COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 20.5.2020
COM(2020) 218 final

2020/0098 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en ce qui concerne l'adoption envisagée de l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, et la notification de la différence par rapport à la date d'application de l'amendement 13 à l'annexe 14, volume 1, de l'amendement 40C à l'annexe 6, de l'amendement 77B à l'annexe 3 et de l'amendement 39 à l'annexe 15

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne:

– la décision établissant la position à prendre au nom de l'Union au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) pour l'adoption envisagée de l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, de la convention de Chicago par le Conseil de l'OACI lors d'une de ses prochaines sessions;

– la décision sur la position à prendre au nom de l'Union après l'annonce de l'adoption de l'amendement 91 à l'annexe 10 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;

– la décision relative à la position à prendre au nom de l'Union à l'égard de l'amendement 13 à l'annexe 14 — Aérodromes, Volume I - Conception et exploitation technique des aérodromes, l'amendement 40C à l'annexe 6 -- Exploitation technique des aéronefs — Aviation de transport commercial international — Avions, l'amendement 39 à l'annexe 15 — Services d'information aéronautique et l'amendement 77B à l'annexe 3 — Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale en ce qui concerne le format mondial pour l'évaluation et la communication (*Global reporting format*) de l'état de surface des pistes, invitant les États membres à notifier leurs différences eu égard au respect de la date d'applicabilité, qu'il est prévu de repousser de six mois par rapport à la date d'entrée en application fixée dans les lettres à ce sujet adressées aux États de l'OACI.

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 est entrée en vigueur le 4 avril 1947 et 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 consistent à élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et à 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.

Les fonctions obligatoires du Conseil de l'OACI, énumérées à l'article 54 de la convention de Chicago, comprennent l'adoption de normes et de pratiques recommandées internationales, 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.

2.3. L'acte envisagé de l'Organisation de l'aviation civile internationale

2.3.1. Adoption de l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III de la convention de Chicago en ce qui concerne le système d'appel sélectif (SELCAL)

Au cours de l'une de ses prochaines sessions, le Conseil de l'OACI doit adopter l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, de la convention de Chicago en ce qui concerne le système d'appel sélectif (SELCAL).

L'objet de l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, est de modifier l'annexe 10 de la convention de Chicago — Télécommunications aéronautiques, volume III — Systèmes de télécommunications, partie II — Systèmes de communication vocale, en ce qui concerne le système SELCAL. L'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, introduit de nouvelles tonalités afin d'augmenter la réserve disponible de codes SELCAL et de réduire ainsi les cas d'indication erronée au poste de pilotage. L'amendement 91 à l'annexe 10, volume III a été élaboré au cours de la deuxième réunion du groupe de travail sur les infrastructures de communication de données (Communication Panel Data Communication Infrastructure Working Group - CP DCIWG/2) et n'a pas été jugé prêtant à controverse au niveau technique.

L'entrée en application de l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, est envisagée pour le 5 novembre 2022, date à laquelle il deviendra juridiquement contraignant pour les parties à la convention de Chicago.

2.3.2. Date d'entrée en application du nouveau format mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes

En 2016, le Conseil de l'OACI a adopté une nouvelle méthode pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes, communément appelée «Global Reporting Format», visant à permettre l'évaluation et la communication harmonisées de l'état de surface des pistes, et d'améliorer ainsi l'appréciation, par les membres d'équipage, des performances au décollage et à l'atterrissage.

Le nouveau format mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes, applicable à partir du 5 novembre 2020, est envisagé par l'amendement 13 à l'annexe 14 — Aérodromes, Volume I - Conception et exploitation technique des aérodromes, l'amendement 40C à l'annexe 6 -- Exploitation technique des aéronefs — Aviation de transport commercial international — Avions, l'amendement 77B à l'annexe 3 — Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale et l'amendement 39 à l'annexe 15 — Services d'information aéronautique.

En raison de la pandémie de Covid-19, la mise en œuvre de ce nouveau format à partir de la date initialement envisagée par l'OACI n'est pas réaliste au niveau de l'Union, et par conséquent la Commission est susceptible d'adopter un report de cette date au niveau de l'Union, au moyen de modifications correspondantes des règlements pertinents de la Commission[1]. Il n'est pas non plus possible, aujourd'hui, de tabler avec certitude sur

[1] Règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 et (UE) nº 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).
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).
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

l'inclusion par le Conseil de l'OACI, à l'ordre du jour de sa 220e ou 221e session, d'un point sur un éventuel report de la date d'application du nouveau format mondial d'évaluation et de communication de l'état de surface des pistes, ni de savoir, dans cette éventualité, quelle sera la décision du Conseil de l'OACI sur ce point. Il est donc nécessaire, pour le cas où le Conseil de l'OACI ne repousserait pas cette date en temps utile, pour quelque raison que ce soit, de veiller à ce que les États membres notifient une différence couvrant la prorogation éventuellement adoptée au niveau de l'Union.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Amendement 91 à l'annexe 10, volume III

3.1.1. Principaux changements prévus par l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III et leurs liens avec les règles existantes de l'Union

Le principal changement prévu par la proposition d'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, est l'introduction de nouvelles tonalités afin d'augmenter la réserve disponible de codes SELCAL et de réduire ainsi les cas d'indication erronée au poste de pilotage. Les caractéristiques du système SELCAL ont été formulées à l'origine sous forme de recommandations dans les années 1950, époque où les niveaux de performance spécifiés ne pouvaient être garantis. Les équipements fabriqués depuis les années 1970 satisfont plus généralement à ces exigences et il convient donc de reconnaître leur application uniforme pour la sécurité et la régularité de la navigation internationale. Toutefois, la recommandation concernant l'enveloppe de modulation a été scindée en une norme et une recommandation du fait que l'application uniforme de cette disposition est seulement souhaitable.

L'OACI prévoit également un mécanisme permettant l'introduction de nouvelles tonalités avec un minimum d'impact pour les exploitants d'aéronefs. L'équipement au sol à un stade précoce, qui peut être réalisé à moindre coût, permettra une installation par étapes sur les aéronefs, qui se fera principalement par montage à l'avance.

L'Union constate la pénurie de codes SELCAL susceptibles d'être assignés à un aéronef et admet les moyens d'atténuer cette pénurie en augmentant le nombre de caractères qui peuvent être utilisés pour un code SELCAL assigné à un nouvel aéronef.

Le système SELCAL n'occupe pas une place importante dans les services de navigation européens. Il s'agit cependant d'un moyen de communication dont l'indication dans le plan de vol est normalisée, et certains exploitants d'aéronefs peuvent demander à l'unité des services de la circulation aérienne de l'utiliser dans certaines situations. Le cas se présente toutefois rarement.

Le système SELCAL est mentionné dans le document d'orientation de l'AESA, dans une liste de solutions possibles, concernant le règlement (UE) nº 923/2012 et dans le règlement (UE) 2020/469 modifiant l'annexe IV — Partie ATS du règlement (UE) 2017/373.

L'amendement 91 à l'annexe 10, volume III concerne principalement les prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) qui fournissent des services pour la région de l'OACI Atlantique Nord (NAT), l'espace aérien océanique au-dessus de l'océan Atlantique ainsi que les services du gestionnaire de réseau, en particulier le système intégré de traitement initial

---

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).

des plans de vol (IFPS). Les ANSP concernés devront mettre en place les améliorations techniques requises. Le gestionnaire de réseau devra mettre à niveau l'IFPS afin de permettre au système d'accepter les nouveaux codes SELCAL et d'éviter ainsi le rejet des plans de vol du fait de la non-reconnaissance du code.

Le point c) du CNS.TR.100 «Méthodes de travail et procédures opérationnelles pour les prestataires de services de communication, de navigation ou de surveillance» dans le règlement (UE) 2017/373 fait référence à l'annexe 10, volume III, de la convention de Chicago, y compris tous les amendements jusqu'au nº 89 inclus, et nécessiterait une modification appropriée au niveau de l'Union.

3.2. Format mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes

3.2.1. Date d'entrée en application du nouveau format mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes

Les enquêtes sur les accidents indiquent que les normes d'évaluation et de communication de l'état de surface des pistes ne sont pas harmonisées et ont montré qu'il s'agit d'un facteur important dans les sorties de piste, en particulier lorsque la piste est mouillée ou contaminée. L'OACI a par conséquent modifié plusieurs normes et pratiques recommandées dans différentes annexes de la convention de Chicago. Certaines de ces modifications imposent une adaptation du droit de l'Union en vigueur. Cette nécessité a déjà été prise en compte dans les actes d'exécution et les actes délégués de la Commission[2].

L'amendement 77B à l'annexe 3, l'amendement 13 à l'annexe 14, l'amendement 40 à l'annexe 6 et l'amendement 39 à l'annexe 15 de la convention de Chicago visant à réduire les incidents et accidents de sortie de piste ont été adoptés par le Conseil de l'OACI tout au long de 2016 et seront applicables à partir du 5 novembre 2020. Ces amendements ont déjà été intégrés au niveau de l'Union dans les règlements d'exécution (UE) 2020/469 et 2019/1387.

Toutefois, du fait des retards de mise en œuvre liés à la COVID-19 et face à la pénurie actuelle de ressources tant des autorités compétentes que des opérateurs concernés, la Commission a l'intention de repousser de six mois la date d'application des actes d'exécution et des actes délégués de la Commission.

---

[2] Règlement d'exécution (UE) 2020/469 de la Commission 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).
Règlement d'exécution (UE) nº 923/2012 de la Commission du 26 septembre 2012 établissant les règles de l'air communes et des dispositions opérationnelles relatives aux services et procédures de navigation aérienne et modifiant le règlement d'exécution (UE) nº 1035/2011, ainsi que les règlements (CE) nº 1265/2007, (CE) nº 1794/2006, (CE) nº 730/2006, (CE) nº 1033/2006 et (UE) nº 255/2010 (JO L 281 du 13.10.2012, p. 1).
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).
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).

3.3. Position à prendre au nom de l'Union

3.3.1. En ce qui concerne l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III

La position qu'il est proposé de prendre au nom de l'Union consiste à soutenir la proposition d'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, dans son intégralité. Par conséquent, à l'issue de son adoption par le Conseil de l'OACI et de sa notification par une lettre aux États, la position de l'Union devrait consister en une notification, par les États membres de leur intention de se conformer avec la mesure adoptée.

3.3.2. En ce qui concerne la date d'application du format mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes, de l'OACI.

En ce qui concerne la mise en œuvre du nouveau format mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes développé par l'OACI, tout en y souscrivant pleinement, sous réserve toutefois qu'il soit tenu compte de l'incidence de la crise de la COVID-19 sur la capacité des États membres et des opérateurs concernés à le mettre en œuvre comme l'exigent actuellement les règles de l'OACI, il est proposé de prendre la position suivante au nom de l'Union:

- si la question du report de la date limite ne devait pas figurer à l'ordre du jour du conseil de l'OACI lors de sa 220e ou 221e session, ou si le report de six mois ne devait pas être adopté par le Conseil de l'OACI, la position de l'Union devrait consister à notifier les différences au cas où le délai prévu dans la législation de l'UE applicable est reporté de six mois. Les États membres de l'UE notifieront une différence, tout en informant l'OACI que la mise en œuvre, c'est-à-dire le respect du nouveau format mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes, serait retardée de six mois.

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[3].

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*»[4].

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

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

4.1.2. Application en l'espèce

L'Organisation de l'aviation civile internationale est une instance créée par un accord, à savoir la convention relative à l'aviation civile internationale.

L'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, que l'Organisation de l'aviation civile internationale est appelée à adopter, constitue un acte ayant des effets juridiques. Il produit des effets juridiques parce qu'il modifie un certain nombre de normes, qui peuvent créer une obligation juridique contraignante en vertu du droit international.

En outre, l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, transforme une «recommandation» en norme et inversement, ramène une norme au statut de «recommandation». Malgré leur dénomination, ces «recommandations» sont de nature à modifier la situation juridique en vigueur au titre des normes préexistantes. La modification du statut des dispositions génère des obligations différentes pour les États.

Pour ce qui est de la notification des différences concernant la date d'application du nouveau format mondial pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes, de l'OACI, la position commune de l'Union garantirait que tous les États membres notifient les différences, dans le cadre défini par la présente décision découlant de la compétence exclusive de l'Union, et qu'ils se conformeront ainsi à l'article 38 de la convention de Chicago et, par conséquent, ne sauraient être considérés comme ayant manqué aux obligations qui leur incombent en vertu de ladite convention.

Ces amendements 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 pour 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 fins ou a deux composantes et si l'une de ces fins ou de ces composantes est identifiable comme 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 fin ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte envisagé 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 décision proposée devrait être l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

2020/0098 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, au sein du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en ce qui concerne l'adoption envisagée de l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, et la notification de la différence par rapport à la date d'application de l'amendement 13 à l'annexe 14, volume 1, de l'amendement 40C à l'annexe 6, de l'amendement 77B à l'annexe 3 et de l'amendement 39 à l'annexe 15

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

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

vu la proposition de la Commission européenne,

considérant ce qui suit:

(1) La convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»), qui 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.

(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.

(4) Lors de l'une de ses prochaines sessions, le Conseil de l'OACI doit adopter l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III de la convention de Chicago en ce qui concerne le système d'appel sélectif (SECAL).

(5) Il convient d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du Conseil de l'OACI étant donné que la proposition d'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, sera contraignante pour l'Union et a vocation à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission[5]. Une fois adopté, l'amendement sera contraignant pour tous les États de l'OACI, y compris tous les États membres, conformément à la convention de Chicago et dans les limites fixées par celle-ci. En vertu de l'article 38 de la convention de Chicago, les États contractants doivent informer l'OACI de leur éventuelle intention de s'écarter d'une norme, dans le cadre du mécanisme de notification des différences.

[5] 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).

(6) L'objectif principal de l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, est d'ajouter de nouvelles tonalités afin d'augmenter la réserve disponible de codes SECAL et de réduire ainsi le nombre d'indications erronées dans le poste de pilotage. Il modifie également les exigences relatives aux caractéristiques du système et prévoit un mécanisme d'ajout des nouveaux codes avec un impact minimal pour les exploitants d'aéronefs.

(7) L'Union soutient résolument les efforts déployés par l'OACI pour améliorer la sécurité aérienne en garantissant la fourniture sûre et précise de services de communication, de navigation et de surveillance. L'Union devrait dès lors soutenir les amendements susmentionnés.

(8) La position de l'Union lors de l'une des prochaines sessions du Conseil de l'OACI en ce qui concerne l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, 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.

(9) La position de l'Union, après l'adoption de l'amendement 91 à l'annexe 10 par le conseil de l'OACI, qui doit être annoncée par le Secrétaire général de l'OACI dans le cadre d'une procédure de lettre adressée aux États de l'OACI, devrait consister en la notification de l'intention de se conformer à l'amendement et être exprimée par tous les États membres de l'Union.

(10) En 2016, le Conseil de l'OACI a adopté des amendements à plusieurs annexes de la convention de Chicago visant à réduire les incidents et les accidents de sortie de piste. Ces amendements sont présentés dans les lettres aux États AN 4/1 2.26-16/19, AN 2/2.4 – 16/18, AN 10/1.1 – 16/17 et AN 11/1.3.29-16/12 et seront applicables dans les États contractants de l'OACI à compter du 5 novembre 2020 (ci-après «les amendements»).

(11) L'Union soutient fermement les efforts déployés par l'OACI pour améliorer la sécurité aérienne. Ces modifications introduisant une nouvelle méthode harmonisée pour l'évaluation et la communication de l'état de surface des pistes contribueront à atténuer le risque de sorties de piste dues à une contamination de la piste notamment par la neige, le verglas, la neige fondante ou l'eau.

(12) Le règlement d'exécution (UE) 2019/1397[6] de la Commission et le règlement d'exécution (UE) 2020/469[7] de la Commission transposent ces amendements dans le droit de l'Union.

(13) Les dispositions des règlements d'exécution (UE) 2020/469 et (UE) 2019/1387 s'appliqueront en partie à partir du 5 novembre 2020, date à laquelle les amendements deviendront applicables. Toutefois, la pandémie de COVID-19 a eu une incidence considérable sur les efforts déployés par les États membres et les parties prenantes du secteur de l'aviation pour se préparer à l'application des nouvelles mesures introduites par l'amendement 77B à l'annexe 3, l'amendement 13 à l'annexe 14, l'amendement 40 à l'annexe 6 et l'amendement 39 à l'annexe 15 de la convention de Chicago.

(14) En particulier, le confinement et le chômage partiel du personnel, combinés à la charge de travail supplémentaire nécessaire pour gérer les conséquences négatives

[6] JO L 229 du 5.9.2019, p. 1

[7] JO L 104 du 3.4.2020, p. 1.

importantes de la crise de la COVID-19 pour toutes les parties prenantes, ont empêché de progresser à cet égard.

(15) Les autorités compétentes et les opérateurs éprouvent des difficultés à se préparer à la mise en œuvre des amendements. Il pourrait dès lors être nécessaire de reporter de six mois la date d'application prévue dans les règlements d'exécution (UE) 2020/469 et 2019/1387.

(16) Si le Conseil de l'OACI ne reporte pas de six mois la date d'application des amendements, alors que le droit de l'Union reporte de six mois la date d'application des normes pertinentes de l'OACI, la position de l'Union devrait consister à notifier une différence conformément à l'article 38 de la convention de Chicago et à informer l'OACI de son intention de reporter de six mois la date d'application des amendements,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre au nom de l'Union lors des sessions à venir du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (l'«OACI») consiste à soutenir la proposition d'amendement 91 à l'annexe 10 de la convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»), dans son intégralité.

La position à prendre au nom de l'Union après l'adoption, par le Conseil de l'OACI, de l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, de la convention de Chicago consiste à notifier l'intention de se conformer à la mesure adoptée en réponse à la lettre correspondante aux États de l'OACI.

Article 2

Si le Conseil de l'OACI ne reporte pas la date d'application de l'amendement 77B à l'annexe 3, de l'amendement 13 à l'annexe 14, de l'amendement 40 à l'annexe 6 et de l'amendement 39 à l'annexe 15 de la convention de Chicago et si l'Union modifie les règlements d'exécution (UE) 2020/469 et 2019/1387 et le règlement délégué C(2020)710 final[8] pour reporter leur application de six mois, une différence correspondante d'une durée de six mois par rapport à la date d'application de l'amendement 77 B à l'annexe 3, de l'amendement 13 à l'annexe 14, de l'amendement 40 à l'annexe 6 et de l'amendement 39 à l'annexe 15 de la convention de Chicago, est notifiée.

Article 3

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

Les positions visées à l'article 1er, paragraphe 2, et à l'article 2 sont exprimées par tous les États membres de l'Union.

[8] Règlement délégué C(2020)710 final de la Commission modifiant le règlement (UE) n° 139/2014 en ce qui concerne la sécurité des pistes et les données aéronautiques.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
Le président