l'annexe 15 de la convention de Chicago et les procédures pour les services de navigation aérienne — Dispositions relatives à la gestion de l'information aéronautique (PANS-AIM) dans l'annexe VI (partie AIS). Cependant, il n'est pas nécessaire de notifier une différence, étant donné que les amendements adoptés par l'OACI ne sont pas encore inclus dans l'annexe VI (partie AIS) du règlement (UE) 2017/373.

2.3.13. Amendement 13 à l'annexe 16 relative à la protection de l'environnement, volume I

L'amendement applicable à l'annexe 16 est prévu à l'article 9, paragraphe 2, premier alinéa, du règlement (UE) 2018/1139 et doit entrer en vigueur le 1er avril 2022.

Cependant, selon la lettre aux États de l'OACI 20/28, la date d'applicabilité de l'amendement 13 à l'annexe 16, volume I, est le 1er janvier 2021.

Une différence existera jusqu'au 31 mars 2022 entre les règlements et/ou les pratiques de l'Union et les dispositions de l'annexe 16, volume I, comprenant tous les amendements jusqu'à l'amendement 13 inclus. Une différence valable jusqu'au 31 mars 2022 devrait donc être notifiée.

2.3.14. Amendement 10 à l'annexe 16 relative à la protection de l'environnement, volume II

L'amendement applicable à l'annexe 16, volume II, est prévu à l'article 9, paragraphe 2, premier alinéa, du règlement (UE) 2018/1139.

Selon la lettre aux États de l'OACI 20/29, la date d'applicabilité de l'amendement 10 à l'annexe 16, volume II, est le 1er janvier 2021. L'amendement correspondant est prévu dans le cadre de la procédure de l'AESA concernée. Cependant, une différence existera jusqu'au

31 mars 2022 entre les règlements et/ou les pratiques de l'Union et les dispositions de l'annexe 16, volume II, comprenant tous les amendements jusqu'à l'amendement 10 inclus. Une différence doit donc être notifiée.

2.3.15. Amendement 1 à l'annexe 16 relative à la protection de l'environnement, volume III

Selon la lettre aux États de l'OACI 20/30, la date d'applicabilité de l'amendement 1 à l'annexe 16, volume III est le 1er janvier 2021. L'amendement correspondant à l'annexe 16, volume III, est prévu à l'article 9, paragraphe 2, premier alinéa, du règlement (UE) 2018/1139.

Une différence existera cependant jusqu'au 1er avril 2022 entre les règlements et/ou les pratiques de l'Union et les dispositions de l'annexe 16, volume III, comprenant tous les amendements jusqu'à l'amendement 13 inclus.

2.4. L'adoption envisagée, par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, des amendements 46 et 39 à l'annexe 6, parties I et II, relatifs au report de la future exigence en matière d'enregistreurs de conversation du poste de pilotage (CVR) de vingt-cinq heures afin d'éviter des conséquences involontaires dues à la COVID-19

L'adoption des amendements 46 et 39 à l'annexe 6, parties I et II, relatifs au report de la future exigence en matière d'enregistreurs de conversation du poste de pilotage (CVR) de vingt-cinq heures afin d'éviter des conséquences involontaires dues à la COVID-19 sera inscrite à l'ordre du jour de la 221e session du Conseil de l'OACI.

Ces amendements à l'annexe 6 (*Exploitation technique des aéronefs, partie I – Aviation de transport commercial international – Avions et partie II – Aviation générale internationale — Avions*) de la convention de Chicago ont pour objectif de repousser la nouvelle obligation de disposer d'un enregistreur de conversation du poste de pilotage (CVR) de vingt-cinq heures au 1er janvier 2022, date à laquelle les amendements prévus doivent devenir juridiquement contraignants pour les parties à la convention de Chicago.

La date limite d'installation du CVR était fixée au 1er janvier 2021. La pandémie de COVID-19 a été déclarée au début de 2020 et a depuis provoqué d'importantes perturbations dans la construction aéronautique et les chaînes d'approvisionnement des avionneurs.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Différences à notifier

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

Pour chaque annexe de la convention, l'annexe de la proposition de décision du Conseil renvoie à la législation pertinente de l'Union. Tous les amendements mentionnés relèvent de domaines couverts par le droit de l'Union et, partant, de la compétence externe exclusive de l'Union. En outre, l'annexe de la proposition de décision du Conseil détaille les différences à notifier à l'OACI. La liste ci-dessous recense les différences devant être notifiées à l'OACI pour chaque annexe:

– lettre aux États 20/19 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 176 à l'annexe 1 – différences à notifier

– lettre aux États 20/16 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 79 à l'annexe 3 – différences à notifier

– lettre aux États 20/18 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 44 à l'annexe 6, partie I – différences à notifier

– lettre aux États 20/31 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 37 à l'annexe 6, partie II – différences à notifier

– lettre aux États 20/32 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 23 à l'annexe 6, partie III – différences à notifier

– lettre aux États 20/20 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 92 à l'annexe 10, volume I – différences à notifier

– lettre aux États 20/21 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 92 à l'annexe 10, volume II – différences à notifier

– lettre aux États 20/39 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 52 à l'annexe 11 – différences à notifier

– lettre aux États 20/35 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 15 à l'annexe 14, volume I – différences à notifier

– lettre aux États 20/22 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 9 à l'annexe 14, volume II – différences à notifier

– lettre aux États 20/24 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 41 à l'annexe 15 – différences à notifier

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

3.2. Amendements 46 et 39 à l'annexe 6, parties I et II

La principale modification que la proposition d'amendements 46 et 39 à l'annexe 6, parties I et II, apporte aux règles existantes de l'Union consiste à reporter la date de mise en œuvre de la nouvelle règle concernant l'enregistreur de conversation du poste de pilotage (CVR) de vingt-cinq heures. Initialement prévue le 1er janvier 2021, elle est reportée au 1er janvier 2022.

En raison de la pandémie de COVID-19, cette mise en œuvre initialement prévue le 1er janvier 2021 n'est pas réaliste au niveau de l'Union. La Commission est en train d'adopter un report de cette date au niveau de l'Union, au moyen de modifications correspondantes des règlements pertinents de la Commission[15]. La proposition de report par l'OACI devrait donc être soutenue. De plus, une fois que l'OACI aura annoncé l'adoption des amendements 46 et 39 à l'annexe 6, parties I et II, dans une lettre adressée aux États invitant les États membres à notifier leur désapprobation, leurs éventuelles différences ou leur intention de se conformer à la mesure adoptée, la position de l'Union devrait consister à notifier son intention de s'y conformer.

---

15 Règlement (UE) nº 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) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1). Voir les règles d'opérations aériennes, points CAT.IDE.A.185(c)(1) et NCC.IDE.A.160(b)(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'accord[16].

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*»[17].

4.1.2 Application en l'espèce

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

Conformément à l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI adopte des normes et des pratiques recommandées internationales, qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago. Il s'agit d'actes ayant des effets juridiques. Certains effets juridiques de ces actes pourraient dépendre de la communication de notifications de différences et des termes de ces notifications. Par conséquent, l'adoption de la position de l'Union à l'égard de ces notifications relève du champ d'application de l'article 218, paragraphe 9, du traité.

Les différences à notifier en réponse aux lettres de l'OACI énumérées ci-dessus ont une incidence sur les effets juridiques déployés par les normes établies par la convention de Chicago.

Ces effets juridiques relèvent d'un domaine couvert par des règles de l'Union, à savoir les règlements (UE) 2018/1139, (UE) 2017/373, (UE) nº 965/2012, (UE) nº 2020/469 et (UE) nº 139/2014. Il en résulte que, conformément à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en la matière.

Les actes adoptés ne complètent ni ne modifient 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

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

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

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.

2020/0290 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale en ce qui concerne la notification de différences ayant trait aux annexes 1, 3, 4, 6 (parties I, II et III), 10 (volumes I et II), 11, 14 (volumes I et II), 15 et 16 (volumes I, II et III) à la convention relative à l'aviation civile internationale et au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile en ce qui concerne l'adoption des amendements 46 et 39 à l'annexe 6 (parties I et II) à cette convention relatifs au report de la future exigence en matière d'enregistreurs de conversation du poste de pilotage (CVR) de vingt-cinq heures afin d'éviter des conséquences involontaires dues à la COVID-19

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 réglemente 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).

(4) 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.

(5) Lors de sa 219^{e} session, qui s'est tenue du 2 au 20 mars 2020, le Conseil de l'OACI a adopté des amendements aux annexes 1, 3, 4, 6 (parties I, II et III), 10 (volumes I et II), 11, 14 (volumes I et II), 15 et 16 (volumes I, II et III) de la convention de Chicago, dans les domaines de la sécurité, de l'environnement et de la navigation aérienne. Les lettres correspondantes de l'OACI informant les États contractants de l'OACI de l'adoption des amendements rappellent aux États qu'ils sont tenus, en vertu de l'article 38 de la convention, de notifier à l'OACI toute différence éventuelle.

(6) Tous les amendements adoptés par le Conseil de l'OACI relèvent de domaines couverts par le droit de l'Union et partant, de la compétence externe exclusive de l'Union. Les nouvelles SARP peuvent en effet influer de manière décisive sur le contenu du droit de l'Union, à savoir le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil

(7) [1], le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission[2], le règlement (UE) 965/2012 de la Commission[3], le règlement d'exécution (UE) 2020/469[4] de la Commission et le règlement (UE) 139/2014 de la Commission[5].

(8) Plusieurs amendements aux annexes de la convention de Chicago font déjà partie de la législation de l'Union alors que d'autres sont en cours d'intégration dans les règles de l'Union.

(9) Pour chaque annexe modifiée de la convention de Chicago, l'annexe de la présente décision renvoie à la législation de l'Union. En outre, l'annexe de la décision du Conseil détaille les différences à notifier à l'OACI.

(10) Il convient donc d'établir la position à prendre, au nom de l'Union et en réponse aux lettres aux États de l'OACI, qui consiste à notifier les différences ou les désaccords ayant trait aux nouvelles SARP adoptées lors de la 219e session du Conseil de l'OACI en ce qui concerne les annexes 1, 3, 4, 6, 1, 10, 11, 14, 15 et 16 de la convention de Chicago.

(11) La pandémie mondiale de COVID-19 a eu des répercussions négatives sur les exploitants d'aéronefs, les avionneurs et les fournisseurs indirects des fabricants d'équipements et a retardé le développement de nouveaux systèmes. Les exploitants d'aéronefs annulent ou reportent les livraisons d'aéronefs. La livraison d'appareils prévue pour 2020 est ainsi repoussée à 2021. Un aéronef nouvellement construit, dont la livraison était prévue en 2020 mais est reportée à 2021, nécessite un remaniement des dispositions applicables après le 1er janvier 2021. Les exploitants d'aéronefs et les avionneurs doivent supporter une charge financière excessive si ces aéronefs doivent être mis à niveau. Par conséquent, la Commission est en train d'adopter un report de cette date au niveau de l'Union, au moyen de modifications correspondantes du règlement (UE) nº 965/2012. L'enregistreur de conversation du poste de pilotage (CVR) est utilisé à l'appui d'enquêtes sur des accidents et des incidents. Le passage d'un CVR de deux heures à un CVR de vingt-cinq heures de plus grande capacité améliore certes la sécurité, mais différer sa mise en œuvre n'entraîne pas de risque

---

1 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) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

2 Règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission du 1er 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) nº 482/2008, les règlements d'exécution (UE) nº 1034/2011, (UE) nº 1035/2011 et (UE) 2016/1377 et modifiant le règlement (UE) nº 677/2011 (JO L 62 du 8.3.2017, p. 1).

3 Règlement (UE) nº 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) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil, (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

4 Règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission du 14 février 2020 modifiant le règlement (UE) nº 923/2012, le règlement (UE) nº 139/2014 et le règlement (UE) 2017/373 concernant des exigences applicables aux services de gestion du trafic aérien et aux services de navigation aérienne, à la conception des structures d'espace aérien et à la qualité des données, et à la sécurité sur les pistes et abrogeant le règlement (UE) nº 73/2010 (JO L 104 du 3.4.2020, p. 1).

5 Règlement (UE) nº 139/2014 de la Commission du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aérodromes conformément au règlement (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 44 du 14.2.2014, p. 1).

majeur pour la sécurité tout en tenant mieux compte des réalités actuelles que doit affronter l'industrie aéronautique. L'Union soutient fermement les efforts déployés par l'OACI pour améliorer la sécurité aérienne. Cependant, compte tenu de la situation sans précédent causée par la pandémie de COVID-19 et de l'absence de risque majeur pour la sécurité, l'Union devrait soutenir ces amendements.

(12) La position de l'Union lors de la 221e session du Conseil de l'OACI concernant les amendements envisagés 46 à 39 à l'annexe 6, parties I et II, qui doit être exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du Conseil de l'OACI, agissant conjointement au nom de l'Union, devrait consister à soutenir ces amendements.

(13) Après l'adoption des amendements 46 et 39 à l'annexe 6, parties I et II, par le Conseil de l'OACI, qui doit être annoncée par le secrétaire général de l'OACI au moyen d'une procédure de lettre adressée aux États de l'OACI, la position de l'Union devrait consister à notifier l'intention de se conformer à ces amendements et doit être exprimée par tous les États membres de l'Union,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union en réponse à:

– – la lettre aux États 20/19 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 176 à l'annexe 1;

– – la lettre aux États 20/16 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 79 à l'annexe 3;

– – la lettre aux États 20/23 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 61 à l'annexe 4;

– – la lettre aux États 20/18 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 44 à l'annexe 6, partie I;

– – la lettre aux États 20/31 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 37 à l'annexe 6, partie II;

– – la lettre aux États 20/32 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 23 à l'annexe 6, partie III;

– – la lettre aux États 20/20 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 92 à l'annexe 10, volume I;

– – la lettre aux États 20/21 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 92 à l'annexe 10, volume II;

– – la lettre aux États 20/39 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 52 à l'annexe 11;

– – la lettre aux États 20/35 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 15 à l'annexe 14, volume I;

– – la lettre aux États 20/22 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 9 à l'annexe 14, volume II;

– – la lettre aux États 20/24 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 41 à l'annexe 15;

– – la lettre aux États 20/28 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 13 à l'annexe 16, volume I;

– – la lettre aux États 20/29 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 10 à l'annexe 16, volume II;

– – la lettre aux États 20/30 de l'OACI concernant l'adoption de l'amendement 1 à l'annexe 16, volume II;

émises par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), est énoncée à l'annexe de la présente décision.

Article 2

(1) La position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 221e session du Conseil de l'OACI consiste à soutenir les propositions d'amendements 46 et 39 à l'annexe 6, parties I et II, à la convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago») dans leur intégralité.

(2) La position à prendre au nom de l'Union après l'adoption, par le Conseil de l'OACI, des amendements 46 et 39 à l'annexe 6, parties I et II, à la convention de Chicago consiste à notifier l'intention de se conformer à la mesure adoptée en réponse à la lettre aux États correspondante de l'OACI.

Article 3

(1) La position visée à l'article 1er et à l'article 2, paragraphe 2, est exprimée par tous les États membres de l'Union.

(2) La position visée à l'article 2, paragraphe 1, est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du Conseil de l'OACI, agissant conjointement.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président