



Brüsszel, 2026. május 5.
(OR. en)

8879/26

Intézményközi referenciaszám:
2026/0098 (NLE)

AVIATION 72
ICAO 16
RELEX 595

JAVASLAT

Küldi: az Európai Bizottság főtitkára részéről Martine DEPREZ igazgató
Az átvétel dátuma: 2026. május 5.
Címzett: Thérèse BLANCHET, az Európai Unió Tanácsának főtitkára

Biz. dok. sz.: COM(2026) 181 final

Tárgy: Javaslat
A TANÁCS HATÁROZATA
az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO)
Tanácsának 238. ülészakán a nemzetközi polgári repülésről szóló
egyezmény 17. függelékét (*A légi közlekedés védelme*) érintő 19.
módosítással kapcsolatban képviselendő álláspontról

Mellékelten továbbítjuk a delegációknak a következő dokumentumot: COM(2026) 181 final.

Melléklet: COM(2026) 181 final



Brüsszel, 2026.5.5.
COM(2026) 181 final

2026/0098 (NLE)

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 238. ülészakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 17. függelékét (*A légi közlekedés védelme*) érintő 19. módosítással kapcsolatban képviselendő álláspontról

INDOKOLÁS

1. A JAVASLAT TÁRGYA

E javaslat tárgya:

- i. a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 238. ülészakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény) *légiközlekedés-védelemmel* kapcsolatos 17. függelékének a légiközlekedés-védelmi szabványokkal és ajánlott gyakorlatokkal kapcsolatos módosítására irányuló javaslatok tekintetében az Unió által képviselendő álláspont;
- ii. az Unió által azt követően képviselendő álláspont, hogy az ICAO bejelenti a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 17. függelékét érintő 19. módosítás elfogadását, és felkéri a szerződő államokat, hogy jelentsék be az esetleges eltéréseket vagy azt, hogy megfelelnek az elfogadott intézkedéseknek.

2. A JAVASLAT HÁTTERE

2.1. A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény

A Chicagói Egyezmény célja a nemzetközi légi közlekedés szabályozása. Az egyezmény 1947. április 4-én lépett hatályba, és létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO).

A Chicagói Egyezménynek valamennyi uniós tagállam részes fele.

2.2. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet

Az ICAO az Egyesült Nemzetek szakosított intézménye. Az ICAO célja, hogy fejlessze a nemzetközi légi navigáció elveit és műszaki színvonalát, valamint elősegítse a nemzetközi légi közlekedés tervezését és fejlesztését.

Az ICAO Tanácsnak a Chicagói Egyezmény 54. cikkében felsorolt kötelező feladatai közé tartozik a Chicagói Egyezmény függelékéit képező nemzetközi szabványok és ajánlott gyakorlatok (SARP) elfogadása.

Az ICAO Tanács az ICAO állandó szerve, amely az ICAO Közgyűlése által hároméves időszakra választott 36 szerződő államból áll. Jelenleg Franciaország, Németország, Olaszország, Dánia, Spanyolország, Svájc és Lengyelország képviselteti magát az ICAO Tanácsban.

Az Unió megfigyelői státusszal rendelkezik az ICAO-ban.

2.3. A Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet Tanácsának tervezett jogi aktusai

A légiközlekedés-védelmi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat az ICAO Tanács a Chicagói Egyezmény 17. függelékéként fogadta el.

Az ICAO Tanácsnak 2026. júniusi 238. ülészakán mérlegelnie kell a 17. függelékre irányuló javasolt módosításokat. 2025. december 12-én körlevelél¹ került kiküldésre az ICAO-államoknak, amely tartalmazta a szöveg módosítására irányuló javaslatokat, és észrevételek megtételére szólította fel az ICAO-államokat.

¹ AS 8/2.1-25/95 Bizalmas.

3. AZ UNIÓ ÁLTAL KÉPVISELENDŐ ÁLLÁSPONT

3.1. A javasolt módosítások és azoknak a meglévő uniós szabályokkal való kapcsolata

A fent említett körlevélben foglalt javasolt módosítások magukban foglalják az „átszálló utasok és átrakandó poggyász”, valamint a „tranzitutasok és tranzitpoggyász” új fogalommeghatározásokat, az emberi tényezők fogalom felülvizsgált meghatározását, az emberi tényezőkre vonatkozó felülvizsgált ajánlott gyakorlatot, valamint a légi járművek védelmi ellenőrzésére vagy védelmi átvizsgálására vonatkozó felülvizsgált szabványt.

A tervezett jogi aktus tárgya olyan területet érint, amely tekintetében az EUMSZ 3. cikke (2) bekezdésének utolsó tagmondata értelmében az Unió kizárólagos külső hatáskörrel rendelkezik, mivel a tervezett jogi aktusok érinthetik a közös szabályokat vagy megváltoztathatják azok alkalmazási körét; ezek az aktusok a következők:

– Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről²,

– A Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelete (2015. november 5.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról³ és

– A Bizottság 2015. november 16-i C(2015)8005 végrehajtási határozata a 300/2008/EK rendelet 18. cikkének a) pontjában említett, a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról⁴.

3.2. Az Unió által képviselendő álláspont

Tekintettel a vonatkozó uniós jogszabályokra, az Unió által az ICAO Tanácsban képviselendő álláspont a 17. függelék javasolt módosításainak támogatása.

A javasolt módosítások jelentős előrelépést és javulást jelentenek a 17. függelék jelenlegi szövegezését tekintve, mivel számos szabványt és ajánlott gyakorlatot, valamint az azokhoz tartozó fogalommeghatározásokat is javítani fogják, és e módosítások nyomán egyes gyakorlatok szorosabban illeszkedni fognak a meglévő uniós megközelítésekhez, különösen a légi járművek védelmi ellenőrzése és átvizsgálása terén.

A javaslat konkrétan az alábbi módosításokat tartalmazza:

- Az „emberi tényezők alapelvei” fogalommeghatározását és a 2.5.2. ajánlott gyakorlatot érintő javasolt módosítás célja, hogy kiterjessze a meglévő, jelenleg a technológiafejlesztésre összpontosító 2.5.2. ajánlott gyakorlat hatályát annak biztosítása révén, hogy a szakpolitikák, folyamatok és eljárások kidolgozása és végrehajtása során az emberi tényezőket is figyelembe vegyék. E módosítás annak elismerését jelenti, hogy a biztonsági személyzet – tevékenysége és magatartása révén – fontos szerepet játszik a hatékony és fenntartható biztonság szavatolásában. Ennek megfelelően javasoljuk az „emberi teljesítmény” fogalommeghatározásának törlését, mivel az „emberi tényezők” új fogalommeghatározásának bevezetésével fölöslegessé válik e kifejezésnek a 17. függelékben való használata.
- Az „átszálló utasok és átrakandó poggyász”, valamint a „tranzitutasok és tranzitpoggyász” javasolt új fogalommeghatározások célja, hogy összhangot

² HL L 97., 2008.4.9., 72. o., [EUR-Lex - 02008R0300-20100201 - FR - EUR-Lex.](#)

³ HL L 299., 2015.11.14., 1. o., [EUR-Lex - 02015R1998-20260101 - FR - EUR-Lex.](#)

⁴ A Hivatalos Lapban nem került közzétételre.

teremtsenek az ICAO *légiközlekedés-védelmi kézikönyvében* használt megfelelő fogalom meghatározásokkal, és ezáltal biztosítsák az ICAO-dokumentumok terminológiájának következetességét és a kapcsolódó szabványok egységes értelmezését.

- A 17. függeléknek az átszálló utasok és kézipoggyászaik átvilágítására vonatkozó 4.4.3. szabványa, valamint az átrakandó feladott poggyász átvilágítására vonatkozó 4.5.5. szabványa lehetővé teszi a két vagy több állam között létrejött, egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megállapodások alapján az átvilágítás mellőzését. A légi járművek védelmi ellenőrzésére és átvizsgálására vonatkozó 4.3.1. szabvány esetében azonban nincs hasonló rendelkezés. Mivel a 4.3.1. szabvány nem rendelkezik arról a lehetőségről, hogy egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megállapodás alapján mellőzhető legyen a légi járművek védelmi ellenőrzése vagy átvizsgálása, a szabványt módosítani kellene annak érdekében, hogy egy egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos megbízható rendszer létrehozása esetén el lehessen tekinteni az ellenőrzési vagy átvizsgálási követelménytől. E javasolt módosítás útján elkerülhető lenne, hogy az ICAO ellenőrzéseket folytasson azon államokban, amelyek már jelenleg is hatékony, egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos, a légi járművek védelmi ellenőrzésére és átvizsgálására is kiterjedő megállapodásokat hajtanak végre, ezért e módosítás rendkívül fontos az Unió belső, egyszeri védelmi ellenőrzéssel kapcsolatos rendszerének jobb elismerése szempontjából e fontos területeken.

Ezért amennyiben az ICAO Tanács lényegi változtatás nélkül elfogadja a 17. függelék javasolt módosításait, az Unió nevében képviselendő álláspont az, hogy az Unió nem jelent be ellenvéleményt, hanem az ICAO vonatkozó körlevele nyomán gondoskodik az elfogadott intézkedéseknek való megfelelésről. Amennyiben az uniós szabályozás az újonnan elfogadott szabványok alkalmazásának tervezett kezdőnapját követően eltérne az említett szabványoktól, a tagállamoknak – a Bizottság által a Tanácshoz megvitatás és jóváhagyás céljából kellő időben benyújtott, az eltéréseket a végrehajtás befejezéséhez szükséges idő vonatkozásában részletesen ismertető előkészítő dokumentum alapján – értesíteniük kell az ICAO-t az említett szabványoktól való eltérésekre vonatkozó uniós álláspontról.

4. ÖSSZHANG AZ UNIÓ EGYÉB SZAKPOLITIKÁIVAL

A javasolt határozat összhangban áll az Unió egyéb szakpolitikáival, különösen a közlekedéspolitikával, és kiegészíti azt.

5. JOGALAP

5.1. Eljárási jogalap

5.1.1. Alapelvek

Az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: EUMSZ) 218. cikkének (9) bekezdése határozatok elfogadásáról rendelkezik „*a megállapodásokkal létrehozott szervezetben az Unió által képviselendő álláspontról kialakítására vonatkozóan, amennyiben az ilyen szervnek joghatással bíró jogi aktust kell elfogadnia, kivéve a megállapodás intézményi kereteit kiegészítő vagy módosító jogi aktusokat*”.

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése attól függetlenül alkalmazandó, hogy az Unió tagja-e a szervnek, vagy részes fele-e a megállapodásnak⁵.

A „joghatással bíró jogi aktus” fogalmába beletartoznak a nemzetközi jognak a kérdéses szervet szabályozó szabályai szerint joghatással bíró jogi aktusok. Ezenfelül a fogalom magában foglalja azokat az eszközöket is, amelyek a nemzetközi jog szerint nem bírnak kötelező erővel, de „*meghatározó módon befolyásolják az uniós jogalkotó által [...] elfogadott szabályozás tartalmát*”⁶.

5.1.2. A jelen esetre történő alkalmazás

Az ICAO Tanácsot megállapodás, nevezetesen a Chicagói Egyezmény hozta létre.

A tervezett jogi aktusok az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének alkalmazásában joghatással bírnak. Az ICAO Tanács a Chicagói Egyezmény 54. cikkének megfelelően szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (SARP) fogad el, amelyek a Chicagói Egyezmény függelékét képezik. Az ilyen szabványok és ajánlott gyakorlatok a Chicagói Egyezmény 90. cikkével összhangban a nemzetközi jog értelmében kötelező érvényűek, amennyiben az ICAO valamennyi szerződő felére nézve kötelező érvényűvé válnak, kivéve, ha a szerződő felek többsége ellenvéleményt jelent be az ICAO Tanácsnak.

Továbbá a tervezett jogi aktusok – mivel esetlegesen módosításokhoz vezethetnek – meghatározó módon befolyásolhatják az uniós jogszabályok, nevezetesen a 300/2008/EK rendelet, az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelet és a C(2015) 8005 bizottsági végrehajtási határozat tartalmát, amennyiben azok kifejezetten hivatkoznak a Chicagói Egyezmény 17. függelékére.

A tervezett jogi aktusok nem egészítik ki és nem módosítják a megállapodás intézményi keretét.

Ezért az ilyen bejelentésekkel kapcsolatos uniós álláspont elfogadása az EUMSZ 218. cikke (9) bekezdésének hatálya alá tartozik.

5.2. Anyagi jogalap

5.2.1. Alapelv

Az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozat anyagi jogalapja elsősorban azon tervezett jogi aktus célkitűzésétől és tartalmától függ, amellyel kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspont meghatározásra kerül.

Amennyiben a tervezett jogi aktus kettős célkitűzést követ, vagy két összetevőből áll, és ezek egyike elsődlegesként vagy döntő jellegűként azonosítható, míg a másik pusztán járulékos jellegű, az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdése szerinti határozatot egyetlen jogalapra, azaz az elsődleges, illetve döntő jellegű célkitűzés vagy összetevő által megkövetelt jogalapra kell alapítani.

5.2.2. A jelen esetre történő alkalmazás

⁵ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 64. pont.

⁶ A Bíróság 2014. október 7-i ítélete, Németország kontra Tanács, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, 61–64. pont.

A tervezett jogi aktus elsődleges célkitűzése és tartalma a közlekedéspolitikával kapcsolatos.

Az EUMSZ 91. cikke (1) bekezdésének megfelelően az Európai Unió meghatározza a) a valamely tagállam területére irányuló vagy onnan kiinduló, illetve egy vagy több tagállam területén áthaladó nemzetközi közlekedésre alkalmazandó közös szabályokat; b) azokat a feltételeket, amelyek mellett valamely tagállamban egy ott nem honos fuvarozó közlekedési szolgáltatásokat végezhet; c) a közlekedés biztonságát javító intézkedéseket; d) az egyéb megfelelő rendelkezéseket.

A javasolt határozat anyagi jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése.

5.3. Következtetés

A javasolt határozat jogalapja az EUMSZ 100. cikkének (2) bekezdése, összefüggésben az EUMSZ 218. cikkének (9) bekezdésével.

Javaslat

A TANÁCS HATÁROZATA

az Európai Unió által a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) Tanácsának 238. ülészakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 17. függelékét (*A légi közlekedés védelme*) érintő 19. módosítással kapcsolatban képviselendő álláspontról

AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 100. cikke (2) bekezdésére, összefüggésben 218. cikke (9) bekezdésével,

tekintettel az Európai Bizottság javaslatára,

mivel:

- (1) A nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény (a továbbiakban: Chicagói Egyezmény), amely a nemzetközi légi közlekedést szabályozza, 1947. április 4-én hatályba lépett. Az egyezmény létrehozta a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezetet (ICAO).
- (2) Valamennyi tagállam a Chicagói Egyezmény szerződő állama és az ICAO tagja, az Unió pedig megfigyelői státusszal rendelkezik bizonyos ICAO testületekben. Az ICAO Tanácsban hat tagállam képviselteti magát.
- (3) A Chicagói Egyezmény 54. cikke értelmében az ICAO Tanács nemzetközi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat (a továbbiakban: szabványok és ajánlott gyakorlatok, SARP-k) fogadhat el.
- (4) A légiközlekedés-védelmi szabványokat és ajánlott gyakorlatokat az ICAO Tanács a Chicagói Egyezmény 17. függelékéeként fogadta el.
- (5) Az ICAO Tanács a 238. ülészakán várhatóan elfogadja a Chicagói Egyezmény 17. függelékének számos módosítását. A javasolt módosítások jelentős előrelépést és javulást jelentenek a 17. függelék jelenlegi szövegezését tekintve, mivel számos szabványt és ajánlott gyakorlatot, valamint az azokhoz tartozó fogalommeghatározásokat is javítani fogják, és e módosítások nyomán egyes gyakorlatok szorosabban illeszkedni fognak a meglévő uniós megközelítésekhez, különösen a légi járművek védelmi ellenőrzése és átvizsgálása terén.
- (6) Helyénvaló meghatározni az Unió által az ICAO Tanácsban képviselendő álláspontot, mivel a javasolt módosítások joghatással bírnak, tekintettel arra, hogy a nemzetközi jog szerint kötelező érvényűek, és meghatározó módon befolyásolhatják

az uniós jog, nevezetesen a 300/2008/EK rendelet⁷, az (EU) 2015/1998 bizottsági végrehajtási rendelet⁸ és a C(2015) 8005 bizottsági végrehajtási határozat⁹ tartalmát.

- (7) Az Unió által képviselendő álláspont a Chicagói Egyezmény 17. függelékét érintő 19. javasolt módosítás támogatása.
- (8) Az Unió álláspontját az Unió azon tagállamai képviselik az Unió nevében együttesen eljárva, amelyek tagjai az ICAO Tanácsnak.
- (9) Indokolt előírni, hogy miután az ICAO Tanácsa elfogadta a Chicagói Egyezmény 17. függelékét érintő 19. javasolt módosítást, és ezt az ICAO főtitkára az ICAO körlevélen alapuló eljárása keretében bejelentette, az Unió azt az álláspontot képviselje, hogy nem jelent be ellenvéleményt, és megfelel a módosításoknak. Amennyiben az uniós szabályozás az újonnan elfogadott szabványok és ajánlott gyakorlatok alkalmazásának tervezett kezdőnapját követően eltérne az említett szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól, az ICAO-t értesíteni kell a szóban forgó szabványoktól és ajánlott gyakorlatoktól való eltérésről. Az ilyen eltérésre vonatkozó uniós álláspontnak a Bizottság által a Tanácshoz megvitatás és jóváhagyás céljából benyújtott írásbeli dokumentumon kell alapulnia,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

- (1) Az ICAO Tanács 238. vagy azt követő bármely ülészakán a nemzetközi polgári repülésről szóló egyezmény 17. függelékének 19. módosítása tekintetében az Unió által képviselendő álláspont a javasolt módosítások teljes körű támogatása.
- (2) Ha az ICAO Tanács lényegi változtatás nélkül elfogadja a Chicagói Egyezmény 17. függelékének javasolt, az (1) bekezdésben említett 19. módosítását, az Unió által képviselendő álláspont az, hogy az Unió az ICAO vonatkozó körlevelére válaszul nem jelent be ellenvéleményt, és értesítést küld az elfogadott intézkedésnek való megfelelésről. Amennyiben az uniós szabályozás az újonnan elfogadott nemzetközi szabványok alkalmazásának tervezett kezdőnapját követően eltérne az említett szabványoktól, az ICAO-t a Chicagói Egyezmény 38. cikkével összhangban értesíteni kell a szóban forgó nemzetközi szabványoktól való eltérésről.

Amennyiben az uniós jogszabályok eltérnek a Chicagói Egyezmény 17. függelékében foglalt szabványoktól, a Bizottság kellő időben és legalább két hónappal az eltérések bejelentésére az ICAO által meghatározott határidő előtt megvitatás és jóváhagyás céljából benyújtja a Tanácsnak azt az előkészítő

⁷ Az Európai Parlament és a Tanács 300/2008/EK rendelete (2008. március 11.) a polgári légi közlekedés védelmének közös szabályairól és a 2320/2002/EK rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 97., 2008.4.9., 72. o.).

⁸ A Bizottság (EU) 2015/1998 végrehajtási rendelete (2015. november 5.) a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (HL L 299., 2015.11.14., 1. o.).

⁹ A Bizottság C(2015) 8005 végrehajtási határozata (2015. november 16.) a 300/2008/EK rendelet 18. cikkének a) pontjában említett információkat tartalmazó, a közös légiközlekedés-védelmi alapkövetelmények végrehajtásához szükséges részletes intézkedések meghatározásáról (a Hivatalos Lapban nem tették közzé).

dokumentumot, amely meghatározza a tagállamok által az Unió nevében az ICAO-nak bejelentendő részletes eltérésekre vonatkozó uniós álláspontot.

2. cikk

Az 1. cikk (1) bekezdésében említett álláspontot az Unió azon tagállamai képviselik az Unió érdekében együttesen eljárva, amelyek tagjai az ICAO Tanácsnak.

Az 1. cikk (2) bekezdésében említett álláspontot az Unió összes tagállama képviseli az Unió érdekében együttesen eljárva.

3. cikk

Ennek a határozatnak a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, -án/-én.

*a Tanács részéről
az elnök*