

Bruksela, 5 maja 2026 r.
(OR. en)

8879/26

**Międzyinstytucjonalny numer
referencyjny:
2026/0098 (NLE)**

**AVIATION 72
ICAO 16
RELEX 595**

WNIOSEK

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 5 maja 2026 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: COM(2026) 181 final

Dotyczy: Wniosek
DECYZJA RADY
w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 238. Sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do poprawki nr 19 do załącznika 17 – „Ochrona lotnictwa”

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument COM(2026) 181 final.

Zał.: COM(2026) 181 final



KOMISJA
EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 5.5.2026 r.
COM(2026) 181 final

2026/0098 (NLE)

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 238. Sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do poprawki nr 19 do załącznika 17 – „Ochrona lotnictwa”

UZASADNIENIE

1. PRZEDMIOT WNIOSKU

Niniejszy wniosek dotyczy:

- (i) stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii na 238. sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) w odniesieniu do proponowanych zmian w załączniku 17 – „Ochrona lotnictwa” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”) dotyczących norm i zalecanych metod postępowania odnoszących się do ochrony lotnictwa;
- (ii) stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii po ogłoszeniu przez ICAO przyjęcia poprawki nr 19 do załącznika 17 do konwencji chicagowskiej, i wezwaniu przez nią umawiających się państw do zgłoszenia wszelkich różnic albo potwierdzenia zastosowania się do przyjętych środków.

2. KONTEKST WNIOSKU

2.1. Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Celem konwencji chicagowskiej jest regulacja międzynarodowego transportu lotniczego. Konwencja ta weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. i na jej mocy utworzono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).

Wszystkie państwa członkowskie UE są stronami konwencji chicagowskiej.

2.2. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

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

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

Rada ICAO jest stałym organem ICAO, a jej członkami jest 36 umawiających się państw wybieranych przez Zgromadzenie ICAO na okres trzech lat. Obecnie reprezentowane w Radzie ICAO są Francja, Niemcy, Włochy, Dania, Hiszpania, Szwajcaria i Polska.

UE ma w ICAO status obserwatora.

2.3. Planowane akty Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

SARP w zakresie ochrony lotnictwa zostały przyjęte jako załącznik 17 do konwencji chicagowskiej przez Radę ICAO.

Na swojej 238. sesji w czerwcu 2026 r. Rada ICAO powinna rozpatrzyć zmiany proponowane w załączniku 17. W dniu 12 grudnia 2025 r. skierowano do państw ICAO pismo¹ z propozycjami tekstu w celu zebrania od nich uwag.

¹ AS 8/2.1-25/95 Confidential.

3. STANOWISKO, KTÓRE MA BYĆ ZAJĘTE W IMIENIU UNII

3.1. Proponowane zmiany i ich związek z obowiązującymi przepisami Unii

Proponowane zmiany, przedstawione w wyżej wymienionym piśmie skierowanym do państw, obejmują nowe definicje pasażerów transferowych i bagażu transferowego oraz pasażerów tranzytowych i bagażu tranzytowego, zmienioną definicję czynnika ludzkiego, zmienioną zalecaną metodę postępowania dotyczącą czynnika ludzkiego oraz zmienioną normę dotyczącą sprawdzeń lub przeszukań statku powietrznego.

Przedmiot planowanego aktu dotyczy dziedziny, w której Unia ma wyłączną kompetencję zewnętrzną na mocy końcowych słów art. 3 ust. 2 TFUE, ponieważ planowane akty mogą wpływać na wymienione poniżej wspólne zasady lub zmieniać ich zakres:

- rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002²,
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego³ oraz
- decyzja wykonawcza Komisji C(2015) 8005 z dnia 16 listopada 2015 r. ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008⁴.

3.2. Stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii

Z uwzględnieniem odpowiednich przepisów Unii stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii na forum Rady ICAO, powinno polegać na poparciu zmian proponowanych w załączniku 17.

Proponowane zmiany stanowią istotny postęp i ulepszenie istniejącego tekstu załącznika 17, ponieważ ulepszą szereg SARP i ich definicji oraz doprowadzą do ściślejszego dostosowania niektórych metod postępowania do istniejących podejść w Unii, w szczególności w dziedzinie sprawdzeń i przeszukań statków powietrznych.

Proponuje się następujące konkretne zmiany:

- Proponowana zmiana definicji „zasad czynnika ludzkiego” i zalecanej metody postępowania (RP) 2.5.2 ma rozszerzyć zakres obecnej RP 2.5.2, która koncentruje się aktualnie na rozwoju technologii, zapewniając uwzględnianie przy opracowywaniu i wdrażaniu polityk, procesów i procedur również czynnika ludzkiego. Wynika to z uznania faktu, że działania i zachowania pracowników ochrony mają duże znaczenie dla zagwarantowania skutecznej i trwałej ochrony. W związku z tym proponuje się skreślenie definicji „wydajności ludzkiej”, ponieważ nowa definicja „czynnika ludzkiego” zastępuje potrzebę stosowania tego terminu w załączniku 17.
- Proponowane nowe definicje „pasażerów transferowych i bagażu transferowego” oraz „pasażerów tranzytowych i bagażu tranzytowego” mają na celu dostosowanie do odpowiednich definicji używanych w Podręczniku Ochrony Lotnictwa ICAO,

² Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72, [EUR-Lex - 02008R0300-20100201 - PL - EUR-Lex](#).

³ Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1, [EUR-Lex - 02015R1998-20260101 - PL - EUR-Lex](#).

⁴ Nieopublikowana w Dz.U.

a tym samym zapewnią spójność terminologiczną we wszystkich dokumentach ICAO, a także spójną interpretację powiązanych norm.

- W załączniku 17 norma 4.4.3 dotycząca kontroli bezpieczeństwa pasażerów transferowych i ich bagażu kabinowego oraz norma 4.5.5 dotycząca kontroli bezpieczeństwa transferowego bagażu rejestrowanego przewidują możliwość unikania kontroli bezpieczeństwa na podstawie porozumienia w sprawie jednolitego obszaru ochrony między co najmniej dwoma państwami. Nie istnieje jednak podobne postanowienie w odniesieniu do normy 4.3.1 dotyczącej sprawdzeń i przeszukań statków powietrznych. Norma 4.3.1 nie umożliwia rezygnacji ze sprawdzenia lub przeszukania statku powietrznego w oparciu o porozumienie w sprawie jednolitego obszaru ochrony, więc stworzenie takiej możliwości wymagałoby zmiany tej normy, tak by odstępianie od wymogu sprawdzenia lub przeszukania było możliwe w przypadkach gdy ustanowiono solidny system jednolitego obszaru ochrony. Proponowana zmiana pozwoliłaby uniknąć formułowania ustaleń z kontroli ICAO w odniesieniu do państw już skutecznie wdrażających porozumienia w sprawie jednolitego obszaru ochrony, które obejmują sprawdzenia i przeszukania statków powietrznych, a zatem ma ona duże znaczenie dla lepszego uznawania wewnętrznego unijnego systemu jednolitego obszaru ochrony w tych ważnych dziedzinach.

Dlatego też stanowiskiem, które ma być zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych modyfikacji zmiany proponowane w załączniku 17, powinno być niezgłaszanie sprzeciwu oraz zastosowanie się do przyjętych środków w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych norm ICAO po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych norm, państwa członkowskie powinny powiadomić ICAO o stanowisku Unii w kwestii różnic w stosunku do tych konkretnych norm na podstawie dokumentu przygotowawczego przedłożonego w odpowiednim czasie przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia oraz określającego szczegółowe różnice na czas niezbędny do zakończenia procesu wdrażania.

4. SPÓJNOŚĆ Z INNYMI POLITYKAMI UNII

Decyzja, której dotyczy wniosek, jest spójna z innymi politykami Unii, zwłaszcza dotyczącymi transportu, a także je uzupełnia.

5. PODSTAWA PRAWNA

5.1. Proceduralna podstawa prawna

5.1.1. Zasady

Art. 218 ust. 9 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) określa tryb przyjmowania decyzji ustalających „stanowiska, które mają być zajęte w imieniu Unii w ramach organu utworzonego przez umowę, gdy organ ten ma przyjąć akty mające skutki prawne, z wyjątkiem aktów uzupełniających lub zmieniających ramy instytucjonalne umowy”.

Art. 218 ust. 9 TFUE ma zastosowanie niezależnie od tego, czy Unia jest członkiem organu lub stroną umowy⁵.

Pojęcie „akty mające skutki prawne” obejmuje akty, które mają skutki prawne na mocy przepisów prawa międzynarodowego dotyczących danego organu. Obejmuje ono ponadto instrumenty, które nie są wiążące na mocy prawa międzynarodowego, ale „mogą w sposób decydujący wywrzeć wpływ na treść przepisów przyjętych przez prawodawcę Unii”⁶.

5.1.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

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

Planowane akty mają skutki prawne do celów art. 218 ust. 9 TFUE. Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO przyjmuje międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARP), oznaczane jako załączniki do tej konwencji. Te SARP są wiążące na mocy prawa międzynarodowego zgodnie z art. 90 konwencji chicagowskiej w takim zakresie, w jakim stają się wiążące dla wszystkich umawiających się stron ICAO, chyba że większość z nich zgłosi swój sprzeciw w Radzie ICAO.

Ponadto ze względu na prawdopodobieństwo wprowadzenia zmian planowane akty mogą mieć decydujący wpływ na treść przepisów UE, a mianowicie na rozporządzenie (WE) nr 300/2008, rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 i decyzję wykonawczą Komisji C(2015) 8005 w zakresie, w jakim wyraźnie odnoszą się one do załącznika 17 do konwencji chicagowskiej.

Planowane akty nie uzupełniają ani nie zmieniają ram instytucjonalnych umowy.

Dlatego też przyjęcie stanowiska Unii w odniesieniu do takich zgłoszeń wchodzi w zakres art. 218 ust. 9 TFUE.

5.2. Materialna podstawa prawna

5.2.1. Zasada

Materialna podstawa prawna decyzji przyjętej w trybie art. 218 ust. 9 TFUE jest uzależniona głównie od celu i treści przyjętego aktu, którego dotyczy stanowisko, jakie ma być zajęte w imieniu Unii.

Jeżeli planowany akt ma dwojaki cel lub dwa elementy składowe, a jeden z tych celów lub elementów da się określić jako główny, zaś drugi ma jedynie poboczny charakter, decyzja przyjęta w trybie art. 218 ust. 9 TFUE musi mieć jedną materialną podstawę prawną, a mianowicie podstawę, której wymaga główny lub dominujący cel lub element składowy.

5.2.2. Zastosowanie w niniejszej sprawie

Główny cel i główna treść przyjmowanego aktu prawnego odnoszą się do polityki transportowej.

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

⁶ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 października 2014 r., Niemcy przeciwko Radzie, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, pkt 61–64.

Zgodnie z art. 91 ust. 1 TFUE Unia Europejska ustanawia: a) wspólne reguły mające zastosowanie do transportu międzynarodowego wykonywanego z lub na terytorium państwa członkowskiego lub tranzytu przez terytorium jednego lub większej liczby państw członkowskich; b) warunki dostępu przewoźników niemających stałej siedziby w państwie członkowskim do transportu krajowego w państwie członkowskim; c) środki pozwalające polepszyć bezpieczeństwo transportu; d) wszelkie inne potrzebne przepisy.

Materialną podstawą prawną decyzji, której dotyczy wniosek, jest art. 100 ust. 2 TFUE.

5.3. Podsumowanie

Podstawą prawną proponowanej decyzji powinien być art. 100 ust. 2 TFUE w związku z art. 218 ust. 9 TFUE.

Wniosek

DECYZJA RADY

w sprawie stanowiska, które ma być zajęte w imieniu Unii Europejskiej na 238. Sesji Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w odniesieniu do poprawki nr 19 do załącznika 17 – „Ochrona lotnictwa”

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 9,

uwzględniając wniosek Komisji Europejskiej,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym („konwencja chicagowska”), która reguluje międzynarodowy transport lotniczy, weszła w życie w dniu 4 kwietnia 1947 r. Na jej mocy ustanowiono Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO).
- (2) Wszystkie państwa członkowskie są umawiającymi się państwami konwencji chicagowskiej oraz członkami ICAO, natomiast Unia ma status obserwatora w niektórych organach ICAO. W Radzie ICAO reprezentowanych jest sześć państw członkowskich.
- (3) Zgodnie z art. 54 konwencji chicagowskiej Rada ICAO może przyjmować międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania (SARP).
- (4) SARP w zakresie ochrony lotnictwa zostały przyjęte jako załącznik 17 do konwencji chicagowskiej przez Radę ICAO.
- (5) Podczas swojej 238. sesji Rada ICAO ma przyjąć szereg zmian w załączniku 17 do konwencji chicagowskiej. Proponowane zmiany stanowią istotny postęp i ulepszenie istniejącego tekstu załącznika 17, ponieważ ulepszą szereg SARP i ich definicji oraz doprowadzą do ściślejszego dostosowania niektórych metod postępowania do istniejących podejść w Unii, w szczególności w dziedzinie sprawdzeń i przeszukań statków powietrznych.
- (6) Należy ustalić stanowisko, które ma być zajęte w imieniu Unii w Radzie ICAO, ponieważ proponowane zmiany mają skutek prawny, biorąc pod uwagę, że są one wiążące na mocy prawa międzynarodowego i mogą mieć decydujący wpływ na treść prawa Unii, a mianowicie na rozporządzenie (WE) nr 300/2008⁷, rozporządzenie

⁷ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008, s. 72).

wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998⁸ i decyzję wykonawczą Komisji C(2015) 8005⁹.

- (7) Stanowiskiem, które ma być zajęte w imieniu Unii, powinno być poparcie poprawki nr 19 do załącznika 17 do konwencji chicagowskiej.
- (8) Stanowisko Unii powinno zostać wyrażone przez działające wspólnie w imieniu Unii państwa członkowskie UE będące członkami Rady ICAO.
- (9) Stanowisko Unii po przyjęciu przez Radę ICAO poprawki nr 19 do załącznika 17 do konwencji chicagowskiej, co ma zostać ogłoszone przez Sekretarza Generalnego ICAO w drodze procedury pisma ICAO skierowanego do państw, powinno polegać na niezgłaszaniu sprzeciwu i zastosowaniu się do przedmiotowych zmian. W przypadku gdy przepisy unijne odbiegałyby od nowo przyjętych SARP po przewidywanej dacie rozpoczęcia ich stosowania, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych SARP. Stanowisko Unii w kwestii takich różnic powinno opierać się na pisemnym dokumencie przedłożonym przez Komisję Radzie do dyskusji i zatwierdzenia,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Stanowiskiem, które ma być zajęte w imieniu Unii na 238. sesji Rady ICAO lub na dowolnym kolejnym posiedzeniu w odniesieniu do poprawki nr 19 do załącznika 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, jest poparcie w całości proponowanych zmian.
2. Stanowiskiem, które ma być zajęte w imieniu Unii, o ile Rada ICAO przyjmie bez wprowadzania istotnych zmian proponowaną poprawkę nr 19 do załącznika 17 do konwencji chicagowskiej, o której mowa w ust. 1, jest niezgłaszanie sprzeciwu oraz zgłoszenie zastosowania się do przyjętego środka w odpowiedzi na odpowiednie pismo ICAO skierowane do państw. W przypadku gdy przepisy Unii odbiegałyby od nowo przyjętych norm międzynarodowych po przewidywanej dacie rozpoczęcia stosowania tych norm, należy zgłosić ICAO różnice w stosunku do konkretnych norm międzynarodowych zgodnie z art. 38 konwencji chicagowskiej.

W przypadku gdy przepisy Unii odbiegają od norm zawartych w załączniku 17 do konwencji chicagowskiej Komisja, w odpowiednim czasie i co najmniej dwa miesiące przed terminem zgłaszania różnic wyznaczonym przez ICAO, przedkłada Radzie do dyskusji i zatwierdzenia dokument przygotowawczy określający stanowisko Unii w kwestii konkretnych różnic, które państwa członkowskie mają zgłosić ICAO w imieniu Unii.

⁸ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 299 z 14.11.2015, s. 1).

⁹ Decyzja wykonawcza Komisji C(2015) 8005 z dnia 16 listopada 2015 r. ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, zawierające informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008, nieopublikowana w Dz.U.

Artykuł 2

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

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

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia r.

*W imieniu Rady
Przewodniczący*