COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 30.1.2026
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el 237.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por lo que se refiere a la enmienda prevista del anexo 13, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación»

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. OBJETO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta se refiere a:

i) la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 237.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por lo que respecta a la enmienda 20 del anexo 13 prevista, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación»;

ii) la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión después de que la OACI anuncie la adopción de la enmienda 20 del anexo 13, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación», del Convenio sobre Aviación Civil Internacional mediante comunicaciones a los Estados, en las que invitará a los correspondientes Estados contratantes a notificar posibles diferencias o el cumplimiento de las medidas adoptadas.

2. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

2.1. El Convenio sobre Aviación Civil Internacional

El Convenio sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago») tiene por objeto regular el transporte aéreo internacional. El Convenio de Chicago entró en vigor el 4 de abril de 1947 y por medio de él se creó la Organización de Aviación Civil Internacional.

Todos los Estados miembros de la UE son Estados contratantes en el Convenio de Chicago.

2.2. La Organización de Aviación Civil Internacional

La Organización de Aviación Civil Internacional es un organismo especializado de las Naciones Unidas. Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y las técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la planificación y el desarrollo del transporte aéreo internacional.

El Consejo de la OACI es un órgano permanente de la OACI, del que forman parte treinta y seis Estados contratantes elegidos por la Asamblea de la OACI por un período de tres años. En el período 2025-2028, seis Estados miembros de la UE están representados en el Consejo de la OACI.

Entre las funciones obligatorias del Consejo de la OACI, mencionadas en el artículo 54 del Convenio de Chicago, figura la adopción de normas y métodos recomendados internacionales, designados como anexos de dicho Convenio.

De conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, todo anexo o enmienda a uno de ellos surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes de la OACI o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo de la OACI, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes de dicha Organización registren su desaprobación.

Tras la adopción de tales medidas, los Estados contratantes de la OACI deben cumplirlas o notificar su desaprobación, o bien cualquier diferencia entre sus métodos y ellas, antes de que entren en vigor y pasen a ser jurídicamente vinculantes.

De conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por

una norma internacional, debe notificar inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

2.3. Acto previsto de la OACI y su relación con las normas vigentes de la Unión

Se prevé que, en el transcurso de su 237.º período de sesiones o en un período de sesiones posterior, el Consejo de la OACI examine y adopte lo siguiente:

– La enmienda 20 del anexo 13, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación», a que se refieren las comunicaciones a los Estados AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 y la comunicación a los Estados AN 8/3-23/18, se deriva de las deliberaciones en las reuniones séptima y octava, respectivamente, del grupo de expertos sobre investigación de accidentes (AIGP/7 y AIGP/8) y en la tercera reunión del grupo para la aplicación de la protección de la información sobre seguridad operacional (SIP-IG/3), así como de las deliberaciones en la quinta reunión del grupo de expertos sobre gestión de la seguridad operacional (SMP/5), la novena reunión del grupo de expertos sobre sistemas de aeronaves pilotadas a distancia (RPASP/9) y la quinta reunión del grupo de trabajo del grupo de expertos sobre diseño y operaciones de aeródromos (ADOP/WG/5).

– La enmienda se refiere a las disposiciones sobre accidentes de aeronaves, en particular las interferencias ilícitas, las investigaciones en supuestos de conflicto de intereses (derribo de aeronaves), el material probatorio y los requisitos de notificación de datos sobre accidentes e incidentes (ADREP). Las referencias al anexo 13 figuran en las enmiendas propuestas al anexo 6 relativas a la protección de las grabaciones de datos de vuelo, sin incidencia en el anexo 13. Por último, incluye una actualización consecuente del anexo 19 en lo que respecta a la definición del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y a una nota relativa al Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional (SDCPS).

– La enmienda mencionada puede influir en el Derecho de la UE, como se explica con más detalle a continuación.

La enmienda prevista abarca los siguientes ámbitos:

– En relación con la actualización sobre interferencias ilícitas e investigaciones en supuestos de conflicto de intereses, la enmienda propuesta pretende aclarar y reforzar las responsabilidades del Estado del suceso en las investigaciones de accidentes aéreos, en particular en lo que respecta a los casos de interferencia ilícita. Cuando dicha interferencia da lugar a accidentes, algunos Estados concluyen las investigaciones sobre la seguridad operacional sin publicar un informe final, lo que socava el objetivo de extraer lecciones para mejorar la seguridad aérea. La enmienda incluye una nota para aclarar esta obligación, garantizando que las investigaciones sobre seguridad operacional se completen con independencia de la existencia de actos ilícitos.

– Además, la enmienda aborda los posibles conflictos de intereses que pueden surgir cuando el Estado del suceso esté vinculado a un acto de interferencia ilícita, lo que puede generar dudas sobre la imparcialidad de las investigaciones. Para salvaguardar la transparencia, la independencia, la credibilidad y la objetividad, se fomenta que el Estado del suceso delegue voluntariamente las investigaciones en terceros Estados u organizaciones regionales, o que implique a la OACI como observadores. La presente propuesta se documenta como orientación en el adjunto G del anexo 13, con

el fin de mejorar la credibilidad de la investigación cuando puedan producirse conflictos de intereses.

– Por lo que se refiere al cambio del material probatorio, se propone eliminar la palabra «disponible» del texto existente, ya que ha supuesto un paso atrás para el acceso al material probatorio durante las investigaciones por parte de los investigadores de accidentes e incidentes. Este término introduce una limitación o una condición y podría malinterpretarse a la hora de compartir datos sensibles con los investigadores de accidentes e incidentes.

– En cuanto a la eliminación del informe preliminar del sistema de notificación de datos sobre accidentes e incidentes (ADREP), el objetivo es simplificar los requisitos de los Estados sobre la notificación de accidentes e incidentes a la OACI como parte del sistema ADREP. Además, se propone reducir el requisito relativo a la masa máxima para la presentación de informes finales a la OACI de 5 700 kg a 2 250 kg, a fin de ajustarse a los requisitos de notificación de ADREP y de notificación de accidentes e incidentes.

– Por último, la actualización del término «Programa Estatal de Seguridad Operacional» (SSP) implica que su definición en el anexo 13 deba modificarse para reflejar la nueva definición. La propuesta también modifica el contenido de la nota de la sección 8.1 del anexo 13 introduciendo el término «Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional (SDCPS)». En ambos casos, la propuesta pretende garantizar la coherencia del anexo 13 con otros anexos de la OACI.

Está previsto que la enmienda, en caso de adoptarse, sea aplicable a partir del 23 de noviembre de 2028, excepto las disposiciones relativas a las definiciones del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y a la nota sobre el Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional (SDCPS), que está previsto que se apliquen a partir del 26 de noviembre de 2026.

Si bien algunas de las enmiendas propuestas corresponden a partes del anexo 13 de la OACI que no se han introducido en el Reglamento (UE) n.º 996/2010[1], el resto ya está integrado en dicho Reglamento y, si se adopta tal como se propone, es poco probable que se produzcan cambios en el Derecho de la Unión derivados de la enmienda. No obstante, una vez adoptada la enmienda, deberá llevarse a cabo una evaluación exhaustiva, en particular una evaluación de la necesidad de notificar posibles diferencias.

La evaluación anterior se ha elaborado sobre la base de una contribución de la Red europea de autoridades encargadas de la investigación de la seguridad en la aviación civil. La Red, que se creó en virtud del artículo 7, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 996/2010, está compuesta por los responsables de las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad de cada Estado miembro, o, si se trata de una autoridad multimodal, por el responsable de la sección de aviación, o por su representante. La Red tiene, entre otros, el deber de preparar sugerencias y asesorar a las instituciones de la Unión sobre todos los aspectos relacionados con el desarrollo y la aplicación de las políticas y normas de la Unión relativas a las investigaciones de seguridad y la prevención de accidentes e incidentes.

[1] Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

3. POSICIÓN QUE DEBE ADOPTARSE EN NOMBRE DE LA UNIÓN

3.1. Enmienda propuesta y su relación con la normativa vigente de la Unión

Enmienda 20 del anexo 13

La enmienda propuesta a que se refieren las comunicaciones a los Estados AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 y la comunicación a los Estados AN 8/3-23/18 abarca las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 996/2010.

El objeto de las enmiendas previstas es competencia exclusiva de la Unión, de conformidad con la última parte del artículo 3, apartado 2, del TFUE.

La enmienda propuesta contribuiría a mejorar la seguridad aérea garantizando un alto nivel de eficiencia, diligencia y calidad de las investigaciones de seguridad en la aviación civil europea, cuyo único objetivo es la prevención de accidentes e incidentes futuros, sin determinar culpabilidades o responsabilidades. La Unión reconoce la necesidad de mejorar las investigaciones de accidentes e incidentes, incluidos la aclaración y el refuerzo de las responsabilidades del Estado del suceso en las investigaciones de accidentes de aeronaves, en particular en lo que se refiere a los casos de interferencia ilícita, la aclaración del material probatorio, las simplificaciones de la notificación a ADREP, la reducción del umbral de masa para la presentación de informes finales de accidentes a la OACI y una nueva definición del Programa Estatal de Seguridad Operacional mediante la introducción de cambios en el anexo 13 «Investigación de accidentes e incidentes de aviación».

Las enmiendas propuestas persiguen varios objetivos distintos: buscan aclarar la responsabilidad de los Estados de completar las investigaciones de seguridad y publicar informes finales incluso cuando se produzca una interferencia ilícita, mejorando así la seguridad aérea al evitar que las investigaciones concluyan prematuramente. También abordan los posibles conflictos de intereses sugiriendo que los Estados deleguen las investigaciones en entidades terceras para garantizar la imparcialidad y la transparencia. Además, pretende mejorar el acceso de los investigadores a los datos necesarios sin limitaciones. La supresión del informe preliminar de la ADREP y la reducción de los umbrales de masa máxima para la notificación a la OACI tienen por objeto simplificar los procedimientos y garantizar una recogida de datos más exhaustiva. Por último, las actualizaciones de terminología como el «Programa Estatal de Seguridad Operacional» y la introducción del «Sistema de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional» pretenden mantener la coherencia entre los anexos de la OACI.

El actual marco legislativo de la UE, a saber, el Reglamento (UE) n.º 996/2010, señala que debe tenerse especialmente en cuenta el anexo 13 del Convenio de Chicago y sus enmiendas posteriores, que establecen normas y métodos recomendados internacionales para la investigación de accidentes e incidentes aéreos. No parece necesario modificar el Reglamento (UE) n.º 996/2010 ni adoptar un nuevo acto legislativo.

Los representantes de los Estados miembros de la UE y la Agencia de la Unión Europea para la Seguridad Aérea (AESA), como miembros y observadores del grupo de Trabajo 7 de la Red europea de autoridades encargadas de la investigación de la seguridad en la aviación civil, responsables de coordinar los puntos de vista de las autoridades encargadas de las investigaciones en lo que respecta a las comunicaciones a los Estados de la OACI sobre investigaciones de seguridad, contribuyeron al desarrollo de la propuesta relativa a la enmienda 20.

Por tanto, la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión es apoyar la enmienda.

Por consiguiente, la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión, siempre que el Consejo de la OACI adopte sin cambios sustanciales la propuesta de enmienda 20 del anexo 13, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación» será la de no notificar desaprobación alguna y cumplir las medidas adoptadas en respuesta a la comunicación a los Estados de la OACI correspondiente. En caso de que la legislación de la Unión se desvíe de las normas de la OACI recientemente adoptadas tras la fecha prevista de aplicación de estas, los Estados miembros deben notificar a la OACI la posición de la Unión sobre las diferencias con esas normas concretas, sobre la base de un documento preparatorio presentado a su debido tiempo por la Comisión al Consejo para su debate y aprobación, y en el que se detallen las diferencias durante el período de tiempo necesario para completar su aplicación.

4. BASE JURÍDICA

4.1. Base jurídica procedimental

4.1.1. Principios

El artículo 218, apartado 9, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) prevé la adopción de Decisiones por las que se establezcan «las posiciones que deban adoptarse en nombre de la Unión en un organismo creado por un acuerdo, cuando dicho organismo deba adoptar actos que surtan efectos jurídicos, con excepción de los actos que completen o modifiquen el marco institucional del acuerdo».

El artículo 218, apartado 9, del TFUE es de aplicación independientemente de que la Unión sea miembro del organismo o Parte en el acuerdo[2].

La noción de «actos que surtan efectos jurídicos» incluye los actos que surten efectos jurídicos en virtud de las normas de Derecho internacional por las que se rija el organismo de que se trate. Incluye asimismo aquellos instrumentos que no tienen fuerza vinculante con arreglo al Derecho internacional, pero que «influyen de manera determinante [en] el contenido de la normativa adoptada por el legislador de la Unión»[3]. Como se ha explicado anteriormente, la cuestión de fondo de la enmienda propuesta entra en un ámbito de aplicación en el que existe Derecho de la Unión [es decir, el Reglamento (UE) n.º 996/2010].

4.1.2. Aplicación al presente asunto

El Consejo de la OACI es un organismo creado por un acuerdo, a saber, el Convenio sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago»).

De conformidad con el artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI adopta normas y métodos recomendados internacionales, designados como anexos del dicho Convenio. Se trata de actos que surten efectos jurídicos. De hecho, una vez que se adoptan y surten efecto, las normas y métodos recomendados adoptados por la OACI son vinculantes para todos los Estados contratantes de dicha Organización, con arreglo al artículo 90, letra a), del Convenio de Chicago, que dispone lo siguiente: «La adopción por el Consejo de los Anexos previstos en el párrafo l) del Artículo 54 requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo Anexo o enmienda a uno de ellos, surtirá efecto a los tres meses de ser

[2] Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo C-399/12, ECLI:EU:C 2014:2258, apartado 64.

[3] Sentencia del Tribunal de Justicia de 7 de octubre de 2014, Alemania/Consejo C-399/12, ECLI:EU:C 2014:2258, apartados 61 a 64.

transmitido a los Estados contratantes o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación• • ». Como se ha explicado anteriormente, la enmienda prevista del anexo 13 puede influir de manera determinante en el contenido de la legislación de la Unión. En concreto, la enmienda haría necesario adaptar los procedimientos de trabajo actuales de las autoridades encargadas de las investigaciones de seguridad regulados por el Reglamento (UE) n.º 996/2010.

Los actos previstos ni completan ni modifican el marco institucional del Acuerdo.

Por consiguiente, la base jurídica procedimental de la Decisión propuesta sobre la posición acerca de tales notificaciones es el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

4.2. Base jurídica sustantiva

4.2.1. Principios

La base jurídica sustantiva de las Decisiones adoptadas con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE depende principalmente del objetivo y del contenido del acto previsto respecto del cual se adopta una posición en nombre de la Unión. Si el acto previsto persigue un doble objetivo o tiene un componente doble, y si uno de dichos objetivos o componentes puede calificarse de principal, mientras que el otro solo es accesorio, la Decisión adoptada con arreglo al artículo 218, apartado 9, del TFUE debe fundarse en una única base jurídica sustantiva, a saber, la que exija el objetivo o componente principal o preponderante.

4.2.2. Aplicación al presente asunto

El objetivo principal y el contenido del acto adoptado están relacionados con la política común de transportes.

Por lo tanto, la base jurídica sustantiva de la Decisión propuesta es el artículo 100, apartado 2, del TFUE.

4.3. Conclusión

La base jurídica de la Decisión del Consejo propuesta es el artículo 100, apartado 2, del TFUE, en relación con el artículo 218, apartado 9, del TFUE.

2026/0028 (NLE)

Propuesta de

DECISIÓN DEL CONSEJO

relativa a la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión Europea en el 237.º período de sesiones del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) por lo que se refiere a la enmienda prevista del anexo 13, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación»

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 100, apartado 2, en relación con su artículo 218, apartado 9,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Considerando lo siguiente:

(1) El Convenio sobre Aviación Civil Internacional («el Convenio de Chicago»), que regula el transporte aéreo internacional, entró en vigor el 4 de abril de 1947. Mediante dicho Convenio se creó la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

(2) Los Estados miembros son Estados contratantes del Convenio de Chicago y miembros de la OACI, mientras que la Unión tiene categoría de observadora en determinados órganos de la OACI. Hay seis Estados miembros representados en el Consejo de la OACI.

(3) De conformidad con el artículo 54 del Convenio de Chicago, el Consejo de la OACI puede adoptar normas y métodos recomendados internacionales, y designarlos como anexos del Convenio de Chicago.

(4) El Consejo de la OACI, durante su 237.º período de sesiones, tiene previsto adoptar la enmienda 20 del anexo 13, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación», del Convenio de Chicago.

(5) La principal finalidad de la enmienda 20 del anexo 13, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación», del Convenio de Chicago es mejorar la seguridad aérea garantizando un alto nivel de eficiencia, diligencia y calidad de las investigaciones de seguridad de la aviación civil.

(6) Los cambios propuestos tienen por objeto alcanzar estos objetivos aclarando la responsabilidad de los Estados de completar las investigaciones de seguridad y publicar informes finales, incluso en casos de interferencia ilícita, evitando así la conclusión prematura de las investigaciones. También abordan los posibles conflictos de intereses proponiendo que las investigaciones se deleguen a entidades terceras para una mayor imparcialidad y transparencia. Las enmiendas mejoran además el acceso de los investigadores a los datos eliminando limitaciones. Asimismo, simplifican los procedimientos para presentar informes a la OACI eliminando el requisito de presentar un informe preliminar «ADREP» y reduciendo los umbrales de masa máxima de las aeronaves para la presentación informes finales a la OACI. Por último, actualiza la terminología para garantizar la coherencia entre los anexos de la OACI.

(7) La Red europea de autoridades encargadas de la investigación de la seguridad en la aviación civil, creada en virtud del artículo 7 del Reglamento (UE) n.º 996/2010[4], que tiene la responsabilidad de asesorar a las instituciones de la Unión sobre todos los aspectos relacionados con el desarrollo y la aplicación de las políticas y normas de la Unión relativas a las investigaciones de seguridad y la prevención de accidentes e incidentes, ha contribuido al desarrollo de la propuesta relativa a la enmienda 20.

(8) Procede establecer la posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el Consejo de la OACI, ya que la enmienda 20 del anexo 13, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación», del Convenio de Chicago será vinculante con arreglo al Derecho internacional de conformidad con el artículo 90, letra a), del Convenio de Chicago y puede influir de manera determinante en el Derecho de la Unión, en particular en el Reglamento (UE) n.º 996/2010.

(9) La posición de la Unión en el 237.º período de sesiones del Consejo de la OACI, o en cualquier período de sesiones posterior, con respecto a la adopción de la enmienda 20 prevista del anexo 13, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación», del Convenio de Chicago debe ser la de apoyar y cumplir dichas enmiendas en su totalidad.

(10) Con arreglo al artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, debe notificar inmediatamente a la OACI las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional.

(11) De conformidad con el artículo 90 del Convenio de Chicago, todo anexo, o toda enmienda de uno de ellos, surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes de la OACI o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo de la OACI, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes de dicha Organización registren su desaprobación.

(12) La posición de la Unión tras la adopción de la enmienda 20 del anexo 13, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación», del Convenio de Chicago por el Consejo de la OACI, que será anunciada por el secretario general de la OACI mediante el procedimiento de comunicación a los Estados de la OACI, debe ser la de no registrar desaprobación alguna y cumplir las enmiendas. En caso de que la legislación de la Unión se desvíe de las normas y métodos recomendados internacionales recientemente adoptados tras la fecha prevista de aplicación de estos, debe notificarse a la OACI cualquier diferencia con esas normas y métodos concretos. La posición de la Unión con respecto a esa diferencia debe basarse en un documento escrito presentado por la Comisión al Consejo para su debate y aprobación.

[4] Reglamento (UE) n.º 996/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de octubre de 2010, sobre investigación y prevención de accidentes e incidentes en la aviación civil y por el que se deroga la Directiva 94/56/CE (DO L 295 de 12.11.2010, p. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión en el 237.º período de sesiones del Consejo de la OACI, o en cualquier período de sesiones posterior, será la de apoyar la enmienda propuesta del anexo 13, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación», del Convenio de Chicago en su totalidad.

2. La posición que debe adoptarse en nombre de la Unión, siempre que el Consejo de la OACI adopte sin cambios sustanciales la enmienda propuesta del anexo 13, «Investigación de accidentes e incidentes de aviación», del Convenio de Chicago contemplada en el apartado 1, será la de no registrar desaprobación alguna y notificar el cumplimiento de la medida adoptada en respuesta a la comunicación a los Estados de la OACI correspondiente. Cuando la legislación de la Unión se desvíe de las normas internacionales recientemente adoptadas tras la fecha prevista de aplicación de estas, se notificará a la OACI, de conformidad con el artículo 38 del Convenio de Chicago, cualquier diferencia con esas normas internacionales concretas.

   En caso de que la legislación de la Unión difiera de las normas contenidas en el anexo 13 del Convenio de Chicago, la Comisión, a su debido tiempo y al menos dos meses antes de cualquier plazo fijado por la OACI para la notificación de diferencias, presentará al Consejo, para su debate y aprobación, un documento preparatorio en el que exponga la posición de la Unión sobre las diferencias detalladas que los Estados miembros deben notificar a la OACI en nombre de la Unión.

Artículo 2

La posición a que se refiere el artículo 1, apartado 1, será expresada por los Estados miembros de la Unión que sean miembros del Consejo de la OACI, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

La posición a que se refiere el artículo 1, apartado 2, será expresada por todos los Estados miembros de la Unión, actuando conjuntamente en interés de la Unión.

Artículo 3

Los destinatarios de la presente Decisión son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta