



Bruxelles, den 16.10.2024  
COM(2024) 477 final

2024/0261 (NLE)

Forslag til

### **RÅDETS AFGØRELSE**

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den 233. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) til de foreslåede ændringer af kapitel 1 ("Definitions and general principles"), kapitel 3 ("Entry and departure of persons and their baggage"), afsnit C ("Security of travel documents"), afsnit D ("Travel documents"), afsnit G ("Embarkation/Disembarkation Cards") og afsnit H ("Inspection of travel documents") samt kapitel 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), afsnit H ("Trafficking in persons") og afsnit I ("Wildlife Trafficking"), der er indeholdt i ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" til konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen")**

## **BEGRUNDELSE**

### **1. FORSLAGETS GENSTAND**

Dette forslag vedrører:

i) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne på den 233. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) til de foreslåede ændringer af kapitel 1 ("Definitions and general principles"), kapitel 3 ("Entry and departure of persons and their baggage"), afsnit C ("Security of travel documents"), afsnit D ("Travel documents"), afsnit G ("Embarkation/Disembarkation Cards") og afsnit H ("Inspection of travel documents") samt kapitel 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), afsnit H ("Trafficking in persons") og afsnit I ("Wildlife Trafficking"), der indgår i ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" til konventionen angående international civil luftfart, som omhandler facilitering af **landsideformaliteterne i forbindelse med klarering af luftfartøjer og passagerer, fragt og post**, nærmere bestemt de krav, der finder anvendelse på told-, immigrations-, sundheds- og veterinærmyndighederne. De foreslåede ændringer indgår i ændringsforslag 30, der er beskrevet i ICAO-skrivelse EC 6/3 – 24/67 af 19. juni 2024, og som vil blive sat til afstemning på den 233. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO).

ii) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, når ICAO har meddelt vedtagelsen af ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" i de respektive ICAO-skrivelser, hvori de kontraherende stater opfordres til enten at meddele afviselser eller meddele, at de overholder de vedtagne foranstaltninger.

### **2. BAGGRUND FOR FORSLAGET**

#### **2.1. Konventionen angående international civil luftfart**

Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen") har til formål at regulere den internationale lufttransport. Chicagokonventionen trådte i kraft den 4. april 1947, hvorved Organisationen for International Civil Luftfart blev oprettet.

Samtlige EU-medlemsstater er parter i Chicagokonventionen.

#### **2.2. Organisationen for International Civil Luftfart**

Organisationen for International Civil Luftfart er en særorganisation under De Forenede Nationer. Organisationen har til opgave at udarbejde principperne og teknikken for den internationale luftfart og fremme planlægningen og udviklingen af den internationale lufttransport.

ICAO-Rådet er et stående ICAO-organ med 36 kontraherende stater som medlemmer, der er valgt af ICAO-Forsamlingen for en periode på tre år. I perioden 2022-2025 er seks EU-medlemsstater repræsenteret i ICAO-Rådet, nemlig Frankrig, Italien, Rumænien, Spanien, Tyskland og Østrig

ICAO-Rådets obligatoriske opgaver, der er oplistet i Chicagokonventionens artikel 54, omfatter vedtagelse af internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs"), der optages som bilag til Chicagokonventionen.

I henhold til Chicagokonventionens artikel 37, litra j), skal ICAO fra tid til anden vedtage og ændre de internationale normer og anbefalede fremgangsmåder og procedurer vedrørende told- og indrejsebestemmelser, hvis det er nødvendigt.

Når ICAO-Rådet vedtager bilag, kræves det i henhold til Chicagokonventionens artikel 90, at to tredjedele af Rådet stemmer for på et møde, der er indkaldt specifikt med henblik herpå, hvorefter Rådet skal forelægge bilagene for hver af de kontraherende stater. Ethvert bilag eller enhver ændring af et bilag træder i kraft tre måneder efter, at bilaget eller ændringen er forelagt de kontraherende ICAO-stater, eller ved udløbet af en sådan længere periode, som ICAO-Rådet måtte fastsætte, medmindre et flertal af de kontraherende ICAO-stater i mellemtiden giver meddelelse om, at de ikke er indforstået hermed.

I henhold til artikel 38 i Chicagokonventionen skal enhver stat, der finder det umuligt i praksis at overholde en sådan international norm eller procedure, eller at bringe sine egne regler eller fremgangsmåder i fuld overensstemmelse med en sådan international norm eller procedure, eller som anser det for nødvendigt at vedtage forskrifter eller fremgangsmåder, der i en bestemt henseende afviger fra dem, der er fastsat i den internationale norm, omgående meddele ICAO afvigelserne mellem sin egen fremgangsmåde og den, der er fastsat i den internationale norm. I tilfælde af ændringer af internationale normer skal enhver stat, der ikke foretager de fornødne ændringer i sine egne forskrifter eller fremgangsmåder, underrette ICAO-Rådet herom inden for 60 dage efter vedtagelsen af ændringen af den internationale norm, eller meddele, hvilke skridt den agter at tage. I så fald underretter ICAO-Rådet omgående alle andre stater om forskellen mellem et eller flere af elementerne i en international norm og den tilsvarende nationale fremgangsmåde i den pågældende stat.

### **2.3. Den retsakt, der skal vedtages af ICAO, og dens forbindelse til de gældende EU-regler**

ICAO-Rådet forventes på sin 233. samling eller på en efterfølgende samling at behandle og vedtage ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" som omhandlet i ICAO-skrivelse EC 6/3 – 24/67, der følger af den gennemgang af bilag 9 – "Facilitation", som Facilitation (FAL) Panel (FAL-Panelet) foretog på sit trettende møde, der blev afholdt den 26. februar-1. marts 2024 (FALP/13).

- Bilag 9 – "Facilitation" er baseret på 10 artikler i Chicagokonventionen, hvori der fastsættes krav om, at den civile luftfartssektor skal overholde reglerne om den kontrol af luftfartøjer, fragt og passagerer, der foretages af told-, immigrations-, sundheds- og veterinærmyndighederne. Bilag 9 vedrører specifikt facilitering af landsideformaliteterne i forbindelse med klarering af luftfartøjer og erhvervsmæssig trafik for både passagerer og fragt i form af de krav, der gælder for bl.a. told-, immigrations-, sundheds- og veterinærmyndighederne.
- Ændringsforslag 30 til bilag 9 omfatter bl.a. nye og/eller reviderede bestemmelser vedrørende ind- og udrejse for personer og deres bagage, internationale lufthavnes faciliteter og trafiktjenester, passagerlisteoplysninger (PNR-oplysninger), forhåndsinformation om passagerer (API), menneskehandel samt flytning af sundhedsrelaterede bestemmelser fra andre kapitler til bilagets kapitel 10.
- Det ændringsforslag, der skal vedtages af ICAO-Rådet, vil være bindende i henhold til folkeretten i overensstemmelse med den procedure og den tidsplan, der er fastsat i Chicagokonventionens artikel 90, litra a), der har følgende ordlyd: *"For Rådets vedtagelse af de i artikel 54, stk. 1, omhandlede tillæg forlanges, at to tredjedele af Rådet stemmer derfor ved et i dette øjemed sammenkaldt møde, hvorefter disse skal forelægges hver af de kontraherende stater af Rådet. Ethvert sådant tillæg eller ændring i et tillæg træder i kraft tre måneder efter, at det er forelagt de kontraherende stater, eller ved udløbet af en sådan længere periode, som Rådet måtte fastsætte, medmindre et flertal af de kontraherende stater i mellemtiden overfor Rådet give meddelelse om, at de ikke er indforstået hermed".*

- Ovennævnte ændringsforslag vil desuden kunne få afgørende indflydelse på EU-lovgivningen, som nærmere forklaret nedenfor.

Ændringsforslaget dækker følgende områder:

- Hvad angår kapitel 1 ("Definitions and general principles") og kapitel 3 ("Entry and departure of persons and their baggage"), afsnit C ("Security of travel documents"), afsnit D ("Travel documents"), afsnit G ("Embarkation/Disembarkation Cards") og afsnit H ("Inspection of travel documents") tilføjes der med de foreslåede ændringer SARPs vedrørende sikkerheden i forbindelse med udstedelsen af elektroniske maskinlæsbare rejsedokumenter ("eMRTD"), ligesom protokollen for adgangskontrol og den tekniske norm for indkodning af ansigtsbilleder i eMRTD'er ajourføres. Ændringerne vedrører emner, der i EU-retten er reguleret ved Rådets forordning (EF) nr. 2252/2004<sup>1</sup> (om rejsedokumenter og pas) og forordning (EF) nr. 1683/95<sup>2</sup> (om visumstandarder), og som på grund af deres bindende karakter vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen.
- Hvad angår kapitel 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects") er det tidligere afsnit J nu omnummereret til afsnit H ("Trafficking in persons"), og ellers er de foreslåede ændringer hovedsagelig af sproglig karakter, men de præciserer, at kravene i norm 8.49 og 8.50 er bindende for de kontraherende stater.
- Hvad angår kapitel 1 ("Definitions and general principles") og kapitel 9 ("Passenger Data Systems") er de foreslåede ændringer i vid udstrækning redaktionelle, dvs. at de består af tilføjelser eller omformuleringer, hovedsagelig i form af forklarende bemærkninger til SARPs, der præciserer betingelserne for anvendelsen af API-systemer og interaktive API-systemer. Ændringsforslaget har til formål at strømline anvendelsen af systemet til forhåndsinformation om passagerer (API-systemet), og det interaktive system for forhåndsinformation om passagerer (iAPI-systemet) i hele teksten i bilag 9. Det har til formål at skabe klarhed om definitionen af et API-system og et iAPI-system (i batch mode) (kapitel 1) med redaktionelle ændringer i kapitel 9, der består i at flytte den anbefalede fremgangsmåde 9.8, hvori de kontraherende stater anbefales at overveje at indføre et iAPI-system, længere frem i teksten til bilag 9. Ændringerne bevarer norm 9.7 om en forpligtelse for de kontraherende stater til at oprette et system for forhåndsinformation om passagerer (API-system), dog med en mere omfattende definition af iAPI-system (Bemærkning 2 til norm 9.7). I henhold til norm 9.7 skal hver kontraherende stat oprette et system for forhåndsinformation om passagerer (API-system). På grundlag af bemærkning 1 og 2 til denne SARP kan et sådant API-system tage form af et almindeligt API-system eller et iAPI-system. Baseret på den anbefalede fremgangsmåde i punkt 9.8 er det fortsat valgfrit, om man vil indføre et iAPI-system, jf. ordlyden "Each Contracting State should consider the introduction of an interactive Advanced Passenger Information (iAPI) system.". Med hensyn til ændringerne af kapitel 9 om API-systemet har disse ingen indflydelse på EU-lovgivningen, dvs. Rådets direktiv 2004/82/EF<sup>3</sup> af 29. april 2004 om

---

<sup>1</sup> Rådets forordning (EF) nr. 2252/2004 af 13. december 2004 om standarder for sikkerhedselementer og biometriske identifikatorer i pas og rejsedokumenter, som medlemsstaterne udsteder (EUT L 385 af 29.12.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/2252/oj>).

<sup>2</sup> Rådets forordning (EF) nr. 1683/95 af 29. maj 1995 om ensartet udformning af visa (EFT L 164 af 14.7.1995, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1995/1683/oj>).

<sup>3</sup> Rådets direktiv 2004/82/EF af 29. april 2004 om transportvirksomheders forpligtelse til at fremsende oplysninger om passagerer (EUT L 261 af 6.8.2004, s. 24, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2004/82/oj>).

transportvirksomheders forpligtelse til at fremsende oplysninger om passagerer (API-direktivet), da ICAO-ændringerne udelukkende er redaktionelle.

- Som det fremgår af ovenstående, vedrører den påtænkte retsakt et område, der allerede i vid udstrækning er omfattet af EU-regler, og som derfor kan "berøre fælles regler eller ændre deres rækkevidde". Den påtænkte vedtagelse af ændringsforslag 30 til bilag 9 vedrører derfor et område, hvorpå Unionen har ekstern enekompetence i medfør af artikel 3, stk. 2, sidste sætningsled, i TEUF.

### **3. DEN HOLDNING, DER SKAL INDTAGES PÅ UNIONENS VEGNE**

#### **3.1. Foreslåede ændringer og deres forbindelser med de gældende EU-regler**

*Ændringer af kapitel 1 ("Definitions and general principles"), kapitel 3 ("Entry and departure of persons and their baggage"), afsnit C ("Security of travel documents"), afsnit D ("Travel documents"), afsnit G ("Embarkation/Disembarkation Cards") og afsnit H ("Inspection of travel documents") samt kapitel 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), afsnit H ("Trafficking in persons") og afsnit I ("Wildlife Trafficking") som omhandlet i ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" til konventionen angående international civil luftfart*

De foreslåede ændringer, der indgår i ændringsforslag 30 til bilag 9, og som er beskrevet i ICAO-skrivelse EC 6/3 – 24/67, omfatter emner, der også er reguleret ved EU-retsakter som nævnt i punkt 2.3, og som er i overensstemmelse hermed.

De foreslåede ændringer vil bidrage til at forbedre bilag 9, så der opnås større klarhed og effektivitet, og det dermed er lettere at forfølge målet om en mere gnidningsløs og effektiv afvikling af trafikken for rejsende, bagage, fragt og post i et sundt, sikkert og trygt miljø både på landjorden og i luften. Unionen anerkender behovet for løbende at revidere bilag 9, så det holdes ajour og er i stand til at afspejle udviklingen i rejser med fly.

Den holdning, der foreslås indtaget på Unionens vegne, er derfor at støtte de foreslåede ændringer.

Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, forudsat at ICAO-Rådet vedtager ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" bør derfor være i svaret på den respektive ICAO-skrivelse ikke at give meddelelse om afslag på godkendelse af ændringen, men at give meddelelse om overholdelse af de vedtagne foranstaltninger.

Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne ICAO-normer efter disse normers planlagte anvendelsesdato, bør medlemsstaterne meddele ICAO Unionens holdning til sådanne afvigelser i forhold til de pågældende normer på grundlag af et forberedende dokument, som Kommissionen rettidigt forelægger Rådet til drøftelse og godkendelse, og hvori der gøres detaljeret rede for afvigelserne fra de specifikke normer, men kun for den periode, der er nødvendig for at afslutte gennemførelsen heraf.

### **4. RETSGRUNDLAG**

#### **4.1. Proceduremæssigt retsgrundlag**

##### *4.1.1. Principper*

I henhold til artikel 218, stk. 9, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (TEUF) vedtager Rådet afgørelser om "fastlæggelse af, hvilke holdninger der skal indtages på Unionens vegne i et organ nedsat ved en aftale, når dette organ skal vedtage retsakter, der har

retsvirkninger, bortset fra retsakter, der supplerer eller ændrer den institutionelle ramme for aftalen".

Artikel 218, stk. 9, i TEUF finder anvendelse, uanset om Unionen er medlem af organet eller part i aftalen<sup>4</sup>.

Begrebet "retsakter, der har retsvirkninger" omfatter retsakter, der har retsvirkninger i medfør af de folkeretlige regler, der gælder for det pågældende organ. Det omfatter også instrumenter, der ikke har bindende virkning i henhold til folkeretten, men som "vil kunne få afgørende indflydelse på indholdet af de regler, der vedtages af EU-lovgiver"<sup>5</sup>, eftersom flere elementer i ændringsforslaget falder ind under EU-retten, nemlig Rådets forordning (EF) nr. 2252/2004 og forordning (EF) nr. 1683/95.

#### 4.1.2. *Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

ICAO-Rådet er et organ, der er nedsat ved en aftale, nemlig Chicagokonventionen.

I overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 54 vedtager ICAO-Rådet internationale normer og anbefalede fremgangsmåder (SARPs), der optages som bilag til Chicagokonventionen. De retsakter, som ICAO-Rådet skal vedtage, er retsakter, der har retsvirkninger. De påtænkte retsakter bliver bindende i henhold til folkeretten, jf. artikel 90, litra a), i Chicagokonventionen.

Som forklaret ovenfor vil de påtænkte ændringer af bilag 9 desuden kunne få afgørende indflydelse på indholdet af EU-lovgivningen, da de berører emner, der allerede er reguleret derved, nærmere bestemt Rådets forordning (EF) nr. 2252/2004 og forordning (EF) nr. 1683/95.

De påtænkte retsakter supplerer eller ændrer ikke den institutionelle ramme for aftalen.

Det proceduremæssige retsgrundlag for den foreslåede afgørelse om den holdning, der bør indtages i forbindelse med sådanne meddelelser, er derfor artikel 218, stk. 9, i TEUF.

## 4.2. **Materielt retsgrundlag**

### 4.2.1. *Principper*

Det materielle retsgrundlag for en afgørelse i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF afhænger hovedsagelig af formålet med og indholdet af den påtænkte retsakt, hvortil der skal indtages en holdning på Unionens vegne. Hvis den påtænkte retsakt har et dobbelt formål eller består af to elementer, og det ene af disse formål eller elementer kan bestemmes som det primære, mens det andet kun er sekundært, skal den afgørelse, der vedtages i henhold til artikel 218, stk. 9, i TEUF, have et enkelt materielt retsgrundlag, nemlig det, der kræves af det primære eller fremherskende formål eller element. Hvis det godtgøres, at der med retsakten forfølges flere formål samtidig, der er uadskilleligt forbundne, uden at det ene af disse er sekundært og indirekte i forhold til det andet, kan retsakten undtagelsesvis vedtages med de dertil svarende retsgrundlag.

---

<sup>4</sup> Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 64.

<sup>5</sup> Domstolens dom af 7. oktober 2014, Tyskland mod Rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, præmis 61-64.

#### 4.2.2. *Princippernes anvendelse på det foreliggende tilfælde*

Selv om den påtænkte retsakt forfølger mål, der vedrører den fælles transportpolitik, har den flere fremherskende elementer, der vedrører grænsekontrol og migration, herunder sikkerheden i forbindelse med rejsedokumenter. Da de relevante ændringer vedrørende indsamling og overførsel af API-oplysninger til grænseforvaltningsformål, som ICAO har foreslået, ikke har bindende, men udelukkende rent redaktionel karakter, har de ingen indflydelse på de relevante EU-regler på dette område (nemlig direktiv 2004/82/EF af 29. april 2004 om transportvirksomheders forpligtelse til at fremsende oplysninger om passager). Desuden er ICAO's ændringer vedrørende menneskehandel (afsnit H i kapitel 8) af underordnet karakter i forhold til det fremherskende indhold af disse ændringer, som er international grænsekontrol og migration (pas og visa).

Det materielle retsgrundlag for den foreslåede afgørelse er derfor artikel 77, stk. 2, litra a) og b), i TEUF.

#### **4.3. Konklusion**

Retsgrundlaget for den foreslåede rådsafgørelse er artikel 77, stk. 2, litra a) og b), i TEUF, sammenholdt med artikel 218, stk. 9, i TEUF.

#### **5. OFFENTLIGGØRELSE AF DEN PÅTÆNKTE RETSAKT**

Eftersom de foreslåede ændringer vil ændre bilag 9 til Chicagokonventionen, er det for at sikre gennemsigtighed og korrekt henvisning nødvendigt at offentliggøre retsakten i *Den Europæiske Unions Tidende* efter vedtagelsen med angivelse af datoen for dens ikrafttræden.

Forslag til

## RÅDETS AFGØRELSE

**om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne på den 233. samling i Rådet for Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) til de foreslåede ændringer af kapitel 1 ("Definitions and general principles"), kapitel 3 ("Entry and departure of persons and their baggage"), afsnit C ("Security of travel documents"), afsnit D ("Travel documents"), afsnit G ("Embarkation/Disembarkation Cards") og afsnit H ("Inspection of travel documents") samt kapitel 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), afsnit H ("Trafficking in persons") og afsnit I ("Wildlife Trafficking"), der er indeholdt i ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" til konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen")**

RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 77, stk. 2, litra a) og b), sammenholdt med artikel 218, stk. 9,

under henvisning til forslag fra Europa-Kommissionen, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Konventionen angående international civil luftfart ("Chicagokonventionen"), der regulerer den internationale lufttransport, trådte i kraft den 4. april 1947. Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) blev oprettet ved nævnte konvention.
- (2) Alle medlemsstaterne er kontraherende stater i Chicagokonventionen og medlemmer af ICAO, mens Unionen har observatørstatus i visse ICAO-organer. I perioden 2022-2025 er seks EU-medlemsstater repræsenteret i ICAO-Rådet.
- (3) I henhold til Chicagokonventionens artikel 37, litra j), skal ICAO fra tid til anden vedtage og ændre de internationale normer og anbefalede fremgangsmåder og procedurer vedrørende told- og indrejsebestemmelser, hvis det er nødvendigt. I henhold til Chicagokonventionens artikel 54, stk. 1, kan ICAO-Rådet vedtage internationale normer og anbefalede fremgangsmåder ("SARPs") og optage dem som bilag til Chicagokonventionen.
- (4) ICAO-Rådet skal på sin 233. samling vedtage ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" til Chicagokonventionen.
- (5) Hovedformålet med ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" til Chicagokonventionen, der er beskrevet i ICAO-skrivelse EC 6/3 – 24/67, er at gøre bilag 9 klarere og mere sammenhængende og effektivt.
- (6) Ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" til Chicagokonventionen består af ændringer af kapitel 1 ("Definitions and general principles"), kapitel 3 ("Entry and departure of persons and their baggage"), afsnit C ("Security of travel documents"),



afsnit D ("Travel documents"), afsnit G ("Embarkation/Disembarkation Cards") og afsnit H ("Inspection of travel documents") samt kapitel 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), afsnit H ("Trafficking in persons") og afsnit I ("Wildlife Trafficking").

- (7) Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne i ICAO-Rådet, bør fastlægges, da ændringerne i ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" til Chicagokonventionen vil være bindende i henhold til folkeretten i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 90, litra a), og er relevante for EU-lovgivningen, nemlig Rådets forordning (EF) nr. 2252/2004 af 13. december 2004 om standarder for sikkerhedselementer og biometriske identifikatorer i pas og rejsedokumenter, som medlemsstaterne udsteder<sup>6</sup>, og Rådets forordning (EF) nr. 1683/95 af 29. maj 1995 om ensartet udformning af visa<sup>7</sup>. I henhold til artikel 38 i Chicagokonventionen skal enhver stat, der finder det umuligt i praksis at overholde en sådan international norm eller procedure, eller at bringe sine egne regler eller fremgangsmåder i fuld overensstemmelse med en sådan international norm eller procedure, eller som anser det for nødvendigt at vedtage forskrifter eller fremgangsmåder, der i en bestemt henseende afviger fra dem, der er fastsat i den internationale norm, omgående meddele ICAO afvigelserne mellem sin egen fremgangsmåde og den, der er fastsat i den internationale norm.
- (8) Den holdning, som Unionen skal indtage på den 233. samling i ICAO-Rådet eller på en efterfølgende samling til vedtagelsen af de foreslåede ændringer af kapitel 1 ("Definitions and general principles"), kapitel 3 ("Entry and departure of persons and their baggage"), afsnit C ("Security of travel documents"), afsnit D ("Travel documents"), afsnit G ("Embarkation/Disembarkation Cards") og afsnit H ("Inspection of travel documents") samt kapitel 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), afsnit H ("Trafficking in persons") og afsnit I ("Wildlife Trafficking"), der er indeholdt i ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" til Chicagokonventionen og beskrevet i ICAO-skrivelse EC 6/3 – 24/67, bør være at stemme for og dermed støtte disse ændringer i deres helhed. Denne holdning udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, og som handler i fællesskab i Unionens interesse.
- (9) Den holdning, der skal udtrykkes på Unionens vegne efter ICAO-Rådets vedtagelse af ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" til Chicagokonventionen, som vil blive bekendtgjort af ICAO's generalsekretær ved hjælp af ICAO-skrivelsesproceduren, bør være, at der ikke meddeles afslag på godkendelse, men at ændringerne overholdes. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne SARPs efter den påtænkte anvendelsesdato for de pågældende SARPs, gives der meddelelse til ICAO om afvigelse fra de specifikke SARPs. Den holdning, som indtages på Unionens vegne til en sådan afvigelse, bør fastlægges i et skriftligt dokument, som Kommissionen forelægger Rådet til drøftelse og godkendelse. Denne holdning bør fremføres af alle EU-medlemsstater, som handler i fællesskab i Unionens interesse.

---

<sup>6</sup> Rådets forordning (EF) nr. 2252/2004 af 13. december 2004 om standarder for sikkerhedselementer og biometriske identifikatorer i pas og rejsedokumenter, som medlemsstaterne udsteder (EUT L 385 af 29.12.2004, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2004/2252/oj>).

<sup>7</sup> Rådets forordning (EF) nr. 1683/95 af 29. maj 1995 om ensartet udformning af visa (EFT L 164 af 14.7.1995, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/1995/1683/oj>).

- (10) Denne afgørelse udgør ikke en udvikling af de bestemmelser i Schengenreglerne, som Irland deltager i, jf. Rådets afgørelse 2002/192/EF<sup>8</sup>. Irland deltager derfor ikke i vedtagelsen af denne afgørelse, som ikke er bindende for og ikke finder anvendelse i Irland.
- (11) I medfør af artikel 1 og 2 i protokol nr. 22 om Danmarks stilling, der er knyttet som bilag til traktaten om Den Europæiske Union og til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, deltager Danmark ikke i vedtagelsen af denne afgørelse, som ikke er bindende for og ikke finder anvendelse i Danmark —

#### VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

##### *Artikel 1*

1. Den holdning, der skal indtages på Unionen vegne på den 233. samling i ICAO-Rådet eller på en efterfølgende samling, er at stemme for og dermed støtte de foreslåede ændringer i deres helhed, dvs. de ændringer af kapitel 1 ("Definitions and general principles"), kapitel 3 ("Entry and departure of persons and their baggage"), afsnit C ("Security of travel documents"), afsnit D ("Travel documents"), afsnit G ("Embarkation/Disembarkation Cards") og afsnit H ("Inspection of travel documents") samt kapitel 8 ("Facilitation provisions covering specific subjects"), afsnit H ("Trafficking in persons") og afsnit I ("Wildlife Trafficking"), der er indeholdt i ændringsforslag 30 til bilag 9 – "Facilitation" til Chicagokonventionen og beskrevet i ICAO-skrivelse EC 6/3 – 24/67.
2. Den holdning, der skal indtages på Unionens vegne, forudsat at ICAO-Rådet uden nogen væsentlig ændring vedtager ændringsforslaget til bilag 9 – "Facilitation" til Chicagokonventionen, jf. stk. 1, er i svaret på den respektive ICAO-skrivelse ikke at give meddelelse om afslag på godkendelse, men at give meddelelse om overholdelse af den vedtagne foranstaltning. Hvis EU-lovgivningen afviger fra de nyligt vedtagne SARPs efter den planlagte anvendelsesdato for disse SARPs, gives der i overensstemmelse med Chicagokonventionens artikel 38 meddelelse til ICAO om afvigelse fra de specifikke SARPs.

I så fald skal Kommissionen rettidigt og mindst to måneder før en af ICAO fastsat frist for meddelelse af afvigelser forelægge Rådet med henblik på drøftelse og godkendelse et forberedende dokument, der beskriver de detaljerede afvigelser, som medlemsstaterne skal meddele ICAO på Unionens vegne.

##### *Artikel 2*

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 1, udtrykkes af de EU-medlemsstater, der er medlemmer af ICAO-Rådet, idet de handler i fællesskab i Unionens interesse.

Den holdning, der er omhandlet i artikel 1, stk. 2, udtrykkes af alle EU-medlemsstater, som handler i fællesskab i Unionens interesse.

---

<sup>8</sup> Rådets afgørelse 2002/192/EF af 28. februar 2002 om anmodningen fra Irland om at deltage i visse bestemmelser i Schengen-reglerne (EFT L 64 af 7.3.2002, s. 20).

*Artikel 3*

Denne afgørelse er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den .

*På Rådets vegne  
Formand*