DECISIONE (UE) 2022/220 DELLA COMMISSIONE

del 15 febbraio 2022

relativa alla posizione che l'Unione europea deve adottare in sede di comitato misto istituito a norma del memorandum di cooperazione tra l'Unione europea e l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile che stabilisce un quadro di cooperazione rafforzata, in merito all'adozione di un accordo di lavoro relativo alla cooperazione nell'ambito della segnalazione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e alla nomina di un presidente dell'Unione europea in seno al comitato misto

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la decisione 2012/243/UE del Consiglio, dell'8 marzo 2012, relativa alla conclusione di un memorandum di cooperazione tra l'Unione europea e l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile, che stabilisce un quadro di cooperazione rafforzata, e che stabilisce relative modalità procedurali ([1]), in particolare l'articolo 4, paragrafo 1.

considerando quanto segue:

(1) Il memorandum di cooperazione tra l'Unione europea e l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile che stabilisce un quadro di cooperazione rafforzata è stato firmato a Montréal e a Bruxelles il 28 aprile e il 4 maggio 2011. Il memorandum di cooperazione è stato applicato in via provvisoria a decorrere dalla data di quest'ultima firma, in attesa della sua entrata in vigore.

(2) Il memorandum di cooperazione è stato approvato a nome dell'Unione mediante la decisione 2012/243/UE. Il memorandum di cooperazione è entrato in vigore l'8 marzo 2012.

(3) A norma del punto 3.3 del memorandum di cooperazione, le parti possono istituire accordi di lavoro specificando i meccanismi e i procedimenti reciprocamente concordati necessari per l'efficace applicazione delle attività di cooperazione fissate dagli allegati del memorandum di cooperazione.

(4) L'articolo 7.1 del memorandum di cooperazione istituisce un comitato misto composto da rappresentanti delle parti. A norma del punto 7.3, lettera c), il comitato misto è incaricato di adottare gli allegati del memorandum di cooperazione e gli accordi di lavoro nell'ambito di applicazione degli allegati.

(5) Sulla base di un accordo di lavoro del 21 settembre 2011, le parti hanno cooperato con successo nell'ambito della segnalazione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile. Alla luce degli sviluppi in tale ambito, e in particolare del fatto che l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea ha assunto le pertinenti funzioni del Centro comune di ricerca, si ritiene necessario sostituire l'accordo di lavoro del 21 settembre 2011 con un nuovo accordo di lavoro tra le parti riguardante la cooperazione nell'ambito della segnalazione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile. Il nuovo accordo di lavoro dovrebbe essere adottato in una delle prossime riunioni del comitato misto.

(6) A norma dell'articolo 4, paragrafo 1, della decisione del Consiglio relativa alla conclusione del memorandum di cooperazione, la Commissione, previa consultazione di un comitato speciale nominato dal Consiglio e tenuto pienamente conto del suo parere, stabilisce la posizione che l'Unione deve adottare in sede di comitato misto riguardo alle decisioni relative agli accordi di lavoro.

(7) Il comitato speciale è stato consultato il 25 gennaio 2022.

(8) È pertanto opportuno adottare la posizione che deve essere assunta dall'Unione in sede di comitato misto in merito all'adozione di un accordo di lavoro relativo alla cooperazione nell'ambito della segnalazione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

([1]) GU L 121 dell'8.5.2012, pag. 16.

(9) A norma del punto 7.1 del memorandum di cooperazione, il comitato misto è co-presieduto da un rappresentante di ogni parte. A norma del punto 7.4, il comitato misto funziona sulla base dell'accordo tra i presidenti di ciascuna parte.

(10) È pertanto opportuno nominare un presidente dell'Unione in seno al comitato misto,

DECIDE:

Articolo 1

La posizione che deve essere adottata dall'Unione europea in sede di comitato misto istituito a norma del memorandum di cooperazione tra l'Unione europea e l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile che stabilisce un quadro di cooperazione rafforzata, in merito all'adozione di un accordo di lavoro relativo alla cooperazione nell'ambito della segnalazione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile, è basata sull'allegato della presente decisione.

Articolo 2

Il direttore generale della direzione generale della Mobilità e dei trasporti è nominato presidente dell'Unione europea in seno al comitato misto istituito a norma del memorandum di cooperazione tra l'Unione europea e l'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile che stabilisce un quadro di cooperazione rafforzata. Il presidente può nominare un sostituto in casi specifici.

Articolo 3

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Fatto a Bruxelles, il 15 febbraio 2022

Per la Commissione
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro della Commissione

ALLEGATO

«DECISIONE DEL COMITATO MISTO UE/ICAO del XX 202X relativa all'adozione di un accordo di lavoro tra l'Unione europea e l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale concernente la cooperazione nell'ambito della segnalazione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile

IL COMITATO MISTO UE/ICAO,

visto il memorandum di cooperazione tra l'Unione europea e l'ICAO che stabilisce un quadro di cooperazione rafforzata, firmato a Montréal e a Bruxelles il 28 aprile e il 4 maggio 2011 (MoC), in particolare il punto 3.3 e il punto 7.3, lettera c);

visto l'allegato del memorandum di cooperazione sulla sicurezza aerea, in particolare il punto 3.1;

visti il piano globale di sicurezza aerea dell'ICAO (GASP) (documento ICAO 10004) e le iniziative globali in materia di sicurezza (GSI);

vista la tabella di marcia globale per la sicurezza aerea (GASR, 2006) concernente l'attuazione della condivisione internazionale dei dati/del sistema globale di comunicazione dei dati;

visto il regolamento (UE) n. 376/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 3 aprile 2014, concernente la segnalazione, l'analisi e il monitoraggio di eventi nel settore dell'aviazione civile, che modifica il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la direttiva 2003/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 1321/2007 e (CE) n. 1330/2007 della Commissione ([1]);

visto il regolamento (UE) n. 996/2010 del Parlamento europeo e del Consiglio del 20 ottobre 2010 sulle inchieste e la prevenzione degli incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile e che abroga la direttiva 94/56/CE ([2]);

visto il regolamento (UE) 2018/1139 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 luglio 2018, recante norme comuni nel settore dell'aviazione civile, che istituisce un'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea e che modifica i regolamenti (CE) n. 2111/2005, (CE) n. 1008/2008, (UE) n. 996/2010, (UE) n. 376/2014 e le direttive 2014/30/UE e 2014/53/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, e abroga i regolamenti (CE) n. 552/2004 e (CE) n. 216/2008 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CEE) n. 3922/91 del Consiglio ([3]);

considerando che le definizioni della tassonomia ADREP (Accident/Incident Data Reporting) si basano principalmente su standard e pratiche raccomandate (SARP), manuali e materiale di orientamento dell'ICAO;

considerando che vi è l'esigenza tra gli utenti dell'ADREP e del Centro europeo di coordinamento dei sistemi di segnalazione di incidenti nella navigazione aerea (ECCAIRS) negli Stati membri dell'ICAO di utilizzare ulteriormente le informazioni ricavate dalla raccolta, dall'analisi e dalla condivisione dei dati al fine di individuare le minacce e i fattori che contribuiscono alla sicurezza su scala globale;

considerando che la sicurezza della navigazione aerea e il progresso di armonizzazione dell'aviazione civile internazionale si basano su standard riconosciuti, come il sistema ADREP, e riconoscendo l'importanza dell'assistenza reciproca e della cooperazione nel settore della gestione della sicurezza e dei sistemi di banche dati;

considerando l'obbligo, all'interno dell'Unione europea, dell'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) di assistere la Commissione europea nella gestione dell'archivio centrale europeo che conserva tutte le segnalazioni di eventi raccolte nell'Unione europea e, in particolare, il suo compito di sviluppare e mantenere una nuova versione della suite di software ECCAIRS denominata ECCAIRS 2;

([1]) GU L 122 del 24.4.2014, pag. 18.
([2]) GU L 295 del 12.11.2010, pag. 35.
([3]) GU L 212 del 22.8.2018, pag. 1.

considerando che l'AESA ha assunto tutte le funzioni attualmente svolte dalla direzione generale del Centro comune di ricerca (JRC) della Commissione europea in relazione alla suite di software ECCAIRS a decorrere dal 1º gennaio 2021;

considerando che è pertanto necessario sostituire l'accordo di lavoro concluso a Montréal il 21 settembre 2011 riguardante la cooperazione nell'ambito della segnalazione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

L'accordo di lavoro allegato alla presente decisione è adottato e sostituisce l'accordo di lavoro concluso a Montréal il 21 settembre 2011 riguardante la cooperazione nell'ambito della segnalazione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il giorno dell'adozione.

Per il comitato misto UE-ICAO:
I presidenti [solo firme]»

ALLEGATO DELLA DECISIONE DEL COMITATO MISTO UE/ICAO del XX 202X

ACCORDO DI LAVORO TRA L'ORGANIZZAZIONE DELL'AVIAZIONE CIVILE INTERNAZIONALE E L'UNIONE EUROPEA

RELATIVO ALLA COOPERAZIONE NELL'AMBITO DELLA SEGNALAZIONE DI INCIDENTI E INCONVENIENTI NEL SETTORE DELL'AVIAZIONE CIVILE

Il presente accordo di lavoro contiene i meccanismi e i procedimenti reciprocamente concordati necessari per l'efficace applicazione delle attività di cooperazione tra l'Organizzazione dell'aviazione civile internazionale (ICAO) e l'Unione europea (UE).

L'ICAO e l'UE sono di seguito denominate individualmente «la parte» o collettivamente «le parti».

1. OBIETTIVO DELL'ACCORDO DI LAVORO

1.1. Il presente accordo di lavoro, che rientra nell'ambito di applicazione del memorandum di cooperazione e del relativo allegato sulla sicurezza aerea, in particolare il punto 3.3 e il punto 7.3, lettera c), del memorandum di cooperazione, ha l'obiettivo di attuare una cooperazione tra le parti volta a sostenere e promuovere, ove possibile, le rispettive attività nell'ambito della segnalazione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione civile.

1.2. Per conseguire gli obiettivi del presente accordo di lavoro, le parti concordano il seguente approccio generale.

a) Ai fini dell'efficace attuazione del presente accordo di lavoro, l'UE designa l'Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea (AESA) ([4]) come suo «agente tecnico».

b) L'AESA promuoverà l'uso della tassonomia ADREP (Accident/Incident Data Reporting) dell'ICAO come standard per la segnalazione e lo scambio di informazioni su incidenti e inconvenienti negli Stati membri dell'Unione europea, negli Stati dello Spazio economico europeo (SEE) e in Svizzera.

c) L'ICAO promuoverà presso i suoi Stati membri l'uso della suite di applicazioni del software ECCAIRS 2 dell'UE per la raccolta di informazioni su incidenti e inconvenienti.

d) Per quanto riguarda l'uso della suite di software ECCAIRS 2, l'ICAO e l'AESA coordineranno la condivisione e l'armonizzazione degli sforzi e del materiale di formazione e assistenza a beneficio di tutti gli utenti finali di ECCAIRS.

e) L'ICAO e l'AESA collaboreranno all'istituzione di una banca dati centrale su incidenti e inconvenienti che sia globale e accessibile e utilizzi il software ECCAIRS 2. La banca dati sarà gestita conformemente alle pertinenti politiche di sicurezza dei sistemi informatici in vigore.

2. ACCORDO SPECIFICO TRA LE PARTI

2.1. Al fine di promuovere l'uso della tassonomia ADREP, cfr. precedente punto 1.2, lettera b), le parti convengono quanto segue.

a) L'ICAO è il proprietario e la parte responsabile dello sviluppo e della manutenzione attiva della tassonomia ADREP.

b) L'ICAO e il gruppo di lavoro sulla tassonomia dell'ECCAIRS si coordinano e lavorano in stretta collaborazione per garantire un'evoluzione e un'applicazione coerenti della tassonomia ADREP, anche nel sistema di segnalazione ECCAIRS.

c) L'ICAO pubblicherà sul proprio sito web la tassonomia ADREP come documento ufficiale dell'ICAO e, quando necessario, aggiornerà tale documento.

d) La tassonomia ADREP dell'ICAO è la base per l'approccio alla segnalazione di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione quale definito nel regolamento (UE) n. 376/2014. Le modifiche della tassonomia ADREP dell'ICAO saranno integrate, in linea di principio, nei rilasci del software ECCAIRS per l'aviazione.

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

e) L'AESA continuerà a incoraggiare gli Stati membri dell'UE, gli Stati dello Spazio economico europeo (SEE) e la Svizzera a utilizzare il sistema di segnalazione ECCAIRS per la segnalazione elettronica all'ICAO di incidenti e inconvenienti, conformemente alle disposizioni di cui all'annesso 13 relativo alle inchieste su incidenti e inconvenienti aerei.

f) L'AESA e le autorità competenti degli Stati membri dell'UE, degli Stati del SEE e della Svizzera possono utilizzare gratuitamente la tassonomia ADREP nel sistema di segnalazione ECCAIRS 2 e nei relativi strumenti.

g) L'AESA può fornire alla comunità ECCAIRS un link alla tassonomia ADREP sul sito web dell'ICAO tramite il portale web della comunità ECCAIRS 2.

h) L'ICAO inviterà l'AESA a partecipare alle riunioni del segretariato o ai gruppi istituiti al fine di sviluppare tassonomie e/o affrontare questioni relative all'uso dell'ADREP (ad esempio interoperabilità, modellizzazione, sperimentazione di nuove tecnologie e ulteriore sviluppo di strumenti di segnalazione, metodi e assistenza).

i) L'ICAO può utilizzare il logo ECCAIRS 2 insieme a ADREP.

2.2. Al fine di promuovere l'uso di ECCAIRS 2, cfr. precedente punto 1.2, lettera c), le parti convengono quanto segue.

a) L'AESA è responsabile dello sviluppo e della manutenzione attiva del sistema ECCAIRS 2 comprensivo di banca dati e software.

b) L'ICAO riconosce che ECCAIRS 2 mira, in linea di principio, a essere compatibile con ADREP.

c) L'ICAO, per l'applicazione del suo sistema ADREP, utilizza il software ECCAIRS 2 e i relativi strumenti. L'ICAO può utilizzare gratuitamente il sistema ECCAIRS 2 per le proprie esigenze, compresa la raccolta di dati di cui all'annesso 13 relativo alle inchieste su incidenti e inconvenienti aerei e altri potenziali processi di raccolta dei dati sulla sicurezza, come la raccolta IBIS relativa all'impatto con volatili o future segnalazioni di eventi pertinenti.

d) L'ICAO raccomanda ai suoi Stati membri di utilizzare il sistema ECCAIRS 2 per la segnalazione elettronica all'ICAO di incidenti e inconvenienti, conformemente alle disposizioni di cui all'annesso 13 relativo alle inchieste su incidenti e inconvenienti aerei. La soluzione ECCAIRS 2 e la relativa manutenzione e assistenza saranno gratuiti per gli Stati membri dell'ICAO che la utilizzano conformemente a tale raccomandazione.

e) L'ICAO sarà invitata a partecipare al comitato direttivo ECCAIRS con gli stessi diritti estesi ai membri del comitato dal mandato del comitato direttivo.

f) Il segretariato dell'ICAO raccomanda agli Stati membri dell'ICAO di utilizzare il sistema ECCAIRS 2, comprensivo di banca dati e software e gestito dall'AESA, quale metodo per raccogliere i dati per l'archivio nazionale di incidenti e inconvenienti nel settore dell'aviazione e per mantenerlo aggiornato. Se uno Stato dell'ICAO desidera utilizzare il sistema ECCAIRS 2, l'AESA si impegnerà a concludere un accordo con tale Stato.

2.3. Al fine di armonizzare e condividere gli sforzi in materia di formazione e assistenza, cfr. precedente punto 1.2, lettera d), le parti convengono quanto segue.

a) In linea di principio l'AESA è responsabile del coordinamento della formazione relativa a ECCAIRS 2 e dell'assistenza agli Stati membri dell'UE, agli Stati del SEE e alla Svizzera, alle organizzazioni internazionali e a tutti gli Stati con i quali l'AESA collabora nell'ambito del programma di cooperazione internazionale dell'AESA.

b) In linea di principio l'ICAO è responsabile del coordinamento della formazione relativa a ECCAIRS 2 e dell'assistenza alle parti non menzionate alla lettera a).

c) Ove possibile, tenendo conto delle risorse e della priorità dell'AESA di cui alla lettera a), l'AESA assisterà l'ICAO nello svolgimento dei suoi compiti, presumendo che le spese di viaggio e le indennità giornaliere (secondo le procedure interne dell'ICAO) saranno coperte dall'ICAO.

d) Per quanto riguarda l'uso della suite di software ECCAIRS 2, l'ICAO e l'AESA si adopereranno per la condivisione del materiale di formazione e assistenza a beneficio della comunità ECCAIRS.

e) Ove pertinente l'ICAO e l'AESA si adopereranno per cooperare con terzi in materia di formazione e assistenza ADREP/ECCAIRS.

f) Il polo centrale ECCAIRS 2, utilizzato per coordinare le attività di formazione e sostegno relative alla soluzione ECCAIRS 2, è accessibile alle autorità competenti degli Stati membri dell'ICAO in seguito a opportuna registrazione online.

2.4. Al fine di collaborare all'istituzione della banca dati ECCAIRS 2, le parti convengono quanto segue.

a) In linea di principio l'AESA è responsabile dell'installazione e della manutenzione del sistema ECCAIRS 2 comprensivo di banca dati e software.

b) In linea di principio, l'ICAO è responsabile della gestione dei diritti di accesso al sistema ECCAIRS 2 per tutti gli Stati membri ad eccezione degli Stati membri dell'UE, degli Stati SEE e della Svizzera.

c) L'AESA accetta di fornire gratuitamente all'ICAO e agli Stati membri dell'ICAO l'infrastruttura relativa al sistema ECCAIRS 2, comprensivo di banca dati e software, affinché utilizzino il sistema come banca dati per la segnalazione di incidenti e inconvenienti, conformemente all'annesso 13 dell'ICAO relativo alle inchieste su incidenti e inconvenienti aerei.

d) Si conviene che l'accesso ai dati conservati nella banca dati ECCAIRS 2 e la condivisione degli stessi saranno soggetti alle disposizioni in materia di riservatezza di cui al punto 6 del memorandum di cooperazione, nonché alla protezione dei dati riguardanti le inchieste su incidenti e inconvenienti aerei di cui all'annesso 13 relativo alle inchieste su incidenti e inconvenienti aerei.

e) L'ICAO e l'AESA devono ottenere il consenso esplicito scritto dello Stato interessato per accedere a tutti gli altri dati che possono essere conservati nel sistema ECCAIRS 2 e che non rientrano nell'ambito di applicazione della lettera d).

f) L'ICAO e l'AESA collaboreranno per migliorare la qualità dei dati ricercando soluzioni a sostegno del servizio centrale di classificazione e dei processi automatizzati di controllo della qualità per tutti gli utenti.

3. **GESTIONE**

3.1. L'ICAO e l'AESA designano ciascuno punti di contatto che fungono da coordinatori responsabili delle attività congiunte. I coordinatori possono nominare altri membri del personale per rappresentarli o partecipare alle riunioni.

3.2. La corrispondenza relativa a tutte le questioni pratiche riguardanti il presente accordo di lavoro avviene tra i coordinatori.

3.3. Le parti si riuniscono, secondo necessità, per esaminare lo stato di avanzamento delle attività di cooperazione conformemente al presente accordo di lavoro.

4. **FINANZIAMENTO**

4.1. Salvo laddove diversamente concordato dalle parti mediante accordi separati, ciascuna parte sostiene le spese sostenute per lo svolgimento dei propri compiti nell'ambito del presente accordo di lavoro.

4.2. Tutte le attività svolte nell'ambito del presente accordo di lavoro sono subordinate alla disponibilità di fondi adeguati, di personale e di altre risorse e sono soggette a leggi e regolamenti applicabili, politiche e programmi di ciascuna parte.

5. **PROPRIETÀ INTELLETTUALE**

5.1. La tassonomia ADREP è e rimane proprietà intellettuale dell'ICAO.

5.2. Il sistema ECCAIRS 2 e i relativi strumenti software sono e rimangono proprietà intellettuale dell'UE.

5.3. Le parti non sono responsabili della qualità o della quantità dei dati raccolti.

5.4. Ciascuna parte riconosce la proprietà e tutti i diritti relativi ai propri diritti d'autore, marchi commerciali, nome, loghi e qualsiasi altra proprietà intellettuale. Una delle parti utilizza la proprietà intellettuale dell'altra parte previa approvazione scritta della stessa. Se tale approvazione viene concessa, l'uso deve avvenire su base non esclusiva e la parte che utilizza la proprietà intellettuale dell'altra parte deve conformarsi rigorosamente, in buona fede, alle istruzioni scritte dell'altra parte e ai suoi orientamenti e specifiche.

6. **MODIFICA E DENUNCIA**

6.1. Il presente accordo di lavoro può essere modificato mediante decisione del comitato misto UE/ICAO.

6.2. Il presente accordo di lavoro può essere denunciato in qualsiasi momento da una delle parti con un preavviso scritto di sei (6) mesi all'altra parte.