

Bruksela, 16 października 2024 r.
(OR. en)

14563/24

Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2024/0261(NLE)

AVIATION 142
ICAO 46
RELEX 1278

WNIOSEK

Od:	Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)
Data otrzymania:	16 października 2024 r.
Do:	Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej
Nr dok. Kom.:	COM(2024) 477 final
Dotyczy:	Wniosek DECYZJA RADY w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 233. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w kwestii proponowanych zmian w rozdziale 1 („Definicje i zasady ogólne”), rozdziale 3 („Przylot i odlot osób oraz ich bagażu”) lit. C („Bezpieczeństwo dokumentów podróży”), lit. D („Dokumenty podróży”), lit. G („Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu”) i lit. H („Kontrola dokumentów podróży”) oraz rozdziale 8 („Postanowienia dotyczące ułatwień”) lit. H („Handel ludźmi”) i lit. I („Nielegalny handel dziką fauną i florą”) objętych poprawką nr 30 w załączniku 9 – Ułatwienia do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”)

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2024) 477 final.

Załącznik: COM(2024) 477 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 16.10.2024 r.
COM(2024) 477 final

2024/0261 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 233. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w kwestii proponowanych zmian w rozdziale 1 („Definicje i zasady ogólne”), rozdziale 3 („Przylot i odlot osób oraz ich bagażu”) lit. C („Bezpieczeństwo dokumentów podróży”), lit. D („Dokumenty podróży”), lit. G („Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu”) i lit. H („Kontrola dokumentów podróży”) oraz rozdziale 8 („Postanowienia dotyczące ułatwień”) lit. H („Handel ludźmi”) i lit. I („Nielegalny handel dziką fauną i florą”) objętych poprawką nr 30 w załączniku 9 – Ułatwienia do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”)

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy:

i) stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii na 233. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w kwestii proponowanych zmian w rozdziale 1 („Definicje i zasady ogólne”), rozdziale 3 („Przylot i odlot osób oraz ich bagażu”) lit. C („Bezpieczeństwo dokumentów podróży”), lit. D („Dokumenty podróży”), lit. G („Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu”), lit. H („Kontrola dokumentów podróży”) oraz rozdziale 8 („Postanowienia dotyczące ułatwień”) lit. H („Handel ludźmi”) i lit. I („Nielegalny handel dziką fauną i florą”) objętych poprawką nr 30 w załączniku 9 – *Ułatwienia* do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym dotyczącym ułatwiania **formalności w strefie ogólnodostępnej przy odprawie statków powietrznych i pasażerów, towarów i poczty**, w odniesieniu do wymogów organów celnych, organów imigracyjnych, organów ds. zdrowia publicznego i ds. rolnictwa. Proponowane zmiany wchodzą w zakres poprawki nr 30, która jest zawarta w piśmie skierowanym do państw EC 6/3 – 24/67 z dnia 19 czerwca 2024 r. i która zostanie poddana pod głosowanie na 233. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

ii) stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii po ogłoszeniu przez ICAO przyjęcia poprawki nr 30 do załącznika 9 – *Ułatwienia* w odpowiednich pismach skierowanych do państw, w których wezwie ona umawiające się państwa ICAO do zgłoszenia wszelkich różnic albo potwierdzenia zastosowania się do przyjętych środków.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Celem Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) jest regulowanie międzynarodowego transportu lotniczego. Konwencja chicagowska, na mocy której utworzono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, weszła w życie 4 kwietnia 1947 r.

Wszystkie państwa członkowskie UE są stronami tej konwencji.

2.2. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego jest wyspecjalizowaną agencją Organizacji Narodów Zjednoczonych. Jej celem jest rozwijanie zasad i technik międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz wspieranie planowania i rozwoju międzynarodowego transportu lotniczego.

Rada ICAO jest stałym organem ICAO, a jej członkami jest 36 umawiających się państw wybieranych przez Zgromadzenie ICAO na okres trzech lat. W latach 2022–2025 w Radzie ICAO reprezentowanych jest sześć państw członkowskich UE, a mianowicie Austria, Francja, Niemcy, Włochy, Rumunia i Hiszpania.

Czynności obowiązkowe Rady ICAO, wymienione w art. 54 konwencji chicagowskiej, obejmują przyjmowanie międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania (ang. *standards and recommended practices, SARPs*), które są oznaczane jako załączniki do tej konwencji.

Zgodnie z art. 37 lit. j) konwencji chicagowskiej ICAO przyjmuje i zmienia co pewien czas, w miarę potrzeby, międzynarodowe normy oraz zalecane metody i zasady postępowania dotyczące procedur celnych i imigracyjnych.

Zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej przyjęcie przez Radę załączników wymaga uchwały dwóch trzecich członków Rady na zwołanym w tym celu posiedzeniu; wspomniane załączniki powinny być następnie przedłożone przez Radę każdemu umawiającemu się państwu. Taki załącznik lub zmiana załącznika stają się skuteczne w terminie trzech miesięcy po ich przedłożeniu umawiającym się państwom ICAO albo po upływie dłuższego okresu określonego przez Radę ICAO, chyba że w międzyczasie większość umawiających się państw ICAO złoży swój sprzeciw.

Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej każde umawiające się państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie podać do wiadomości ICAO różnice między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe. W przypadku zmian w normach międzynarodowych każde państwo, które nie dokonało odpowiednich zmian we wprowadzonych przez siebie przepisach lub metodach postępowania, musi zawiadomić o tym Radę w ciągu sześćdziesięciu dni od daty przyjęcia zmian do danej normy międzynarodowej albo wskazać środki, jakie zamierza zastosować. W każdym takim przypadku Rada niezwłocznie powiadamia wszystkie pozostałe państwa o różnicy między aspektem lub aspektami normy międzynarodowej a odpowiadającą im krajową metodą postępowania tego państwa.

2.3. Planowany akt ICAO i jego związek z obowiązującymi przepisami unijnymi

Oczekuje się, że podczas swojej 233. sesji lub dowolnej późniejszej sesji Rada ICAO rozpatrzy i przyjmie poprawkę nr 30 do załącznika 9 – Ułatwienia, o której mowa w piśmie skierowanym do państw EC 6/3 – 24/67, wynikającą z przeglądu załącznika 9 – Ułatwienia przeprowadzonego przez zespół ds. ułatwień (FAL) podczas jego trzynastego posiedzenia, które odbyło się w dniach 26 lutego–1 marca 2024 r. (FALP/13).

- Załącznik 9 – *Ułatwienia* opiera się na 10 artykułach konwencji chicagowskiej, które wymagają, aby społeczność lotnictwa cywilnego przestrzegała przepisów regulujących kontrolę statków powietrznych, ładunków i pasażerów przez organy odpowiedzialne za kwestie cel, imigracji, rolnictwa i zdrowia publicznego. Załącznik 9 odnosi się w szczególności do ułatwiania formalności w strefie ogólnodostępnej przy odprawie statków powietrznych i ruchu handlowego zarówno pasażerów, jak i ładunków, poprzez wymogi m.in. organów celnych, organów imigracyjnych, organów ds. zdrowia publicznego i organów ds. rolnictwa.
- Poprawka nr 30 do załącznika 9 obejmuje między innymi nowe lub zmienione przepisy dotyczące przylotu i odlotu osób oraz ich bagażu, urządzeń i usług międzynarodowych portów lotniczych w zakresie ruchu, danych dotyczących przelotu pasażera (PNR), danych pasażera przekazywanych przed podróżą (API), handlu ludźmi, a także przeniesienie przepisów dotyczących zdrowia z innych rozdziałów do rozdziału 10 załącznika.

- Planowana poprawka, która ma zostać przyjęta przez Radę ICAO, będzie wiążąca na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z procedurą i terminami określonymi w art. 90 lit. a) konwencji chicagowskiej, który stanowi: *Przyjęcie przez Radę załączników określonych w art. 54 pkt l) wymaga uchwały dwóch trzecich członków Rady na zwołanym w tym celu zebraniu; wspomniane załączniki powinny być następnie przedłożone przez Radę każdemu Umawiającemu się Państwu. Każdy taki załącznik lub każda poprawka do załącznika wchodzi w życie w trzy miesiące po ich przedłożeniu Umawiającym się Państwom albo po upływie dłuższego okresu wyznaczonego przez Radę, chyba że w międzyczasie większość Umawiających się Państw złożyła w Radzie swój sprzeciw.*
- Ponadto powyższa poprawka może mieć decydujący wpływ na treść prawodawstwa UE, jak wyjaśniono bardziej szczegółowo poniżej.

Proponowana poprawka obejmuje następujące obszary:

- Jeżeli chodzi o rozdział 1 („Definicje i zasady ogólne”) i rozdział 3 („Przylot i odlot osób oraz ich bagażu”) lit. C („Bezpieczeństwo dokumentów podróży”), lit. D („Dokumenty podróży”), lit. G („Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu”), lit. H („Kontrola dokumentów podróży”), proponowane zmiany dodają SARPś związane z bezpieczeństwem procesu wydawania elektronicznych dokumentów podróży odczytywanych maszynowo („eMRTD”) oraz aktualizują protokół kontroli dostępu i normę techniczną w zakresie kodowania wizerunku twarzy w eMRTD. Zmiany dotyczą kwestii regulowanych – na mocy prawa UE – rozporządzeniem Rady (WE) nr 2252/2004¹ (w sprawie dokumentów podróży i paszportów) oraz rozporządzeniem (WE) nr 1683/95² (w sprawie norm wizowych), a ze względu na ich wiążący charakter mogą mieć decydujący wpływ na treść prawodawstwa UE.
- Jeżeli chodzi o rozdział 8 („Postanowienia dotyczące ułatwień”) dawna lit. J, obecnie H („Handel ludźmi”), proponowane zmiany mają głównie charakter językowy, ale wyjaśniają, że wymogi określone w normach 8.49 i 8.50 są wiążące dla umawiających się państw.
- Ponadto w odniesieniu do rozdziału 1 („Definicje i zasady ogólne”) i rozdziału 9 („Systemy wymiany danych dotyczących pasażera”) proponowane zmiany mają w dużej mierze charakter redakcyjny; są to uzupełnienia lub przeformułowania, głównie w formie not wyjaśniających do SARPś, precyzujących warunki stosowania API i interaktywnych systemów API. Proponowana zmiana ma na celu zoptymalizowanie korzystania z systemu danych pasażera przekazywanych przed podróżą (API) i interaktywnego systemu danych pasażera przekazywanych przed podróżą (iAPI) w całym tekście załącznika 9. Ma ona na celu doprecyzowanie definicji systemu API (*batch*) i systemu iAPI (rozdział 1), wraz ze zmianami redakcyjnymi w rozdziale 9 polegającymi na przesunięciu zalecanej metody 9.8 (dotyczącej zalecenia umawiającym się państwom, by rozważyły wprowadzenie systemu iAPI) na wcześniejsze miejsce w tekście załącznika 9. Utrzymano normę 9.7 jako nakładającą na umawiające się państwa obowiązek ustanowienia systemu

¹ Rozporządzenie Rady (WE) nr 2252/2004 z dnia 13 grudnia 2004 r. w sprawie norm dotyczących zabezpieczeń i danych biometrycznych w paszportach i dokumentach podróży wydawanych przez państwa członkowskie (Dz.U. L 385 z 29.12.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/2252/oj>).

² Rozporządzenie Rady (WE) nr 1683/95 z dnia 29 maja 1995 r. ustanawiające jednolity formularz wizowy (Dz.U. L 164 z 14.7.1995, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1995/1683/oj>).

danych pasażera przekazywanych przed podróżą (API), przy czym rozszerzono definicję systemu iAPI (uwaga 2 do normy 9.7). Zgodnie z normą 9.7 każde umawiające się państwo ustanawia system danych pasażera przekazywanych przed podróżą (API). Na podstawie uwag 1 i 2 do tego SARP taki API może mieć formę zwykłego API lub iAPI. W oparciu o zalecaną metodę określoną w pkt 9.8 iAPI nadal ma charakter fakultatywny („Każde umawiające się państwo powinno rozważyć wprowadzenie interaktywnego systemu danych pasażera przekazywanych przed podróżą (iAPI)”). Zmiany w rozdziale 9 dotyczące systemu API nie mają wpływu na prawo Unii, a mianowicie na dyrektywę Rady 2004/82/WE³ z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (dyrektywa API), ponieważ zmiany ICAO mają charakter czysto redakcyjny.

- Jak przedstawiono powyżej, planowany akt dotyczy obszaru, który jest już w dużej mierze objęty przepisami Unii, a zatem może „wpływać na wspólne zasady lub zmienić ich zakres”. Planowana poprawka nr 30 do załącznika 9 dotyczy zatem obszaru, w którym Unia uzyskała wyłączną kompetencję zewnętrzną na mocy końcowych słów art. 3 ust. 2 TFUE w tej kwestii.

3. STANOWISKO, JAKIE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Proponowane zmiany i ich związek z obowiązującymi przepisami Unii

Zmiany w rozdziale 1 („Definicje i zasady ogólne”), rozdziale 3 („Przylot i odlot osób oraz ich bagażu”) lit. C („Bezpieczeństwo dokumentów podróży”), lit. D („Dokumenty podróży”), lit. G („Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu”), lit. H („Kontrola dokumentów podróży”) oraz rozdziale 8 („Postanowienia dotyczące ułatwień”) lit. H („Handel ludźmi”) i lit. I („Nielegalny handel dziką fauną i florą”) objęte zakresem poprawki nr 30 do załącznika 9 – Ułatwienia do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Proponowane zmiany wchodzące w zakres poprawki nr 30 do załącznika 9, o której mowa w piśmie skierowanym do państw EC 6/3 – 24/67, dotyczą tematów regulowanych również przez akty prawne UE, o których mowa w pkt 2.3, i są spójne z tymi aktami.

Proponowane zmiany przyczyniłyby się do poprawy jasności i skuteczności załącznika 9, a tym samym do lepszego osiągnięcia celu, jakim jest umożliwienie, aby przepływ podróży, bagażu, ładunków i poczty był wydajny i odbywał się w zdrowym, bezpiecznym i chronionym środowisku na ziemi i w powietrzu. Unia uznaje potrzebę dokonywania ciągłego przeglądu załącznika 9 w celu jego aktualizacji i odzwierciedlenia ewolucji podróży lotniczych.

Stanowiskiem, jakie ma zostać zajęte w imieniu Unii, jest zatem poparcie tych zmian.

Dlatego też stanowiskiem, jakie ma być zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie proponowaną poprawkę nr 30 do załącznika 9 – *Ułatwienia*, powinno być niezgłaszanie sprzeciwu oraz zastosowanie się do przyjętych środków w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw.

³ Dyrektywa Rady 2004/82/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów (Dz.U. L 261 z 6.8.2004, s. 24, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/82/oj>).

W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych norm ICAO po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych norm, państwa członkowskie powinny powiadomić ICAO o stanowisku Unii w kwestii różnic w stosunku do tych konkretnych norm na podstawie dokumentu przygotowawczego przedłożonego w odpowiednim czasie przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia oraz określającego szczegółowe różnice na czas niezbędny do zakończenia procesu wdrażania.

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Proceduralna podstawa prawna

4.1.1. Zasady

W art. 218 ust. 9 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) przewidziano decyzje ustalające „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem odnośnego organu, czy też stroną danej umowy⁴.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale mogą „w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁵, ponieważ kilka elementów proponowanej poprawki wchodzi w zakres prawa Unii, mianowicie: rozporządzenie Rady (WE) nr 2252/2004 i rozporządzenie (WE) nr 1683/95.

4.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Rada ICAO jest organem utworzonym na mocy umowy, a mianowicie konwencji chicagowskiej.

Zgodnie z art. 54 lit. l) konwencji chicagowskiej Rada ICAO przyjmuje międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania, oznaczane jako załączniki do tej konwencji. Akty, które Rada ICAO ma przyjąć, to akty mające skutki prawne. Planowane akty będą wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 90 lit. a) konwencji chicagowskiej.

Ponadto, jak wyjaśniono powyżej, planowane zmiany w załączniku 9 mogą mieć decydujący wpływ na treść prawodawstwa Unii, ponieważ dotyczą one kwestii już w nim uregulowanych, a mianowicie: w rozporządzeniu Rady (WE) nr 2252/2004 i rozporządzeniu (WE) nr 1683/95.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

W związku z tym proceduralną podstawą prawną proponowanej decyzji w sprawie stanowiska dotyczącego takich zgłoszeń jest art. 218 ust. 9 TFUE.

⁴ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r. w sprawie C-399/12, Niemcy przeciwko Radzie, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 64.

⁵ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., C-399/12 Niemcy/Rada, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

4.2. Materialna podstawa prawna

4.2.1. Zasady

Materialna podstawa prawna decyzji na podstawie art. 218 ust. 9 TFUE zależy przede wszystkim od celu i treści planowanego aktu, w odniesieniu do którego ma zostać zajęte stanowisko w imieniu Unii. Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie pomocniczy charakter, decyzja przyjęta na mocy art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, tj. podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy. Jeśli zostanie wykazane, że środek służy jednocześnie realizacji kilku celów, które są nierozdzielnie ze sobą związane, przy czym żaden z nich nie jest drugorzędny ani pośredni w stosunku do innego, na zasadzie wyjątku taki środek należy ustanowić w oparciu o różne odpowiednie podstawy prawne.

4.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Choć planowany akt służy realizacji celów wspólnej polityki transportowej, zawiera on w swojej treści kilka dominujących elementów w obszarach kontroli granicznej i migracji, w tym w odniesieniu do bezpieczeństwa dokumentów podróży. Jednocześnie, ze względu na niewiążący i czysto redakcyjny charakter odpowiednich zmian ICAO dotyczących gromadzenia i przekazywania danych API do celów zarządzania granicami, nie mają one wpływu na odpowiednie przepisy unijne w tej dziedzinie (tj. dyrektywę 2004/82/WE z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie zobowiązania przewoźników do przekazywania danych pasażerów). Ponadto zmiany ICAO (mianowicie lit. H w rozdziale 8) dotyczące handlu ludźmi mają charakter incydentalny w stosunku do przeważającej treści przedmiotowych zmian, tj. kwestii międzynarodowych kontroli granicznych i migracji (paszportów i wiz).

Materialną podstawą prawną proponowanej decyzji jest zatem art. 77 ust. 2 lit. a) i b) TFUE.

4.3. Podsumowanie

Podstawę prawną decyzji Rady, której dotyczy wniosek, stanowi art. 77 ust. 2 lit. a) i b) TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

5. PUBLIKACJA PLANOWANEGO AKTU

W celu zapewnienia przejrzystości i właściwego odniesienia, ponieważ proponowane zmiany zmieniają załącznik 9 do konwencji chicagowskiej, konieczne jest opublikowanie przedmiotowego dokumentu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* po jego przyjęciu ze wskazaniem daty jego wejścia w życie.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 233. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w kwestii proponowanych zmian w rozdziale 1 („Definicje i zasady ogólne”), rozdziale 3 („Przylot i odlot osób oraz ich bagażu”) lit. C („Bezpieczeństwo dokumentów podróży”), lit. D („Dokumenty podróży”), lit. G („Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu”) i lit. H („Kontrola dokumentów podróży”) oraz rozdziale 8 („Postanowienia dotyczące ułatwień”) lit. H („Handel ludźmi”) i lit. I („Nielegalny handel dziką fauną i florą”) objętych poprawką nr 30 w załączniku 9 – Ułatwienia do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 77 ust. 2 lit. a) i b) w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) regulująca międzynarodowy transport lotniczy weszła w życie dnia 4 kwietnia 1947 r. Na jej mocy ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (2) Wszystkie państwa członkowskie są umawiającymi się państwami konwencji chicagowskiej oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO. W latach 2022–2025 w Radzie ICAO reprezentowanych jest sześć państw członkowskich.
- (3) Zgodnie z art. 37 lit. j) konwencji chicagowskiej ICAO przyjmuje i zmienia co pewien czas, w miarę potrzeby, międzynarodowe normy oraz zalecane metody i zasady postępowania dotyczące procedur celnych i imigracyjnych. Zgodnie z art. 54 lit. l) konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARPs) i oznaczać je jako załączniki do tej konwencji.
- (4) Rada ICAO zamierza przyjąć podczas swojej 233. sesji poprawkę nr 30 do załącznika 9 – *Ułatwienia* do konwencji chicagowskiej.
- (5) Głównym celem poprawki nr 30 do załącznika 9 – *Ułatwienia* do konwencji chicagowskiej, zawartej w piśmie skierowanym do państw EC 6/3 – 24/67, jest poprawa jasności, a w konsekwencji spójności i skuteczności załącznika 9.
- (6) Poprawka nr 30 do załącznika 9 – *Ułatwienia* do konwencji chicagowskiej obejmuje zmiany w rozdziale 1 („Definicje i zasady ogólne”), rozdziale 3 („Przylot i odlot osób oraz ich bagażu”) lit. C („Bezpieczeństwo dokumentów podróży”), lit. D

(„Dokumenty podróży”), lit. G („Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu”) i lit. H („Kontrola dokumentów podróży”) oraz rozdziale 8 („Postanowienia dotyczące ułatwień”) lit. H („Handel ludźmi”) i lit. I („Nielegalny handel dziką fauną i florą”).

- (7) Należy ustalić stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii na forum Rady ICAO, ponieważ poprawka nr 30 do załącznika 9 – *Ułatwienia* do konwencji chicagowskiej będzie wiążąca na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 90 lit. a) tej konwencji i ma znaczenie dla prawa Unii, mianowicie: rozporządzenia Rady (WE) nr 2252/2004 z dnia 13 grudnia 2004 r. w sprawie norm dotyczących zabezpieczeń i danych biometrycznych w paszportach i dokumentach podróży wydawanych przez państwa członkowskie⁶ i rozporządzenia Rady (WE) nr 1683/95 z dnia 29 maja 1995 r. ustanawiającego jednolity formularz wizowy⁷. Zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej każde państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie zgłosić ICAO różnice między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe.
- (8) Stanowisko Unii podczas 233. sesji Rady ICAO lub dowolnej późniejszej sesji w odniesieniu do przyjęcia proponowanych zmian w rozdziale 1 („Definicje i zasady ogólne”), rozdziale 3 („Przylot i odlot osób oraz ich bagażu”) lit. C („Bezpieczeństwo dokumentów podróży”), lit. D („Dokumenty podróży”), lit. G („Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu”) i lit. H („Kontrola dokumentów podróży”) oraz rozdziale 8 („Postanowienia dotyczące ułatwień”), lit. H („Handel ludźmi”) i lit. I („Nielegalny handel dziką fauną i florą”), objętych zakresem poprawki nr 30 do załącznika 9 – *Ułatwienia* do konwencji chicagowskiej zawartej w piśmie skierowanym do państw EC 6/3 – 24/67, powinno polegać na zagłosowaniu za poparciem tych zmian w całości. Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w interesie Unii państwa członkowskie UE będące członkami Rady ICAO.
- (9) Stanowisko Unii po przyjęciu przez Radę ICAO poprawki nr 30 do załącznika 9 – *Ułatwienia* do konwencji chicagowskiej, co ma zostać ogłoszone przez Sekretarza Generalnego ICAO w drodze procedury pisma ICAO skierowanego do państw, powinno polegać na niezgłaszaniu sprzeciwu wobec przedmiotowej zmiany i zastosowaniu się do niej. W przypadku gdy przepisy unijne odbiegałyby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia ich stosowania, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARPs. Stanowisko Unii w kwestii takich różnic powinno opierać się na pisemnym dokumencie przedłożonym przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia. Stanowisko to powinno zostać wyrażone przez wszystkie państwa członkowskie Unii działające wspólnie w jej interesie.

⁶ Rozporządzenie Rady (WE) nr 2252/2004 z dnia 13 grudnia 2004 r. w sprawie norm dotyczących zabezpieczeń i danych biometrycznych w paszportach i dokumentach podróży wydawanych przez państwa członkowskie (Dz.U. L 385 z 29.12.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/2252/oj>).

⁷ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1683/95 z dnia 29 maja 1995 r. ustanawiające jednolity formularz wizowy (Dz.U. L 164 z 14.7.1995, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1995/1683/oj>).

- (10) Niniejsza decyzja nie stanowi rozwinięcia przepisów dorobku Schengen, które mają zastosowanie do Irlandii zgodnie z decyzją Rady 2002/192/WE⁸. Irlandia nie uczestniczy w związku z tym w jej przyjęciu i nie jest nią związana ani jej nie stosuje.
- (11) Zgodnie z art. 1 i 2 Protokołu nr 22 w sprawie stanowiska Danii, załączonego do Traktatu o Unii Europejskiej i do Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dania nie uczestniczy w przyjęciu niniejszej decyzji i nie jest nią związana ani jej nie stosuje,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na 233. sesji Rady ICAO lub dowolnej późniejszej sesji, polega na zgłoszeniu za poparciem w całości zmian w rozdziale 1 („Definicje i zasady ogólne”), rozdziale 3 („Przylot i odlot osób oraz ich bagażu”) lit. C („Bezpieczeństwo dokumentów podróży”), lit. D („Dokumenty podróży”), lit. G („Karty wejścia na pokład i opuszczenia pokładu”) i lit. H („Kontrola dokumentów podróży”) oraz rozdziale 8 („Postanowienia dotyczące ułatwień”) lit. H („Handel ludźmi”) i lit. I („Nielegalny handel dziką fauną i florą”), objętych zakresem poprawki nr 30 do załącznika 9 – *Ułatwienia* do konwencji chicagowskiej zawartej w piśmie skierowanym do państw EC 6/3 – 24/67.
2. Stanowiskiem, które ma być zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych zmian proponowaną poprawkę do załącznika 9 – *Ułatwienia* do konwencji chicagowskiej, o której mowa w ust. 1, jest niezgłaszanie sprzeciwu oraz zgłoszenie zastosowania się do przyjętego środka w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych SARPs po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych SARPs, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARPs zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej.

W takim przypadku Komisja, w odpowiednim czasie i co najmniej dwa miesiące przed terminem zgłaszania różnic wyznaczonym przez ICAO, przedkłada Radzie do dyskusji i zatwierdzenia dokument przygotowawczy określający konkretne różnice, które państwa członkowskie mają zgłosić ICAO w imieniu Unii.

Artykuł 2

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 1, wyrażają w imieniu Unii państwa członkowskie Unii będące członkami Rady ICAO, działające wspólnie w interesie Unii.

Stanowisko, o którym mowa w art. 1 ust. 2, wyrażają wszystkie państwa członkowskie Unii, działające wspólnie w interesie Unii.

⁸ Decyzja Rady 2002/192/WE z dnia 28 lutego 2002 r. dotycząca wniosku Irlandii o zastosowanie wobec niej niektórych przepisów dorobku Schengen (Dz.U. L 64 z 7.3.2002, s. 20).

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.
Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*