KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2022/220

af 15. februar 2022

om den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i det fælles udvalg, der er nedsat ved samarbejdsmemorandummet mellem Den Europæiske Union og Organisationen for International Civil Luftfart om en ramme for et styrket samarbejde, for så vidt angår vedtagelse af en arbejdsgang for samarbejdet vedrørende indberetning af havarier og hændelser inden for civil luftfart og udpegelse af en repræsentant for Den Europæiske Union til det fælles udvalgs formandsskab

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Rådets afgørelse 2012/243/EU af 8. marts 2012 om indgåelse af et samarbejdsmemorandum mellem Den Europæiske Union og Organisationen for International Civil Luftfart om en ramme for et styrket samarbejde og om fastlæggelse af proceduremæssige ordninger i forbindelse hermed ([1]), særlig artikel 4, stk. 1, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Samarbejdsmemorandummet mellem Den Europæiske Union og Organisationen for International Civil Luftfart om en ramme for et styrket samarbejde blev undertegnet i Montréal og Bruxelles den 28. april og den 4. maj 2011. Samarbejdsmemorandummet blev anvendt midlertidigt fra datoen for sidstnævnte undertegnelse i afventning af dets ikrafttræden.

(2) Samarbejdsmemorandummet blev godkendt på Unionens vegne ved afgørelse 2012/243/EU. Samarbejdsmemorandummet trådte i kraft den 8. marts 2012.

(3) Ifølge samarbejdsmemorandummets artikel 3.3 kan parterne fastsætte arbejdsgange med angivelse af de i fællesskab aftalte mekanismer og procedurer, som er nødvendige for på effektiv vis at gennemføre de samarbejdsaktiviteter, som er fastsat i bilagene til samarbejdsmemorandummet.

(4) Ved samarbejdsmemorandummets artikel 7.1 nedsættes der et fælles udvalg bestående af repræsentanter fra hver part. I henhold til artikel 7.3, litra c), har det fælles udvalg til opgave at vedtage bilag til samarbejdsmemorandummet og arbejdsgange inden for anvendelsesområdet af bilagene.

(5) Parterne har på grundlag af en arbejdsgang vedtaget den 21. september 2011 haft et vellykket samarbejde vedrørende indberetning af havarier og hændelser inden for civil luftfart. I lyset af udviklingen på området, navnlig at Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur har overtaget relevante opgaver fra Det Fælles Forskningscenter, anses det for at være nødvendigt at erstatte arbejdsgangen af 21. september 2011 med en ny arbejdsgang for samarbejdet mellem parterne vedrørende indberetning af havarier og hændelser inden for civil luftfart. Den nye arbejdsgang skal efter planen vedtages på et kommende møde i det fælles udvalg.

(6) I overensstemmelse med artikel 4, stk. 1, i Rådets afgørelse om indgåelse af samarbejdsmemorandummet fastlægger Kommissionen efter høring af et særligt udvalg, som udnævnes af Rådet, og under fuld hensyntagen til udvalgets udtalelse, den holdning, som Unionen skal indtage i det fælles udvalg til afgørelser vedrørende arbejdsgange.

(7) Det særlige udvalg blev hørt den 25. januar 2022.

(8) Den holdning, der skal indtages af Unionen i det fælles udvalg for så vidt angår vedtagelse af en arbejdsgang for samarbejdet vedrørende indberetning af havarier og hændelser inden for civil luftfart bør derfor vedtages.

([1]) EUT L 121 af 8.5.2012, s. 16.

(9) I henhold til samarbejdsmemorandummets artikel 7.1 varetages formandsskabet for det fælles udvalg i fællesskab af en repræsentant for hver af parterne. Ifølge artikel 7.4 skal det fælles udvalg operere på grundlag af en forståelse mellem hver parts formand.

(10) Der bør derfor udpeges en repræsentant for Unionen til det fælles udvalgs formandsskab —

BESTEMT FØLGENDE:

Artikel 1

Den holdning, der skal indtages på Den Europæiske Unions vegne i det fælles udvalg, der er nedsat ved samarbejdsmemorandummet mellem Den Europæiske Union og Organisationen for International Civil Luftfart om en ramme for et styrket samarbejde, for så vidt angår vedtagelse af en arbejdsgang for samarbejdet vedrørende indberetning af havarier og hændelser inden for civil luftfart baseres på bilaget til denne afgørelse.

Artikel 2

Generaldirektøren for Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport udpeges som Den Europæiske Unions repræsentant til formandsskabet for det fælles udvalg, der er oprettet ved samarbejdsmemorandummet mellem Den Europæiske Union og Organisationen for International Civil Luftfart om en ramme for et styrket samarbejde. Formanden kan i individuelle sager udpege en stedfortræder.

Artikel 3

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

Udfærdiget i Bruxelles, den 15. februar 2022.

På Kommissionens vegne
Adina-Ioana VĂLEAN
Medlem af Kommissionen

BILAG

»DET FÆLLES EU-ICAO-UDVALGS AFGØRELSE af XX 202X om vedtagelse af en arbejdsgang for samarbejdet mellem Den Europæiske Union og Organisationen for International Civil Luftfart vedrørende indberetning af havarier og hændelser inden for civil luftfart

DET FÆLLES EU-ICAO-UDVALG HAR —

under henvisning til samarbejdsmemorandummet mellem Den Europæiske Union og Organisationen for International Civil Luftfart om en ramme for et styrket samarbejde (MoC), som blev undertegnet i Montréal og Bruxelles den 28. april og den 4. maj 2011, særlig artikel 3.3 og artikel 7.3, litra c)

under henvisning til samarbejdsmemorandummets bilag om luftfartssikkerhed, navnlig artikel 3.1

under henvisning til ICAO's Global Aviation Safety Plan (GASP) (ICAO-dokument 10004) og de globale sikkerhedsinitiativer

under henvisning til Global Aviation Safety Roadmap (GASR, 2006) om gennemførelse af international udveksling af data/det globale dataindberetningssystem

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 376/2014 af 3. april 2014 om indberetning og analyse af samt opfølgning på begivenheder inden for civil luftfart, ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 og ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 1321/2007 og Kommissionens forordning (EF) nr. 1330/2007 ([1])

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for civil luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF ([2])

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2018/1139 af 4. juli 2018 om fælles regler for civil luftfart og oprettelse af Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur og om ændring af forordning (EF) nr. 2111/2005, (EF) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 og direktiv 2014/30/EU og 2014/53/EU og om ophævelse af (EF) nr. 552/2004 og (EF) nr. 216/2008 og Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 ([3])

i betragtning af, at definitionerne i ICAO's ADREP-taksonomi (Accident/Incident Data Reporting (indberetning af havarier og hændelser)) primært er baseret på ICAO's normer og anbefalede fremgangsmåder (SARPs), manualer og vejledninger

i betragtning af, at der blandt ICAO's medlemsstaters brugere af ADREP og Det Europæiske Koordinationscenter for Systemer for Indberetning af Flyhændelser (ECCAIRS) er behov for yderligere at kunne bruge oplysninger fra dataindsamling, -analyse og -deling til at indkredse trusler og medvirkende faktorer på globalt plan

i betragtning af, at luftfartens sikkerhed og fremskridtene inden for harmonisering af den internationale civile luftfart hviler på anerkendte standarder såsom ADREP-systemet, og i erkendelse af vigtigheden af gensidig bistand og samarbejde inden for sikkerhedsstyring og databasesystemer

i betragtning af, at Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) inden for Den Europæiske Union er forpligtet til at bistå Europa-Kommissionen i forvaltningen af den europæiske centrale database, der lagrer alle hændelsesindberetninger i Den Europæiske Union, og navnlig agenturets ansvar for at udvikle og vedligeholde den nye version af ECCAIRS-softwarepakken kaldet ECCAIRS 2

([1]) EUT L 122 af 24.4.2014, s. 18.
([2]) EUT L 295 af 12.11.2010, s. 35.
([3]) EUT L 212 af 22.8.2018, s. 1.

i betragtning af, at EASA fra og med den 1. januar 2021 har overtaget alle opgaver, som Europa-Kommissionens Fælles Forskningscenter (JRC) p.t. udfører for så vidt angår ECCAIRS-softwarepakken

i betragtning af, at det følgelig er nødvendigt at erstatte den arbejdsgang, som blev vedtaget i Montréal den 21. september 2011, om samarbejde vedrørende indberetning af havarier og hændelser inden for civil luftfart —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Den arbejdsgang, der er knyttet som bilag til denne afgørelse, vedtages hermed og erstatter den arbejdsgang, som blev vedtaget i Montréal den 21. september 2011, om samarbejde vedrørende indberetning af havarier og hændelser inden for civil luftfart.

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft på dagen for vedtagelsen.

På Det Fælles EU-ICAO-Udvalgs vegne:
Formændene [kun underskrifter]«

TILLÆG TIL DET FÆLLES EU-ICAO-UDVALGS AFGØRELSE af XX 202X

ARBEJDSGANG FOR SAMARBEJDET MELLEM ORGANISATIONEN FOR INTERNATIONAL CIVIL LUFTFART OG DEN EUROPÆISKE UNION

OM SAMARBEJDE VEDRØRENDE INDBERETNING AF HAVARIER OG HÆNDELSER INDEN FOR CIVIL LUFTFART

Denne arbejdsgang indeholder de i fællesskab aftalte mekanismer og procedurer, der er nødvendige for en effektiv gennemførelse af samarbejdet mellem Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) og Den Europæiske Union (EU).

ICAO og EU benævnes i det følgende »part« hver for sig og »parter« samlet.

1. MÅLSÆTNING MED ARBEJDSGANGEN

1.1. Denne arbejdsgang, der falder under anvendelsesområdet for samarbejdsmemorandummet (MoC) og dets bilag om luftfartssikkerhed, navnlig artikel 3.3 og artikel 7.3, litra c, i MoC, har som målsætning at gennemføre samarbejdet mellem parterne, således at de — hvor det er muligt — støtter og fremmer hinandens aktiviteter vedrørende indberetning af havarier og hændelser inden for civil luftfart.

1.2. For at nå arbejdsgangens målsætninger er parterne enige om følgende generelle tilgang:

a) Med henblik på en effektiv gennemførelse af denne arbejdsgang udpeger EU Den Europæiske Unions Luftfartssikkerhedsagentur (EASA) ([4]) som sin »tekniske repræsentant«.

b) EASA vil fremme brugen af ICAO's ADREP-taksonomi (Accident/Incident Data Reporting) som standard for indberetning og udveksling af oplysninger om havarier og hændelser mellem Den Europæiske Unions medlemsstater, stater i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) og Schweiz.

c) ICAO vil i ICAO's medlemsstater fremme brugen af EU's ECCAIRS 2-softwarepakke af applikationer til indsamling af oplysninger om havarier og hændelser.

d) Hvad angår brugen af ECCAIRS 2-softwarepakken vil ICAO og EASA koordinere deling og harmonisering af deres uddannelses- og støtteindsats og -materialer til gavn for alle ECCAIRS' slutbrugere.

e) ICAO og EASA vil samarbejde om oprettelse af en global og tilgængelig central database over havarier og hændelser, der bruger ECCAIRS 2-software. Databasen vil blive forvaltet i overensstemmelse med de relevante politikker for informationssystemsikkerhed.

2. SÆRLIGE FORANSTALTNINGER MELLEM PARTERNE

2.1. For at fremme brugen af ADREP-taksonomien, jf. ovenstående punkt 1.2, litra b), er parterne enige om følgende:

a) ICAO ejer og er ansvarlig for udvikling og aktiv vedligeholdelse af ADREP-taksonominen.

b) ICAO og arbejdsgruppen for ECCAIRS-taksonomi koordinerer og arbejder tæt sammen om at sikre en konsekvent udvikling og gennemførelse af ADREP-taksonomien, herunder ECCAIRS-indberetningssystemet.

c) ICAO offentliggør ADREP-taksonomien på sit websted som et formelt ICAO-dokument og ajourfører dette dokument efter behov.

d) ICAO's ADREP-taksonomi danner grundlag for tilgangen til indberetning af havarier og hændelser som defineret i forordning (EU) nr. 376/2014. Ændringer i ICAO's ADREP-taksonomi vil i princippet blive integreret i ECCAIRS' udgivelser af luftfartssoftware.

([4]) https://www.easa.europa.eu/.

e) EASA vil fortsat opfordre EU's medlemsstater, stater i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) og Schweiz at anvende ECCAIRS-systemet til elektronisk indberetning af deres havarier og hændelser til ICAO i henhold til bestemmelserne i bilag 13 »*Aircraft Accident and Incident Investigation*«.

f) EASA og de kompetente myndigheder i EU's medlemsstater, stater i Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde (EØS) og Schweiz kan vederlagsfrit bruge ADREP-taksonomien i ECCAIRS 2-indberetningssystemet og de dertil knyttede værktøjer.

g) EASA kan over for ECCAIRS-fællesskabet via ECCAIRS 2-webportalen angive et link til ADREP-taksonomien på ICAO's websted.

h) ICAO inviterer EASA til at deltage i sekretariatets møder eller i grupper, der oprettes med det formål at udvikle taksonomier og/eller håndtere spørgsmål om brugen af ADREP (f.eks. interoperabilitet, modellering, test af nye teknologier og videreudvikling af indberetningsværktøjer, -metoder og -støtte).

i) ICAO kan bruge ECCAIRS 2's logo sammen med ADREP.

2.2. For at fremme brugen af ECCAIRS 2-taksonomien, jf. ovenstående punkt 1.2, litra c), er parterne enige om følgende:

a) EASA er ansvarlig for udvikling og aktiv vedligeholdelse af ECCAIRS 2-systemet, som består af databasen og software.

b) ICAO anerkender, at ECCAIRS 2 i princippet skal være forenelig med ADREP.

c) ICAO bruger ECCAIRS 2-software og relaterede værktøjer til implementering af ICAO's ADREP-system. ICAO kan vederlagsfrit bruge ECCAIRS 2-systemet til deres eget behov, herunder til dataindsamling i henhold til bilag 13 *Aircraft Accident and Incident Investigation* (havarier og hændelser) og til andre potentielle procedurer for indsamling af sikkerhedsdata såsom indsamling af data om kollision med fugle til IBIS-systemet (Bird Strike Information System) eller fremtidig relevant indberetning af hændelser.

d) ICAO anbefaler ICAO's medlemsstater at anvende ECCAIRS 2-systemet til elektronisk indberetning af deres havarier og hændelser til ICAO i henhold til bestemmelserne i ICAO's bilag 13 »*Aircraft Accident and Incident Investigation*«. Hvis en ICAO-medlemsstat bruger ECCAIRS 2-løsningen, er brugen, vedligeholdelsen og supporten vederlagsfri.

e) ICAO inviteres til at deltage i ECCAIRS' styringsudvalg med samme rettigheder, som udvalgets medlemmer har i medfør af styringsudvalgets mandat.

f) ICAO's sekretariat anbefaler ICAO's medlemsstater at bruge ECCAIRS 2-systemet, der består af database og software og forvaltes af EASA, som en metode til at indsamle og lagre deres nationale oplysninger om havarier og hændelser inden for luftfart. Hvis en ICAO-stat ønsker at bruge ECCAIRS 2-systemet, bringer EASA en aftale i stand med den pågældende stat.

2.3. For at harmonisere og fordele uddannelses- og støtteindsatsen, jf. ovenstående punkt 1.2, litra d), aftaler parterne følgende:

a) EASA er i princippet ansvarlig for at koordinere ECCAIRS 2-relateret uddannelse og yde støtte til EU's medlemsstater, EØS-stater og Schweiz, internationale organisationer og alle stater, med hvilke EASA samarbejder under EASA's internationale samarbejdsprogram.

b) I princippet er ICAO ansvarlig for at koordinere ECCAIRS 2-relateret uddannelse og yde støtte til parter, der ikke er nævnt i litra a).

c) EASA vil, hvis det er muligt, og under hensyntagen til EASA's ressourcer og prioriteter som nævnt i litra a), bistå ICAO's i varetagelsen af dets opgaver under forudsætning af, at rejseomkostninger og dagpenge (i overensstemmelse med ICAO's interne procedurer) afholdes af ICAO.

d) Hvad angår brugen af ECCAIRS 2-softwarepakken vil ICAO og EASA stræbe efter at dele deres uddannelses- og støttemateriale til gavn for ECCAIRS-fællesskabet.

e) Hvis det er relevant, vil ICAO og EASA stræbe efter at samarbejde med tredjeparter for så vidt angår ADREP/ECCAIRS-uddannelse og -støtte.

f) Det centrale ECCAIRS 2-knudepunkt, der bruges til koordinering af uddannelses- og støtteaktiviteter i ECCAIRS 2-løsningen, kan tilgås af de kompetente myndigheder i ICAO's medlemsstater, når de har registreret sig online.

2.4. Med henblik på samarbejde om oprettelsen af ECCAIRS 2-databasen aftaler parterne følgende:

a) EASA er i princippet ansvarlig for installation og vedligeholdelse af ECCAIRS 2-systemet, som består af databasen og software.

b) ICAO er i princippet ansvarlig for forvaltning af adgangsrettighederne til ECCAIRS 2-systemet for alle medlemsstater med undtagelse af EU's medlemsstater, EØS-stater og Schweiz.

c) EASA indvilliger i at stille infrastruktur vedrørende ECCAIRS 2-systemet, som består af database og software, vederlagsfrit til rådighed for ICAO og ICAO's medlemsstater, så de kan bruge systemet som database til indberetning af havarier og hændelser, jf. ICAO's bilag 13 »*Aircraft Accident and Incident Investigation*«.

d) Det aftales, at adgang til og deling af data lagret i ECCAIRS 2-databasen er omfattet af fortrolighedsbestemmelserne i MoC's artikel 6 og af beskyttelsen af optegnelser vedrørende efterforskninger af havarier og hændelser, jf. bilag 13 »*Aircraft Accident and Incident Investigation*«.

e) ICAO og EASA skal indhente den pågældende stats udtrykkelige skriftlige samtykke til at tilgå alle andre data, der måtte været lagret i ECCAIRS 2-systemet, og som ikke falder under anvendelsesområdet i litra d).

f) ICAO og EASA samarbejder om at forbedre datakvaliteten ved at undersøge løsninger til støtte for den centrale klassifikationstjeneste og automatiserede kvalitetskontrolprocesser for alle brugere.

3. **FORVALTNING**

3.1. ICAO og EASA udpeger hver især kontaktpunkter, der skal fungere som koordinatorer med ansvar for de fælles aktiviteter. Koordinatorerne kan udpege andet personale til at repræsentere dem eller deltage i møder.

3.2. Korrespondance om alle praktiske anliggender vedrørende denne arbejdsgang foregår mellem koordinatorerne.

3.3. Parterne vil efter omstændighederne og i overensstemmelse med denne arbejdsgang afholde møder om samarbejdets fremskridt.

4. **FINANSIERING**

4.1. Medmindre parterne specifikt har aftalt andet ved særskilte aftaler, afholder hver enkelt part de omkostninger, der er forbundet med varetagelsen af opgaverne i henhold til denne arbejdsgang.

4.2. Alle aktiviteter, der udføres i henhold til denne arbejdsgang, er betinget af, at der er tilstrækkelige midler, personale og andre ressourcer til rådighed, og er underlagt parternes gældende love og forskrifter, politikker og programmer.

5. **INTELLEKTUEL EJENDOMSRET**

5.1. ADREP-taksonomien er og bliver ICAO's intellektuelle ejendom.

5.2. ECCAIRS 2-systemet og dertil knyttede softwareredskaber er og bliver EU's intellektuelle ejendom.

5.3. Parterne er ikke ansvarlige for de indsamlede datas kvalitet eller kvantitet.

5.4. Parterne anerkender hinandens ejerskab af og alle rettigheder til ophavsret, varemærker, navne, logoer og anden intellektuel ejendom. Den ene parts brug af den andens intellektuelle ejendom forudsætter denne parts forudgående skriftlige godkendelse. Hvis en sådan godkendelse opnås, skal brugen foregå på ikke-eksklusivt grundlag, og den part, der bruger den anden parts intellektuelle ejendom, skal i god tro efterkomme den anden parts skriftlige instrukser, vejledninger og specifikationer.

6. **ÆNDRINGER OG OPSIGELSE**

6.1. Denne arbejdsgang kan ændres ved en afgørelse fra Det Fælles EU-ICAO-Udvalg.

6.2. Arbejdsgangen kan bringes til ophør af en af parterne med seks (6) måneders skriftligt varsel til den anden part.