

**Bruxelles, le 16 octobre 2024
(OR. en)**

14563/24

**Dossier interinstitutionnel:
2024/0261(NLE)**

**AVIATION 142
ICAO 46
RELEX 1278**

PROPOSITION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	16 octobre 2024
Destinataire:	Madame Thérèse BLANCHET, secrétaire générale du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2024) 477 final
Objet:	Proposition de DÉCISION DU CONSEIL sur la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 233 ^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) quant aux modifications envisagées au chapitre 1 («Définitions et principes généraux»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), section C («Sécurité des documents de voyage»), section D («Documents de voyage»), section G («Cartes d'embarquement/débarquement») et section H («Inspection des documents de voyage»), et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section H («Traite de personnes») et section I («Trafic d'espèces sauvages»), telles qu'elles figurent dans l'amendement 30 à l'annexe 9 – Facilitation de la convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»)

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2024) 477 final.

p.j.: COM(2024) 477 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 16.10.2024
COM(2024) 477 final

2024/0261 (NLE)

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

sur la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 233^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) quant aux modifications envisagées au chapitre 1 («Définitions et principes généraux»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), section C («Sécurité des documents de voyage»), section D («Documents de voyage»), section G («Cartes d'embarquement/débarquement») et section H («Inspection des documents de voyage»), et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section H («Traite de personnes») et section I («Trafic d'espèces sauvages»), telles qu'elles figurent dans l'amendement 30 à l'annexe 9 – Facilitation de la convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»)

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. OBJET DE LA PROPOSITION

La présente proposition concerne:

- i) la position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 233^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) quant aux modifications envisagées au chapitre 1 («Définitions et principes généraux»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), section C («Sécurité des documents de voyage»), section D («Documents de voyage»), section G («Cartes d'embarquement/débarquement») et section H («Inspection des documents de voyage»), et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section H («Traite de personnes») et section I («Trafic d'espèces sauvages»), telles qu'elles figurent dans l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention relative à l'aviation civile internationale ayant trait à la facilitation des **formalités côté ville pour le congé des aéronefs et des passagers, des marchandises et des envois postaux**, eu égard aux exigences des autorités chargées des douanes, de l'immigration, de la santé publique et de l'agriculture. Les modifications envisagées sont intégrées dans l'amendement 30 joint à la lettre aux États EC 6/3 – 24/67 du 19 juin 2024, devant faire l'objet d'un vote lors de la 233^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI);
- ii) la position à prendre, au nom de l'Union, à la suite de l'annonce, par l'OACI, de l'adoption de l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* 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. Entrée en vigueur le 4 avril 1947, elle 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. Ses objectifs 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, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, l'Espagne, la France, l'Italie et la Roumanie.

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 37, point j), de la convention de Chicago, l'OACI adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des formalités de douane et d'immigration.

En application de l'article 90 de la convention de Chicago, l'adoption des annexes par le Conseil requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque État contractant. 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.

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. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout État qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés doit en aviser le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement aux normes internationales ou indiquer les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres États la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'État en question.

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

Lors de sa 233^e session ou de toute session ultérieure, le Conseil de l'OACI devrait examiner et adopter l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* visé dans la lettre aux États CE 6/3-24/67, tel qu'il résulte du réexamen de l'annexe 9 – *Facilitation* effectué par le Groupe d'experts de la facilitation (FAL) lors de sa treizième réunion qui s'est tenue du 26 février au 1^{er} mars 2024 (FALP/13).

- L'annexe 9 - *Facilitation* se fonde sur dix articles de la convention de Chicago en vertu desquels la communauté de l'aviation civile est tenue de respecter la législation régissant l'inspection des aéronefs, du fret et des passagers par les autorités chargées des douanes, de l'immigration, de l'agriculture et de la santé publique. L'annexe 9 porte spécifiquement sur la facilitation des formalités côté ville pour le congé des aéronefs et du trafic commercial, tant pour les passagers que pour le fret, sur la base, notamment, des exigences des autorités chargées des douanes, de l'immigration, de la santé publique et de l'agriculture.
- L'amendement 30 à l'annexe 9 comprend, entre autres, des dispositions nouvelles et/ou modifiées sur l'entrée et la sortie des personnes et de leurs bagages, les installations et services intéressant le trafic dans les aéroports internationaux, les données sur les dossiers passagers (PNR), les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et la traite de personnes; il prévoit également de déplacer vers le chapitre 10 de l'annexe les dispositions relatives à la santé figurant dans d'autres chapitres.
- L'amendement que devrait adopter le Conseil de l'OACI sera contraignant en vertu du droit international, conformément à la procédure et au calendrier prévus à l'article 90, point a), de la convention de Chicago, qui dispose ce qui suit: «*L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa l) de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque État contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent*

sa communication aux États contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre temps la majorité des États contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil».

- De plus, l'amendement en question a vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'Union, comme expliqué plus en détail ci-après.

L'amendement envisagé couvre les domaines suivants, comme suit.

- En ce qui concerne le chapitre 1 («Définitions et principes généraux») et le chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), section C («Sécurité des documents de voyage»), section D («Documents de voyage»), section G («Cartes d'embarquement/débarquement») et section H («Inspection des documents de voyage»), les modifications envisagées ajoutent des SARP relatives à la sécurité du processus de délivrance des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM-e) et à l'actualisation du protocole de contrôle d'accès et de la norme technique pour l'encodage de l'image faciale dans les DVLM-e. Les modifications portent sur des matières qui, en droit de l'Union, sont régies par le règlement (CE) n° 2252/2004 du Conseil¹ (sur les documents de voyage et les passeports) et par le règlement (CE) n° 1683/95 du Conseil² (sur les normes en matière de visas) et, en raison de leur caractère contraignant, ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'Union.
- En ce qui concerne le chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), ancienne section J renumérotée section H («Traite de personnes»), les modifications envisagées sont essentiellement de nature linguistique mais indiquent que les exigences énoncées dans les normes 8.49 et 8.50 sont contraignantes pour les États contractants.
- Enfin, en ce qui concerne le chapitre 1 («Définitions et principes généraux») et le chapitre 9 («Systèmes d'échange de données sur les passagers»), les modifications envisagées sont en grande partie de nature rédactionnelle; ajouts ou reformulations, principalement sous la forme de notes explicatives sur les SARP, clarifiant les conditions d'application des systèmes de RPCV et de RPCV interactifs. La modification envisagée a pour objet de rationaliser l'utilisation du système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et du système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi) dans l'ensemble du texte de l'annexe 9. Elle vise à clarifier la définition du système de RPCV (par lots) et du système de RPCVi (chapitre 1) et apporte des modifications rédactionnelles au chapitre 9, qui consistent à replacer plus haut dans le texte de l'annexe 9 la pratique recommandée 9.8 recommandant aux États contractants d'envisager l'introduction d'un système de RPCVi. Les modifications maintiennent la norme 9.7 établissant l'obligation, pour les États contractants, de mettre en place un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) mais développent la définition du système de RPCVi (note 2 de la norme 9.7). La norme 9.7 prévoit que chaque État contractant doit mettre en place un système de renseignements préalables

¹ Règlement (CE) n° 2252/2004 du Conseil du 13 décembre 2004 établissant des normes pour les éléments de sécurité et les éléments biométriques intégrés dans les passeports et les documents de voyage délivrés par les États membres (JO L 385 du 29.12.2004, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/2252/oj>).

² Règlement (CE) n° 1683/95 du Conseil du 29 mai 1995 établissant un modèle type de visa (JO L 164 du 14.7.1995, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1995/1683/oj>).

concernant les voyageurs (RPCV). Il ressort des notes 1 et 2 de cette SARP que ces RPCV peuvent se présenter sous la forme de RPCV normaux ou de RPCVi. Sur la base de la pratique recommandée du point 9.8., les RPCVi restent facultatifs [«Il est recommandé que chaque État contractant envisage d'introduire un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi)»]. En ce qui concerne les modifications apportées au chapitre 9 concernant le système de RPCV, elles n'ont pas d'incidence sur la législation de l'Union, à savoir la directive 2004/82/CE du Conseil³ du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers, étant donné que les modifications de l'OACI sont purement rédactionnelles.

- Ainsi qu'il est expliqué ci-dessus, l'acte envisagé concerne un domaine qui est déjà largement couvert par les règles de l'Union et est donc susceptible «d'affecter des règles communes ou d'en altérer la portée». Tel qu'il est envisagé, l'amendement 30 à l'annexe 9 se rapporte donc à un domaine dans lequel l'Union a acquis une compétence externe exclusive en vertu de l'article 3, paragraphe 2, dernier membre de phrase, du TFUE relativement à cette matière.

3. POSITION A PRENDRE AU NOM DE L'UNION

3.1. Les modifications envisagées et leur relation avec les règles de l'Union en vigueur

Modifications du chapitre 1 («Définitions et principes généraux»), du chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), section C («Sécurité des documents de voyage»), section D («Documents de voyage»), section G («Cartes d'embarquement/débarquement») et section H («Inspection des documents de voyage»), et du chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section H («Traite de personnes») et section I («Trafic d'espèces sauvages»), prévues par l'amendement 30 à l'annexe 9 – Facilitation de la convention relative à l'aviation civile internationale

Les modifications envisagées, qui font l'objet de l'amendement 30 à l'annexe 9 tel que visé dans la lettre aux États EC 6/3-24/67, concernent des matières qui sont également régies par les actes législatifs de l'UE cités au paragraphe 2.3 et sont compatibles avec ceux-ci.

Les modifications envisagées contribueraient à améliorer la clarté et l'efficacité de l'annexe 9, permettant par là même de mieux poursuivre l'objectif qui consiste à assurer de manière efficiente l'acheminement des voyageurs, des bagages, des cargaisons et des envois postaux dans de bonnes conditions d'hygiène, de sûreté et de sécurité au sol et en vol. L'Union reconnaît la nécessité de réexaminer en permanence l'annexe 9 afin de la tenir à jour et qu'elle reste en prise avec l'évolution du transport aérien.

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

Dès lors, la position à prendre au nom de l'Union devrait consister, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* qui est proposé, à ne pas

³ Directive 2004/82/CE du Conseil du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers (JO L 261 du 6.8.2004, p. 24, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/82/oj>).

notifier de désapprobation mais à se conformer aux mesures adoptées en réponse aux lettres aux États correspondantes de l'OACI.

Si, après la date d'application envisagée de ces normes, la législation de l'Union s'écarterait 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'accord⁴.

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 les instruments qui n'ont pas d'effet contraignant en vertu du droit international, mais qui *«ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation adoptée par le législateur de l'Union»*⁵, dès lors que plusieurs parties de l'amendement envisagé relèvent du droit de l'Union, à savoir: le règlement (CE) n° 2252/2004 du Conseil et le règlement (CE) n° 1683/95.

4.1.2. Application en l'espèce

Le Conseil de l'OACI est une instance créée par un accord, en l'occurrence par la convention de Chicago.

Conformément à l'article 54, point *l)*, de la convention de Chicago, le Conseil de l'OACI adopte des normes et des pratiques recommandées internationales (SARP), qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago. Les actes que le Conseil de l'OACI est appelé à adopter constituent des actes ayant des effets juridiques. Les actes envisagés seront contraignants en vertu du droit international, conformément à l'article 90, point *a)*, de la convention de Chicago.

En outre, comme expliqué ci-dessus, les modifications envisagées de l'annexe 9 ont vocation à influencer de manière déterminante le contenu de la réglementation de l'Union car elles touchent à des questions déjà régies par cette dernière, à savoir: le règlement (CE) n° 2252/2004 du Conseil et le règlement (CE) n° 1683/95.

⁴ Arrêt de la Cour de justice du 7 octobre 2014, Allemagne/Conseil, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, point 64.

⁵ 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. À titre exceptionnel, s'il est établi que l'acte poursuit à la fois plusieurs objectifs, qui sont liés d'une façon indissociable, sans que l'un soit second et indirect par rapport à l'autre, un tel acte pourra être fondé sur les différentes bases juridiques correspondantes.

4.2.2. Application en l'espèce

Bien que l'acte envisagé poursuive des objectifs de la politique commune des transports, il comporte plusieurs composantes prédominantes dans les domaines du contrôle frontalier et de la migration, parmi lesquelles la sécurité des documents de voyage. Dans le même temps, en raison de la nature non contraignante et purement rédactionnelle de certaines modifications de l'OACI concernant la collecte et le transfert des données sur les RPCV à des fins de gestion des frontières, elles sont sans effet sur les règles applicables de l'Union dans ce domaine (à savoir la directive 2004/82/CE du 29 avril 2004 concernant l'obligation pour les transporteurs de communiquer les données relatives aux passagers). En outre, les modifications de l'OACI (à savoir la section H du chapitre 8) concernant la traite de personnes ont un caractère accessoire par rapport au contenu prédominant de ces modifications, à savoir les contrôles frontaliers et la migration à l'échelon international (passeports et visas).

En conséquence, la base juridique matérielle pour la décision proposée est l'article 77, paragraphe 2, points a) et b), du TFUE.

4.3. Conclusion

La base juridique de la proposition de décision du Conseil est l'article 77, paragraphe 2, points a) et b), du TFUE, en liaison avec l'article 218, paragraphe 9, du TFUE.

5. PUBLICATION DE L'ACTE ENVISAGÉ

Pour des raisons de transparence et pour un référencement approprié, étant donné que les modifications envisagées apporteront des changements à l'annexe 9 de la convention de Chicago, il est nécessaire de publier l'amendement au *Journal officiel de l'Union européenne* après son adoption en indiquant la date de son entrée en vigueur.

Proposition de

DÉCISION DU CONSEIL

sur la position à prendre, au nom de l'Union européenne, lors de la 233^e session du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) quant aux modifications envisagées au chapitre 1 («Définitions et principes généraux»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), section C («Sécurité des documents de voyage»), section D («Documents de voyage»), section G («Cartes d'embarquement/débarquement») et section H («Inspection des documents de voyage»), et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section H («Traite de personnes») et section I («Trafic d'espèces sauvages»), telles qu'elles figurent dans l'amendement 30 à l'annexe 9 – Facilitation de la convention relative à l'aviation civile internationale (la «convention de Chicago»)

LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 77, paragraphe 2, points a) et b), 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 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) Tous les États membres sont États contractants 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. Pour la période 2022-2025, six États membres sont représentés au sein du Conseil de l'OACI.
- (3) En application de l'article 37, point j), de la convention de Chicago, l'OACI adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des formalités de douane et d'immigration. En vertu de l'article 54, point l), 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 233^e session, le Conseil de l'OACI doit adopter l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention de Chicago.
- (5) L'objectif principal de l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention de Chicago figurant dans la lettre aux États EC 6/3 – 24/67 est d'améliorer la clarté et, par conséquent, la cohérence et l'efficacité de l'annexe 9.
- (6) L'amendement 30 à l'annexe 9 - *Facilitation* de la convention de Chicago prévoit des modifications du chapitre 1 («Définitions et principes généraux»), du chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), section C («Sécurité des

documents de voyage)), section D («Documents de voyage»), section G («Cartes d'embarquement/débarquement») et section H («Inspection des documents de voyage»), et du chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section H («Traite de personnes») et section I («Trafic d'espèces sauvages»).

- (7) Il y a lieu d'établir la position à prendre, au nom de l'Union, au sein du Conseil de l'OACI, étant donné que l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention de Chicago sera contraignant en vertu du droit international conformément à l'article 90, point a), de la convention de Chicago et qu'il intéresse la législation de l'Union, à savoir: le règlement (CE) n° 2252/2004 du Conseil du 13 décembre 2004 établissant des normes pour les éléments de sécurité et les éléments biométriques intégrés dans les passeports et les documents de voyage délivrés par les États membres⁶ et le règlement (CE) n° 1683/95 du Conseil du 29 mai 1995 établissant un modèle type de visa⁷. 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.
- (8) La position de l'Union lors de la 233^e session du Conseil de l'OACI ou de toute session ultérieure quant aux modifications proposées au chapitre 1 («Définitions et principes généraux»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), section C («Sécurité des documents de voyage»), section D («Documents de voyage»), section G («Cartes d'embarquement/débarquement») et section H («Inspection des documents de voyage»), et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section H («Traite de personnes») et section I («Trafic d'espèces sauvages»), intégrées dans l'amendement 30 à l'annexe 9 - *Facilitation* de la convention de Chicago joint à la lettre aux États EC 6/3 – 24/67, devrait consister à voter en faveur de ces modifications 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.
- (9) La position de l'Union après l'adoption de l'amendement 30 à l'annexe 9 - *Facilitation* 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 n'enregistrer aucune désapprobation et à se conformer aux modifications. 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

⁶ Règlement (CE) n° 2252/2004 du Conseil du 13 décembre 2004 établissant des normes pour les éléments de sécurité et les éléments biométriques intégrés dans les passeports et les documents de voyage délivrés par les États membres (JO L 385 du 29.12.2004, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/2252/oj>).

⁷ Règlement (CE) n° 1683/95 du Conseil du 29 mai 1995 établissant un modèle uniforme de titre de séjour pour les ressortissants de pays tiers (JO L 164 du 14.7.1995, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1995/1683/oj>).

par la Commission au Conseil pour examen et approbation. Cette position devrait être exprimée par tous les États membres de l'Union, agissant conjointement dans l'intérêt de l'Union.

- (10) La présente décision ne constitue pas un développement des dispositions de l'acquis de Schengen auxquelles l'Irlande participe, conformément à la décision 2002/192/CE du Conseil⁸; l'Irlande ne participe donc pas à l'adoption de la présente décision et n'est pas liée par celle-ci ni soumise à son application.
- (11) Conformément aux articles 1^{er} et 2 du protocole n° 22 sur la position du Danemark annexé au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, le Danemark ne participe pas à l'adoption de la présente décision et n'est pas lié par celle-ci ni soumis à son application,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. La position à prendre, au nom de l'Union, lors de la 233^e session du Conseil de l'OACI ou de toute session ultérieure consiste à voter en faveur de l'intégralité des modifications envisagées au chapitre 1 («Définitions et principes généraux»), au chapitre 3 («Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages»), section C («Sécurité des documents de voyage»), section D («Documents de voyage»), section G («Cartes d'embarquement/débarquement») et section H («Inspection des documents de voyage»), et au chapitre 8 («Dispositions de facilitation relatives à des sujets spécifiques»), section H («Traite de personnes») et section I («Trafic d'espèces sauvages»), intégrées dans l'amendement 30 à l'annexe 9 – *Facilitation* de la convention Chicago joint à la lettre aux États EC 6/3 – 24/67.
2. La position à prendre, au nom de l'Union, consiste, pour autant que le Conseil de l'OACI adopte sans modifications substantielles l'amendement proposé à l'annexe 9 – *Facilitation* 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 à la lettre aux États correspondante 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.

À cet effet, 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 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 1^{er}, paragraphe 1, est exprimée par les États membres de l'Union qui sont membres de du Conseil de l'OACI, agissant conjointement, dans l'intérêt de l'Union.

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

⁸ Décision 2002/192/CE du Conseil du 28 février 2002 relative à la demande de l'Irlande de participer à certaines dispositions de l'acquis de Schengen (JO L 64 du 7.3.2002, p. 20).

Article 3

Les États membres sont destinataires de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le

Par le Conseil

Le président / La présidente