DÉCISION (UE) 2020/767 DU CONSEIL

du 8 juin 2020

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 de l'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, de la convention relative à l'aviation civile internationale et la notification de la différence par rapport à la date d'application de l'amendement 13B à l'annexe 14, volume I, de l'amendement 40C à l'annexe 6, de l'amendement 77B à l'annexe 3 et de l'amendement 39B à l'annexe 15 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 (ci-après dénommée 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'Union 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) (ci-après dénommé «l'amendement 91»).

(5) L'objectif principal de l'amendement 91 est d'ajouter de nouvelles tonalités afin d'augmenter la réserve disponible de codes SELCAL 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 introduit de nouvelles tonalités qui prévoient un mécanisme d'augmentation des codes SELCAL avec un impact minimal pour les exploitants d'aéronefs.

(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 91 sera contraignant 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 [1]. Une fois adopté, l'amendement 91 sera contraignant 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. 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.

(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 l'amendement 91.

[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).

(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 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 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, devrait consister à notifier l'intention de se conformer à l'amendement 91 et doit 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 (ci-après dénommés les «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 à compter du 5 novembre 2020.

(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 d'incidents et d'accidents de sortie de piste dûs à une contamination de la piste notamment par la neige, le verglas, la neige fondante ou l'eau.

(12) Les règlements d'exécution (UE) 2019/1387 ([2]) et (UE) 2020/469 ([3]) de la Commission transposent les amendements dans le droit de l'Union.

(13) Les règlements d'exécution (UE) 2019/1387 et (UE) 2020/469 s'appliqueront en partie à partir du 5 novembre 2020 pour coïncider avec la 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 de l'Union 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 13B à l'annexe 14, l'amendement 40C à l'annexe 6 et l'amendement 39B 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 importantes de la pandémie de 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) 2019/1387 et (UE) 2020/469.

(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 à l'OACI 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

1. La position à prendre au nom de l'Union au sein de l'une des prochaines sessions du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) consiste à soutenir la proposition d'amendement 91 à l'annexe 10, volume III, de la convention relative à l'aviation civile internationale (ci-après dénommée la «convention de Chicago»), dans son intégralité.

2. 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.

([2]) Règlement d'exécution (UE) 2019/1387 de la Commission du 1er août 2019 modifiant le règlement (UE) nº 965/2012 de la Commission en ce qui concerne les exigences applicables aux calculs des performances de l'avion à l'atterrissage et aux normes pour l'évaluation des conditions de surface de la piste, l'actualisation de certains équipements et exigences en matière de sécurité des aéronefs, ainsi que les opérations sans agrément d'exploitation long courrier (JO L 229 du 5.9.2019, p. 1).

([3]) 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).

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 13B à l'annexe 14, de l'amendement 40C à l'annexe 6 et de l'amendement 39B à l'annexe 15 de la convention de Chicago et si la Commission modifie les règlements d'exécution (UE) 2019/1387 et (UE) 2020/469 et le règlement délégué C(2020)710 final ([4]) pour reporter leur application de six mois, une différence correspondante de six mois par rapport à la date d'application de l'amendement 77 B à l'annexe 3, de l'amendement 13B à l'annexe 14, de l'amendement 40C à l'annexe 6 et de l'amendement 39B à l'annexe 15 de la convention de Chicago, est notifiée à l'OACI conformément à l'article 38 de la convention.

Article 3

1. 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.

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

Article 4

La présente décision entre en vigueur le jour de son adoption.

Fait à Bruxelles, le 8 juin 2020.

Par le Conseil
La présidente
A. METELKO-ZGOMBIĆ

([4]) Règlement délégué C(2020)710 final de la Commission modifiant le règlement (UE) no 139/2014 en ce qui concerne la sécurité des pistes et les données aéronautiques.