

Brussel, 16.10.2024  
COM(2024) 478 final

2024/0262 (NLE)

Voorstel voor een

## **BESLUIT VAN DE RAAD**

**betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen tijdens de 233ste zitting van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) met betrekking tot de voorgestelde wijzigingen van hoofdstuk 2 (“Inreis en vertrek van luchtvaartuigen”), hoofdstuk 3 (“Inreis en vertrek van personen en hun bagage”), hoofdstuk 6 (“Internationale luchthavens — faciliteiten en diensten voor het verkeer”) en hoofdstuk 8 (“Faciliteringsbepalingen voor specifieke thema’s”), punt C (“Facilitering van opsporing, redding, onderzoek van ongevallen en berging”) punt E (“Opzetten van nationale faciliteringsprogramma’s”), punt F (“Facilitering van het vervoer van personen met een handicap”) en punt G (“Bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden”), zoals opgenomen in amendement 30 van bijlage 9 — *Facilitering* bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (“het Verdrag van Chicago”)**

## TOELICHTING

### 1. ONDERWERP VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel heeft betrekking op:

i) het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen op de 233<sup>ste</sup> zitting van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) met betrekking tot de voorgestelde wijzigingen van bijlage 9 — *Facilitering* bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart inzake de facilitering van **formaliteiten aan de landzijde voor de klaring van luchtvaartuigen en passagiers, goederen en post**, voor wat de eisen van de douane-, immigratie-, volksgezondheids- en landbouwautoriteiten betreft, met name de wijzigingen van: Hoofdstuk 2 (“Inreis en vertrek van luchtvaartuigen”), hoofdstuk 3 (“Inreis en vertrek van personen en hun bagage”), hoofdstuk 6 (“Internationale luchthavens — faciliteiten en diensten voor het verkeer”) en hoofdstuk 8 (“Faciliteringsbepalingen voor specifieke thema’s”), punt C (“Facilitering van opsporing, redding, onderzoek van ongevallen en berging”), punt E (“Opzetten van nationale faciliteringsprogramma’s”), punt F (“Facilitering van het vervoer van personen met een handicap”) en punt G (“Bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden”). Deze voorgestelde wijzigingen zijn vervat in amendement 30, dat is opgenomen in Staatsbrief EC 6/3 – 24/67 van 19 juni 2024 en waarover zal worden gestemd op de 233<sup>ste</sup> zitting van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO).

ii) het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen nadat de ICAO de vaststelling van amendement 30 van bijlage 9 *Facilitering* in respectieve staatsbrieven heeft aangekondigd, waarbij haar verdragsluitende staten worden verzocht eventuele verschillen aan te melden of mee te delen dat zij de vastgestelde maatregelen zullen naleven.

### 2. ACHTERGROND VAN HET VOORSTEL

#### 2.1. Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart

Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (“het Verdrag van Chicago”) heeft tot doel het internationale luchtvervoer te regelen. Het verdrag is op 4 april 1947 in werking getreden en voorzorg in de oprichting van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie.

Alle EU-lidstaten zijn partij bij het Verdrag van Chicago.

#### 2.2. De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie

De Internationale Burgerluchtvaartorganisatie is een gespecialiseerd agentschap van de Verenigde Naties dat ernaar streeft de beginselen en technieken van de internationale luchtvaart te ontwikkelen en de planning en ontwikkeling van internationaal luchtvervoer te bevorderen.

De ICAO-Raad is een permanent orgaan van de ICAO; 36 verdragsluitende staten worden door de Algemene Vergadering van de ICAO verkozen tot lid van de ICAO-Raad voor een periode van drie jaar. In de periode 2022-2025 zijn zes EU-lidstaten vertegenwoordigd in de ICAO-Raad: Frankrijk, Duitsland, Italië, Oostenrijk, Roemenië en Spanje.

Tot de verplichte taken van de ICAO-Raad, zoals vermeld in artikel 54 van het Verdrag van Chicago, behoort de vaststelling van internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP’s), die worden vastgelegd in bijlagen bij het Verdrag van Chicago.

Overeenkomstig artikel 37, punt j), van het Verdrag van Chicago stelt de ICAO, voor zover nodig, internationale normen en aanbevolen praktijken en procedures met betrekking tot douane- en immigratiemaatregelen vast en wijzigt zij deze van tijd tot tijd.

Overeenkomstig artikel 90 van het Verdrag van Chicago vereist de aanvaarding van de bijlagen door de ICAO-Raad een meerderheid van twee derde van de stemmen van de Raad in een tot dat doel bijeengeroepen zitting; zij worden daarop door de ICAO-Raad aan elke verdragsluitende staat voorgelegd. Een bijlage of een wijziging van een bijlage treedt in werking binnen drie maanden na de voorlegging ervan aan de verdragsluitende staten van de ICAO of, als de ICAO-Raad dit voorschrijft, na afloop van een langere termijn, tenzij in de tussentijd een meerderheid van de verdragsluitende staten van de ICAO zijn afkeuring kenbaar maakt.

Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke staat die oordeelt dat het onmogelijk is om in alle opzichten te voldoen aan een internationale norm of procedure, of om zijn eigen regels of praktijken volledig in overeenstemming te brengen met een internationale norm of procedures, of die het nodig vindt om regels of praktijken vast te stellen die in enig specifiek opzicht verschillen van die welke bij een internationale norm zijn vastgesteld, de ICAO onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen praktijken en die welke bij de internationale norm zijn vastgesteld. In geval van wijzigingen van internationale normen moet een staat die niet de nodige wijzigingen aanbrengt in zijn eigen voorschriften of praktijken, hiervan mededeling doen aan de ICAO-Raad binnen een termijn van zestig dagen na de vaststelling van de wijziging van de internationale normen of moet hij aangeven welke maatregelen hij voorstelt te nemen. In dat geval stelt de ICAO-Raad alle andere staten onverwijld in kennis van het verschil dat bestaat tussen een of meer kenmerken van een internationale norm en de overeenkomstige nationale praktijk van die staat.

### **2.3. De beoogde handeling van de ICAO en de verhouding ervan tot de bestaande regels van de Unie**

Naar verwachting zal de ICAO-Raad tijdens zijn 233<sup>ste</sup> of een daaropvolgende zitting amendement 30 van bijlage 9 — Facilitering, als bedoeld in staatsbrief EC 6/3-24/67, dat voortvloeit uit de evaluatie van bijlage 9 — Facilitering door het Facilitation Panel (FALP) tijdens zijn dertiende vergadering, die van 26 februari tot en met 1 maart 2024 heeft plaatsgevonden (FALP/13), bespreken en goedkeuren.

- Bijlage 9 — *Facilitering* is gebaseerd op 10 artikelen van het Verdrag van Chicago, waarin is bepaald dat de burgerluchtvaartgemeenschap de wetten moet naleven die van toepassing zijn op de inspectie van luchtvaartuigen, vracht en passagiers door autoriteiten die betrokken zijn bij douane, immigratie, landbouw en volksgezondheid. Bijlage 9 heeft specifiek betrekking op de facilitering van formaliteiten aan de landzijde voor de klaring van luchtvaartuigen en commercieel passagiers- en vrachtverkeer, op basis van de vereisten van onder meer douane-, immigratie-, volksgezondheids- en landbouwautoriteiten.
- Amendement 30 van bijlage 9 bevat onder meer nieuwe en/of herziene bepalingen met betrekking tot inreis en vertrek van personen en hun bagage, faciliteiten en diensten op internationale luchthavens voor verkeer, alsmede de verplaatsing van gezondheidsgerelateerde bepalingen van andere hoofdstukken naar het nieuwe hoofdstuk 10 van de bijlage.
- Het beoogde amendement dat door de ICAO-Raad moet worden aangenomen, zal uit hoofde van het volkenrecht bindend zijn overeenkomstig de procedure en het

tijdschema van artikel 90, punt a), van het Verdrag van Chicago, waarin het volgende is bepaald: *“De aanvaarding door de Raad van de Bijlagen, omschreven in artikel 54, onder (l), vereist een meerderheid van twee derde van de stemmen van de Raad in een tot dat doel bijeengeroepen zitting; zij worden daarop door de Raad aan elke Verdragsluitende Staat voorgelegd. De Bijlagen of een wijziging van een Bijlage treden in werking binnen drie maanden na de voorlegging aan de Verdragsluitende Staten of na afloop van een zodanige langere termijn als de Raad kan voorschrijven, tenzij inmiddels, een meerderheid van de Verdragsluitende Staten hun afkeuring bij de Raad kenbaar maakt”*.

- Dit amendement kan een beslissende invloed hebben op de inhoud van het EU-recht, zoals hieronder nader wordt toegelicht.

Het beoogde amendement heeft betrekking op de volgende gebieden:

- met betrekking tot hoofdstuk 2 (“Inreis en vertrek van luchtvaartuigen”), hoofdstuk 6 (“Internationale luchthavens — faciliteiten en diensten voor het verkeer”), hoofdstuk 8, punt C (“Facilitering van opsporing, redding, onderzoek van ongevallen en berging”), punt E (“Opzetten van nationale faciliteringsprogramma’s”), punt F (“Facilitering van het vervoer van personen met een handicap”) en punt G (“Bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden”) zijn de voorstellen bedoeld om verouderde aanbevolen praktijken (SARP’s) te wijzigen, te verplaatsen of te schrappen, en om sommige SARP’s te verduidelijken of te vereenvoudigen (bv. SARP’s die tot luchtvaartuigexploitanten of luchthavenexploitanten waren gericht, worden nu - zoals het hoort - tot de verdragsluitende staten gericht). De wijzigingen van norm 6.3 en aanbevolen praktijk 6.4 in hoofdstuk 6 hebben betrekking op aangelegenheden die worden geregeld bij Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden<sup>1</sup>. De wijzigingen van hoofdstuk 8 houden verband met veiligheidsonderzoeken naar luchtvaartongevallen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 996/2010<sup>2</sup> van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. De voorgestelde wijzigingen vereisen geen wijzigingen van de genoemde verordening en richtlijn, aangezien zij reeds tot uiting komen in de wetgeving van de Unie.
- met betrekking tot hoofdstuk 3 (“Inreis en vertrek van personen en hun bagage”), worden bij de voorgestelde wijzigingen SARP’s toegevoegd die verband houden met de beveiliging van de uitgifteprocedure voor elektronische machineleesbare reisdocumenten (“eMRTD”) en worden het toegangscontroleprotocol en de technische norm voor het coderen van gezichtsafbeeldingen in eMRTD’s geactualiseerd. De wijzigingen hebben betrekking op onderwerpen die in het EU-recht worden geregeld door verschillende instrumenten, waaronder Richtlijn (EU) 2019/997<sup>3</sup> (inzake EU-noodreisdocumenten). De wijzigingen vereisen geen wijzigingen van de genoemde richtlijn, aangezien zij reeds tot uiting komen in de wetgeving van de Unie.

<sup>1</sup> Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PB L 70 van 14.3.2009, blz. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj>).

<sup>2</sup> Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en tot intrekking van richtlijn 94/56/EG (PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

<sup>3</sup> Richtlijn (EU) 2019/997 van de Raad van 18 juni 2019 tot vaststelling van een EU-noodreisdocument en tot intrekking van Besluit 96/409/GBVB (PB L 163 van 20.6.2019, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/997/oj>).

- De gezondheidsgerelateerde SARP's in bijlage 9 worden bij de voorgestelde wijzigingen verplaatst van verschillende hoofdstukken van bijlage 9 naar één hoofdstuk (het nieuwe “hoofdstuk 10”). De voorgestelde wijzigingen zijn grotendeels redactioneel van aard: in het nieuwe hoofdstuk 10 worden de gezondheidsgerelateerde SARP's in een meer logische volgorde gezet. De onderwerpen die bestreken worden door de SARP's die het nieuwe hoofdstuk 10 van bijlage 9 vormen, worden geregeld bij Verordening (EU) 2022/2371<sup>4</sup> van het Europees Parlement en de Raad van 23 november 2022 inzake ernstige grensoverschrijdende gezondheidsbedreigingen. Deze wijzigingen hebben geen gevolgen voor de genoemde verordening, aangezien zij louter van redactionele aard zijn en geen rechtsgevolgen hebben.

Zoals hierboven aangetoond, heeft de beoogde handeling betrekking op een gebied dat reeds grotendeels onder de regels van de Unie valt en kan ze dus “gemeenschappelijke regels aantasten of de strekking daarvan wijzigen”. Het beoogde amendement 30 van bijlage 9 heeft derhalve betrekking op een gebied waarvoor de Unie krachtens het laatste zinsdeel van artikel 3, lid 2, VWEU een exclusieve externe bevoegdheid heeft.

### **3. Namens de Unie in te nemen standpunt.**

#### **3.1. Voorgestelde wijzigingen en hun verhouding tot de bestaande regels van de Unie**

**Wijzigingen van hoofdstuk 2 (“Inreis en vertrek van luchtvaartuigen”), hoofdstuk 3 (“Inreis en vertrek van personen en hun bagage”), hoofdstuk 6 (“Internationale luchthavens — faciliteiten en diensten voor het verkeer”) en hoofdstuk 8 (“Faciliteringsbepalingen voor specifieke thema's”), punt C (“Facilitering van opsporing, redding, onderzoek van ongevallen en berging”), punt E (“Opzetten van nationale faciliteringsprogramma's”), punt F (“Facilitering van het vervoer van personen met een handicap”) en punt G (“Bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden”) zoals opgenomen in amendement 30 van hoofdstuk 9 - *Facilitering bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart***

De voorgestelde wijzigingen, die zijn opgenomen in amendement 30 van bijlage 9 als bedoeld in de staatsbrief (EC 6/3-24/67), hebben betrekking op onderwerpen die ook worden geregeld door de in punt 2.3 genoemde EU-rechtshandelingen en zijn daarmee in overeenstemming.

De voorgestelde wijzigingen dragen bij tot de verbetering van de duidelijkheid en efficiëntie van bijlage 9, ze dragen dus ook bij tot de doelstelling te zorgen voor een efficiënte passagiers-, bagage-, vracht- en poststroom, die wordt afgeleverd in een gezonde, veilige en beveiligde omgeving op de grond en in de lucht. De Unie erkent dat bijlage 9 voortdurend moet worden herzien, zodat ze gelijke tred houdt met de ontwikkeling van het luchtvervoer.

Het namens de Unie in te nemen standpunt houdt dan ook in dat deze wijzigingen moeten worden gesteund.

Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, mits de ICAO-Raad de voorgestelde amendementen van bijlage 9 - *Facilitering* vaststelt, is dat in antwoord op de respectieve ICAO-staatsbrief geen kennisgeving moet worden gedaan van afkeuring, maar moet worden gemeld dat de vastgestelde maatregelen zullen worden nageleefd.

---

<sup>4</sup> Verordening (EU) 2022/2371 van het Europees Parlement en de Raad van 23 november 2022 inzake ernstige grensoverschrijdende gezondheidsbedreigingen en tot intrekking van Besluit nr. 1082/2013/EU (PB L 314 van 6.12.2022, blz. 26, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/2371/oj>).

Indien de wetgeving van de Unie zou afwijken van de onlangs vastgestelde ICAO-normen na een beoogde toepassingsdatum van die normen, moeten de lidstaten het standpunt van de Unie over de verschillen met die specifieke normen aan de ICAO meedelen op basis van een voorbereidend document dat de Commissie tijdig ter bespreking en goedkeuring aan de Raad voorlegt, en waarin de gedetailleerde verschillen worden uiteengezet voor de tijd die nodig is om de uitvoering te voltooien.

#### **4. RECHTSGRONDSLAG**

##### **4.1. Procedurele rechtsgrondslag**

###### *4.1.1. Beginselen*

Artikel 218, lid 9, van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie (VWEU) voorziet in de vaststelling van besluiten tot bepaling van “*de standpunten die namens de Unie worden ingenomen in een krachtens een overeenkomst opgericht lichaam, wanneer dit lichaam handelingen met rechtsgevolgen vaststelt, met uitzondering van handelingen tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst*”.

Artikel 218, lid 9, VWEU is van toepassing ongeacht of de Unie lid is van het betrokken lichaam dan wel partij is bij de betrokken overeenkomst<sup>5</sup>.

Het begrip “*handelingen met rechtsgevolgen*” omvat tevens handelingen die rechtsgevolgen hebben uit hoofde van de op het betrokken lichaam toepasselijke volkenrechtelijke bepalingen. Het omvat ook instrumenten die geen volkenrechtelijke bindende werking hebben, maar die “*beslissende invloed op de inhoud van de regelgeving die de wetgever van de Unie vaststelt*”<sup>6</sup> kunnen hebben, aangezien verschillende onderdelen van het voorgestelde amendement onder het Unierecht vallen, namelijk: Richtlijn 2009/12/EG en Verordening (EU) nr. 996/2010.

###### *4.1.2. Toepassing op het onderhavige geval*

De ICAO-raad is een lichaam dat is opgericht krachtens een overeenkomst, te weten het Verdrag van Chicago.

Overeenkomstig artikel 54, punt 1), van het Verdrag van Chicago stelt de ICAO-Raad internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP's) vast, in de vorm van bijlagen bij het Verdrag van Chicago. De handelingen die de ICAO-Raad dient vast te stellen, zijn handelingen met rechtsgevolgen. De beoogde handelingen zullen overeenkomstig artikel 90, punt a), van het Verdrag van Chicago volkenrechtelijk bindend zijn.

Zoals hierboven uiteengezet, kunnen de beoogde wijzigingen van bijlage 9 bovendien een beslissende invloed hebben op de inhoud van de wetgeving van de Unie, aangezien zij betrekking hebben op aangelegenheden die reeds door die wetgeving worden geregeld, namelijk: Richtlijn 2009/12/EG en Verordening (EU) nr. 996/2010.

De beoogde handelingen strekken niet tot aanvulling of wijziging van het institutionele kader van de overeenkomst.

---

<sup>5</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punt 64.

<sup>6</sup> Arrest van het Hof van Justitie van 7 oktober 2014, Duitsland/Raad, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punten 61 tot en met 64.

De procedurele rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit inzake het standpunt over dergelijke kennisgevingen is derhalve artikel 218, lid 9, VWEU.

## **4.2. Materiële rechtsgrondslag**

### *4.2.1. Beginselen*

De materiële rechtsgrondslag voor een overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU te nemen besluit wordt in de eerste plaats bepaald door de doelstelling en de inhoud van de beoogde handeling ten aanzien waarvan namens de Unie een standpunt moet worden ingenomen. Wanneer de beoogde handeling een tweeledige doelstelling heeft of bestaat uit twee componenten, waarvan er een kan worden gezien als hoofddoelstelling of hoofdcomponent, terwijl de andere doelstelling of de andere component slechts ondergeschikt is, moet het overeenkomstig artikel 218, lid 9, VWEU vast te stellen besluit op één materiële rechtsgrondslag worden gebaseerd, namelijk die welke vereist is voor de hoofddoelstelling of de hoofdcomponent dan wel de belangrijkste doelstelling of component. Indien wordt aangetoond dat de handeling tegelijkertijd meerdere doelstellingen nastreeft die onlosmakelijk met elkaar zijn verbonden, zonder dat de ene secundair en indirect is ten opzichte van de andere, kan zij bij wijze van uitzondering op de overeenkomstige rechtsgrondslagen worden gebaseerd.

### *4.2.2. Toepassing op het onderhavige geval*

De beoogde handeling streeft doelstellingen van het gemeenschappelijk vervoersbeleid na en heeft tegelijkertijd, aan de hand van de specifieke inhoud ervan, zoals de gewijzigde regels inzake machineleesbare reisdocumenten, betrekking op de bescherming van EU-burgers, met name de Unieregels inzake de afgifte van EU-noodreisdocumenten. De ICAO-amendementen hebben echter vooral betrekking op reisdocumenten zoals visa en paspoorten en daarom zijn de gevolgen voor de Unieregels inzake noodreisdocumenten van de EU van ondergeschikt belang.

De materiële rechtsgrondslag voor het voorgestelde besluit is derhalve artikel 100, lid 2, VWEU.

## **4.3. Conclusie**

De rechtsgrondslag van het voorgestelde besluit van de Raad is artikel 100, lid 2, VWEU, in samenhang met artikel 218, lid 9, VWEU.

## **5. BEKENDMAKING VAN DE BEOOGDE HANDELING**

Aangezien de voorgestelde wijzigingen bijlage 9 bij het Verdrag van Chicago zullen wijzigen, moeten zij, omwille van de transparantie en de juistheid van verwijzingen, na de vaststelling ervan worden bekendgemaakt in het *Publicatieblad van de Europese Unie*, met vermelding van de datum van inwerkingtreding.

Voorstel voor een

## BESLUIT VAN DE RAAD

**betreffende het standpunt dat namens de Europese Unie moet worden ingenomen tijdens de 233ste zitting van de Raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) met betrekking tot de voorgestelde wijzigingen van hoofdstuk 2 (“Inreis en vertrek van luchtvaartuigen”), hoofdstuk 3 (“Inreis en vertrek van personen en hun bagage”), hoofdstuk 6 (“Internationale luchthavens — faciliteiten en diensten voor het verkeer”) en hoofdstuk 8 (“Faciliteringsbepalingen voor specifieke thema’s”), punt C (“Facilitering van opsporing, redding, onderzoek van ongevallen en berging”) punt E (“Opzetten van nationale faciliteringsprogramma’s”), punt F (“Facilitering van het vervoer van personen met een handicap”) en punt G (“Bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden”), zoals opgenomen in amendement 30 van bijlage 9 — *Facilitering bij het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (“het Verdrag van Chicago”)***

DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 100, lid 2, in samenhang met artikel 218, lid 9,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart (“het Verdrag van Chicago”), waarbij het internationale luchtvervoer wordt geregeld, is op 4 april 1947 in werking getreden. Bij dat verdrag is de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (International Civil Aviation Organization — ICAO) opgericht.
- (2) Alle lidstaten zijn verdragsluitende partijen bij het Verdrag van Chicago en leden van de ICAO, terwijl de Unie de status van waarnemer heeft in bepaalde organen van de ICAO. In de periode 2022-2025 zijn zes lidstaten vertegenwoordigd in de ICAO-Raad.
- (3) Overeenkomstig artikel 37, punt j), van het Verdrag van Chicago stelt de ICAO, voor zover nodig, internationale normen en aanbevolen praktijken en procedures met betrekking tot douane- en immigratiemaatregelen vast en wijzigt zij deze van tijd tot tijd. Overeenkomstig artikel 54, punt l), van het Verdrag van Chicago kan de ICAO-Raad internationale normen en aanbevolen praktijken (SARP’s) vaststellen; deze worden vastgelegd in de bijlagen bij het Verdrag van Chicago.
- (4) Naar verwachting zal de ICAO-Raad tijdens zijn 233<sup>ste</sup> zitting amendement 30 van bijlage 9 – *Facilitering bij het Verdrag van Chicago* vaststellen.
- (5) Amendement 30 van bijlage 9 – *Facilitering bij het Verdrag van Chicago*, dat is opgenomen in staatsbrief EC 6/3 – 24/67, heeft voornamelijk tot doel de duidelijkheid en bijgevolg de consistentie en efficiëntie van bijlage 9 te verbeteren.
- (6) Amendement 30 van bijlage 9 — *Facilitering bij het Verdrag van Chicago* bevat wijzigingen van hoofdstuk 2 (“Inreis en vertrek van luchtvaartuigen”), hoofdstuk 3 (“Inreis en vertrek van personen en hun bagage”), hoofdstuk 6 (“Internationale



luchthavens — faciliteiten en diensten voor het verkeer”) en hoofdstuk 8 (“Faciliteringsbepalingen voor specifieke thema’s”), punt C (“Facilitering van opsporing, redding, onderzoek van ongevallen en berging”), punt E (“Opzetten van nationale faciliteringsprogramma’s”), punt F (“Facilitering van het vervoer van personen met een handicap”) en punt G (“Bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden”). De voorstellen zijn met name bedoeld om verouderde SARP’s te wijzigen, te verplaatsen of te schrappen, alsook om SARP’s voor luchtvaartuigexploitanten of luchthavenexploitanten te wijzigen, zodat zij nu - zoals het hoort - tot de verdragsluitende staten worden gericht. De wijzigingen van norm 6.3 en aanbevolen praktijk 6.4 in hoofdstuk 6 hebben betrekking op aangelegenheden die worden geregeld bij Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden<sup>7</sup>. Met betrekking tot hoofdstuk 3 (“Inreis en vertrek van personen en hun bagage”), worden bij de voorgestelde wijzigingen SARP’s toegevoegd die verband houden met de beveiliging van de uitgifteprocedure voor elektronische machineleesbare reisdocumenten (“eMRTD”) en met de actualisering van het toegangscontroleprotocol en de technische norm voor het coderen van gezichtsafbeeldingen in eMRTD’s. Die wijzigingen hebben toevallig ook betrekking op onderwerpen die krachtens het Unierecht door Richtlijn (EU) 2019/997<sup>8</sup> worden geregeld. De wijzigingen van hoofdstuk 8 houden ten slotte verband met veiligheidsonderzoeken naar luchtvaartongevallen overeenkomstig Verordening (EU) nr. 996/2010<sup>9</sup> van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. Die wijzigingen vereisen geen wijzigingen van de wetgeving van de Unie, aangezien zij daarin reeds tot uiting komen.

- (7) Het is passend het standpunt te bepalen dat namens de Unie moet worden ingenomen in de ICAO-Raad, aangezien amendement 30 van bijlage 9 - *Facilitering* bij het Verdrag van Chicago volkenrechtelijk bindend zal zijn overeenkomstig artikel 90, punt a), van het Verdrag van Chicago en relevant is voor de wetgeving van de Unie, met name: Richtlijn 2009/12/EG en Verordening (EU) nr. 996/2010.
- (8) Overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago moet elke staat die oordeelt dat het onmogelijk is om in alle opzichten te voldoen aan een internationale norm of procedure, of om zijn eigen regels of praktijken volledig in overeenstemming te brengen met een internationale norm of procedure, of die het nodig acht om regels of praktijken vast te stellen die in enig specifiek opzicht verschillen van die welke bij een internationale norm zijn vastgesteld, de ICAO onmiddellijk in kennis stellen van de verschillen tussen zijn eigen praktijk en die welke bij de internationale norm is vastgesteld.
- (9) Het standpunt van de Unie tijdens de 233<sup>ste</sup> zitting van de ICAO-Raad of een daaropvolgende zitting met betrekking tot de vaststelling van de voorgestelde wijzigingen van hoofdstuk 2 (“Inreis en vertrek van luchtvaartuigen”), hoofdstuk 3 (“Inreis en vertrek van personen en hun bagage”), hoofdstuk 6 (“Internationale

---

<sup>7</sup> Richtlijn 2009/12/EG van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2009 inzake luchthavengelden (PB L 70 van 14.3.2009, blz. 11, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2009/12/oj>).

<sup>8</sup> Richtlijn (EU) 2019/997 van de Raad van 18 juni 2019 tot vaststelling van een EU-noodreisdocument en tot intrekking van Besluit 96/409/GBVB (PB L 163 van 20.6.2019, blz. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/997/oj>).

<sup>9</sup> Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en tot intrekking van richtlijn 94/56/EG (PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj>).

luchthavens — faciliteiten en diensten voor het verkeer”) en hoofdstuk 8 (“Faciliteringsbepalingen voor specifieke thema’s”), punt C (“Facilitering van opsporing, redding, onderzoek van ongevallen en berging”), punt E (“Opzetten van nationale faciliteringsprogramma’s”), punt F (“Facilitering van het vervoer van personen met een handicap”) en punt G (“Bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden”), zoals opgenomen in amendement 30 van bijlage 9 — Facilitering bij het Verdrag van Chicago, opgenomen in staatsbrief EC 6/3 – 24/67, houdt in dat moet worden gestemd om deze wijzigingen in hun geheel te steunen. Dat standpunt wordt namens de Unie tot uiting gebracht door de gezamenlijk optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-Raad.

- (10) Het standpunt van de Unie na de vaststelling door de ICAO-Raad van amendement 30 van bijlage 9 - Facilitering bij het Verdrag van Chicago, dat door de secretaris-generaal van de ICAO moet worden aangekondigd via een ICAO-staatsbrief, moet erin bestaan geen afkeuring te registreren en aan de wijzigingen te voldoen. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuwe SARP's van die SARP's zou afwijken, moet de ICAO in kennis worden gesteld van een verschil met die specifieke SARP's. Het standpunt van de Unie met betrekking tot dit verschil moet worden gebaseerd op een schriftelijk document dat de Commissie ter bespreking en goedkeuring aan de Raad voorlegt. Dat standpunt moet tot uiting worden gebracht door alle lidstaten van de Unie, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

#### *Artikel 1*

1. Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen in de 233<sup>ste</sup> zitting van de ICAO-Raad, of een daaropvolgende zitting, met betrekking tot de vaststelling van de voorgestelde wijzigingen van hoofdstuk 2 (“Inreis en vertrek van luchtvaartuigen”), hoofdstuk 3 (“Inreis en vertrek van personen en hun bagage”), hoofdstuk 6 (“Internationale luchthavens — faciliteiten en diensten voor het verkeer”) en hoofdstuk 8 (“Faciliteringsbepalingen voor specifieke thema’s”), punt C (“Facilitering van opsporing, redding, onderzoek van ongevallen en berging”), punt E (“Opzetten van nationale faciliteringsprogramma’s”), punt F (“Facilitering van het vervoer van personen met een handicap”) en punt G (“Bijstand aan slachtoffers van luchtvaartongevallen en hun familieleden”), vervat in amendement 30 van bijlage 9 — *Facilitering* bij het Verdrag van Chicago, opgenomen in staatsbrief EC 6/3 – 24/67, houdt in dat moet worden gestemd om deze wijzigingen in hun geheel te steunen.
2. Het standpunt dat namens de Unie moet worden ingenomen, mits de ICAO-Raad het voorgestelde amendement van bijlage 9 — *Facilitering* bij het Verdrag van Chicago, zoals bedoeld in lid 1, zonder ingrijpende wijzigingen vaststelt, is dat in antwoord op de respectieve ICAO-staatsbrief geen afkeuring moet worden geregistreerd, maar moet worden gemeld dat de vastgestelde maatregel zal worden nageleefd. Als de Uniewetgeving na de beoogde toepassingsdatum van de nieuwe SARP's van die SARP's zou afwijken, moet de ICAO overeenkomstig artikel 38 van het Verdrag van Chicago in kennis worden gesteld van een verschil met die specifieke SARP's.

Daartoe dient de Commissie te zijner tijd en ten minste twee maanden vóór een door de ICAO vastgestelde termijn voor kennisgeving van verschillen, ter bespreking en goedkeuring bij de Raad een voorbereidend document in met de gedetailleerde verschillen die de lidstaten namens de Unie aan de ICAO moeten meedelen.

*Artikel 2*

Het in artikel 1, lid 1, genoemde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door de gezamenlijk in het belang van de Unie optredende lidstaten van de Unie die lid zijn van de ICAO-Raad.

Het in artikel 1, lid 2, bedoelde standpunt wordt tot uitdrukking gebracht door alle lidstaten van de Unie, die gezamenlijk optreden in het belang van de Unie.

*Artikel 3*

Dit besluit is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel,

*Voor de Raad*  
*De voorzitter*