COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 10.2.2023
COM(2023) 70 final

2023/0032 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 228e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en ce qui concerne l'adoption envisagée de l'amendement 93 à l'annexe 10 — Télécommunications aéronautiques, Volume I - Aides radio à la navigation, de la convention relative à l'aviation civile internationale

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne:

i) la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 228e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en ce qui concerne l'adoption envisagée de l'amendement 93 à l'annexe 10 — Télécommunications aéronautiques, Volume I - Aides radio à la navigation, et

ii) la position à prendre au nom de l'Union après que l'OACI annonce l'adoption de l'amendement 93 à l'annexe 10 — Télécommunications aéronautiques, volume I — Aides à la navigation radio, de la convention relative à l'aviation civile internationale dans ses lettres respectives adressées aux États invitant les États contractants à notifier leur désapprobation, leurs éventuelles différences ou leur intention de se conformer aux mesures adoptées.

2. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

2.1. La convention relative à l'aviation civile internationale

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

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

2.2. L'Organisation de l'aviation civile internationale

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

Le Conseil de l'OACI est un organe permanent de l'OACI, composé de 36 États contractants élus par l'assemblée de l'OACI pour une période de trois ans. Pour la période 2022-2025, six 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.

En application de l'article 90 de la convention de Chicago, toute annexe ou tout amendement à une annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants de l'OACI ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entretemps la majorité des États contractants de l'OACI n'ait fait connaître sa désapprobation.

À la suite de l'adoption de ces mesures, les États de l'OACI sont tenus de se conformer aux mesures ou de notifier leur désapprobation ou leurs éventuelles différences avant que ces mesures 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 tout point à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme

internationale, notifie immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

2.3. L'acte envisagé de l'OACI et leurs liens avec les règles existantes de l'Union

Lors de sa 228e session ou de toute session ultérieure, le Conseil de l'OACI devrait adopter:

- l'amendement 93 à l'annexe 10, volume I, relatif au

a) soutien à l'introduction du système mondial de navigation par satellite (GNSS) multiconstellation double fréquence (DFMC) par l'ajout de dispositions relatives à des fréquences de fonctionnement supplémentaires pour le système global de positionnement (GPS), le système mondial de radionavigation par satellite (GLONASS) et le système de renforcement satellitaire (SBAS), ainsi que par l'insertion de dispositions pour les nouveaux systèmes de navigation par satellite BeiDou (BDS) et Galileo;

et

b) soutien à l'atténuation du gradient ionosphérique pour le système de renforcement au sol (GBAS), à la suite de la sixième réunion du groupe d'experts sur les systèmes de navigation (NSP/6).

Les actes envisagés ont les objectifs suivants:

– ***Amendement 93 à l'annexe 10, volume I concernant le soutien à l'introduction du système mondial de navigation par satellite (GNSS) multiconstellation double fréquence (DFMC) par l'ajout de dispositions relatives à des fréquences de fonctionnement supplémentaires pour le système global de positionnement (GPS), le système mondial de radionavigation par satellite (GLONASS) et le système de renforcement satellitaire (SBAS), ainsi que par l'insertion de dispositions pour les nouveaux systèmes de navigation par satellite BeiDou (BDS) et Galileo***

L'amendement concernant le DFMC GNSS vise à refléter l'évolution en cours de l'infrastructure mondiale du GNSS et à faciliter sa réalisation par l'aviation civile internationale. Dans le cadre de cette évolution, de multiples constellations GNSS offrant des signaux à double fréquence sont mises en service par les États-Unis (modernisation du GPS), la Fédération de Russie (modernisation du GLONASS), l'Union européenne (constellation Galileo) et la Chine (constellation BeiDou Navigation Satellite System (BDS). Plusieurs États et régions prévoient également de déployer des systèmes de renforcement satellitaire DFMC (SBASs). Le DFMC GNSS offre l'occasion de renforcer encore la robustesse du GNSS, ses performances de navigation et ses avantages opérationnels. L'utilisation de fréquences doubles contribuera à atténuer les vulnérabilités en ce qui concerne les perturbations ionosphériques et le brouillage radioéletrique. La disponibilité de constellations multiples contribuera à atténuer la scintillation ionosphérique et le risque que les satellites disponibles au sein d'une seule constellation soient insuffisants. Ces améliorations techniques apporteront des avantages opérationnels en termes de sécurité et d'efficacité, tels que l'amélioration de la fiabilité opérationnelle pour les applications de communication, de navigation et de surveillance (CNS), le déploiement accru des opérations d'approche aux instruments 3D partout dans le monde conformément aux objectifs mondiaux de la navigation fondée sur les performances (PBN), l'introduction de concepts et d'applications opérationnels innovants et la poursuite de la rationalisation des aides à la navigation conventionnelles.

– ***Amendement 93 à l'annexe 10, volume I, concernant le soutien à l'atténuation du gradient ionosphérique pour le système de renforcement au sol (GBAS)***

Cet amendement vise à permettre aux aéroports d'optimiser leur couverture en volume de service GBAS en partant du principe que la disponibilité du service GBAS reste acceptable. Cela est particulièrement nécessaire dans le cas d'un grand aéroport ou d'une seule station au sol GBAS prenant en charge plusieurs pistes, car le SARPS actuel limite implicitement la distance maximale autorisée entre la gare au sol et le ou les seuils de piste.

L'entrée en application de l'amendement est envisagée pour le 2 novembre 2023.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Les principaux amendements et leur relation avec les règles de l'Union en vigueur

Amendement 93 à l'annexe à l'annexe 10, volume I concernant le soutien à l'introduction du système mondial de navigation par satellite (GNSS) multiconstellation double fréquence (DFMC) par l'ajout de dispositions relatives à des fréquences de fonctionnement supplémentaires pour le système global de positionnement (GPS), le système mondial de radionavigation par satellite (GLONASS) et le système de renforcement satellitaire (SBAS), ainsi que par l'insertion de dispositions pour les nouveaux systèmes de navigation par satellite BeiDou (BDS) et Galileo

Cet amendement à l'annexe 10, volume I, de l'OACI a une incidence sur le 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. Au point CNS.TR.100 a) de l'annexe VIII (partie CNS) du règlement (UE) 2017/373, la référence est modifiée afin de renvoyer à la dernière modification du volume I.

Amendement 93 à l'annexe 10, volume I, concernant le soutien à l'atténuation du gradient ionosphérique pour le système de renforcement au sol (GBAS)

Cet amendement à l'annexe 10, volume I, de l'OACI a également une incidence sur le 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. Au point CNS.TR.100 a) de l'annexe VIII (partie CNS) du règlement (UE) 2017/373, la référence est modifiée afin de renvoyer à la dernière modification du volume I.

3.2. Position à prendre au nom de l'Union

L'Union reconnaît la nécessité d'établir un cadre réglementaire harmonisé au niveau international.

En outre, l'adoption de ces normes permettra l'utilisation aéronautique des programmes phares GNSS de l'UE tels que Galileo, et la modernisation en cours du système européen de navigation par recouvrement géostationnaire (EGNOS) afin de soutenir les applications dans toutes les phases de vol, telles que la navigation fondée sur les performances, comme le prévoit le plan directeur ATM. Cela renforcera également la robustesse du GNSS face au brouillage, conformément aux résolutions de la 41e assemblée de l'OACI.

Les représentants des États membres de l'UE, de la Commission européenne et de l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA) au panel des systèmes de navigation, assistés des experts d'Eurocontrol, ont contribué à l'élaboration de la proposition relative à l'amendement 93 à l'annexe 10, volume I.

La position qu'il est proposé de prendre au nom de l'Union consiste à soutenir cet amendement.

Dès lors, la position à prendre au nom de l'Union consiste, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte sans modifications substantielles les amendements proposés à la convention de Chicago, à ne pas notifier de désapprobation et à notifier son intention de se conformer à la mesure adoptée en réponse aux lettres aux États correspondantes de l'OACI. Si, après la date d'application envisagée de ces normes (2 novembre 2023), la législation de l'Union s'écartait des normes de l'OACI nouvellement adoptées, les États membres devraient notifier à l'OACI la position de l'Union sur les différences avec ces normes particulières, sur la base d'un document préparatoire soumis en temps utile par la Commission au Conseil pour examen et approbation, exposant en détail ces différences et indiquant le délai nécessaire pour achever la mise en œuvre.

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[1].

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*»[2].

4.1.2. Application en l'espèce

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

Conformément à l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI adopte des normes et des pratiques recommandées internationales, qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago. Il s'agit d'actes ayant des effets juridiques. En effet, une fois adoptées et effectives, les normes et pratiques recommandées adoptées par l'OACI sont contraignantes pour tous les États contractants de l'OACI. Certains effets juridiques de ces actes pourraient dépendre des notifications concernant une désapprobation ou des différences, ainsi que des termes de ces notifications.

En outre, dans la mesure du possible, ces normes et pratiques recommandées sont reflétées dans le droit de l'Union et sont donc de nature à influencer de manière déterminante le contenu de la législation de l'Union dans le domaine de l'aviation civile, à savoir le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission.

---

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

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

Les actes envisagés ne complètent ni ne modifient le cadre institutionnel de l'accord.

En conséquence, la base juridique procédurale pour la décision proposée concernant la position à prendre sur ces notifications est l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

4.2. Base juridique matérielle

4.2.1. Principes

La base juridique matérielle d'une décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE dépend avant tout de l'objectif et du contenu de l'acte envisagé pour lequel une position est prise au nom de l'Union. Si l'acte envisagé poursuit deux finalités ou comporte deux composantes et si l'une de ces finalités ou de ces composantes est identifiable comme étant principale, tandis que l'autre n'est qu'accessoire, la décision au titre de l'article 218, paragraphe 9, du TFUE doit être fondée sur une seule base juridique matérielle, à savoir celle exigée par la finalité ou la composante principale ou prédominante.

4.2.2. Application en l'espèce

L'objectif et le contenu de l'acte adopté concernent essentiellement une politique de transport commune.

La base juridique matérielle de la décision proposée est donc l'article 100, paragraphe 2, du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la proposition de décision du Conseil est l'article 100, paragraphe 2, du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

2023/0032 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

relative à la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 228e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en ce qui concerne l'adoption envisagée de l'amendement 93 à l'annexe 10 — Télécommunications aéronautiques, Volume I - Aides radio à la navigation, 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 (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. Six États membres de l'UE sont représentés au sein du Conseil de l'OACI.

(3) En vertu de l'article 54 de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI peut adopter des normes et des pratiques recommandées (SARP) internationales et les désigner comme annexes à la convention de Chicago.

(4) Lors de sa 228e session, le Conseil de l'OACI doit adopter l'amendement 93 à l'annexe 10, volume I, de la convention relative à l'aviation civile internationale.

(5) L'objet principal de l'amendement 93 à l'annexe à l'annexe 10, volume I, de la convention de Chicago est de soutenir l'introduction du système mondial de navigation par satellite (GNSS) multiconstellation double fréquence (DFMC) en ajoutant des dispositions relatives à des fréquences de fonctionnement supplémentaires pour le système global de positionnement (GPS), le système mondial de radionavigation par satellite (GLONASS) et le système de renforcement satellitaire (SBAS), et en instaurant des dispositions pour les nouveaux systèmes de navigation par satellite BeiDou (BDS) et Galileo. Il s'agit également de soutenir l'atténuation du gradient ionosphérique pour le système de renforcement au sol (GBAS).

(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 93 à l'annexe 10, volume I, de la convention relative à l'aviation civile internationale sera contraignant en vertu du droit

international et est de nature à influencer de manière déterminante le contenu du droit de l'Union, à savoir le règlement d'exécution (UE) 2017/373 de la Commission[3].

(7) La position de l'Union au cours de la 228e session du Conseil de l'OACI ou de toute session ultérieure en ce qui concerne l'adoption de l'amendement 93 envisagé à l'annexe 10, volume I, de la convention de Chicago, tel que décrit dans la lettre aux États 2021/41, devrait consister à soutenir et à se conformer à ces amendements dans leur intégralité. Cette position devrait être exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres du Conseil de l'OACI, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

(8) Une fois adopté et effectif, l'amendement 93 à l'annexe 10, volume I, de la convention de Chicago sera contraignant pour tous les États membres de l'OACI, y compris tous les États membres de l'Union.

(9) En vertu de l'article 38 de la convention de Chicago, tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tout point à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, devrait notifier immédiatement à l'OACI les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale.

(10) En application de l'article 90 de la convention de Chicago, toute annexe ou tout amendement à une annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants de l'OACI ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre-temps la majorité des États contractants de l'OACI n'ait fait connaître sa désapprobation.

(11) La position de l'Union après l'adoption de l'amendement 93 à l'annexe 10, volume I, de la convention de Chicago par le Conseil de l'OACI, qui doit être annoncée par le secrétaire général de l'OACI au moyen d'une procédure de lettre aux États de l'OACI, devrait consister à ne pas enregistrer de désapprobation et à se conformer aux amendements. Si la législation de l'Union devait s'écarter des SARP nouvellement adoptées après la date envisagée d'application de ces dernières, une différence avec ces SARP spécifiques devrait être notifiée à l'OACI. La position de l'Union à l'égard de cette différence devrait être fondée sur un document écrit soumis par la Commission au Conseil pour examen et approbation.

(12) Cette position devrait être exprimée par tous les États membres de l'Union, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union,

---

[3] 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).

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

(1) La position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 228e session du Conseil de l'OACI ou de toute session ultérieure, consiste à soutenir la proposition de l'amendement 93 à l'annexe 10, volume I, de la convention relative à l'aviation civile internationale dans son intégralité.

(2) Dès lors, la position à prendre au nom de l'Union consiste, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte sans modifications substantielles l'amendement 93 proposé à l'annexe 10, volume I, de la convention de Chicago visé au paragraphe 1, à ne pas enregistrer de désapprobation et à notifier son intention de se conformer à la mesure adoptée en réponse aux lettres aux États correspondantes de l'OACI. Au cas où la législation de l'Union s'écarterait de certaines SARP nouvellement adoptées après la date envisagée pour leur application, une différence avec ces SARP particulières sera notifiée à l'OACI, conformément à l'article 38 de la convention de Chicago.

Dans ce cas, la Commission soumet, en temps utile et au moins deux mois avant tout délai fixé par l'OACI pour la notification des différences, au Conseil, pour discussion et approbation, un document préparatoire exposant la position de l'Union sur les différences détaillées que les États membres doivent notifier à l'OACI au nom de l'Union.

Article 2

La position mentionnée à l'article 1er, paragraphe 1, est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de l'OMI, agissant conjointement, dans l'intérêt de l'Union.

La position visée à l'article 1er, paragraphe 2, est exprimée par tous les États membres de l'Union, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil
La présidente