ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 30.1.2026 г.
COM(2026) 49 final

2026/0028 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 237-ата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) по отношение на предвиденото изменение на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*

ОБЯСНИТЕЛЕН МЕМОРАНДУМ

1. ПРЕДМЕТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

Настоящото предложение се отнася до:

i) позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 237-ата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) по отношение на предвиденото изменение 20 на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*;

ii) позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз, след като ИКАО обяви приемането на изменение 20 на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*, към Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване в съответните писма до държавите, с които приканва договарящите държави да я уведомят за евентуалните различия или за спазването на приетите мерки.

2. КОНТЕКСТ НА ПРЕДЛОЖЕНИЕТО

2.1. Конвенция за международно гражданско въздухоплаване

Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване („Чикагската конвенция“) има за цел да регулира международния въздушен транспорт. Чикагската конвенция влиза в сила на 4 април 1947 г. и с нея е учредена Международната организация за гражданско въздухоплаване.

Всички държави — членки на ЕС, са страни по Чикагската конвенция.

2.2. Международна организация за гражданско въздухоплаване

Международната организация за гражданско въздухоплаване е специализирана агенция на Организацията на обединените нации. Целите и задачите на организацията са да развива принципите и техниките на международното въздухоплаване и да насърчава планирането и развитието на международния въздушен транспорт.

Съветът на ИКАО е постоянен орган на организацията, който се състои от представители на 36 договарящи държави, избрани от събранието на ИКАО за период от три години. За периода 2025—2028 г. в Съвета на ИКАО са представени шест държави — членки на ЕС.

Задължителните функции на Съвета на ИКАО, изброени в член 54 от Чикагската конвенция, включват приемането на международни стандарти и препоръчителни практики (SARP), определени като приложения към Чикагската конвенция.

Съгласно член 90 от Чикагската конвенция всяко такова приложение или всяко изменение на дадено приложение влиза в сила след изтичането на тримесечен срок от неговото съобщаване на съответните договарящи държави, членуващи в ИКАО, или след изтичането на по-продължителен срок, определен от Съвета на ИКАО, освен ако през това време мнозинството от договарящите държави, членуващи в ИКАО, заявят своето несъгласие.

След приемането на такива мерки, от договарящите държави в ИКАО се изисква да спазват тези мерки или да уведомят за своето несъгласие или евентуалните различия с тези мерки преди същите да влязат в сила и да станат правно обвързващи.

В съответствие с член 38 от Чикагската конвенция всяка държава, която прецени, че е невъзможно да се съобразява във всички отношения с подобен международен стандарт или процедура или да приведе своите собствени разпоредби или практики в пълно съответствие с който и да е международен стандарт или процедури, или която сметне за необходимо да приеме разпоредби или практики, отличаващи се по какъвто и да е начин от тези, които са установени с даден международен стандарт, трябва незабавно да уведоми ИКАО за различията между нейната собствена практика и тази, установена с международния стандарт.

2.3. Предвиденият акт на ИКАО и връзката му със съществуващите правила на Съюза

На своята 237-а или на последваща сесия се очаква Съветът на ИКАО да разгледа и

приеме:

– Изменение 20 на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*, както е посочено в писма до държавите AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 и писмо до държавите AN 8/3-23/18, произтича от разискванията съответно на седмото и осмото заседание на експертната група по разследванията на произшествия (AIGP/7 и AIGP/8) и третото заседание на групата по прилагане на защитата на информацията във връзка с безопасността (SIP-IG/3), както и от разискванията на петото заседание на експертната група по управление на безопасността (SMP/5), деветото заседание на експертната група по дистанционно управляемите летателни системи (RPASP/9) и петото заседание на работната група по проектиране и експлоатация на летищата (ADOP/WG/5).

– То се отнася до разпоредбите относно произшествия с въздухоплавателни средства, включително незаконна намеса, разследвания при сценарии на конфликт на интереси (принудително сваляне на въздухоплавателни средства), доказателствен материал и изисквания за докладване на данни за произшествия/инциденти (ADREP). Позоваванията на приложение 13 се съдържат в предложените изменения на приложение 6, свързани със защитата на записите на полетни данни, без да се засяга приложение 13. И накрая, то включва последваща актуализация на приложение 19 по отношение на определението за държавна програма за безопасност (ДПБ) и на бележка, свързана със системата за събиране и обработка на данни за безопасността (SDCPS).

– Горепосоченото изменение има потенциал да окаже въздействие върху законодателството на ЕС, както е обяснено по-подробно по-долу.

Предвиденото изменение обхваща следните области:

– Що се отнася до актуализацията относно незаконната намеса и разследванията при сценарии за конфликт на интереси, предложеното изменение има за цел да изясни и да засили отговорностите на държавата на настъпване на събитието при разследванията на произшествия с въздухоплавателни средства, особено по отношение на случаите на незаконна намеса. Когато такава намеса води до произшествия, някои държави са прекратили разследванията във връзка с безопасността без да издадат окончателен доклад, което подкопава целите за извличане на поуки за подобряване на авиационната безопасност. Изменението включва бележка за изясняване на това задължение, като се гарантира, че разследванията на безопасността биват довеждани до край независимо дали са свързани с незаконни действия.

– Освен това в изменението се разглеждат потенциалните конфликти на интереси, които могат да възникнат, ако държавата на настъпване на събитието е свързана с акт на незаконна намеса, което може да доведе до поставяне под въпрос на безпристрастността на разследванията. За да се гарантират прозрачността, независимостта, надеждността и обективността, държавата на настъпване на събитието се насърчава доброволно да делегира разследванията на трети държави или регионални организации или да включи ИКАО като наблюдател. Настоящото предложение е включено под формата на насоки в притурка Ж към приложение 13, чиято цел е да се подобри надеждността на разследванията в случаите, когато могат да възникнат конфликти на интереси.

– По отношение на промяната на доказателствения материал се предлага да се премахне думата „наличен“ от действащия текст, тъй като тя представлява стъпка назад по отношение на достъпа до доказателствен материал по време на разследвания от разследващите произшествия/инциденти. С нея се въвежда ограничение или условие и може да се тълкува погрешно, когато става въпрос за споделяне на чувствителни данни с разследващите произшествия/инциденти.

– Що се отнася до премахването на предварителния доклад от системата за докладване на данни за произшествия/инциденти (ADREP), целта е да се опростят изискванията на държавите за докладване на произшествия и инциденти на ИКАО като част от системата ADREP. Освен това се предлага да се намали изискването по отношение на максималната маса във връзка с представянето на окончателни доклади на ИКАО от 5 700 kg на 2 250 kg, за да се постигне съответствие с изискванията за докладване по ADREP и уведомяването за произшествия/инциденти.

– И накрая, що се отнася до актуализирането на термина „държавна програма за безопасност (ДПБ)“, това означава, че определението му в приложение 13 трябва да бъде променено, за да бъде отразено новото определение. С предложението също така се изменя съдържанието на бележката към раздел 8.1 от приложение 13, като се въвежда терминът „система за събиране и обработка на данни за безопасността (SDCPS)“. И в двата случая предложението има за цел да се осигури съгласуваност на приложение 13 с други приложения на ИКАО.

Ако бъде прието изменението, се предвижда то да започне да се прилага от 23 ноември 2028 г., с изключение на разпоредбите, свързани с определенията за държавна програма за безопасност (ДПБ) и с бележката относно системата за събиране и обработка на данни за безопасността (SDCPS), които се предвижда да започнат да се прилагат от 26 ноември 2026 г.

Въпреки че някои от предложените изменения съответстват на части от приложение 13 на ИКАО, които не са въведени в Регламент (ЕС) № 996/2010[1], останалите вече са включени в Регламент (ЕС) № 996/2010 и ако бъдат приети във вида, в който са предложени, промени в правото на Съюза, произтичащи от изменението, са малко вероятни. Въпреки това след приемането на изменението ще трябва да се извърши задълбочена оценка, включително оценка на необходимостта от уведомяване за различия.

[1] Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ L 295, 12.11.2010 г, стр. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

Горната оценка е изготвена въз основа на приноса, получен от Европейската мрежа на органите за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване (ENCASIA). Мрежата е създадена по силата на член 7, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 996/2010 и се състои от ръководителите на органите за разследване във връзка с безопасността във всяка от държавите членки и/или, в случай на орган за мултимодален транспорт, от ръководителя на отдела за въздухоплаване или негови представители. Наред с другото ENCASIA има задължението да подготвя предложения и да предоставя съвети на институциите на Съюза по всички аспекти на разработването и прилагането на европейските политики и правила относно разследванията във връзка с безопасността и предотвратяването на произшествия и инциденти.

3. ПОЗИЦИЯ, КОЯТО ТРЯБВА ДА СЕ ЗАЕМЕ ОТ ИМЕТО НА СЪЮЗА

3.1. Предложеното изменение и връзката му със съществуващите правила на Съюза

Изменение 20 на приложение 13

Предложеното изменение, посочено в писма до държавите AN 6/1.2.2, AN 11/1.1.36-25/43 и AN 8/3-23/18, обхваща разпоредбите на Регламент (ЕС) № 996/2010.

Предметът на предвидените изменения попада в обхвата на изключителната компетентност на Съюза съгласно последната част от член 3, параграф 2 от ДФЕС.

Предложеното изменение би довело до повишаване на безопасността на въздухоплаването чрез гарантиране на високо ниво на ефективност и качество на разследванията на авиационни събития в гражданското въздухоплаване, чиято единствената цел е предотвратяването на бъдещи произшествия и инциденти, без да се разглежда въпросът за вината или отговорността. Съюзът признава необходимостта от подобряване на разследванията на произшествия и инциденти, включително изясняване и увеличаване на отговорностите на държавата на настъпване на събитието при разследванията на произшествия с въздухоплавателни средства, особено по отношение на случаите на незаконна намеса, изясняване на доказателствения материал, опростяване на докладването по ADREP, намаляване на прага на масата за представяне на окончателни доклади за произшествия на ИКАО и ново определение за държавна програма за безопасност чрез въвеждане на промени в приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*.

Предложените изменения са насочени към постигането на няколко различни цели: те имат за цел да се изясни отговорността на държавите да приключват разследванията във връзка с безопасността и да публикуват окончателни доклади дори когато е налице незаконна намеса, като по този начин се повишава авиационната безопасност чрез предотвратяване на преждевременното прекратяване на разследванията. С тях също така се преодоляват потенциалните конфликти на интереси, като се предлага държавите да делегират разследванията на трети страни, за да се гарантират безпристрастност и прозрачност. Освен това с предложенията се цели да се подобри достъпът на разследващите до необходимите данни без ограничения. Премахването на предварителния доклад по ADREP и по-ниските максимални прагове на масата за докладване на ИКАО имат за цел да се опростят процедурите и да се гарантира събирането на повече данни. И накрая, с актуализацията на термини като „държавна програма за безопасност“ и въвеждането на „система за събиране и обработка на данни

за безопасността“ се прави опит да се поддържа съгласуваност между приложенията на ИКАО.

В настоящата законодателна рамка на ЕС, а именно Регламент (ЕС) № 996/2010, се отбелязва, че следва да се обърне специално внимание на приложение 13 към Чикагската конвенция и на нейните последващи изменения, с които се установяват международни стандарти и препоръчителни практики за разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства. Не се счита за необходимо да се изменя Регламент (ЕС) № 996/2010, нито да се приема нов законодателен акт.

В изготвянето на предложението, свързано с изменение 20, участваха представителите на държавите — членки на ЕС, и Агенцията за авиационна безопасност на Европейския съюз (ЕААБ) като членове и наблюдатели в работна група 7 на ENCASIA, които отговарят за координирането на становищата на органите за разследване във връзка с безопасността по отношение на писмата на ИКАО до държавите относно разследвания на безопасността.

Предложената позиция, която трябва да се заеме от името на Съюза, съответно е да се подкрепи това изменение.

Следователно позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, при условие че Съветът на ИКАО приеме без съществени промени предложеното изменение 20 на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*, е да не се изразява несъгласие и да се спазят приетите мерки в отговор на съответните писма на ИКАО до държавите. Когато след предвидената начална дата на прилагане на новоприетите стандарти на ИКАО законодателството на Съюза се отклонява от тях, държавите членки следва да уведомят ИКАО за позицията на Съюза относно различията с тези конкретни стандарти въз основа на подготвителен документ, представен своевременно от Комисията на Съвета за обсъждане и одобрение, в който се посочват подробно различията и необходимото време за завършване на интегрирането на въпросните стандарти в правото на Съюза.

4. ПРАВНО ОСНОВАНИЕ

4.1. Процесуалноправно основание

4.1.1. Принципи

В член 218, параграф 9 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) се предвижда приемането на решения за установяване на „позициите, които трябва да се заемат от името на Съюза в рамките на орган, създаден със споразумение, когато този орган има за задача да приема актове с правно действие, с изключение на актовете за допълнение или изменение на институционалната рамка на споразумението“.

Член 218, параграф 9 от ДФЕС се прилага независимо от това дали Съюзът е член на органа, или страна по споразумението[2].

Понятието „актове с правно действие“ включва актове с правно действие по силата на нормите на международното право, които уреждат съответния орган. То включва и инструменти, които нямат обвързващ характер съгласно международното право, но са „годни да окажат съществено въздействие върху съдържанието на приеманата от

[2] Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, т. 64.

законодателя на Съюза нормативна уредба“[3]. Както беше обяснено по-горе, предметът на предложеното изменение попада в област, за която съществува правен акт на Съюза (т.е. Регламент (ЕС) № 996/2010).

4.1.2. Приложение в конкретния случай

Съветът на ИКАО е орган, учреден със споразумение, по-конкретно с Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване („Чикагската конвенция“).

В съответствие с член 54 от Чикагската конвенция Съветът на ИКАО приема международните стандарти и препоръчителните практики, определени като приложения към Чикагската конвенция. Това са актове с правно действие. След като бъдат приети и влязат в сила, стандартите и препоръчителните практики, приети от ИКАО, стават задължителни за всички договарящи държави, членуващи в ИКАО, по силата на член 90, буква а) от Чикагската конвенция, който предвижда: *Приемането от съвета на приложенията, посочени в буква „l“ на чл. 54, изисква съгласието на две трети от гласувалите в съвета на заседание, свикано за тази цел, след което те се съобщават от съвета на всяка договаряща държава. Всяко такова приложение или всяка поправка към дадено приложение влизат в сила след изтичането на тримесечен срок от тяхното съобщаване на съответните договарящи държави или след изтичането на по-продължителен срок, определен от съвета, освен ако през това време мнозинството от договарящите държави не заяви в съвета, че ги отхвърля*. Както е обяснено по-горе, предвиденото изменение на приложение 13 е годно да окаже съществено въздействие върху съдържанието на законодателството на Съюза. По-конкретно изменението ще доведе до необходимост от адаптиране на настоящите работни процедури на органите за разследване във връзка с безопасността, уредени с Регламент (ЕС) № 996/2010.

Предвидените актове не допълват, нито изменят институционалната рамка на споразумението.

Поради това процесуалноправното основание за предложената позиция относно решение е член 218, параграф 9 от ДФЕС.

4.2. Материалноправно основание

4.2.1. Принципи

Материалноправното основание за решение съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС зависи преди всичко от целта и съдържанието на предвидения акт, във връзка с който се заема позиция от името на Съюза. Ако предвиденият акт преследва две цели или се състои от две части и ако едната от целите или частите може да се определи като основна, докато другата е само акцесорна, решението съгласно член 218, параграф 9 от ДФЕС трябва да се основава на едно-единствено материалноправно основание, а именно на изискването от основната или преобладаващата цел или част.

4.2.2. Приложение в конкретния случай

Главната цел и съдържанието на приетия акт са свързани с общата транспортна политика.

Поради това материалноправното основание за предложеното решение е член 100, параграф 2 от ДФЕС.

[3] Решение на Съда от 7 октомври 2014 г., Германия/Съвет, C-399/12, ECLI:EU:C:2014:2258, т. 61—64.

4.3. Заключение

Правното основание за предложеното решение на Съвета е член 100, параграф 2 от ДФЕС във връзка с член 218, параграф 9 от ДФЕС.

2026/0028 (NLE)

Предложение за

РЕШЕНИЕ НА СЪВЕТА

относно позицията, която трябва да се заеме от името на Европейския съюз на 237-ата сесия на Съвета на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) по отношение на предвиденото изменение на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*

СЪВЕТЪТ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ СЪЮЗ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз, и по-специално член 100, параграф 2 във връзка с член 218, параграф 9 от него,

като взе предвид предложението на Европейската комисия,

като има предвид, че:

(1) Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване („Чикагската конвенция“), с която се урежда международният въздушен транспорт, влиза в сила на 4 април 1947 г. С нея е учредена Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).

(2) Държавите членки са договарящи държави по Чикагската конвенция и членки на ИКАО, а Съюзът има статут на наблюдател в определени органи на ИКАО. В Съвета на ИКАО са представени шест държави членки.

(3) Съгласно член 54 от Чикагската конвенция Съветът на ИКАО може да приема международни стандарти и препоръчителни практики (SARP) и да ги определя като приложения към Чикагската конвенция.

(4) На своята 237-а сесия Съветът на ИКАО трябва да приеме изменение 20 на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*, към Чикагската конвенция.

(5) Основната цел на изменение 20 на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*, към Чикагската конвенция е да се подобри авиационната безопасност чрез осигуряване на високо равнище на ефективност, целесъобразност и качество на разследванията на безопасността в гражданското въздухоплаване.

(6) Предложените промени са насочени към постигането на тези цели чрез изясняване на отговорността на държавите да приключват разследванията във връзка с безопасността и да публикуват окончателни доклади дори в случаи на незаконна намеса, като по този начин се предотвратява преждевременното прекратяване на разследванията. С тях се преодоляват потенциалните конфликти на интереси, като за по-голяма безпристрастност и прозрачност се предлага делегиране на разследванията на трети страни. С измененията също така се подобрява достъпът на разследващите до данни, като се премахват ограниченията. Освен това с тях се опростяват процедурите за представяне на доклади на ИКАО, като се премахва изискването за предварителен доклад „ADREP“ и се намаляват праговете на максимална маса на въздухоплавателните

средства във връзка с представянето на окончателни доклади на ИКАО. И накрая, с тях се актуализират термините, за да се гарантира съгласуваност между приложенията на ИКАО.

(7) В изготвянето на предложението, свързано с изменение 20, участва Европейската мрежа на органите за разследване във връзка с безопасността в гражданското въздухоплаване (ENCASIA), създадена с член 7 от Регламент (ЕС) № 996/2010[4], сред чиито задължения е да консултира институциите на Съюза по всички аспекти на разработването и прилагането на политиките и правилата на Съюза, свързани с разследванията на авиационни събития и предотвратяването на произшествия и инциденти.

(8) Целесъобразно е да се установи позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза в рамките на Съвета на ИКАО, тъй като изменение 20 на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*, към Чикагската конвенция ще бъде обвързващо съгласно международното право в съответствие с член 90, буква а) от Чикагската конвенция и е годно да окаже съществено въздействие върху правото на ЕС, по-специално Регламент (ЕС) № 996/2010.

(9) Позицията на Съюза по време на 237-ата сесия на Съвета на ИКАО или на последваща сесия по отношение на приемането на предвиденото изменение 20 на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*, към Чикагската конвенция следва да бъде да се подкрепят тези изменения и те да се спазват в тяхната цялост.

(10) В съответствие с член 38 от Чикагската конвенция всяка държава, която прецени, че е невъзможно да се съобразява във всички отношения с подобен международен стандарт или процедура или да приведе своите собствени разпоредби или практики в пълно съответствие с който и да е международен стандарт или процедура, или която сметне за необходимо да приеме разпоредби или практики, отличаващи се по какъвто и да е начин от тези, които са установени с даден международен стандарт, следва незабавно да уведоми ИКАО за различията между нейната собствена практика и тази, установена с международния стандарт.

(11) Съгласно член 90 от Чикагската конвенция всяко такова приложение или всяко изменение на дадено приложение влиза в сила след изтичането на тримесечен срок от неговото съобщаване на съответните договарящи държави, членуващи в ИКАО, или след изтичането на по-продължителен срок, определен от Съвета на ИКАО, освен ако през това време мнозинството от договарящите държави, членуващи в ИКАО, заявят своето несъгласие.

(12) Позицията на Съюза след приемането от Съвета на ИКАО на изменение 20 на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*, към Чикагската конвенция, която трябва да бъде обявена от генералния секретар на ИКАО чрез процедура с писмо на ИКАО до държавите, следва да бъде да не се заявява несъгласие и да се спазват измененията. Когато след предвидената начална дата на прилагане на новоприетите SARP законодателството на Съюза се отклонява от тях, на ИКАО

[4] Регламент (ЕС) № 996/2010 на Европейския парламент и на Съвета от 20 октомври 2010 г. относно разследването и предотвратяването на произшествия и инциденти в гражданското въздухоплаване и за отмяна на Директива 94/56/ЕО (ОВ L 295, 12.11.2010 г, стр. 35, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/996/oj).

следва да се представи уведомление за евентуалните различия с тези конкретни SARP. Позицията на Съюза по отношение на такова различие следва да се основава на писмен документ, представен от Комисията на Съвета за обсъждане и одобрение,

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

(1) Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза по време на 237-ата сесия на Съвета на ИКАО или на последваща сесия, е да се подкрепи изцяло предложеното изменение на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*, към Чикагската конвенция.

(2) Позицията, която трябва да се заеме от името на Съюза, при условие че Съветът на ИКАО приеме без съществени промени предложеното изменение на приложение 13 — *Разследване на произшествия и инциденти с въздухоплавателни средства*, към Чикагската конвенция, посочено в параграф 1, е да не се заявява несъгласие и да се уведоми за съобразяване с приетата мярка в отговор на съответните писма на ИКАО до държавите. Когато след предвидената начална дата на прилагане на новоприетите международни стандарти законодателството на Съюза се отклонява от тях, на ИКАО се представя уведомление за евентуалните различия с тези конкретни международни стандарти в съответствие с член 38 от Чикагската конвенция.

В случай че законодателството на Съюза се различава от стандартите, съдържащи се приложение 13 към Чикагската конвенция, Комисията своевременно и най-малко два месеца преди крайния срок, определен от ИКАО за уведомяване за различия, представя на Съвета за обсъждане и одобрение подготвителен документ, в който се определя позицията на Съюза по подробните различия, за които държавите членки трябва да уведомят ИКАО от името на Съюза.

Член 2

Позицията, посочена в член 1, параграф 1, се изразява от държавите — членки на Съюза, които са членове на Съвета на ИКАО, като те действат съвместно в интерес на Съюза.

Позицията, посочена в член 1, параграф 2, се изразява от всички държави — членки на Съюза, като те действат съвместно в интерес на Съюза.

Член 3

Адресати на настоящото решение са държавите членки.

Съставено в Брюксел на година.

За Съвета
Председател