

Bruxelles, 16 ottobre 2024  
(OR. en)

14563/24

---

---

Fascicolo interistituzionale:  
2024/0261(NLE)

---

---

AVIATION 142  
ICAO 46  
RELEX 1278

## PROPOSTA

---

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	16 ottobre 2024
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	COM(2024) 477 final
Oggetto:	Proposta di DECISIONE DEL CONSIGLIO relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 233 <sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento agli emendamenti proposti del capo 1 ("Definitions and general principles"), del capo 3 ("Entry and Departure of persons and their baggage"), paragrafo C ("Security of travel documents"), paragrafo D ("Travel documents"), paragrafo G ("Embarkation/Disembarkation Cards") e paragrafo H ("Inspection of travel documents"), e del capo 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), paragrafo H ("Trafficking in persons") e paragrafo I ("Wildlife Trafficking"), contenuti nell'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago")

---

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento COM(2024) 477 final.

---

All.: COM(2024) 477 final



COMMISSIONE  
EUROPEA

Bruxelles, 16.10.2024  
COM(2024) 477 final

2024/0261 (NLE)

Proposta di

## **DECISIONE DEL CONSIGLIO**

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 233<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento agli emendamenti proposti del capo 1 ("Definitions and general principles"), del capo 3 ("Entry and Departure of persons and their baggage"), paragrafo C ("Security of travel documents"), paragrafo D ("Travel documents"), paragrafo G ("Embarkation/Disembarkation Cards") e paragrafo H ("Inspection of travel documents"), e del capo 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), paragrafo H ("Trafficking in persons") e paragrafo I ("Wildlife Trafficking"), contenuti nell'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago")**

## RELAZIONE

### 1. OGGETTO DELLA PROPOSTA

La presente proposta riguarda:

i) la posizione da adottare a nome dell'Unione nella 233<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento agli emendamenti proposti del capo 1 ("Definitions and general principles"), del capo 3 ("Entry and Departure of persons and their baggage"), paragrafo C ("Security of travel documents"), paragrafo D ("Travel documents"), paragrafo G ("Embarkation/Disembarkation Cards") e paragrafo H ("Inspection of travel documents"), e del capo 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), paragrafo H ("Trafficking in persons") e paragrafo I ("Wildlife Trafficking"), contenuti nell'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione sull'aviazione civile internazionale che riguarda la facilitazione delle **formalità lato terra per l'autorizzazione di aeromobili e passeggeri, merci e posta**, in relazione ai requisiti delle autorità competenti in materia di dogane, immigrazione, sanità pubblica e agricoltura. Gli emendamenti proposti sono contenuti nell'emendamento 30, che figura nella lettera agli Stati EC 6/3 – 24/67 datata 19 giugno 2024 e che sarà messo ai voti nella 233<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO);

ii) la posizione da adottare a nome dell'Unione dopo che l'ICAO avrà annunciato l'adozione dell'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") nelle rispettive lettere agli Stati, con le quali gli Stati contraenti sono invitati a notificare la conformità o eventuali differenze con le misure adottate.

### 2. CONTESTO DELLA PROPOSTA

#### 2.1. La convenzione sull'aviazione civile internazionale

Obiettivo della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago") è disciplinare il trasporto aereo internazionale. La convenzione di Chicago è entrata in vigore il 4 aprile 1947 e ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale.

Tutti gli Stati membri dell'UE sono parti della convenzione di Chicago.

#### 2.2. L'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale

L'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale è un'agenzia specializzata delle Nazioni Unite. Le finalità e gli obiettivi dell'Organizzazione consistono nell'elaborare i principi e le tecniche della navigazione aerea internazionale e nel promuovere la pianificazione e lo sviluppo del trasporto aereo internazionale.

Il Consiglio dell'ICAO è un organo permanente dell'ICAO costituito da 36 Stati contraenti eletti per un triennio dall'Assemblea dell'ICAO. Per il periodo 2022-2025, in seno al Consiglio dell'ICAO sono rappresentati sei Stati membri dell'UE, ovvero Austria, Francia, Germania, Italia, Romania e Spagna.

Tra le funzioni obbligatorie del Consiglio dell'ICAO, elencate all'articolo 54 della convenzione di Chicago, figura l'adozione di standard e pratiche raccomandate (*standards and recommended practices*, "SARP") internazionali, designati come annessi della convenzione di Chicago.

A norma dell'articolo 37, lettera j), della convenzione di Chicago, l'ICAO adotta e modifica periodicamente, secondo le necessità, standard e pratiche e procedure raccomandate internazionali riguardanti procedure doganali e di immigrazione.

A norma dell'articolo 90 della convenzione di Chicago, l'adozione da parte del Consiglio degli annessi richiede il voto di due terzi del Consiglio in una sessione convocata a tal fine ed è quindi sottoposta dal Consiglio a ciascuno Stato contraente. Ognuno di tali annessi od ogni emendamento di un annesso diventa esecutivo nei tre mesi successivi alla notifica agli Stati contraenti dell'ICAO oppure al termine di un più lungo periodo di tempo fissato dal Consiglio dell'ICAO, a meno che nel frattempo la maggioranza degli Stati contraenti dell'ICAO non registri il proprio disaccordo.

A norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, uno Stato al quale riesca impossibile di conformarsi completamente con uno standard o procedura internazionale, o di adattare pienamente i propri regolamenti o le proprie pratiche con lo standard o la procedura internazionale, oppure che ritenga necessario di adottare regolamenti o pratiche differenti in qualche particolare da quelli stabiliti dallo standard internazionale, deve notificare immediatamente all'ICAO le differenze fra le proprie pratiche e quelle stabilite dallo standard internazionale. Nel caso di emendamenti degli standard internazionali, ogni Stato che non apporti le necessarie modifiche ai propri regolamenti o alle proprie pratiche ne dà notizia al Consiglio entro sessanta giorni dall'adozione dell'emendamento dello standard internazionale oppure indica l'azione che si propone d'intraprendere. In tali casi, il Consiglio notifica immediatamente a tutti gli altri Stati la differenza esistente tra uno o più elementi di uno standard internazionale e la corrispondente pratica nazionale di tale Stato.

### **2.3. L'atto previsto dell'ICAO e il suo rapporto con le vigenti norme dell'Unione**

Nella sua 233<sup>a</sup> sessione o in qualsiasi sessione successiva il Consiglio dell'ICAO sarà chiamato a esaminare e adottare l'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") di cui alla lettera agli Stati EC 6/3 – 24/67, risultante dal riesame dell'annesso 9 ("Facilitation") condotto dal gruppo Facilitazioni dell'ICAO durante la sua tredicesima riunione, tenutasi dal 26 febbraio al 1° marzo 2024 (FALP/13).

- L'annesso 9 ("Facilitation") si basa su 10 articoli della convenzione di Chicago che impongono alla comunità dell'aviazione civile il rispetto di norme che disciplinano l'ispezione di aeromobili, merci e passeggeri da parte delle autorità competenti in materia di dogane, immigrazione, agricoltura e sanità pubblica. L'annesso 9 riguarda nello specifico la facilitazione delle formalità lato terra per l'autorizzazione degli aeromobili e del traffico commerciale sia per i passeggeri che per le merci in relazione ai requisiti, tra l'altro, delle autorità competenti in materia di dogane, immigrazione, sanità pubblica e agricoltura.
- L'emendamento 30 dell'annesso 9 comprende, ad esempio, disposizioni nuove e/o rivedute riguardanti l'arrivo e la partenza di persone e dei loro bagagli, gli impianti e i servizi per il traffico presenti negli aeroporti internazionali, i dati del codice di prenotazione (PNR), le informazioni anticipate sui passeggeri (API), la tratta di esseri umani e lo spostamento di disposizioni relative alla salute da altri capi al capo 10 dell'annesso.
- L'emendamento in attesa di adozione da parte del Consiglio dell'ICAO avrà carattere vincolante nel diritto internazionale conformemente alla procedura e alle tempistiche di cui all'articolo 90, lettera a), della convenzione di Chicago, in cui si stabilisce che: *"L'adozione da parte del Consiglio degli annessi di cui all'articolo 54, lettera l), richiede il voto di due terzi del Consiglio in una sessione convocata a tal fine ed è quindi sottoposta dal Consiglio a ciascuno Stato contraente. Ognuno di tali annessi od ogni emendamento di un annesso diventa esecutivo nei tre mesi successivi alla notifica agli Stati contraenti oppure al termine di un più lungo periodo di tempo*

*fissato dal Consiglio, a meno che nel frattempo la maggioranza degli Stati contraenti non registri al Consiglio il proprio disaccordo."*

- L'emendamento di cui sopra è inoltre tale da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, come sarà illustrato in dettaglio più avanti nel testo.

L'emendamento proposto riguarda i seguenti aspetti:

- relativamente al capo 1 ("Definitions and general principles") e al capo 3 ("Entry and Departure of persons and their baggage"), paragrafo C ("Security of travel documents"), paragrafo D ("Travel documents"), paragrafo G ("Embarkation/Disembarkation Cards") e paragrafo H ("Inspection of travel documents"), gli emendamenti proposti introducono SARP connessi alla sicurezza della procedura di rilascio dei documenti di viaggio elettronici a lettura ottica ("eMRTD") e aggiornano il protocollo per il controllo d'accesso e gli standard tecnici per la codifica dell'immagine del volto negli eMRTD. Gli emendamenti riguardano materie disciplinate dal diritto dell'UE a norma dei regolamenti (CE) n. 2252/2004<sup>1</sup> (sui passaporti e i documenti di viaggio) e (CE) n. 1683/95<sup>2</sup> (sul modello per i visti) del Consiglio e, a causa del loro carattere vincolante, sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione;
- relativamente al capo 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), paragrafo H ("Trafficking in persons") (ex paragrafo J), gli emendamenti proposti sono principalmente di natura linguistica, ma chiariscono che i requisiti di cui agli standard 8.49 e 8.50 sono vincolanti per gli Stati contraenti;
- infine, relativamente al capo 1 ("Definitions and general principles") e al capo 9 ("Passenger Data Systems"), gli emendamenti proposti sono principalmente di natura redazionale, aggiunte o riformulazioni, perlopiù sotto forma di note esplicative dei SARP, che chiariscono le condizioni di applicazione dei sistemi API e API interattivi. L'emendamento proposto mira a razionalizzare l'uso del sistema di informazione anticipata sui passeggeri (API) e del sistema interattivo di informazione anticipata sui passeggeri (iAPI) in tutto il testo dell'annesso 9. Intende fare chiarezza sulla definizione di sistema API e sistema iAPI (modalità batch) (capo 1), con modifiche redazionali al capo 9 che anticipano nel testo dell'annesso 9 la pratica raccomandata 9.8 sulla raccomandazione rivolta agli Stati contraenti di considerare l'introduzione di un sistema iAPI. Gli emendamenti mantengono lo standard 9.7, che impone agli Stati contraenti di dotarsi di un sistema di informazione anticipata sui passeggeri (API), inserendovi una definizione più dettagliata di sistema iAPI (standard 9.7, nota 2). A norma dello standard 9.7, ciascuno Stato contraente è tenuto a dotarsi di un sistema di informazione anticipata sui passeggeri (API). Sulla base delle note 1 e 2 di tale SARP, l'API può consistere in un normale API o in un iAPI. In base alla pratica raccomandata di cui al punto 9.8, l'iAPI rimane facoltativo ("Ciascuno Stato contraente dovrebbe considerare l'introduzione di un sistema interattivo di informazione anticipata sui passeggeri (iAPI)."). Per quanto riguarda gli emendamenti del capo 9 sui sistemi API, non vi è alcun impatto sul diritto

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 2252/2004 del Consiglio, del 13 dicembre 2004, relativo alle norme sulle caratteristiche di sicurezza e sugli elementi biometrici dei passaporti e dei documenti di viaggio rilasciati dagli Stati membri (GU L 385 del 29.12.2004, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/2252/oj>).

<sup>2</sup> Regolamento (CE) n. 1683/95 del Consiglio, del 29 maggio 1995, che istituisce un modello uniforme per i visti (GU L 164 del 14.7.1995, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1995/1683/oj>).

dell'Unione, in particolare sulla direttiva 2004/82/CE del Consiglio<sup>3</sup>, del 29 aprile 2004, concernente l'obbligo dei vettori di comunicare i dati relativi alle persone trasportate (direttiva API), in quanto le modifiche dell'ICAO sono puramente di natura redazionale.

- Come dimostrato in precedenza, l'atto previsto riguarda una materia già ampiamente disciplinata da norme dell'Unione e può pertanto "*incidere su norme comuni o modificarne la portata*". Il previsto emendamento 30 dell'annesso 9 riguarda pertanto una materia in cui l'Unione ha acquisito competenza esterna esclusiva in virtù dell'ultima parte dell'articolo 3, paragrafo 2, TFUE.

### **3. LA POSIZIONE DA ADOTTARE A NOME DELL'UNIONE**

#### **3.1. Emendamenti proposti e loro rapporto con le vigenti norme dell'Unione**

*Emendamenti del capo 1 ("Definitions and general principles"), del capo 3 ("Entry and Departure of persons and their baggage"), paragrafo C ("Security of travel documents"), paragrafo D ("Travel documents"), paragrafo G ("Embarkation/Disembarkation Cards") e paragrafo H ("Inspection of travel documents"), e del capo 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), paragrafo H ("Trafficking in persons") e paragrafo I ("Wildlife Trafficking"), contenuti nell'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione sull'aviazione civile internazionale*

Gli emendamenti proposti, che figurano nell'emendamento 30 dell'annesso 9 di cui alla lettera agli Stati EC 6/3 – 24/67, riguardano materie disciplinate anche dagli atti giuridici dell'UE citati al paragrafo 2.3, con cui sono compatibili.

Gli emendamenti proposti contribuirebbero a migliorare la chiarezza e l'efficienza dell'annesso 9 e, di conseguenza, a compiere progressi affinché il flusso di viaggiatori, bagagli, merci e posta sia efficiente e avvenga in un ambiente sano, sicuro e protetto sia a terra che in volo. L'Unione riconosce la necessità di riesaminare costantemente l'annesso 9 al fine di mantenerlo aggiornato e al passo con l'evoluzione del trasporto aereo.

La proposta di posizione da adottare a nome dell'Unione è quindi di sostenere gli emendamenti in questione.

Pertanto la posizione da adottare a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti la proposta di emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation"), è di non notificare alcun disaccordo e di conformarsi alle misure adottate in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO.

Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dagli standard dell'ICAO di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, gli Stati membri dovrebbero notificare all'ICAO la posizione dell'Unione riguardo alle differenze rispetto a tali standard specifici, sulla base di un documento preparatorio presentato a tempo debito per discussione e approvazione dalla Commissione al Consiglio, nel quale siano illustrate in dettaglio tali differenze e il tempo necessario a completare l'attuazione.

---

<sup>3</sup> Direttiva 2004/82/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'obbligo dei vettori di comunicare i dati relativi alle persone trasportate (GU L 261 del 6.8.2004, pag. 24, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/82/oj>).

## **4. BASE GIURIDICA**

### **4.1. Base giuridica procedurale**

#### *4.1.1. Principi*

L'articolo 218, paragrafo 9, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) prevede l'adozione di decisioni che stabiliscono *"le posizioni da adottare a nome dell'Unione in un organo istituito da un accordo, se tale organo deve adottare atti che hanno effetti giuridici, fatta eccezione per gli atti che integrano o modificano il quadro istituzionale dell'accordo"*.

L'articolo 218, paragrafo 9, TFUE si applica indipendentemente dal fatto che l'Unione sia membro dell'organo o parte dell'accordo<sup>4</sup>.

Rientrano nel concetto di *"atti che hanno effetti giuridici"* gli atti che hanno effetti giuridici in forza delle norme di diritto internazionale disciplinanti l'organo in questione. Vi rientrano anche gli atti sprovvisti di carattere vincolante ai sensi del diritto internazionale ma che *"sono tali da incidere in modo determinante sul contenuto della normativa adottata dal legislatore dell'Unione"*<sup>5</sup>, dato che diverse parti dell'emendamento proposto rientrano nel diritto dell'Unione, in particolare nei regolamenti (CE) n. 2252/2004 e (CE) n. 1683/95 del Consiglio.

#### *4.1.2. Applicazione al caso concreto*

Il Consiglio dell'ICAO è un organo istituito da un accordo, ossia dalla convenzione di Chicago.

Conformemente all'articolo 54, lettera l), della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO adotta SARP internazionali, designati come annessi della convenzione di Chicago. Gli atti che il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad adottare costituiscono atti che hanno effetti giuridici. Gli atti previsti avranno carattere vincolante nel diritto internazionale a norma dell'articolo 90, lettera a), della convenzione di Chicago.

Come illustrato in precedenza, i previsti emendamenti dell'annesso 9 sono inoltre tali da incidere in modo determinante sul contenuto del diritto dell'Unione, in quanto riguardano materie già ivi disciplinate, in particolare dai regolamenti (CE) n. 2252/2004 e (CE) n. 1683/95 del Consiglio.

Gli atti previsti non integrano né modificano il quadro istituzionale dell'accordo.

La base giuridica procedurale per la posizione riguardo a tali notifiche della decisione proposta è pertanto l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

### **4.2. Base giuridica sostanziale**

#### *4.2.1. Principi*

La base giuridica sostanziale delle decisioni di cui all'articolo 218, paragrafo 9, TFUE dipende essenzialmente dall'obiettivo e dal contenuto dell'atto previsto su cui dovrà prendersi posizione a nome dell'Unione. Se l'atto previsto persegue una duplice finalità o ha una doppia

---

<sup>4</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punto 64.

<sup>5</sup> Sentenza della Corte di giustizia del 7 ottobre 2014, Germania contro Consiglio, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punti 61-64.

componente, una delle quali sia da considerarsi principale e l'altra solo accessoria, la decisione a norma dell'articolo 218, paragrafo 9, TFUE deve fondarsi su una sola base giuridica sostanziale, ossia su quella richiesta dalla finalità o dalla componente principale o preponderante. In via eccezionale, qualora sia accertato che la misura persegue contemporaneamente più finalità tra loro inscindibili, di cui nessuna sia secondaria e indiretta rispetto alle altre, tale misura può fondarsi sulle basi giuridiche corrispondenti.

#### *4.2.2. Applicazione al caso concreto*

L'atto previsto, benché persegua obiettivi di politica comune dei trasporti, contiene diversi elementi preponderanti in materia di controllo delle frontiere e migrazione, compresa la sicurezza dei documenti di viaggio. Al contempo, data la natura non vincolante e puramente redazionale dei pertinenti emendamenti dell'ICAO relativi alla raccolta e al trasferimento dei dati API per fini di gestione delle frontiere, le pertinenti norme dell'Unione in tale ambito (ovvero la direttiva 2004/82/CE del Consiglio, del 29 aprile 2004, concernente l'obbligo dei vettori di comunicare i dati relativi alle persone trasportate) restano impregiudicate. Le modifiche dell'ICAO, in particolare del capo 8, paragrafo H, relative alla tratta di esseri umani sono di natura accessoria rispetto al contenuto preponderante di tali emendamenti, ossia i controlli internazionali alle frontiere e la migrazione (passaporti e visti).

La base giuridica sostanziale della decisione proposta è pertanto l'articolo 77, paragrafo 2, lettere a) e b), TFUE.

#### **4.3. Conclusioni**

La base giuridica della proposta di decisione del Consiglio è l'articolo 77, paragrafo 2, lettere a) e b), in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9, TFUE.

#### **5. PUBBLICAZIONE DELL'ATTO PREVISTO**

Gli emendamenti proposti modificheranno l'annesso 9 della convenzione di Chicago e, per motivi di trasparenza e adeguato riferimento, devono pertanto essere pubblicati, dopo l'adozione, nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* con l'indicazione della data di entrata in vigore.

Proposta di

## DECISIONE DEL CONSIGLIO

**relativa alla posizione da adottare a nome dell'Unione europea nella 233<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO) in riferimento agli emendamenti proposti del capo 1 ("Definitions and general principles"), del capo 3 ("Entry and Departure of persons and their baggage"), paragrafo C ("Security of travel documents"), paragrafo D ("Travel documents"), paragrafo G ("Embarkation/Disembarkation Cards") e paragrafo H ("Inspection of travel documents"), e del capo 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), paragrafo H ("Trafficking in persons") e paragrafo I ("Wildlife Trafficking"), contenuti nell'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago")**

IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 77, paragrafo 2, lettere a) e b), in combinato disposto con l'articolo 218, paragrafo 9,

vista la proposta della Commissione europea,

considerando quanto segue:

- (1) La convenzione sull'aviazione civile internazionale ("convenzione di Chicago"), che disciplina il trasporto aereo internazionale, è entrata in vigore il 4 aprile 1947 e ha istituito l'Organizzazione per l'aviazione civile internazionale (ICAO).
- (2) Tutti gli Stati membri sono Stati contraenti della convenzione di Chicago e membri dell'ICAO, mentre l'Unione ha lo status di osservatore in taluni organi dell'ICAO. Per il periodo 2022-2025, in seno al Consiglio dell'ICAO sono rappresentati sei Stati membri.
- (3) A norma dell'articolo 37, lettera j), della convenzione di Chicago, l'ICAO adotta e modifica periodicamente, secondo le necessità, standard e pratiche e procedure raccomandate internazionali riguardanti procedure doganali e di immigrazione. A norma dell'articolo 54, lettera l), della convenzione di Chicago, il Consiglio dell'ICAO può adottare standard e pratiche raccomandate (*standards and recommended practices*, "SARP") internazionali e designarli come annessi della convenzione di Chicago.
- (4) Nella sua 233<sup>a</sup> sessione, il Consiglio dell'ICAO è chiamato ad adottare l'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione di Chicago.
- (5) Lo scopo principale dell'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione di Chicago che figura nella lettera agli Stati EC 6/3 – 24/67 è migliorare la chiarezza e di conseguenza la coerenza e l'efficienza dell'annesso 9.
- (6) L'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione di Chicago comprende emendamenti del capo 1 ("Definitions and general principles"), del capo 3

("Entry and Departure of persons and their baggage"), paragrafo C ("Security of travel documents"), paragrafo D ("Travel documents"), paragrafo G ("Embarkation/Disembarkation Cards") e paragrafo H ("Inspection of travel documents"), e del capo 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), paragrafo H ("Trafficking in persons") e paragrafo I ("Wildlife Trafficking").

- (7) È opportuno stabilire la posizione da adottare a nome dell'Unione in sede di Consiglio dell'ICAO, poiché l'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione di Chicago sarà vincolante a norma del diritto internazionale, in conformità dell'articolo 90, lettera a), della convenzione di Chicago, ed è rilevante ai fini della legislazione dell'Unione, in particolare del regolamento (CE) n. 2252/2004 del Consiglio, del 13 dicembre 2004, relativo alle norme sulle caratteristiche di sicurezza e sugli elementi biometrici dei passaporti e dei documenti di viaggio rilasciati dagli Stati membri<sup>6</sup> e del regolamento (CE) n. 1683/95 del Consiglio, del 29 maggio 1995, che istituisce un modello uniforme per i visti<sup>7</sup>. A norma dell'articolo 38 della convenzione di Chicago, uno Stato al quale riesca impossibile di conformarsi completamente con uno standard o procedura internazionale, o di adattare pienamente i propri regolamenti o le proprie pratiche con lo standard o la procedura internazionale, oppure che ritenga necessario di adottare regolamenti o pratiche differenti in qualche particolare da quelli stabiliti dallo standard internazionale, dovrebbe notificare immediatamente all'ICAO le differenze fra le proprie pratiche e quelle stabilite dallo standard internazionale.
- (8) La posizione dell'Unione nella 233<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'ICAO o in qualsiasi sessione successiva in merito all'adozione degli emendamenti proposti del capo 1 ("Definitions and general principles"), del capo 3 ("Entry and Departure of persons and their baggage"), paragrafo C ("Security of travel documents"), paragrafo D ("Travel documents"), paragrafo G ("Embarkation/Disembarkation Cards") e paragrafo H ("Inspection of travel documents"), e del capo 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), paragrafo H ("Trafficking in persons") e paragrafo I ("Wildlife Trafficking"), contenuti nell'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione di Chicago che figura nella lettera agli Stati EC 6/3 – 24/67, dovrebbe essere quella di sostenere tali emendamenti nella loro interezza. Tale posizione sarà espressa congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, dagli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO.
- (9) La posizione dell'Unione dopo l'adozione dell'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione di Chicago da parte del Consiglio dell'ICAO, che dovrà essere annunciata dal segretario generale dell'ICAO per mezzo della procedura di lettera agli Stati dell'ICAO, dovrebbe essere quella di non registrare alcun disaccordo e di conformarsi agli emendamenti. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dai SARP di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, tale differenza rispetto ai suddetti SARP specifici dovrebbe essere notificata all'ICAO. La posizione dell'Unione riguardo a tale differenza dovrebbe basarsi su un documento scritto presentato dalla Commissione al Consiglio per

---

<sup>6</sup> Regolamento (CE) n. 2252/2004 del Consiglio, del 13 dicembre 2004, relativo alle norme sulle caratteristiche di sicurezza e sugli elementi biometrici dei passaporti e dei documenti di viaggio rilasciati dagli Stati membri (GU L 385 del 29.12.2004, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/2252/oj>).

<sup>7</sup> Regolamento (CE) n. 1683/95 del Consiglio, del 29 maggio 1995, che istituisce un modello uniforme per i visti (GU L 164 del 14.7.1995, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1995/1683/oj>).

discussione e approvazione. Tale posizione dovrebbe essere espressa congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, da tutti gli Stati membri dell'Unione.

- (10) La presente decisione non costituisce uno sviluppo delle disposizioni dell'acquis di Schengen a cui l'Irlanda partecipa a norma della decisione 2002/192/CE del Consiglio.<sup>8</sup> Ireland is therefore not taking part in the adoption of this Decision and is not bound by it or subject to its application. L'Irlanda non partecipa pertanto all'adozione della presente decisione, non è da essa vincolata né è soggetta alla sua applicazione.
- (11) A norma degli articoli 1 e 2 del protocollo n. 22 sulla posizione della Danimarca, allegato al trattato sull'Unione europea e al trattato sul funzionamento dell'Unione europea, la Danimarca non partecipa all'adozione della presente decisione, non è da essa vincolata né è soggetta alla sua applicazione,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### *Articolo 1*

1. La posizione da adottare a nome dell'Unione nella 233<sup>a</sup> sessione del Consiglio dell'ICAO, o in una delle sessioni successive, è di sostenere nella loro interezza gli emendamenti proposti del capo 1 ("Definitions and general principles"), del capo 3 ("Entry and Departure of persons and their baggage"), paragrafo C ("Security of travel documents"), paragrafo D ("Travel documents"), paragrafo G ("Embarkation/Disembarkation Cards") e paragrafo H ("Inspection of travel documents"), e del capo 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), paragrafo H ("Trafficking in persons") e paragrafo I ("Wildlife Trafficking"), contenuti nell'emendamento 30 dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione di Chicago che figura nella lettera agli Stati EC 6/3 – 24/67.
2. La posizione da adottare a nome dell'Unione, a condizione che il Consiglio dell'ICAO adotti senza modifiche sostanziali la proposta di emendamento dell'annesso 9 ("Facilitation") della convenzione di Chicago di cui al paragrafo 1, è di non registrare alcun disaccordo e di notificare la conformità con la misura adottata in risposta alla rispettiva lettera agli Stati dell'ICAO. Qualora la legislazione dell'Unione si discostasse dai SARP di nuova adozione successivamente alla data prevista per la loro applicazione, tale differenza rispetto ai suddetti SARP specifici è notificata all'ICAO conformemente all'articolo 38 della convenzione di Chicago.

A tal fine la Commissione presenta al Consiglio, per discussione e approvazione, a tempo debito e almeno due mesi prima dell'eventuale termine fissato dall'ICAO per la notifica delle differenze, un documento preparatorio che illustri in dettaglio le differenze che gli Stati membri devono notificare all'ICAO a nome dell'Unione.

#### *Articolo 2*

Gli Stati membri dell'Unione che sono membri del Consiglio dell'ICAO esprimono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, la posizione di cui all'articolo 1, paragrafo 1.

Tutti gli Stati membri dell'Unione esprimono congiuntamente, nell'interesse dell'Unione, la posizione di cui all'articolo 1, paragrafo 2.

---

<sup>8</sup> Decisione 2002/192/CE del Consiglio, del 28 febbraio 2002, riguardante la richiesta dell'Irlanda di partecipare ad alcune disposizioni dell'acquis di Schengen (GU L 64 del 7.3.2002, pag. 20).

*Articolo 3*

Gli Stati membri sono destinatari della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il

*Per il Consiglio  
Il presidente*