



Bryssel den 5 maj 2026  
(OR. en)

8879/26

---

---

Interinstitutionellt ärende:  
2026/0098 (NLE)

---

---

AVIATION 72  
ICAO 16  
RELEX 595

## FÖRSLAG

---

från:	Europeiska kommissionens generalsekreterare, undertecknat av Martine DEPREZ, direktör
inkom den:	5 maj 2026
till:	Thérèse BLANCHET, generalsekreterare för Europeiska unionens råd
Komm. dok. nr:	COM(2026) 181 final
Ärende:	Förslag till RÅDETS BESLUT om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 238:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd vad gäller ändring 19 av bilaga 17 – <i>Aviation Security</i>

---

För delegationerna bifogas dokument – COM(2026) 181 final.

---

Bilaga: COM(2026) 181 final



EUROPEISKA  
KOMMISSIONEN

Bryssel den 5.5.2026  
COM(2026) 181 final

2026/0098 (NLE)

Förslag till

## **RÅDETS BESLUT**

**om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 238:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd vad gäller ändring 19 av bilaga 17 – *Aviation Security***

## MOTIVERING

### 1. FRÅGA SOM BEHANDLAS I FÖRSLAGET

Detta förslag avser följande:

- i) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid det 238:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd vad gäller förslaget om ändringar av bilaga 17 – *Aviation Security* – till konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*) avseende standarder och rekommenderade metoder på luftfartsskyddsområdet.
- ii) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar efter det att Icao har tillkännagett antagandet av ändring 19 av bilaga 17 till Chicagokonventionen och uppmanat de avtalsslutande staterna att anmäla eventuella avvikelser eller överensstämmelse med de antagna åtgärderna.

### 2. BAKGRUND TILL FÖRSLAGET

#### 2.1. Konventionen angående internationell civil luftfart

Chicagokonventionen syftar till att reglera internationell lufttransport. Konventionen trädde i kraft den 4 april 1947 och genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).

Samtliga EU-medlemsstater är parter i Chicagokonventionen.

#### 2.2. Internationella civila luftfartsorganisationen

Icao är ett specialiserat FN-organ. Organisationens mål och syften är att utveckla principerna och tekniken för den internationella luftfarten samt att främja planeringen och utvecklingen av internationell lufttransport.

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

Icao-rådet är ett permanent organ bestående av 36 medlemmar från Icaos avtalsslutande stater som utnämns av Icao-församlingen för en period av tre år. Frankrike, Tyskland, Italien, Danmark, Spanien, Schweiz och Polen är för närvarande representerade i Icao-rådet.

EU har observatörsstatus i Icao.

#### 2.3. Akter som planeras av Internationella civila luftfartsorganisationens råd

Icao-rådet har antagit internationella standarder och rekommenderade metoder på luftfartsskyddsområdet som bilaga 17 till Chicagokonventionen.

Icao-rådet bör vid sitt 238:e möte i juni 2026 överväga de föreslagna ändringarna av bilaga 17. En skrivelse<sup>1</sup> med textförslagen skickades till Icaos medlemsstater den 12 december 2025 för kommentarer.

---

<sup>1</sup> AS 8/2.1-25/95 Confidential.

### 3. DEN STÅNDPUNKT SOM SKA INTAS PÅ UNIONENS VÄGNAR

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

De föreslagna ändringarna, som anges i ovannämnda skrivelse, inbegriper nya definitioner av transfererande passagerare och bagage samt transiterande passagerare och bagage, en reviderad definition av mänskliga faktorer, en reviderad rekommenderad metod för mänskliga faktorer och en reviderad standard för säkerhetsinspektioner och säkerhetsundersökningar av luftfartyg.

Den fråga som behandlas i den planerade akten rör därför ett område där unionen har exklusiv extern befogenhet i enlighet med artikel 3.2 sista ledet i EUF-fördraget, eftersom de planerade akterna kan påverka gemensamma regler eller ändra räckvidden för dessa, nämligen följande:

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002<sup>2</sup>.
- Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd<sup>3</sup>.
- Kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 av den 16 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008<sup>4</sup>.

#### 3.2 Ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar

Med beaktande av relevant unionslagstiftning bör den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet vara att stödja de föreslagna ändringarna av bilaga 17.

De föreslagna ändringarna medför betydande framsteg och förbättringar vad gäller den befintliga texten i bilaga 17, eftersom de förbättrar ett antal internationella standarder och rekommenderade metoder, liksom tillhörande definitioner, och innebär att vissa metoder anpassas i högre grad till befintliga metoder i unionen, i synnerhet på området säkerhetsinspektioner och säkerhetsundersökningar av luftfartyg.

Följande specifika ändringar föreslås:

- Den föreslagna ändringen av definitionen av ”Human Factors principles” (principer för den mänskliga faktorn) och rekommenderad metod 2.5.2 syftar till att utvidga tillämpningsområdet för den befintliga rekommenderade metoden 2.5.2, som för närvarande är inriktad på teknisk utveckling, genom att säkerställa att mänskliga faktorer också tas i beaktande i samband med utveckling och genomförande av strategier, processer och förfaranden. Metoden tar fasta på att säkerhetspersonal genom sina handlingar och sitt beteende spelar en viktig roll i fråga om att uppnå effektiv och hållbar säkerhet. Det föreslås därför att definitionen av ”human performance” (människans prestationsförmåga) stryks, eftersom den nya definitionen av mänskliga faktorer innebär att det inte längre finns något behov av den termen i bilaga 17.

---

<sup>2</sup> EUT L 97, 9.4.2008, s. 72, [EUR-Lex - 02008R0300-20100201 - SV - EUR-Lex](#).

<sup>3</sup> EUT L 299, 14.11.2015, s. 1, [EUR-Lex - 02015R1998-20260101 - SV - EUR-Lex](#).

<sup>4</sup> Ej offentliggjort i EUT.

- De föreslagna nya definitionerna av ”transfer passengers and baggage” (transfererande passagerare och bagage) och ”transit passengers and baggage” (transiterande passagerare och bagage) ska skapa överensstämmelse med relevanta definitioner som används i Icaos *Aviation Security Manual* och kommer därmed att ge enhetlig terminologi i alla Icaos handlingar samt konsekvent tolkning av tillhörande standarder.
- Standard 4.4.3 avseende säkerhetskontroll av transfererande passagerare och deras handbagage och standard 4.5.5 avseende säkerhetskontroll av transferbagage (båda i bilaga 17) fastställer möjligheten att frångå säkerhetskontroll på grundval av en överenskommelse om en enda säkerhetskontroll (”One-Stop Security”) mellan två eller fler stater. Det saknas dock liknande bestämmelser för standard 4.3.1 avseende säkerhetsinspektioner och säkerhetsundersökningar av luftfartyg. I och med att standard 4.3.1 inte omfattar möjligheten att avstå från en säkerhetsinspektion eller säkerhetsundersökning av luftfartyg genom tillämpning av en överenskommelse om en enda säkerhetskontroll behöver standarden, för att detta ska uppnås, ändras så att den gör det möjligt att frångå inspektions- eller undersökningskravet förutsatt att ett robust system med en enda säkerhetskontroll har inrättats. Den föreslagna ändringen innebär att Icaos granskningsresultat inte skulle riktas till stater som redan tillämpar ändamålsenliga överenskommelser om en enda säkerhetskontroll som även omfattar säkerhetsinspektioner och säkerhetsundersökningar av luftfartyg. Ändringen är därför mycket viktig för ett förbättrat erkännande av unionens interna system med endast en säkerhetskontroll på dessa viktiga områden.

Den ståndpunkt som följaktligen ska intas på unionens vägnar, förutsatt att Icao-rådet utan någon väsentlig ändring antar de föreslagna ändringarna av bilaga 17, bör vara att inte anmäla ogillande utan att, som svar på respektive skrivelse från Icao, efterleva de antagna åtgärderna. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna Icao-standarderna efter ett planerat tillämpningsdatum för dessa standarder, bör medlemsstaterna underrätta Icao om unionens ståndpunkt om avvikelserna från standarderna i fråga, på grundval av ett förberedande dokument som kommissionen i god tid överlämnar till rådet för diskussion och godkännande, med detaljerade uppgifter om avvikelserna under den tid som krävs för att slutföra genomförandet.

#### **4. FÖRENLIGHET MED UNIONENS POLITIK INOM ANDRA OMRÅDEN**

Det föreslagna beslutet är förenligt med och kompletterar unionens övriga politik, särskilt dess transportpolitik.

#### **5. RÄTTSLIG GRUND**

##### **5.1. Förfarandemässig rättslig grund**

###### *5.1.1 Principer*

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

Artikel 218.9 i EUF-fördraget är tillämplig oberoende av om unionen är medlem i organet eller part i avtalet<sup>5</sup>.

Begreppet *akter med rättslig verkan* omfattar akter som har rättslig verkan med stöd av de regler i internationell rätt som tillämpas på organet i fråga. Det omfattar även instrument som inte har bindande verkan enligt internationell rätt, men som är ”ägnade att på ett avgörande sätt påverka innehållet i de bestämmelser som antas av unionslagstiftaren”<sup>6</sup>.

### *5.1.2 Tillämpning i det aktuella fallet*

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

De planerade akterna har rättslig verkan i den mening som avses i artikel 218.9 i EUF-fördraget. I enlighet med artikel 54 i Chicagokonventionen antar Icao-rådet internationella standarder och rekommenderade metoder, vilka är utformade som bilagor till Chicagokonventionen. Sådana standarder och rekommenderade metoder är bindande enligt internationell rätt i enlighet med artikel 90 i Chicagokonventionen i den mån de blir bindande för alla Icaos avtalsslutande parter, såvida inte en majoritet av parterna registrerar sitt ogillande hos Icao-rådet.

Eftersom de planerade akterna potentiellt sett kan leda till ändringar kan de dessutom på ett avgörande sätt påverka innehållet i EU:s lagstiftning, närmare bestämt förordning (EG) nr 300/2008, kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 och kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005, i den mån de uttryckligen hänvisar till bilaga 17 i Chicagokonventionen.

De planerade akterna varken kompletterar eller ändrar avtalets institutionella ram.

Antagandet av unionens ståndpunkt i fråga om sådana anmälningar ingår därför i tillämpningsområdet för artikel 218.9 i EUF-fördraget.

## **5.2. Materiell rättslig grund**

### *5.2.1 Princip*

Den materiella rättsliga grunden för ett beslut enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget är främst beroende av syftet med och innehållet i den antagna akt avseende vilken en ståndpunkt intas på unionens vägnar.

Om den planerade akten har två syften eller två beståndsdelar av vilka det ena syftet eller den ena beståndsdelan kan identifieras som det eller den huvudsakliga, medan det eller den andra endast är av underordnad betydelse, måste det beslut som antas enligt artikel 218.9 i EUF-fördraget ha en enda materiell rättslig grund, nämligen den som krävs med hänsyn till det huvudsakliga eller avgörande syftet eller den huvudsakliga eller avgörande beståndsdelan.

### *5.2.2 Tillämpning i det aktuella fallet*

Det huvudsakliga syftet med och innehållet i den antagna akten rör transportpolitik.

---

<sup>5</sup> Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkt 64.

<sup>6</sup> Domstolens dom av den 7 oktober 2014, Tyskland/rådet, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, punkterna 61–64.

Enligt artikel 91.1 i EUF-fördraget ska Europeiska unionen fastställa a) gemensamma regler för internationella transporter till eller från en medlemsstats territorium eller genom en eller flera medlemsstats territorier, b) de villkor under vilka utomlands hemmahörande transportföretag får utföra transporter i en medlemsstat, c) åtgärder för att förbättra transportsäkerheten, d) alla andra lämpliga bestämmelser.

Den materiella rättsliga grunden för förslaget till beslut är artikel 100.2 i EUF-fördraget.

### **5.3. Slutsats**

Den rättsliga grunden för det föreslagna beslutet bör vara artikel 100.2 i EUF-fördraget jämförd med artikel 218.9 i EUF-fördraget.

Förslag till

## RÅDETS BESLUT

**om den ståndpunkt som ska intas på Europeiska unionens vägnar vid det 238:e mötet i Internationella civila luftfartsorganisationens (Icao) råd vad gäller ändring 19 av bilaga 17 – *Aviation Security***

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.9,

med beaktande av Europeiska kommissionens förslag, och

av följande skäl:

- (1) Konventionen angående internationell civil luftfart (*Chicagokonventionen*), som har till syfte att reglera internationell luftfart, trädde i kraft den 4 april 1947. Genom den inrättades Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao).
- (2) Alla medlemsstater är avtalsslutande parter i Chicagokonventionen och medlemmar i Icao, medan unionen har observatörsstatus i vissa Icao-organ. Sex medlemsstater är representerade i Icao-rådet.
- (3) Enligt artikel 54 i Chicagokonventionen får Icao-rådet anta internationella standarder och rekommenderade metoder.
- (4) Icao-rådet har antagit internationella standarder och rekommenderade metoder på luftfartsskyddsområdet som bilaga 17 till Chicagokonventionen.
- (5) Icao-rådet ska vid sitt 238:e möte anta ett antal ändringar av bilaga 17 till Chicagokonventionen. De föreslagna ändringarna medför betydande framsteg och förbättringar vad gäller den befintliga texten i bilaga 17, eftersom de förbättrar ett antal internationella standarder och rekommenderade metoder, liksom tillhörande definitioner, och innebär att vissa metoder anpassas i högre grad till befintliga metoder i unionen, i synnerhet på området säkerhetsinspektioner och säkerhetsundersökningar av luftfartyg.
- (6) Det är lämpligt att fastställa den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar i Icao-rådet, eftersom de föreslagna ändringarna har rättslig verkan och eftersom de är bindande enligt internationell rätt och på ett avgörande sätt kan påverka innehållet i unionsrätten, närmare bestämt förordning (EG) nr 300/2008<sup>7</sup>, kommissionens

---

<sup>7</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002 (EUT L 97, 9.4.2008, s. 72).

genomförandeförordning (EU) 2015/1998<sup>8</sup> och kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005<sup>9</sup>.

- (7) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar bör vara att stödja den föreslagna ändringen 19 av bilaga 17 till Chicagokonventionen.
- (8) Unionens ståndpunkt bör uttryckas av de av unionens medlemsstater som är medlemmar i Icao-rådet och som agerar samfällt på unionens vägnar.
- (9) Unionens ståndpunkt efter Icao-rådets antagande av den föreslagna ändringen 19 av bilaga 17 till Chicagokonventionen, som ska tillkännages Icaos generalsekreterare genom ett förfarande med skrivelser från Icao, bör vara att inte registrera ogillande och att efterleva ändringarna. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna standarderna och rekommenderade metoderna efter ett planerat tillämpningsdatum för dessa, bör Icao underrättas om denna avvikelse. Unionens ståndpunkt i fråga om sådana avvikelser bör grunda sig på ett skriftligt dokument som kommissionen förelägger rådet för diskussion och godkännande.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### *Artikel 1*

- (1) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar vid Icao-rådets 238:e möte, eller vid ett senare möte, med avseende på ändring 19 av bilaga 17 till konventionen angående internationell civil luftfart, ska vara att stödja de föreslagna ändringarna i sin helhet.
- (2) Den ståndpunkt som ska intas på unionens vägnar, förutsatt att Icao-rådet utan någon väsentlig ändring antar den föreslagna ändring 19 av bilaga 17 till Chicagokonventionen som avses i punkt 1, ska vara att inte registrera ogillande och att anmäla överensstämmelse med den antagna ändringen, som svar på respektive skrivelse från Icao. Om unionslagstiftningen avviker från de nyligen antagna internationella standarderna efter det planerade tillämpningsdatumet för dessa, ska en avvikelse från dessa specifika internationella standarder anmälas till Icao i enlighet med artikel 38 i Chicagokonventionen.

I händelse av att unionslagstiftningen avviker från standarderna i bilaga 17 till Chicagokonventionen ska kommissionen, i god tid och minst två månader före en tidsfrist som fastställts av Icao för anmälan av avvikelser, till rådet för diskussion och godkännande lämna ett förberedande dokument som beskriver unionens ståndpunkt avseende de detaljerade uppgifter om de avvikelser som medlemsstaterna ska anmäla till Icao på unionens vägnar.

---

<sup>8</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) 2015/1998 av den 5 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd (EUT L 299, 14.11.2015, s. 1).

<sup>9</sup> Kommissionens genomförandebeslut C(2015) 8005 av den 16 november 2015 om detaljerade bestämmelser för genomförande av de gemensamma grundläggande standarderna avseende luftfartsskydd och de uppgifter som avses i artikel 18 a i förordning (EG) nr 300/2008 (ej offentliggjort i EUT).

### *Artikel 2*

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

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

### *Artikel 3*

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den

*På rådets vägnar  
Ordförande*