

Bryssel den 16 oktober 2024
(OR. en)

14563/24

Interinstitutionellt ärende:
2024/0261(NLE)

AVIATION 142
ICAO 46
RELEX 1278

FÖRSLAG

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	16 oktober 2024
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2024) 477 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 233:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd om de föreslagna ändringarna av kapitel 1 (<i>Definitions and general principles</i>), kapitel 3 (<i>Entry and Departure of persons and their baggage</i>) punkt C (<i>Security of travel documents</i>), punkt D (<i>Travel documents</i>), punkt G (<i>Embarkation/Disembarkation Cards</i>) och punkt H (<i>Inspection of travel documents</i>) och kapitel 8 (<i>Facilitation provisions covering specific subjects</i>) punkt H (<i>Trafficking in persons</i>) och I (<i>Wildlife Trafficking</i>) såsom de anges i ändring 30 av bilaga 9 (<i>Facilitation</i>) till konventionen angående internationell civil luftfart (<i>Chicagokonventionen</i>)

För delegationerna bifogas dokument – COM(2024) 477 final.

Bilaga: COM(2024) 477 final



EUROPEISKA
KOMMISSIONEN

Bryssel den 16.10.2024
COM(2024) 477 final

2024/0261 (NLE)

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 233:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd om de föreslagna ändringarna av kapitel 1 (*Definitions and general principles*), kapitel 3 (*Entry and Departure of persons and their baggage*) punkt C (*Security of travel documents*), punkt D (*Travel documents*), punkt G (*Embarkation/Disembarkation Cards*) och punkt H (*Inspection of travel documents*) och kapitel 8 (*Facilitation provisions covering specific subjects*) punkt H (*Trafficking in persons*) och I (*Wildlife Trafficking*) såsom de anges i ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*) till konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*)

MOTIVERING

1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser följande:

i) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 233:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd om de föreslagna ändringarna av kapitel 1 (*Definitions and general principles*), kapitel 3 (*Entry and Departure of persons and their baggage*) punkt C (*Security of travel documents*), punkt D (*Travel documents*), punkt G (*Embarkation/Disembarkation Cards*) och punkt H (*Inspection of travel documents*) och kapitel 8 (*Facilitation provisions covering specific subjects*) punkt H (*Trafficking in persons*) och I (*Wildlife Trafficking*) såsom de anges i ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*) till konventionen angående internationell civil luftfart vad gäller underlättande av **formaliteter på landsidan för klarering av luftfartyg och passagerare, gods och post**, med avseende på kraven för tull-, invandrings-, folkhälso- och jordbruksmyndigheter. Dessa föreslagna ändringar anges i ändring 30 som ingår i skrivelse EC 6/3 – 24/67 av den 19 juni 2024 och som kommer att bli föremål för omröstning vid det 233:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd.

ii) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar efter att Icao har tillkännagett antagandet av ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*) i respektive skrivelser, där de avtalsslutande staterna uppmanas att anmäla eventuella avvikelser eller överensstämmelse med de antagna åtgärderna.

2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

2.1. Konventionen angående internationell civil luftfart

Konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*) syftar till att reglera internationella lufttransporter. Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) inrättades genom Chicagokonventionen, som trädde i kraft den 4 april 1947.

Samtliga EU-medlemsstater är parter i Chicagokonventionen.

2.2. Internationella civila luftfartsorganisationen

Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) är ett specialiserat organ inom Förenta nationerna. Organisationens mål och syften är att utveckla principerna och tekniken för den internationella luftfarten samt att främja planeringen och utvecklingen av internationell lufttransport.

Icao-rådet är ett permanent organ inom Icao bestående av 36 medlemmar från Icaos avtalsslutande stater som utnämns av Icao-församlingen för en period av tre år. Under perioden 2022–2025 är sex EU-medlemsstater representerade i Icao-rådet, nämligen Frankrike, Italien, Rumänien, Spanien, Tyskland och Österrike.

I Icao-rådets obligatoriska uppgifter, som förtecknas i artikel 54 i Chicagokonventionen, ingår antagandet av internationella standarder och rekommenderade metoder, som är utformade som bilagor till Chicagokonventionen.

I enlighet med artikel 37 j i Chicagokonventionen ska Icao vid behov anta och ändra internationella standarder och rekommenderade metoder och förfaranden för tull- och invandringsförfaranden.

I enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen krävs två tredjedels majoritet inom rådet för att anta bilagorna vid ett möte som sammankallats för ändamålet, varpå rådet ska lägga fram

beslutet för varje avtalsslutande stat. Varje sådan bilaga och varje ändring av en bilaga ska få verkan inom tre månader efter framläggandet för Icaos avtalsslutande stater, eller efter en längre tidsperiod som Icao-rådet får föreskriva, såvida inte en majoritet av Icaos avtalsslutande stater under tiden har låtit registrera sitt ogillande.

Enligt artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje stat som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva en sådan internationell standard eller ett sådant internationellt förfarande, eller att se till att dess egen lagstiftning eller praxis fullständigt sammanfaller med en sådan internationell standard eller ett sådant internationellt förfarande, eller som bedömer det nödvändigt att anta lagstiftning eller praxis som i något visst avseende avviker från vad som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egen praxis och den som fastställts genom den internationella standarden. Vid ändringar av internationella standarder ska varje stat som inte gör erforderliga motsvarande ändringar av sina egna föreskrifter eller förfaranden, inom 60 dagar från det att ändringen av den internationella standarden antagits, underrätta Icao-rådet om detta eller ange vilka åtgärder den föreslår att vidta. I sådana fall ska rådet omedelbart underrätta alla andra stater om avvikelsen mellan ett eller flera särdrag i en internationell standard och motsvarande nationella praxis i den staten.

2.3. Icaos planerade akt och dess förhållande till befintliga unionsbestämmelser

Icao-rådet förväntas vid sitt 233:e möte eller vid ett senare möte överväga och anta ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*), som avses i skrivelse EC 6/3 – 24/67, till följd av den översyn av bilaga 9 (*Facilitation*) som gjordes av arbetsgruppen för förenklade förfaranden (*Facilitation Panel*) vid dess trettonde möte den 26 februari–1 mars 2024 (FALP/13).

- Bilaga 9 (*Facilitation*) bygger på tio artiklar i Chicagokonventionen som kräver att det civila luftfartssamfundet följer lagarna om inspektioner av luftfartyg, gods och passagerare vilka utförs av tull-, invandrings-, jordbruks- och folkhälsomyndigheter. Bilaga 9 avser särskilt underlättande av formaliteter på landsidan för klarering av luftfartyg och kommersiell trafik för både passagerare och gods, genom krav för bland annat tull-, invandrings-, folkhälso- och jordbruksmyndigheter.
- Ändring 30 av bilaga 9 omfattar bland annat nya och/eller reviderade bestämmelser om inresa och avresa för personer och deras bagage, internationella flygplatser, anläggningar och service för trafik, passageraruppgifter (PNR), förhandsinformation om passagerare (API), människohandel samt omplacering av hälsorelaterade bestämmelser från andra kapitel till kapitel 10 i bilagan.
- Den planerade ändring som ska antas av Icao-rådet kommer att vara bindande enligt internationell rätt i enlighet med det förfarande och den tidsfrist som fastställs i artikel 90 a i Chicagokonventionen, där det anges att det för att anta de bilagor som avses i artikel 54 l krävs två tredjedels majoritet inom rådet vid ett möte som sammankallats för ändamålet, varpå rådet ska lägga fram beslutet för varje avtalsslutande stat. Det föreskrivs vidare att varje sådan bilaga eller varje ändring av en bilaga ska få verkan inom tre månader efter framläggandet för Icaos avtalsslutande stater, eller efter en längre tidsperiod som Icao-rådet får föreskriva, såvida inte en majoritet av Icaos avtalsslutande stater under tiden har låtit registrera sitt ogillande hos rådet.
- Ovan nämnda ändring kan också på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU-lagstiftningen, som förklaras närmare nedan.

Den föreslagna ändringen omfattar följande områden:

- När det gäller kapitel 1 (*Definitions and general principles*) och kapitel 3 (*Entry and Departure of persons and their baggage*) punkt C (*Security of travel documents*), punkt D (*Travel documents*), punkt G (*Embarkation/Disembarkation Cards*) och punkt H (*Inspection of travel documents*) rör de föreslagna ändringarna tillägg av standarder och rekommenderade metoder för säkerheten i processen för utfärdande av elektroniska maskinläsbara resehandlingar (eMRTD) och uppdatering av protokollet för åtkomstkontroll och den tekniska standarden för kodning av ansiktsbilden i elektroniska maskinläsbara resehandlingar. Ändringarna omfattar ämnen som regleras i EU-rätten genom rådets förordning (EG) nr 2252/2004¹ (om resehandlingar och pass) och förordning (EG) nr 1683/95² (om viseringsstandarder) och kan på grund av sin bindande karaktär påverka innehållet i EU-lagstiftningen på ett avgörande sätt.
- När det gäller kapitel 8 (*Facilitation provisions covering specific subjects*) tidigare punkt J nu punkt H (*Trafficking in persons*) är de föreslagna ändringarna huvudsakligen språkliga, men de klargör att kraven i standarderna 8.49 och 8.50 är bindande för de avtalsslutande staterna.
- När det slutligen gäller kapitel 1 (*Definitions and general principles*) och kapitel 9 (*Passenger Data Systems*) är de föreslagna ändringarna i huvudsak redaktionella, dvs. tillägg eller omformuleringar, främst i form av förklarande anmärkningar till standarder och rekommenderade metoder som förtydligar tillämpningsvillkoren för API-system och interaktiva API-system. Med den föreslagna ändringen vill man rationalisera användningen av system för förhandsinformation om passagerare (API) och interaktiva system för förhandsinformation om passagerare (iAPI) i hela texten i bilaga 9. Syftet är att förtydliga definitionen av (satsvisa) API-system och iAPI-system (kapitel 1), med redaktionella ändringar i kapitel 9 som består i att rekommenderad metod 9.8, där de avtalsslutande staterna rekommenderas att överväga att införa ett iAPI-system, flyttas till ett tidigare ställe i bilaga 9. I standard 9.7 fastställs fortfarande samma skyldighet för de avtalsslutande staterna att införa ett system för förhandsinformation om passagerare (API), men genom ändringarna införs en mer omfattande definition av iAPI-systemet (anmärkning 2 till standard 9.7). Enligt standard 9.7 ska varje avtalsslutande stat införa ett system för förhandsinformation om passagerare (API). På grundval av anmärkningarna 1 och 2 till denna standard kan detta API-system vara ett vanligt API-system eller ett iAPI-system. Utgående från den rekommenderade metoden i punkt 9.8 är iAPI fortfarande ett frivilligt alternativ (det anges att varje avtalsslutande stat bör överväga att införa ett interaktivt system för förhandsinformation om passagerare (iAPI)). Ändringarna i kapitel 9 om API-system påverkar inte unionsrätten, dvs. rådets direktiv 2004/82/EG av den 29 april 2004 om skyldighet för transportörer att lämna uppgifter om passagerare³ (*API-direktivet*), eftersom Icaos ändringar enbart är redaktionella.
- Som förklaras ovan avser den planerade akten ett område som redan i stor utsträckning omfattas av unionsregler och kan därför ”påverka gemensamma regler

¹ Rådets förordning (EG) nr 2252/2004 av den 13 december 2004 om standarder för säkerhetsdetaljer och biometriska kännetecken i pass och resehandlingar som utfärdas av medlemsstaterna (EUT L 385, 29.12.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/2252/oj>).

² Rådets förordning (EG) nr 1683/95 av den 29 maj 1995 om en enhetlig utformning av visumhandlingar (EGT L 164, 14.7.1995, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1995/1683/oj>).

³ Rådets direktiv 2004/82/EG av den 29 april 2004 om skyldighet för transportörer att lämna uppgifter om passagerare (EUT L 261, 6.8.2004, s. 24, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/82/oj>).

eller ändra räckvidden för dessa”. Den planerade ändringen 30 av bilaga 9 avser därför ett område där unionen har förvärvat exklusiv extern befogenhet med stöd av den sista delen av artikel 3.2 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*).

3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

3.1. Föreslagna ändringar och hur de förhåller sig till EU:s befintliga regler

Ändringar av kapitel 1 (Definitions and general principles), kapitel 3 (Entry and Departure of persons and their baggage) punkt C (Security of travel documents), punkt D (Travel documents), punkt G (Embarkation/Disembarkation Cards) och punkt H (Inspection of travel documents) och kapitel 8 (Facilitation provisions covering specific subjects) punkt H (Trafficking in persons) och I (Wildlife Trafficking) såsom de anges i ändring 30 av bilaga 9 (Facilitation) till konventionen angående internationell civil luftfart

De föreslagna ändringarna, som ingår i ändring 30 av bilaga 9 som avses i skrivelsen EC 6/3 – 24/67, rör ämnen som också regleras av de EU-rättsakter som nämns i punkt 2.3 och är förenliga med dem.

De föreslagna ändringarna skulle bidra till att förtydliga och effektivisera bilaga 9 så att den bättre bidrar till ett effektivt flöde av resenärer, bagage, gods och post som når sitt mål i en hälsosam, trygg och säker miljö på marken och i luften. Unionen är medveten om behovet av att kontinuerligt se över bilaga 9 så att den hålls uppdaterad och återspeglar flygtrafikens utveckling.

Den ståndpunkt som enligt förslaget ska intas på unionens vägnar är att stödja dessa ändringar.

Den ståndpunkt som följaktligen ska intas på unionens vägnar, förutsatt att Icao-rådet antar föreslagen ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*), bör vara att inte anmäla ogillande utan att efterleva de antagna åtgärderna, som svar på respektive skrivelse från Icao.

Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna Icao-standarderna efter ett planerat tillämpningsdatum för dessa standarder, bör medlemsstaterna underrätta Icao om unionens ståndpunkt om avvikelserna från standarderna i fråga, på grundval av ett förberedande dokument som kommissionen i god tid överlämnar till rådet för diskussion och godkännande, med detaljerade uppgifter om avvikelserna under den tid som krävs för att slutföra genomförandet.

4. RÄTTLIG GRUND

4.1. Förfarandemässig rättslig grund

4.1.1. Principer

I artikel 218.9 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt (*EUF-fördraget*) föreskrivs att beslut ska antas ”om fastställande av vilka ståndpunkter som på unionens vägnar ska intas i ett organ som inrättas genom ett avtal, om detta organ ska anta akter med rättslig verkan, med undantag av sådana akter som kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram”.

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet⁴.

Begreppet *akter med rättslig verkan* omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som ”är ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”⁵ eftersom flera delar av den föreslagna ändringen omfattas av unionsrätten, nämligen rådets förordning (EG) nr 2252/2004 och förordning (EG) nr 1683/95.

4.1.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Icao-rådet är ett organ som inrättats genom ett avtal, nämligen Chicagokonventionen.

I enlighet med artikel 54 i Chicagokonventionen antar Icao-rådet internationella standarder och rekommenderade metoder, vilka är utformade som bilagor till Chicagokonventionen. De akter som ska antas av Icao-rådet utgör akter med rättslig verkan. De planerade akterna kommer att vara bindande enligt internationell rätt i enlighet med artikel 90 a i Chicagokonventionen.

Som förklaras ovan kan de planerade ändringarna av bilaga 9 på ett avgörande sätt påverka innehållet i unionslagstiftningen, eftersom de rör frågor som redan regleras däri, nämligen rådets förordning (EG) nr 2252/2004 och förordning (EG) nr 1683/95.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Den förfarandemässiga rättsliga grunden för det föreslagna beslutet om ståndpunkt i fråga om sådana anmälningar är därför artikel 218.9 i EUF-fördraget.

4.2. Materiell rättslig grund

4.2.1. Principer

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den planerade akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar. Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelan kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelan. Om det visas att en rättsakt har flera syften, vilka har ett sådant samband att de inte kan åtskiljas, utan att det ena syftet är sekundärt och indirekt i förhållande till det andra, kan en sådan rättsakt i undantagsfall ha flera rättsliga grunder som motsvarar syftena.

4.2.2. Tillämpning i det aktuella fallet

Även om den planerade akten har mål som rör den gemensamma transportpolitiken omfattar innehållet också flera dominerande beståndsdelar på områdena gränskontroll och migration, bland annat säkerheten i resehandlingar. På grund av den icke-bindande och rent redaktionella

⁴ Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

⁵ Domstolens dom av den 7 oktober 2014 i mål C-399/12, Tyskland/rådet, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

karaktären hos Icao-ändringarna om insamling och överföring av API-uppgifter för gränsförvaltningsändamål påverkas dock inte de relevanta unionsreglerna på det området (dvs. direktiv 2004/82/EG av den 29 april 2004 om skyldighet för transportörer att lämna uppgifter om passagerare). Dessutom är Icao-ändringarna om människohandel (punkt H i kapitel 8) av underordnad betydelse i förhållande till det dominerande innehållet i ändringarna, dvs. internationella gränskontroller och migration (pass och viseringar).

Den materiella rättsliga grunden för det föreslagna beslutet är därför artikel 77.2 a och b i EUF-fördraget.

4.3. Slutsats

Den rättsliga grunden för det föreslagna rådsbeslutet är artikel 77.2 a och b i EUF-fördraget, jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

5. OFFENTLIGGÖRANDE AV DEN PLANERADE AKTEN

Av transparensskäl och för korrekt hänvisning, eftersom de föreslagna ändringarna kommer att ändra bilaga 9 till Chicagokonventionen, är det nödvändigt att efter antagandet offentliggöra akten i *Europeiska unionens officiella tidning*, med uppgift om när den träder i kraft.

Förslag till

RÅDETS BESLUT

om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 233:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd om de föreslagna ändringarna av kapitel 1 (*Definitions and general principles*), kapitel 3 (*Entry and Departure of persons and their baggage*) punkt C (*Security of travel documents*), punkt D (*Travel documents*), punkt G (*Embarkation/Disembarkation Cards*) och punkt H (*Inspection of travel documents*) och kapitel 8 (*Facilitation provisions covering specific subjects*) punkt H (*Trafficking in persons*) och I (*Wildlife Trafficking*) såsom de anges i ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*) till konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 77.2 a och b jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och
av följande skäl:

- (1) Konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*), som har till syfte att reglera den internationella luftfarten, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).
- (2) Samtliga medlemsstater är avtalsslutande stater i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ. Under perioden 2022–2025 är sex medlemsstater representerade i Icao-rådet.
- (3) I enlighet med artikel 37 j i Chicagokonventionen ska Icao vid behov anta och ändra internationella standarder och rekommenderade metoder och förfaranden för tull- och invandringsförfaranden. Enligt artikel 54 l i Chicagokonventionen får Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder och beteckna dem som bilagor till Chicagokonventionen.
- (4) Icao-rådet ska vid sitt 233:e möte anta ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*) till Chicagokonventionen.
- (5) De främsta syftena med ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*) till Chicagokonventionen som ingår i skrivelse EC 6/3 – 24/67 är att göra bilaga 9 tydligare och därmed effektivare och mer konsekvent.
- (6) Ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*) till Chicagokonventionen omfattar ändringar av kapitel 1 (*Definitions and general principles*), kapitel 3 (*Entry and Departure of persons and their baggage*) punkt C (*Security of travel documents*), punkt D (*Travel documents*), punkt G (*Embarkation/Disembarkation Cards*) och punkt H (*Inspection of travel documents*) och kapitel 8 (*Facilitation provisions covering specific subjects*) punkt H (*Trafficking in persons*) och I (*Wildlife Trafficking*).

- (7) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet, eftersom ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*) till Chicagokonventionen kommer att vara bindande enligt internationell rätt i enlighet med artikel 90 a i Chicagokonventionen och är relevant för unionslagstiftningen, nämligen rådets förordning (EG) nr 2252/2004 av den 13 december 2004 om standarder för säkerhetsdetaljer och biometriska kännetecken i pass och resehandlingar som utfärdas av medlemsstaterna⁶ och rådets förordning (EG) nr 1683/95 av den 29 maj 1995 om en enhetlig utformning av visumhandlingar⁷. Enligt artikel 38 i Chicagokonventionen ska varje stat som finner det ogörligt att i alla avseenden efterleva en sådan internationell standard eller ett sådant internationellt förfarande, eller att se till att dess egen lagstiftning eller praxis fullständigt sammanfaller med en sådan internationell standard eller ett sådant internationellt förfarande, eller som bedömer det nödvändigt att anta lagstiftning eller praxis som i något visst avseende avviker från vad som fastställts genom en internationell standard, utan dröjsmål underrätta Icao om avvikelserna mellan statens egen praxis och den som fastställts genom den internationella standarden.
- (8) Unionens ståndpunkt vid det 233:e mötet i Icao-rådet eller vid ett senare möte om antagande av de föreslagna ändringarna av kapitel 1 (*Definitions and general principles*), kapitel 3 (*Entry and Departure of persons and their baggage*), punkt C (*Security of travel documents*), punkt D (*Travel documents*), punkt G (*Embarkation/Disembarkation Cards*) och punkt H (*Inspection of travel documents*) och kapitel 8 (*Facilitation provisions covering specific subjects*) punkt H (*Trafficking in persons*) och punkt I (*Wildlife Trafficking*) såsom de anges i ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*) till Chicagokonventionen som ingår i skrivelse EC 6/3 – 24/67 bör vara att rösta för att stödja dessa ändringar i deras helhet. Denna ståndpunkt ska uttryckas av de unionsmedlemsstater som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt i unionens intresse.
- (9) Unionens ståndpunkt efter Icao-rådets antagande av ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*) till Chicagokonventionen, som ska tillkännages av Icaos generalsekreterare genom ett förfarande med skrivelser från Icao, bör vara att inte registrera ogillande och att efterleva ändringarna. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter ett planerat tillämpningsdatum för dessa, bör Icao underrättas om denna avvikelse. Unionens ståndpunkt i fråga om sådana avvikelser bör grunda sig på ett skriftligt dokument som kommissionen förelägger rådet för diskussion och godkännande. Denna ståndpunkt bör uttryckas av alla unionens medlemsstater, som agerar samfällt i unionens intresse.
- (10) Detta beslut utgör inte en utveckling av de bestämmelser i Schengenregelverket i vilka Irland deltar i enlighet med rådets beslut 2002/192/EG⁸ Ireland is therefore not taking part in the adoption of this Decision and is not bound by it or subject to its

⁶ Rådets förordning (EG) nr 2252/2004 av den 13 december 2004 om standarder för säkerhetsdetaljer och biometriska kännetecken i pass och resehandlingar som utfärdas av medlemsstaterna (EUT L 385, 29.12.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/2252/oj>).

⁷ Rådets förordning (EG) nr 1683/95 av den 29 maj 1995 om en enhetlig utformning av visumhandlingar (EGT L 164, 14.7.1995, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1995/1683/oj>).

⁸ Rådets beslut 2002/192/EG av den 28 februari 2002 om Irlands begäran om att få delta i vissa bestämmelser i Schengenregelverket (EGT L 64, 7.3.2002, s. 20).

application.; Irland deltar därför inte i antagandet av detta beslut, som inte är bindande för eller tillämpligt på Irland.

- (11) I enlighet med artiklarna 1 och 2 i protokoll nr 22 om Danmarks ställning, fogat till fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, deltar Danmark inte i antagandet av detta beslut, som inte är bindande för eller tillämpligt på Danmark.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 233:e mötet i Icao-rådet eller vid ett senare möte ska vara att rösta för att i deras helhet stödja de föreslagna ändringarna av kapitel 1 (*Definitions and general principles*), kapitel 3 (*Entry and Departure of persons and their baggage*), punkt C (*Security of travel documents*), punkt D (*Travel documents*), punkt G (*Embarkation/Disembarkation Cards*) och punkt H (*Inspection of travel documents*) och kapitel 8 (*Facilitation provisions covering specific subjects*) punkt H (*Trafficking in persons*) och punkt I (*Wildlife Trafficking*) såsom de anges i ändring 30 av bilaga 9 (*Facilitation*) till Chicagokonventionen som ingår i skrivelse EC 6/3 – 24/67.
2. Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar, förutsatt att Icao-rådet utan någon väsentlig ändring antar den föreslagna ändring av bilaga 9 (*Facilitation*) till Chicagokonventionen som avses i punkt 1, ska vara att inte registrera ogillande och att anmäla överensstämmelse med den antagna ändringen, som svar på respektive skrivelse från Icao. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter det planerade tillämpningsdatumet för dessa, ska en avvikelse från standarderna och de rekommenderade metoderna i fråga anmälas till Icao i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen.

I detta syfte ska kommissionen, i god tid och minst två månader före en tidsfrist som fastställts av Icao för anmälan av avvikelser, till rådet för diskussion och godkännande lämna ett förberedande dokument med detaljerade uppgifter om de avvikelser som medlemsstaterna ska anmäla till Icao på unionens vägnar.

Artikel 2

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.1 ska uttryckas av de medlemsstater i unionen som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt i unionens intresse.

Den ståndpunkt som avses i artikel 1.2 ska uttryckas av unionens samtliga medlemsstater, som agerar samfällt i unionens intresse.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar
Ordförande*