

COM(2020) 247 final

ASSEMBLÉE NATIONALE

QUINZIÈME LÉGISLATURE

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2019/2020

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 25 juin 2020

Enregistré à la Présidence du Sénat
le 25 juin 2020

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

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 des différences ayant trait aux annexes 1 et 6 de la convention relative à l'aviation civile internationale et liées à la pandémie de COVID-19

E 14905

Bruxelles, le 12 juin 2020
(OR. en)

8797/20

**Dossier interinstitutionnel:
2020/0120(NLE)**

**ICAO 15
AVIATION 127
RELEX 446**

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	12 juin 2020
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2020) 247 final
Objet:	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 des différences ayant trait aux annexes 1 et 6 de la convention relative à l'aviation civile internationale et liées à la pandémie de COVID-19

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2020) 247 final.

p.j.: COM(2020) 247 final



Bruxelles, le 12.6.2020
COM(2020) 247 final

2020/0120 (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 des différences ayant trait aux annexes 1 et 6 de la convention relative à l'aviation civile internationale et liées à la pandémie de 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) en réponse à la lettre aux États AN 11/55-20/50 du 3 avril 2020 relative à la notification de différences temporaires liées à la pandémie de COVID-19 concernant les annexes 1 et 6 de la convention sur l'aviation civile internationale.

1.1. 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.

1.2. 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.

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

En réaction à la pandémie de COVID-19, l'OACI a adressé aux États la lettre AN 11/55-20/50 en vue, en particulier, d'obtenir des informations cohérentes sur les mesures qu'ils ont prises pour permettre aux prestataires de services et au personnel de maintenir la validité de

leurs certificats, licences et autres agréments pendant la pandémie de COVID-19 («notification des différences temporaires liées à la COVID-19»).

L'OACI a demandé instamment aux États de notifier, conformément à l'article 38 de la convention de Chicago, d'éventuelles différences temporaires pouvant résulter de mesures temporaires qu'ils auraient prises pour lutter contre la COVID-19, en particulier celles liées aux dispositions en matière d'octroi de licences et de certification prévues dans les annexes 1 et 6. Les États devraient également indiquer, en des termes généraux, s'ils reconnaîtront ou accepteront la validité des certificats et licences concernés par les différences résultant de mesures temporaires appliquées par d'autres États en réponse à la COVID-19.

Pour aider tous les États et parties concernées, l'OACI a mis en place un site web public consacré aux mesures relatives à la sécurité de l'exploitation liées à la COVID-19. Tous les États sont encouragés à utiliser ce site web et à informer l'OACI de toute évolution récente les concernant.

L'OACI reconnaît la nécessité d'offrir un maximum de flexibilité tout en assurant le respect de la convention de Chicago. À cet égard, il est rappelé aux États qu'ils sont tenus, en vertu de l'article 38 de la convention, de notifier à l'OACI toute différence éventuelle.

Afin de faciliter la notification et la diffusion des différences temporaires au cours de cette période, le secrétariat de l'OACI a mis en place un sous-système dit «CCRD» (COVID-19 Contingency-Related Differences: différences résultant des mesures d'urgence en réponse à la COVID-19) accessible via le tableau de bord pour la consignation électronique des différences (EFOD), qui sera provisoirement maintenu jusqu'au 31 mars 2021.

2. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

2.1. Lettre aux États AN 11/55-20/50 de l'OACI et son lien avec les règles existantes de l'Union

La lettre aux États AN 11/55-20/50 de l'OACI concerne les différences temporaires, liées à la pandémie de COVID-19, ayant trait aux annexes 1 et 6 de la convention de Chicago relatives aux aspects touchant aux licences du personnel et à l'exploitation des aéronefs.

L'annexe 1 «Licences du personnel» de la convention de Chicago définit des SARP pour l'octroi de licences aux membres de l'équipage de conduite, aux contrôleurs aériens, aux exploitants de stations aéronautiques, aux techniciens de maintenance et aux régulateurs de vol. En vertu de ces SARP, le demandeur d'une licence doit satisfaire à certaines exigences proportionnelles à la complexité des tâches à accomplir. Ces exigences sont prises en compte dans la législation de l'Union, notamment dans le règlement (UE) n° 1139/2018 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 aérienne¹, ainsi que dans les actes délégués et d'exécution connexes². Par exemple, le règlement (UE)

¹ Article 20 à 28 du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

² Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile

n° 1178/2011 de la Commission établit des exigences et procédures spécifiques en ce qui concerne le personnel navigant de l'aviation civile et fixe les limites et délais applicables à l'octroi de licences au personnel et aux contrôles aéro-médicaux (ce qui correspond aux dispositions de l'annexe I, partie FCL, et de l'annexe IV, partie MED). Étant donné les graves conséquences de la pandémie de COVID-19, telles qu'une possibilité limitée ou nulle d'accéder aux examinateurs aéromédicaux ou aux centres aéromédicaux, plusieurs États membres ont accordé une prolongation temporaire de la validité des certificats médicaux pour une période de 4 mois, tandis que les SARP pertinentes de l'OACI exigent une période maximale de 45 jours pour un examen médical périodique et la prorogation d'un certificat médical. Certains États membres appliquent la prolongation de validité, pour une période allant de 4 mois à 8 mois, également en ce qui concerne les licences de pilote, si les pilotes ne sont pas en mesure de parvenir ou d'obtenir l'accès aux simulateurs de vol en temps utile, afin de satisfaire aux exigences de formation périodique et de contrôle.

Les prolongations de validité des licences du personnel s'appliquent aux licences qui expirent au cours d'une période de référence comprise entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 octobre 2020.

L'annexe 6 «Exploitation technique des aéronefs» de la convention de Chicago vise à établir des règles homogènes concernant l'exploitation des aéronefs servant au transport aérien international afin de garantir les niveaux les plus élevés de sécurité et d'efficacité. Au niveau de l'Union, ces exigences internationales sont prises en compte dans le règlement (UE) 2018/1139, dans le règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission et dans le règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission³. La pandémie de COVID-19 a entraîné une réduction significative des vols commerciaux, dont il a résulté des difficultés pour atteindre les lieux où se trouvent des simulateurs de vol adéquats. Par conséquent, un grand nombre de pilotes ne sont pas en mesure de satisfaire aux exigences en matière d'expérience récente énoncées au point ORO.FC.100 de l'annexe III (partie ORO) du règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission et au point FCL.060 de l'annexe I (partie FCL) du règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission.

Par exemple, en application des SARP de l'OACI, l'exploitant ne peut désigner, pour exercer les commandes de vol d'un type d'avion donné au décollage et à l'atterrissage, qu'un pilote commandant de bord ou un copilote qui a été aux commandes de vol pendant au moins trois décollages et atterrissages sur le même type d'avion au cours des 90 jours précédents. Les entraves sérieuses à l'exploitation résultant de la pandémie de COVID-19 limitent les possibilités, pour les pilotes et les équipages, de satisfaire à cette exigence en matière d'expérience récente. À cette fin et pour permettre aux équipages de voler lorsque les activités aériennes reprendront, les États membres appliquent des dérogations à cette règle en exigeant que l'exploitant procède à une évaluation des risques afin de déterminer la probabilité et la gravité potentielle de la détérioration des compétences de l'équipage liée au fait qu'il n'a pas exercé de fonctions à bord pendant une période prolongée. Les États membres imposent également des mesures d'atténuation appropriées visant à réduire au minimum les risques recensés, assorties d'une ou de plusieurs restrictions d'exploitation valides pour l'ensemble de l'équipage de conduite (par exemple, réduction des limites maximales de vent de travers,

conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1). Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

³ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

introduction de minima d'approche plus élevés, restriction des conditions de surface de la piste, régulation avec un système d'atterrissage automatique en état de fonctionnement, s'il est installé).

Les dérogations à ces règles d'exploitation s'appliquent aux opérations effectuées pendant une période de référence comprise entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 octobre 2020 et pour une durée maximale de 8 mois.

Les différences mentionnées précédemment par rapport aux règles de l'OACI résultent de l'application de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139, qui prévoit une certaine souplesse pour les États membres qui sont autorisés à accorder des dérogations aux exigences établies dans le règlement (UE) 2018/1139 ou dans les actes délégués et les actes d'exécution adoptés en vertu de celui-ci, autres que les exigences essentielles, en cas de circonstances imprévisibles urgentes ou de besoins opérationnels urgents et dans les conditions définies dans l'article en question. L'une de ces conditions est que la dérogation soit d'une portée et d'une durée limitées au strict nécessaire. En pareil cas, l'État membre concerné notifie immédiatement à la Commission, à l'Agence (l'AESA) et aux autres États membres, au moyen du répertoire établi au titre de l'article 74 du règlement (UE) 2018/1139, la dérogation accordée, sa durée, les raisons qui la motivent et, le cas échéant, les mesures d'atténuation nécessaires appliquées. Plusieurs États membres ayant utilisé ce mécanisme pour faire face aux conséquences graves de la pandémie de COVID-19, il en a résulté des différences par rapport aux règles de l'OACI. La présente décision du Conseil tient compte de ces dérogations fondées sur l'article 71 aux fins de la notification à l'OACI, au nom de l'Union, des différences ayant trait aux annexes 1 et 6 de la convention de Chicago.

2.2. Position à prendre au nom de l'Union

Les différences qui doivent être notifiées à l'OACI concernent les annexes 1 et 6 de la convention de Chicago relatives aux aspects touchant aux licences du personnel et à l'exploitation des aéronefs, telles qu'indiquées dans le tableau figurant à l'annexe de la présente décision et présentées en détail par chaque État membre dans sa notification correspondant à la dérogation qu'il applique conformément à l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139.

S'agissant de la reconnaissance ou de l'acceptation de la validité des certificats et licences délivrés par des pays tiers et concernés par les mesures temporaires relatives au COVID-19, le règlement (UE) n° 452/2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers s'applique⁴. En règle générale, en application du point ART 200 d) de l'annexe du règlement (UE) n° 452/2014, l'AESA, en consultation avec les États membres, détermine les normes de l'OACI pour lesquelles elle peut accepter des mesures d'atténuation dans le cas où l'État de l'exploitant ou l'État d'immatriculation a notifié une différence à l'OACI. L'Agence accepte les mesures d'atténuation lorsqu'elle constate qu'elles garantissent un niveau de sécurité équivalent à celui obtenu au moyen de la norme par rapport à laquelle les différences ont été notifiées. Ainsi qu'elle le demande dans sa lettre aux États AN 11/55 20/50, l'OACI doit être informée des actes de l'Union qui s'appliquent pour la reconnaissance des différences émanant de pays tiers, comme indiqué dans la dernière colonne du tableau figurant à l'annexe de la présente décision.

⁴ Règlement (UE) n° 452/2014 de la Commission du 29 avril 2014 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes des exploitants de pays tiers conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 133 du 6.5.2014, p. 12).

La position à prendre au nom de l'Union, au sein de l'OACI, en réponse à la lettre d'État AN 11/55 20/50 est de notifier les différences par rapport aux annexes 1 et 6 de la convention de Chicago résultant des mesures temporaires liées à la pandémie de COVID-19, telles qu'indiquées dans le tableau figurant à l'annexe de la présente décision et détaillées par chaque État membre notifiant conformément à sa propre dérogation appliquée en vertu de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139.

3. BASE JURIDIQUE

3.1. 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'accord⁵.

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*»⁶.

4.1.2. Application en l'espèce

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

Conformément à l'article 54 de la convention de Chicago, le conseil de l'OACI adopte des normes et de 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 d'une position de l'Union à l'égard de ces notifications relève du champ d'application de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

Les différences à notifier en réponse à la lettre aux États AN 11/55-20/50 de l'OACI 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, dans une large mesure, par des règles de l'Union, à savoir le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil et les

⁵ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

⁶ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, points 61 à 64.

règlements de la Commission (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 1321/2014 et (UE) n° 965/2012. Il en résulte que, conformément à l'article 3, paragraphe 2, du TFUE, l'Union dispose d'une compétence externe exclusive en la matière.

Étant donné que ces mesures, bien que temporaires, se traduisent par des différences par rapport aux SARP de l'OACI, il est nécessaire d'établir la position de l'Union. Tous les États membres doivent notifier les différences résultant de la prolongation des délais pour l'octroi de licences au personnel relevant de l'annexe 1 de la convention de Chicago et les écarts par rapport aux SARP relevant de l'annexe 6 «Exploitation d'aéronefs» de la convention de Chicago, conformément à l'article 38 de la convention de Chicago.

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

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

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle 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.

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 des différences ayant trait aux annexes 1 et 6 de la convention relative à l'aviation civile internationale et liées à la pandémie de 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 régit le transport aérien international, est entrée en vigueur le 4 avril 1947. Elle a institué l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
- (2) Les États membres de l'UE sont parties contractantes à la convention de Chicago et membres de l'OACI, tandis que l'Union a le statut d'observateur au sein de certains organes de l'OACI.
- (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, notifie immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.
- (5) En vertu de l'article 39 de la convention de Chicago, lorsque le certificat médical du personnel participant à la navigation internationale ne respecte pas les normes minimales, il doit être accompagné d'une énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas à ces normes. Dans ce cas, les points mentionnés devront se rapporter aux différences concernant spécifiquement la durée de validité du certificat médical.

- (6) En outre, conformément à l'article 40 de la convention de Chicago, aucun membre du personnel disposant d'un tel certificat ne pourrait participer à la navigation internationale, sauf s'il y est autorisé par l'État ou les États sur le territoire il pénètre.
- (7) Compte tenu de la pandémie de COVID-19, l'OACI a créé un sous-système «CCRD» (COVID-19 Contingency-Related Differences: différences résultant des mesures d'urgence en réponse à la COVID-19) du système pour la consignation électronique des différences («EFOD») de l'OACI, qui permet aux États de consigner une différence temporaire ayant trait aux annexes 1 et 6 de la convention de Chicago tout en indiquant le type de norme ou de procédure qu'ils jugent acceptable pour faciliter les opérations internationales et satisfaire aux obligations prévues par l'article 40.
- (8) L'annexe 1 «Licences du personnel» de la convention de Chicago définit des SARP pour l'octroi de licences aux membres de l'équipage de conduite, aux contrôleurs aériens, aux exploitants de stations aéronautiques, aux techniciens de maintenance et aux régulateurs de vol. En vertu de ces règles, le demandeur d'une licence doit satisfaire, dans les délais prévus, à certaines exigences proportionnelles à la complexité des tâches à accomplir.
- (9) Les exigences définies dans l'annexe 1 de la convention de Chicago sont prises en compte dans la législation de l'Union, notamment dans le règlement (UE) n° 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 aérienne⁷, ainsi que dans les actes délégués et d'exécution connexes. Par ailleurs, le règlement (UE) 2011/1178 de la Commission⁸ détermine, dans une annexe, les exigences et procédures spécifiques applicables au personnel navigant de l'aviation civile et fixe les limites et délais applicables à l'octroi de licences au personnel et aux contrôles aéronautiques et médicaux, tandis que le règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission établit des règles relatives au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, ainsi qu'à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches⁹.
- (10) Étant donné les graves conséquences de la pandémie de COVID-19, qui se traduit notamment par une impossibilité totale ou partielle de parvenir ou d'accéder aux examinateurs aéromédicaux ou aux centres aéromédicaux, plusieurs États membres ont accordé une prolongation temporaire de la validité des certificats médicaux pour une période de quatre mois, s'écartant ainsi des SARP pertinentes de l'OACI. Certains

⁷ Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

⁸ Règlement (UE) n° 1178/2011 de la Commission du 3 novembre 2011 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables au personnel navigant de l'aviation civile conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 311 du 25.11.2011, p. 1).

⁹ Règlement (UE) n° 1321/2014 de la Commission du 26 novembre 2014 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches (JO L 362 du 17.12.2014, p. 1).

États membres prolongent également la validité des licences de pilote de quatre à huit mois au maximum dans le cas où les pilotes ne peuvent parvenir ou obtenir l'accès aux simulateurs de vol en temps utile pour mener à bien la formation et le contrôle requis. Ces prolongations s'appliquent aux licences qui expirent pendant une période de référence comprise entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 octobre 2020.

- (11) L'annexe 6 «Exploitation technique des aéronefs» de la convention de Chicago prévoit des exigences homogènes concernant l'exploitation des aéronefs servant au transport aérien international afin de garantir les niveaux les plus élevés de sécurité et d'efficacité. Au niveau de l'Union, ces exigences internationales sont prises en compte dans le règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil et dans les règlements de la Commission (UE) n° 1178/2011 et (UE) n° 965/2012¹⁰.
- (12) La pandémie de COVID-19 a entraîné une réduction significative des vols commerciaux et, partant, des difficultés pour atteindre les lieux où des simulateurs de vol adéquats sont disponibles. Les entraves sérieuses à l'exploitation résultant de la pandémie de COVID-19 limitent les possibilités, pour les pilotes et les équipages, de satisfaire aux exigences de l'OACI en matière d'expérience récente. Par conséquent, afin de permettre aux équipages de voler lorsque les activités aériennes reprendront, les États membres appliquent des dérogations aux exigences pertinentes en matière d'expérience récente en autorisant les opérations dans certaines conditions d'exploitation et en appliquant des mesures d'atténuation appropriées établies sur la base d'une évaluation des risques. Ces dérogations s'appliquent aux opérations effectuées pendant une période de référence comprise entre le 1^{er} mars 2020 et le 31 octobre 2020, c'est-à-dire pour une durée maximale de 8 mois.
- (13) Les mesures nationales susmentionnées, qui s'écartent des dispositions des annexes 1 et 6 de la convention de Chicago, ont été adoptées sur le fondement de l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139, en vertu duquel les États membres peuvent accorder à toute personne physique ou morale des dérogations aux exigences de l'Union applicables à cette personne, autres que les exigences essentielles, en cas de circonstances imprévisibles urgentes touchant ces personnes ou de besoins opérationnels urgents de ces personnes, et pour autant que toutes les conditions énoncées dans ledit article soient respectées. En application de cette disposition, et compte tenu des conséquences de la pandémie de COVID-19, plusieurs États membres appliquent ou vont appliquer des dérogations aux règles de l'Union fixées dans les règlements (UE) 2018/1139, (UE) n° 1178/2011, (UE) n° 1321/2014 et (UE) n° 965/2012.
- (14) Étant donné que la notification des différences a une incidence sur les effets juridiques déployés par les normes établies par la convention de Chicago, l'adoption d'une position de l'Union relative à cette notification relève du champ d'application de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.
- (15) Il convient donc d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, en réponse à la lettre aux États AN 11/55-20/50 de l'OACI, qui est de notifier les différences ayant trait aux annexes 1 et 6 de la convention de Chicago résultant des mesures temporaires

¹⁰ Règlement (UE) n° 965/2012 de la Commission du 5 octobre 2012 déterminant les exigences techniques et les procédures administratives applicables aux opérations aériennes conformément au règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil (JO L 296 du 25.10.2012, p. 1).

concernant l'exploitation appliquées par les États membres pour faire face à la pandémie de COVID-19. La position de l'Union doit être exprimée par les États membres de l'Union qui ont adopté des dérogations particulières conformément à l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139, qui donnent lieu à des différences visées par la lettre aux États AN 11/55-20/50,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La position à prendre, au nom de l'Union, en réponse à la lettre aux États AN 11/55-20/50 émise par l'Organisation de l'aviation civile internationale le 3 avril 2020, figure à l'annexe de la présente décision et est présentée plus en détail par chaque État membre notifiant conformément à sa propre dérogation appliquée conformément à l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139.

Article 2

La position visée à l'article 1^{er} est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'OACI et ont adopté des dérogations particulières conformément à l'article 71 du règlement (UE) 2018/1139, qui donnent lieu à des différences visées par la lettre aux États AN 11/55-20/50.

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Conseil
Le président*