EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 10.2.2023
COM(2023) 70 final

2023/0032 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den 228. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) for så vidt angår den påtænkte vedtagelse af ændring 93 til bilag 10 - Aeronautical Telecommunications, Volume I - Radio Navigation Aids - til konventionen angående international civil luftfart

BEGRUNDELSE

1. FORSLAGETS GENSTAND

Dette forslag vedrører:

i) den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 228. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) for så vidt angår den påtænkte vedtagelse af ændring 93 til bilag 10 — Aeronautical Telecommunications, bind I — Radio Navigation Aids, og

ii) den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, når ICAO har meddelt vedtagelsen af ændring 93 til bilag 10 — Aeronautical Telecommunications, bind I — Radio Navigation Aids til konventionen angående international civil luftfart i de respektive ICAO-skrivelser, hvori dens kontraherende stater opfordres til enten at meddele, at de ikke godkender ændringerne, meddele afvigelser eller meddele, at de overholder de vedtagne foranstaltninger.

2. BAGGRUND FOR FORSLAGET

2.1. Konventionen angående international civil luftfart

Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") har til formål at regulere den internationale lufttransport. Chicagokonventionen trådte i kraft den 4. april 1947, hvorved Organisationen for International Civil Luftfart blev oprettet.

Samtlige EU-medlemsstater er parter i Chicagokonventionen.

2.2. Organisationen for International Civil Luftfart

Organisationen for International Civil Luftfart er en særorganisation under De Forenede Nationer. Organisationen har til opgave at udarbejde principperne og teknikken for den internationale luftfart og fremme planlægningen og udviklingen af den internationale lufttransport.

ICAO-Rådet er et stående ICAO-organ med 36 kontraherende stater som medlemmer, der er valgt af ICAO-Forsamlingen for en periode på tre år. I perioden 2022-2025 er seks EU-medlemsstater repræsenteret i ICAO-Rådet.

ICAO-Rådets obligatoriske opgaver, der er anført i Chicagokonventionens artikel 54, omfatter vedtagelsen af internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs"), der optages som bilag til Chicagokonventionen.

I henhold til artikel 90 i Chicagokonventionen træder ethvert sådant bilag eller enhver ændring af et bilag i kraft tre måneder efter, at bilaget eller ændringen er forelagt de kontraherende ICAO-stater, eller ved udløbet af en sådan længere periode, som ICAO-Rådet måtte fastsætte, medmindre et flertal af de kontraherende ICAO-stater i mellemtiden giver meddelelse om, at de ikke er indforstået hermed.

Efter vedtagelsen af sådanne foranstaltninger skal ICAO-staterne overholde foranstaltningerne eller meddele enten, at de ikke godkender foranstaltningerne, eller meddele eventuelle afvigelser fra disse foranstaltninger, før de træder i kraft og bliver retligt bindende.

I henhold til artikel 38 i Chicagokonventionen skal enhver stat, der finder det umuligt i praksis at overholde en sådan international norm eller procedure, eller at bringe sine egne regler eller praksis i fuld overensstemmelse med en sådan international norm eller fremgangsmåde, eller som anser det for nødvendigt at vedtage forskrifter eller fremgangsmåder, der i en bestemt henseende afviger fra dem, der er fastsat i den

internationale norm, straks meddele ICAO afvigelserne mellem sin egen fremgangsmåde og den, der er fastsat i den internationale norm.

2.3. Den retsakt, der skal vedtages af ICAO, og dens forbindelse til de gældende EU-regler

Det forventes, at ICAO-Rådet på sin 228. samling eller på en efterfølgende samling vedtager:

- Ændring 93 til bilag 10, bind I, vedrørende

  a) støtte til indførelsen af et globalt satellitnavigationssystem (GNSS) med dobbeltfrekvens og flere konstellationer (DFMC) ved at tilføje bestemmelser om yderligere driftsfrekvenser til det globale positioneringssystem (GPS), det globale satellitnavigationssystem (GLONASS) og det satellitbaserede forstærkningssystem (SBAS) og ved at indføre bestemmelser for det nye BeiDou satellitnavigationssystem (BDS) og Galileo-systemet samt

  b) støtte til reduktion af den ionosfæriske forsinkelse (ionospheric gradient mitigation) for det jordbaserede forstærkningssystem (GBAS), der er udarbejdet på det sjette møde i Navigation Systems Panel (NSP/6).

Formålet med de påtænkte retsakter er som følger:

– ***Ændring 93 til bilag 10, bind I vedrørende støtte til indførelsen af et globalt satellitnavigationssystem (GNSS) med dobbeltfrekvens og flere konstellationer (DFMC) ved at tilføje bestemmelser om yderligere driftsfrekvenser til det globale positioneringssystem (GPS), det globale satellitnavigationssystem (GLONASS) og det satellitbaserede forstærkningssystem (SBAS) og ved at indføre bestemmelser for det nye BeiDou satellitnavigationssystem (BDS) og Galileo-systemet***

  Denne ændring vedrørende DFMC GNSS har til formål at afspejle den igangværende udvikling af den globale GNSS-infrastruktur og gøre det lettere for den internationale civile luftfart at udnytte den. Som led i udviklingen indfører USA (GPS-modernisering), Den Russiske Føderation (GLONASS-modernisering), Den Europæiske Union (Galileo-konstellationen) og Kina (BeiDou Navigation Satellite System-konstellationen (BDS)) flere GNSS-konstellationer med dobbeltfrekvenssignaler. En række stater og regioner planlægger også at indføre DFMC-satellitbaserede forstærkningssystemer (SBAS'er). DFMC GNSS giver mulighed for yderligere at forbedre GNSS' robusthed, navigationsperformance og operationelle fordele. Brugen af dobbeltfrekvenser vil bidrage til at afhjælpe sårbarheder med hensyn til ionosfæriske forstyrrelser og radiofrekvensinterferens. Muligheden for at udnytte flere konstellationer vil bidrage til at reducere ionosfærisk scintillation og risikoen for et utilstrækkeligt antal satellitter i en enkelt konstellation. Disse tekniske forbedringer vil give operationelle fordele med hensyn til sikkerhed og effektivitet, f.eks. forbedret driftssikkerhed for kommunikation, navigation og overvågning (CNS), øget anvendelse af 3D-instrumentindflyvningsoperationer på verdensplan i overensstemmelse med de globale mål for performancebaseret navigation (PBN), indførelse af innovative operationelle koncepter og anvendelsesmuligheder og fortsat rationalisering af konventionelle navigationshjælpemidler.

– ***Ændring 93 til bilag 10, bind I, vedrørende støtte til reduktion af den ionosfæriske forsinkelse for det jordbaserede forstærkningssystem (GBAS)***

Formålet med denne ændring er at give lufthavnene mulighed for at optimere dækningen af deres GBAS-systems servicevolumen på det grundlag, at adgangen til GBAS-systemets service fortsat er acceptabel. Dette er især nødvendigt i forbindelse med store lufthavne eller i tilfælde, hvor en enkelt GBAS-jordstation understøtter flere baner, fordi de gældende SARPs implicit begrænser den maksimalt tilladte afstand mellem jordstationen og banetærsklen/banetærsklerne.

Ændringen forventes at finde anvendelse fra den 2. november 2023.

3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE

3.1. Foreslåede ændringer og deres forbindelser med de gældende EU-regler

Ændring 93 til bilag 10, bind I vedrørende støtte til indførelsen af et globalt satellitnavigationssystem (GNSS) med dobbeltfrekvens og flere konstellationer (DFMC) ved at tilføje bestemmelser om yderligere driftsfrekvenser til det globale positioneringssystem (GPS), det globale satellitnavigationssystem (GLONASS) og det satellitbaserede forstærkningssystem (SBAS) og ved at indføre bestemmelser for det nye BeiDou satellitnavigationssystem (BDS) og Galileo-systemet

Denne ændring til ICAO's bilag 10, bind I, har indvirkning på Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere. I punkt CNS.TR.100, litra a), i bilag VIII (del-CNS) til forordning (EU) 2017/373 ændres henvisningen til den seneste ændring af bind I.

Ændring 93 til bilag 10, bind I, vedrørende støtte til reduktion af den ionosfæriske forsinkelse for det jordbaserede forstærkningssystem (GBAS)

Denne ændring til ICAO's bilag 10, bind I, har også indvirkning på Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere. I punkt CNS.TR.100, litra a), i bilag VIII (del-CNS) til forordning (EU) 2017/373 ændres henvisningen til den seneste ændring af bind I.

3.2. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne

Unionen anerkender behovet for at etablere en harmoniseret regelramme på internationalt plan.

Vedtagelsen af denne type normer vil desuden gøre det muligt at anvende EU's GNSS-flagskibsprogrammer, som f.eks. Galileo, til luftfartsformål og den igangværende modernisering af den europæiske geostationære navigations-overlay-tjeneste (EGNOS) til støtte for, at der f.eks. anvendes performancebaseret navigation i alle faser af flyvningen, jf. ATM-masterplanen. Dette vil også øge GNSS' robusthed over for interferens i overensstemmelse med resolutionerne fra ICAO's 41. forsamling.

Repræsentanterne for EU-medlemsstaterne, Europa-Kommissionen og Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) i Navigation Systems Panel bidrog med støtte fra Eurocontrols eksperter til udarbejdelsen af forslaget til ændring 93 til bilag 10, bind I.

Den holdning, der foreslås indtaget på Unionens vegne, er at støtte den foreslåede ændring.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, forudsat at ICAO-Rådet uden væsentlige ændringer vedtager ændringsforslagene til Chicagokonventionen, bør være ikke at give meddele om afslag på godkendelse af ændringerne, men at give meddelelse om overholdelse af de vedtagne ændringer som svar på den pågældende ICAO-skrivelse. Hvis EU-

lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne ICAO-normer efter den planlagte anvendelsesdato (den 2. november 2023), bør medlemsstaterne meddele ICAO Unionens holdning til afvigelser i forhold til de pågældende normer på grundlag af et forberedende dokument, som Kommissionen rettidigt forelægger Rådet til drøftelse og godkendelse, og hvori der fastsættes detaljerede afvigelser fra de specifikke normer, men kun for den periode, der er nødvendig for at afslutte deres gennemførelse.

4. RETSGRUNDLAG

4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag

4.1.1. Principper

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om "*fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen*".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen[1].

Begrebet "*retsakter, der har retsvirkninger*" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "*vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver*"[2].

4.1.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

ICAO-Rådet er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen").

I overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 54 vedtager ICAO-Rådet internationale normer og anbefalede fremgangsmåder, der optages som bilag til Chicagokonventionen. Der er tale om retsakter, der har retsvirkninger. Når de normer og anbefalede fremgangsmåder, der er vedtaget af ICAO, er vedtaget og trådt i kraft, er de bindende for alle ICAO's kontraherende stater. Visse af disse retsakters retsvirkninger kan afhænge af fremsendelsen af meddelelser om afslag på godkendelse og om afvigelser og af betingelserne for disse meddelelser.

Endvidere er disse normer og anbefalede fremgangsmåder så vidt muligt afspejlet i EU-retten og vil derfor kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen på området civil luftfart, nemlig Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373.

De påtænkte retsakter supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for aftalen.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse om den holdning, der bør indtages i sådanne meddelelser, er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

---

1 Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

2 Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

4.2. Materielt retsgrundlag

4.2.1. Principper

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element.

4.2.2. Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde

Den vedtagne retsakts primære formål og indhold vedrører den fælles transportpolitik.

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 100, stk. 2, i TEUF.

4.3. Konklusion

Retsgrundlaget for den foreslåede rådsafgørelse er artikel 100, stk. 2, i TEUF, sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

2023/0032 (NLE)

Forslag til

RÅDETS AFGØRELSE

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den 228. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) for så vidt angår den påtænkte vedtagelse af ændring 93 til bilag 10 - Aeronautical Telecommunications, Volume I - Radio Navigation Aids - til konventionen angående international civil luftfart

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 100, stk. 2, sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"), der regulerer den internationale lufttransport, trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved nævnte konvention.

(2) Medlemsstaterne er kontraherende stater i Chicagokonventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer. Seks medlemsstater er repræsenteret i ICAO-Rådet.

(3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 54 kan ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs") og optage dem som bilag til Chicagokonventionen.

(4) ICAO-Rådet skal på sin 228. samling vedtage ændring 93 til bilag 10, bind I, til konventionen angående international civil luftfart.

(5) Hovedformålet med ændring 93 til bilag 10, bind I, til Chicagokonventionen er at støtte indførelsen af et globalt satellitnavigationssystem (GNSS) med dobbeltfrekvens og flere konstellationer (DFMC) ved at tilføje bestemmelser om yderligere driftsfrekvenser til det globale positioneringssystem (GPS), det globale satellitnavigationssystem (GLONASS) og det satellitbaserede forstærkningssystem (SBAS) og ved at indføre bestemmelser for det nye BeiDou satellitnavigationssystem (BDS) og Galileo-systemet. Formålet er ligeledes at støtte en reduktion af den ionosfæriske forsinkelse for det jordbaserede forstærkningssystem (GBAS).

(6) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO-Rådet, bør fastlægges, da ændring 93 til bilag 10, bind I, til konventionen angående international civil luftfart er bindende i henhold til folkeretten og kan få afgørende indflydelse på indholdet af EU-retten, nemlig Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373([3]).

[3] Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2017/373 af 1. marts 2017 om fastsættelse af fælles krav til udøvere af lufttrafikstyrings- og luftfartstjenester og andre lufttrafikstyringsnetfunktioner og tilsynet med disse udøvere, om ophævelse af forordning (EF) nr. 482/2008, gennemførelsesforordning (EU) nr. 1034/2011 og (EU)

(7) Den holdning, som Unionen skal indtage på ICAO-Rådets 228. samling i forbindelse med vedtagelsen af den påtænkte ændring 93 til bilag 10, bind I, til Chicagokonventionen, som er skitseret i ICAO-skrivelse 2021/41, bør være at støtte og overholde disse ændringer i deres helhed. Denne holdning bør fremføres af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, og som handler i fællesskab i Unionens interesse.

(8) Når ændring 93 til bilag 10, bind I, til Chicagokonventionen er vedtaget og trådt i kraft, vil den være bindende for alle ICAO-medlemsstater, herunder alle Unionens medlemsstater.

(9) I henhold til artikel 38 i Chicagokonventionen skal enhver stat, der finder det umuligt i alle henseender at overholde en sådan international norm eller procedure, eller at bringe sine egne regler eller praksis i fuld overensstemmelse med en sådan international norm eller procedure, eller som anser det for nødvendigt at vedtage bestemmelser eller fremgangsmåder, der i visse aspekter afviger fra dem, der er fastsat i den internationale norm, straks meddele ICAO afvigelserne mellem sin egen praksis og den, der er fastsat i den internationale norm.

(10) I henhold til artikel 90 i Chicagokonventionen træder ethvert sådant bilag eller enhver ændring af et bilag i kraft tre måneder efter, at bilaget eller ændringen er forelagt de kontraherende ICAO-stater, eller ved udløbet af en sådan længere periode, som ICAO-Rådet måtte fastsætte, medmindre et flertal af de kontraherende ICAO-stater i mellemtiden giver meddelelse om, at de ikke er indforstået hermed.

(11) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne efter ICAO-Rådets vedtagelse af ændring 93 til bilag 10, bind I, til Chicagokonventionen, som vil blive bekendtgjort af ICAO's generalsekretær ved hjælp af ICAO-skrivelsesproceduren, bør være, at der ikke meddeles afslag på godkendelse, og at ændringerne overholdes. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne SARPs efter en påtænkte anvendelsesdato for de pågældende SARPs, bør der gives meddelelse til ICAO om afvigelse fra de specifikke SARPs. Den holdning, som indtages på Unionens vegne til en sådan afvigelse, bør fastlægges i et skriftligt dokument, som Kommissionen forelægger Rådet til drøftelse og godkendelse.

(12) Denne holdning bør fremføres af alle EU-medlemsstater, som handler i fællesskab i Unionens interesse —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

(1) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på det 228. samling i ICAO-Rådet, eller på en af de efterfølgende samlinger, skal være at støtte ændringsforslag 93 til bilag 10, bind I, til Chicagokonventionen i dets helhed.

(2) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, forudsat at ICAO-Rådet uden nogen væsentlig ændring vedtager ændringsforslag 93 til bilag 10, bind I til Chicagokonventionen, jf. stk. 1, skal være ikke at give meddelelse om afslag på godkendelse, men at give meddelelse om overholdelse af de vedtagne ændringer som svar på den pågældende ICAO-skrivelse. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt

nr. 1035/2011 samt forordning (EU) 2016/1377 og om ændring af forordning (EU) nr. 677/2011 (EUT L 62 af 8.3.2017, s. 1).

vedtagne SARPs efter den planlagte anvendelsesdato for disse SARPs, gives der meddelelse til ICAO om afvigelse fra de specifikke SARPs i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 38.

I så fald skal Kommissionen rettidigt og mindst to måneder før en af ICAO fastsat frist for meddelelse af afvigelser forelægge Rådet med henblik på drøftelse og godkendelse et forberedende dokument, der fastlægger Unionens holdning til de detaljerede afvigelser, som medlemsstaterne skal meddele ICAO på Unionens vegne.

Artikel 2

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlem af ICAO-Rådet, og som handler i fællesskab i Unionens interesse.

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, udtrykkes af alle EU-medlemsstater, som handler i fællesskab i Unionens interesse.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den […].

På Rådets vegne
Formand