COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na 237.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que diz respeito à adoção prevista da emenda ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves*

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

1. OBJETO DA PROPOSTA

A presente proposta diz respeito:

i) à posição a tomar, em nome da União, na 237.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que respeita à adoção prevista da emenda 20 ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves*,

ii) à posição a tomar, em nome da União, após a OACI anunciar a adoção da emenda 20 ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves* — da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional nos respetivos ofícios, convidando os seus Estados contratantes a notificarem eventuais diferenças em relação às medidas adotadas ou a adesão às mesmas.

2. CONTEXTO DA PROPOSTA

2.1. A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional

A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago») visa regular o transporte aéreo internacional. Esta Convenção entrou em vigor em 4 de abril de 1947 e estabeleceu a Organização da Aviação Civil Internacional.

Todos os Estados-Membros da UE são Estados contratantes na Convenção de Chicago.

2.2. A Organização da Aviação Civil Internacional

A Organização da Aviação Civil Internacional é uma agência especializada das Nações Unidas. As metas e os objetivos desta organização consistem em desenvolver os princípios e técnicas da navegação aérea internacional e promover o planeamento e o desenvolvimento do transporte aéreo internacional.

O Conselho da OACI é um órgão permanente da OACI composto por 36 Estados contratantes, eleitos pela Assembleia da OACI, por um período de três anos. Relativamente ao período de 2025-2028, são seis os Estados-Membros da UE representados no Conselho da OACI.

As atribuições obrigatórias do Conselho da OACI, enumeradas no artigo 54.º da Convenção de Chicago, incluem a adoção de normas internacionais e práticas recomendadas («SARP»), incorporadas em anexos da Convenção de Chicago.

Nos termos do artigo 90.º da Convenção de Chicago, os anexos ou as emendas aos anexos entram em vigor três meses após a sua apresentação aos Estados contratantes da OACI ou terminado um prazo maior fixado pelo Conselho da OACI, a menos que nesse intervalo de tempo a maioria dos Estados contratantes da OACI comunique a sua desaprovação.

No seguimento da adoção dessas medidas, os Estados contratantes da OACI devem aderir às medidas ou notificar a sua desaprovação ou eventuais diferenças em relação às mesmas, antes de entrarem em vigor e de se tornarem juridicamente vinculativas.

De acordo com as disposições do artigo 38.º da Convenção de Chicago, qualquer Estado que se encontre impossibilitado de aderir em todos os aspetos a tais normas ou procedimentos internacionais, ou de adaptar plenamente a sua própria regulamentação ou as suas próprias práticas às normas ou procedimentos internacionais, ou que considere necessário adotar regulamentação ou práticas que difiram em algum aspeto das estabelecidas por uma norma internacional, deve notificar imediatamente a OACI das diferenças entre a sua própria prática e a estabelecida pela norma internacional.

2.3. Ato previsto da OACI e sua relação com as regras da União em vigor

Durante a sua 237.ª sessão ou em qualquer sessão subsequente, espera-se que o Conselho da OACI considere e adote:

– A emenda 20 ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves* — a que se referem os ofícios AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 e AN 8/3-23/18, decorre das deliberações da sétima e oitava reuniões do Painel de Investigação de Acidentes (AIGP/7 e AIGP/8) e da terceira reunião do Grupo de Implementação da Proteção de Informações de Segurança (SIP-IG/3), bem como das deliberações da quinta reunião do Painel relativo à Gestão da Segurança (SMP/5), da nona reunião do Painel relativo aos Sistemas de Aeronaves Telepilotadas (RPASP/9) e da quinta reunião do Grupo de Trabalho do Painel de Conceção e Operações dos Aeródromos (ADOP/WG/5).

– Esta emenda diz respeito às disposições em matéria de acidentes com aeronaves, incluindo interferências ilícitas, investigações em cenários de conflito de interesses (abate de aeronaves), material probatório e requisitos de comunicação de dados sobre acidentes/incidentes (ADREP). As referências ao anexo 13 figuram nas alterações propostas ao anexo 6 relacionadas com a proteção dos registos de dados de voo, sem impacto no anexo 13. Por último, inclui uma atualização consequente do anexo 19 no que diz respeito à definição de programa estatal de segurança (SSP) e a uma nota relativa ao sistema de recolha e tratamento de dados de segurança (SDCPS).

– A emenda supramencionada tem potencial para influenciar a legislação da UE, tal como explicado mais pormenorizadamente *infra*.

A emenda prevista abrange os seguintes domínios:

– No que diz respeito à atualização sobre interferências ilícitas e investigações em cenários de conflito de interesses, a emenda proposta visa clarificar e reforçar as responsabilidades do Estado da ocorrência na investigação de acidentes com aeronaves, em especial no que diz respeito a casos de interferência ilícita. Em casos em que essa interferência conduz a acidentes, alguns Estados encerraram as investigações de segurança sem emitir um relatório final, o que compromete os objetivos de identificar ensinamentos para melhorar a segurança da aviação. A emenda inclui uma nota para clarificar esta obrigação, assegurando que as investigações de segurança são concluídas independentemente do envolvimento de atos ilícitos.

– Adicionalmente, a emenda aborda potenciais conflitos de interesses que possam surgir quando o Estado da ocorrência está ligado a um ato de interferência ilegal, o que pode levar a questionar a imparcialidade das investigações. A fim de salvaguardar a transparência, a independência, a credibilidade e a objetividade, o Estado da ocorrência é incentivado a delegar voluntariamente as investigações em Estados terceiros ou organizações regionais, ou a envolver a OACI na qualidade de observadora. A presente proposta está documentada como orientação no apêndice G do anexo 13, que visa melhorar a credibilidade das investigações nos casos em que possam ocorrer conflitos de interesses.

– No que diz respeito à alteração do material probatório, propõe-se a supressão da palavra «disponível» do texto existente, uma vez que representou um retrocesso no acesso a material probatório durante as investigações por parte dos investigadores de acidentes/incidentes. Introduz uma limitação ou uma condição e pode ser mal

interpretada quando se trata de partilhar dados sensíveis com investigadores de acidentes/incidentes.

– No que diz respeito à supressão do relatório preliminar do sistema de comunicação de dados sobre acidentes/incidentes («ADREP»), o objetivo é simplificar os requisitos dos Estados em matéria de comunicação de acidentes e incidentes à OACI no âmbito do sistema ADREP. Além disso, propõe-se a redução do requisito de massa máxima para a apresentação de relatórios finais à OACI de 5 700 kg para 2 250 kg, a fim de o alinhar com os requisitos de comunicação ADREP e de notificação de acidentes/incidentes.

– Por último, no que diz respeito à atualização da expressão «programa estatal de segurança (SSP)», tal implica que a sua definição no anexo 13 deve ser alterada para refletir a nova definição. A proposta altera igualmente o conteúdo da nota ao ponto 8.1 do anexo 13, introduzindo a expressão «sistema de recolha e tratamento de dados de segurança (SDCPS)». Em ambos os casos, a proposta procura assegurar a coerência do anexo 13 com outros anexos da OACI.

Prevê-se que a emenda, se for adotada, se torne aplicável a partir de 23 de novembro de 2028, com exceção das disposições relacionadas com as definições do programa estatal de segurança (SSP) e com a nota sobre o sistema de recolha e tratamento de dados de segurança (SDCPS), cuja aplicabilidade está prevista para 26 de novembro de 2026.

Embora algumas das emendas propostas correspondam a partes do anexo 13 da OACI que não foram introduzidas no Regulamento (UE) n.º 996/2010, as restantes já estão incorporadas no Regulamento (UE) n.º 996/2010[1] e, se adotadas conforme proposto, é pouco provável que haja mudanças no direito da União decorrentes da emenda. Todavia, uma vez adotada a alteração, terá de ser efetuada uma avaliação exaustiva, incluindo uma avaliação da necessidade de notificar as diferenças.

A avaliação *supra* foi preparada com base numa contribuição recebida da rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil (ENCASIA). A rede é instituída pelo artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento (UE) 996/2010 e é composta pelos chefes das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança em cada um dos Estados-Membros e/ou, caso se trate de uma autoridade multimodal, pelo chefe do seu ramo de aviação ou pelos seus representantes. A ENCASIA é responsável, nomeadamente, por formular sugestões e prestar aconselhamento às instituições da União sobre todos os aspetos do desenvolvimento e aplicação das políticas e normas da União relacionadas com as investigações de segurança e com a prevenção de acidentes e incidentes.

3. POSIÇÃO A TOMAR EM NOME DA UNIÃO

3.1. Emenda proposta e sua relação com as regras da União em vigor

Emenda 20 ao anexo 13

A emenda proposta, tal como referida nos ofícios AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 e AN 8/3-23/18, abrange as disposições do Regulamento (UE) n.º 996/2010.

O objeto das alterações previstas é da competência exclusiva da União, nos termos do artigo 3.º, n.º 2, segundo parágrafo, do TFUE.

[1] Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE, JO L 295 de 12.11.2010, p. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

A emenda proposta contribuiria para reforçar a segurança aérea, garantindo níveis elevados de eficácia, celeridade e qualidade nas investigações de segurança aérea da aviação civil, tendo por único objetivo a prevenção de acidentes e incidentes futuros, sem imputar culpas ou responsabilidades. A União reconhece a necessidade de melhorar as investigações de acidentes e incidentes, incluindo a clarificação e o reforço das responsabilidades do Estado de ocorrência nas investigações de acidentes com aeronaves, em especial no que diz respeito a casos de interferência ilícita, a clarificação do material probatório, a simplificação da comunicação de informações ao ADREP, a redução do limiar de massa para a apresentação de relatórios finais de acidentes à OACI e uma nova definição do programa estatal de segurança através da introdução de alterações ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves*.

As emendas propostas visam abordar vários objetivos distintos: procuram clarificar a responsabilidade dos Estados de concluírem as investigações de segurança e publicarem relatórios finais mesmo quando estão em causa interferências ilícitas, reforçando assim a segurança da aviação ao impedir que as investigações sejam encerradas prematuramente. Abordam igualmente potenciais conflitos de interesses, sugerindo que os Estados deleguem as investigações em entidades terceiras, a fim de assegurar a imparcialidade e a transparência. Além disso, procura melhorar o acesso dos investigadores aos dados necessários sem limitações. A supressão do relatório preliminar ADREP e a redução dos limiares de massa máxima para a comunicação de informações à OACI visam simplificar os procedimentos e assegurar uma recolha de dados mais abrangente. Por último, as atualizações de terminologia como «programa estatal de segurança» e a introdução de «sistema de recolha e tratamento de dados de segurança» procuram manter a coerência entre os anexos da OACI.

O atual quadro legislativo da UE, nomeadamente o Regulamento (UE) n.º 996/2010, observa que deve ser dada especial atenção ao anexo 13 da Convenção de Chicago e às suas emendas subsequentes, que estabelecem as normas e práticas recomendadas internacionais para as investigações de acidentes e incidentes com aeronaves. Não se considera necessário alterar o Regulamento (UE) n.º 996/2010 ou adotar um novo ato legislativo.

Os representantes dos Estados-Membros da UE e da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA), na qualidade de membros e observadores do grupo de trabalho 7 da ENCASIA, encarregada de coordenar as observações das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança (AIS) no que diz respeito aos ofícios da OACI relativos às investigações de segurança, contribuíram para a elaboração da proposta relacionada com a emenda 20.

A posição a tomar, em nome da União, consiste, pois, em apoiar a referida emenda.

A posição a tomar em nome da União, desde que o Conselho da OACI adote, sem alterações substanciais, a emenda 20 proposta ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves* — deve, por conseguinte, consistir em não notificar a desaprovação, mas antes em aderir às medidas adotadas em resposta ao respetivo ofício da OACI. Nos casos em que a legislação da União se desvie das normas da OACI recentemente adotadas após uma data prevista de aplicação dessas normas, os Estados-Membros deverão notificar à OACI a posição da União sobre as diferenças em relação a essas normas específicas, com base no documento preparatório apresentado em tempo útil pela Comissão ao Conselho para debate e aprovação, estabelecendo as diferenças pormenorizadas pelo tempo necessário para concluir a aplicação.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica processual

4.1.1. Princípios

O artigo 218.º, n.º 9, do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia (TFUE) prevê a adoção de decisões que definam «*as posições a tomar em nome da União numa instância criada por um acordo, quando essa instância for chamada a adotar atos que produzam efeitos jurídicos, com exceção dos atos que completem ou alterem o quadro institucional do acordo*».

O artigo 218.º, n.º 9, do TFUE é aplicável independentemente de a União ser ou não membro da instância ou parte no acordo[2].

A noção de «*atos que produzem efeitos jurídicos*» inclui os atos que produzem efeitos jurídicos por força das normas de direito internacional que regulam a instância em questão. Inclui, igualmente, os instrumentos que não têm efeito vinculativo à luz do direito internacional, mas que «*tendem a influenciar de forma determinante o conteúdo da regulamentação adotada pelo legislador da União*»[3]. Tal como acima explicado, o objeto da emenda proposta diz respeito a um domínio em que existe legislação da União (ou seja, o Regulamento (UE) n.º 996/2010).

4.1.2. Aplicação ao caso em apreço

O Conselho da OACI é uma instância criada por um acordo, a saber, a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»).

Em conformidade com o artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI adota normas internacionais e práticas recomendadas, incorporadas em anexos da Convenção de Chicago. Estes atos produzem efeitos jurídicos. Com efeito, uma vez adotadas e efetivas, essas normas e práticas recomendadas adotadas pela OACI são vinculativas para todos os Estados contratantes da OACI, nos termos do artigo 90.º, alínea a), da Convenção de Chicago, que dispõe: *«Os anexos mencionados no artigo 54.º, alínea l), são aprovados pelo Conselho, por maioria de dois terços, em reunião convocada para esse fim, sendo depois submetidos pelo Conselho a cada Estado contratante. Os anexos ou as emendas às disposições entram em vigor três meses após a sua apresentação aos Estados contratantes ou no fim de um prazo maior fixado pelo Conselho, a menos que nesse intervalo de tempo a maioria dos Estados contratantes notifique a sua desaprovação ao Conselho.»* Como explicado *supra*, a emenda ao anexo 13 prevista é suscetível de influenciar de forma determinante o conteúdo da legislação da União. Concretamente, a emenda implicaria a necessidade de adaptar os atuais procedimentos de trabalho das autoridades responsáveis pelas investigações de segurança, regulados pelo Regulamento (UE) n.º 996/2010.

Os atos previstos não completam nem alteram o quadro institucional do acordo.

Por conseguinte, o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE constitui a base jurídica processual da decisão proposta no que diz respeito à posição a tomar relativamente a essas notificações.

---

2 Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014 no processo C-399/12, Alemanha/Conselho, ECLI:EU:C:2014:2258, n.º 64.

3 Acórdão do Tribunal de Justiça de 7 de outubro de 2014 no processo C-399/12, Alemanha/Conselho, ECLI:EU:C:2014:2258, n.ºs 61 a 64.

4.2. Base jurídica material

4.2.1. Princípios

A base jurídica material para a adoção de uma decisão nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE depende essencialmente do objetivo e do conteúdo do ato previsto em relação ao qual é tomada uma posição em nome da União. Se o ato previsto prosseguir duas finalidades ou tiver duas componentes, e se uma dessas finalidades ou componentes for identificável como sendo principal e a outra apenas acessória, a decisão a adotar nos termos do artigo 218.º, n.º 9, do TFUE deve assentar numa única base jurídica material, concretamente a exigida pela finalidade ou pela componente principal ou preponderante.

4.2.2. Aplicação ao caso em apreço

O objetivo e o conteúdo principais do ato adotado estão relacionados com a política comum dos transportes.

Por conseguinte, a base jurídica material da decisão proposta é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE.

4.3. Conclusão

A base jurídica da proposta de decisão do Conselho é o artigo 100.º, n.º 2, do TFUE, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9, do TFUE.

2026/0028 (NLE)

Proposta de

DECISÃO DO CONSELHO

relativa à posição a tomar, em nome da União Europeia, na 237.ª sessão do Conselho da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), no que diz respeito à adoção prevista da emenda ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves*

O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 100.º, n.º 2, em conjugação com o artigo 218.º, n.º 9,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Considerando o seguinte:

(1) A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional («Convenção de Chicago»), que regula o transporte aéreo internacional, entrou em vigor em 4 de abril de 1947. Criou a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI).

(2) Os Estados-Membros são Estados contratantes da Convenção de Chicago e membros da OACI, tendo a União estatuto de observador em certas instâncias da OACI. São seis os Estados-Membros da UE representados no Conselho da OACI.

(3) Nos termos do artigo 54.º da Convenção de Chicago, o Conselho da OACI pode adotar normas internacionais e práticas recomendadas (SARP) e incorporá-las em anexos da Convenção de Chicago.

(4) O Conselho da OACI, na sua 237.ª sessão, deverá adotar a emenda 20 ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves* — da Convenção de Chicago.

(5) O principal objetivo da emenda 20 ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves* — da Convenção de Chicago é reforçar a segurança da aviação, garantindo um elevado nível de eficiência, celeridade e qualidade das investigações de segurança da aviação civil.

(6) As alterações propostas visam alcançar estes objetivos, clarificando a responsabilidade dos Estados de concluir as investigações de segurança e publicar relatórios finais, mesmo em casos de interferência ilícita, evitando assim o encerramento prematuro das investigações. Abordam igualmente potenciais conflitos de interesses, sugerindo que se deleguem as investigações em entidades terceiras, para uma maior imparcialidade e transparência. As emendas também melhoram o acesso dos investigadores aos dados, eliminando as limitações. Além disso, simplificam os procedimentos de apresentação de relatórios à OACI, suprimindo o requisito de um relatório preliminar «ADREP» e reduzindo os limiares de massa máxima das aeronaves para a apresentação de relatórios finais à OACI. Por último, atualiza as terminologias para assegurar a coerência entre os anexos da OACI.

(7) A rede europeia de autoridades responsáveis pelas investigações de segurança na aviação civil (ENCASIA), instituída pelo artigo 7.º do Regulamento (UE)

n.º 996/2010[4], que tem por missão aconselhar as instituições da União sobre todos os aspetos do desenvolvimento e da aplicação das políticas e regras da União relativas às investigações de segurança e à prevenção de acidentes e incidentes, contribuiu para a elaboração da proposta relacionada com a emenda 20.

(8) É conveniente definir a posição a tomar, em nome da União, no âmbito do Conselho da OACI, uma vez que a emenda 20 ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves* — da Convenção de Chicago será, em conformidade com o artigo 90.º, alínea a), da Convenção de Chicago, vinculativa por força do direito internacional e é suscetível de influenciar de forma decisiva o direito da União, nomeadamente o Regulamento (UE) 996/2010.

(9) A posição da União durante a 237.ª sessão do Conselho da OACI ou qualquer sessão subsequente no que diz respeito à adoção prevista da emenda 20 ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves* — da Convenção de Chicago deve consistir em apoiar e aderir a essas alterações na sua integralidade.

(10) De acordo com as disposições do artigo 38.º da Convenção de Chicago, qualquer Estado que se encontre impossibilitado de aderir em todos os aspetos a tais normas ou procedimentos internacionais, ou de adaptar plenamente a sua própria regulamentação ou as suas próprias práticas às normas ou procedimentos internacionais, ou que considere necessário adotar regulamentação ou práticas que difiram em algum aspeto dos estabelecidos por uma norma internacional, deve notificar imediatamente a OACI das diferenças entre a sua própria prática e a estabelecida pela norma internacional.

(11) Nos termos do artigo 90.º da Convenção de Chicago, os anexos ou as emendas aos anexos entram em vigor três meses após a sua apresentação aos Estados contratantes da OACI ou terminado um prazo maior fixado pelo Conselho da OACI, a menos que nesse intervalo de tempo a maioria dos Estados contratantes da OACI comunique a sua desaprovação.

(12) A posição da União após a adoção da emenda 20 ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves* — da Convenção de Chicago pelo Conselho da OACI, a anunciar pelo Secretário-Geral da OACI através de um procedimento de ofício da OACI, deve consistir em não notificar a desaprovação e em aderir às alterações. Caso o direito da União se desvie das SARP recentemente adotadas após uma data prevista de aplicação dessas SARP, qualquer diferença em relação às mesmas deve ser notificada à OACI. A posição da União relativamente a essa diferença deve basear-se num documento escrito apresentado pela Comissão ao Conselho para debate e aprovação.

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

(1) A posição a tomar, em nome da União, na 237.ª sessão do Conselho da OACI, ou em qualquer sessão subsequente, consiste em apoiar a proposta de emenda ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves* — da Convenção de Chicago na sua integralidade.

[4] Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE, JO L 295 de 12.11.2010, p. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj

(2) A posição a tomar, em nome da União, desde que o Conselho da OACI adote, sem alterações substanciais, a proposta de emenda ao anexo 13 — *Investigações de acidentes e incidentes com aeronaves* — da Convenção de Chicago, a que se refere o n.º 1, deve consistir em não notificar a desaprovação e em notificar a adesão à medida adotada em resposta ao respetivo ofício da OACI. Caso a legislação da União se desvie das normas internacionais recentemente adotadas após a data prevista de aplicação dessas normas, deverá ser notificada à OACI qualquer diferença em relação a essas normas internacionais específicas, em conformidade com o artigo 38.º da Convenção de Chicago.

Caso a legislação da União se distinga das normas constantes do anexo 13 da Convenção de Chicago, a Comissão deve, em tempo útil e pelo menos dois meses antes de qualquer prazo fixado pela OACI para a notificação de diferenças, apresentar ao Conselho, para debate e aprovação, um documento preparatório que defina a posição da União sobre as diferenças pormenorizadas a notificar à OACI, em nome da União, pelos Estados-Membros.

Artigo 2.º

A posição a que se refere o artigo 1.º, n.º 1, deve ser expressa pelos Estados-Membros da União que são membros do Conselho da OACI, agindo conjuntamente no interesse da União.

A posição a que se refere o artigo 1.º, n.º 2, deve ser expressa por todos os Estados-Membros da União, agindo conjuntamente no interesse da União.

Artigo 3.º

Os destinatários da presente decisão são os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em

Pelo Conselho
O Presidente