BESLUIT (EU) 2022/220 VAN DE COMMISSIE

van 15 februari 2022

betreffende het door de Europese Unie in te nemen standpunt in het Gemengd Comité dat is opgericht krachtens het memorandum van samenwerking tussen de Europese Unie en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie tot vaststelling van een kader voor versterkte samenwerking, ten aanzien van de vaststelling van een werkregeling betreffende de samenwerking op het gebied van de melding van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en ten aanzien van de benoeming van een voorzitter van de Europese Unie in het Gemengd Comité

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Besluit 2012/243/EU van de Raad van 8 maart 2012 inzake de sluiting van een memorandum van samenwerking tussen de Europese Unie en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie houdende vaststelling van een kader voor versterkte samenwerking, en tot vaststelling van de daarmee verband houdende procedures [1], en met name artikel 4, lid 1,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Het memorandum van samenwerking tussen de Europese Unie en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie houdende vaststelling van een kader voor versterkte samenwerking is op 28 april en 4 mei 2011 ondertekend in Montréal en Brussel. In afwachting van de inwerkingtreding werd het memorandum van samenwerking voorlopig toegepast vanaf de datum van de laatstgenoemde ondertekening.

(2) Het memorandum van samenwerking werd namens de Unie goedgekeurd bij Besluit 2012/243/EU. Het memorandum van samenwerking is op 8 maart 2012 in werking getreden.

(3) Overeenkomstig artikel 3.3 van het memorandum van samenwerking kunnen de partijen werkregelingen vaststellen waarin wordt gespecificeerd welke wederzijds overeengekomen mechanismen en procedures nodig zijn om de in de bijlagen bij het memorandum van samenwerking vastgestelde samenwerkingsactiviteiten effectief uit te voeren.

(4) Bij artikel 7.1 van het memorandum van samenwerking wordt een Gemengd Comité opgericht dat is samengesteld uit vertegenwoordigers van de partijen. Krachtens artikel 7.3, punt c), heeft het Gemengd Comité tot taak bijlagen bij het memorandum van samenwerking en werkregelingen binnen het toepassingsgebied van de bijlagen vast te stellen.

(5) Op basis van een werkregeling van 21 september 2011 hebben de partijen met succes samengewerkt op het gebied van de melding van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. In het licht van de ontwikkelingen op dat gebied en met name het feit dat het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart de desbetreffende functies van het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek heeft overgenomen, wordt het noodzakelijk geacht de werkregeling van 21 september 2011 te vervangen door een nieuwe werkregeling tussen de partijen betreffende de samenwerking op het gebied van de melding van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart. Het is de bedoeling dat de nieuwe werkregeling wordt vastgesteld tijdens een volgende vergadering van het Gemengd Comité.

(6) Overeenkomstig artikel 4, lid 1, van het besluit van de Raad inzake de sluiting van het memorandum van samenwerking bepaalt de Commissie, na overleg met een door de Raad benoemd bijzonder comité en ten volle rekening houdend met advies van dat comité, het standpunt dat de Unie in het Gemengd Comité moet innemen ten aanzien van besluiten betreffende werkregelingen.

(7) Het bijzonder comité is op 25 januari 2022 geraadpleegd.

(8) Het door de Unie in het Gemengd Comité in te nemen standpunt ten aanzien van de vaststelling van een werkregeling betreffende de samenwerking op het gebied van de melding van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart, moet derhalve worden vastgesteld.

[1] PB L 121 van 8.5.2012, blz. 16.

(9) Krachtens artikel 7.1 van het memorandum van samenwerking wordt het Gemengd Comité gezamenlijk voorgezeten door een vertegenwoordiger van elke partij. Overeenkomstig artikel 7.4 werkt het Gemengd Comité op basis van overeenstemming tussen de voorzitters van elke partij.

(10) Derhalve moet een voorzitter van de Unie in het Gemengd Comité worden benoemd,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Het door de Europese Unie in te nemen standpunt in het Gemengd Comité dat is opgericht krachtens het memorandum van samenwerking tussen de Europese Unie en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie tot vaststelling van een kader voor versterkte samenwerking, ten aanzien van de vaststelling van een werkregeling betreffende de samenwerking op het gebied van de melding van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en ten aanzien van de benoeming van een voorzitter van de Europese Unie in het Gemengd Comité, wordt gebaseerd op de bijlage bij dit besluit.

Artikel 2

De directeur-generaal van het directoraat-generaal Mobiliteit en Vervoer wordt benoemd tot voorzitter van de Europese Unie in het Gemengd Comité dat is opgericht krachtens het memorandum van samenwerking tussen de Europese Unie en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie tot vaststelling van een kader voor versterkte samenwerking. De voorzitter kan in bijzondere gevallen een vervanger aanwijzen.

Artikel 3

Dit besluit treedt in werking op de datum waarop het wordt vastgesteld.

Gedaan te Brussel, 15 februari 2022.

Voor de Commissie
Adina-Ioana VĂLEAN
Lid van de Commissie

BIJLAGE

Besluit van het Gemengd Comité EU-ICAO van XX 202X tot vaststelling van een werkregeling tussen de Europese Unie en de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie betreffende de samenwerking op het gebied van de melding van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart

HET GEMENGD COMITÉ EU-ICAO,

Gezien het memorandum van samenwerking tussen de Europese Unie en de ICAO tot vaststelling van een kader voor versterkte samenwerking (het memorandum), ondertekend in Montréal en Brussel op 28 april en 4 mei 2011, en met name de artikel 3.3 en artikel 7.3, punt c);

Gezien de bijlage betreffende de veiligheid van de luchtvaart bij het memorandum, en met name artikel 3.1;

Gezien het Global Aviation Safety Plan (GASP) van de ICAO (ICAO-doc. 10004) en de Global Safety Initiatives (GSI);

Gezien de Global Aviation Safety Roadmap (GASR, 2006) voor de invoering van de internationale uitwisseling van gegevens/het wereldwijde systeem voor de melding van gegevens;

Gezien Verordening (EU) nr. 376/2014 van het Europees Parlement en de Raad van 3 april 2014 inzake het melden, onderzoeken en opvolgen van voorvallen in de burgerluchtvaart en tot wijziging van Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad en de Verordeningen (EG) nr. 1321/2007 en (EG) nr. 1330/2007 van de Commissie ([1]);

Gezien Verordening (EU) nr. 996/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 20 oktober 2010 inzake onderzoek en preventie van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart en houdende intrekking van Richtlijn 94/56/EG ([2]);

Gezien Verordening (EU) 2018/1139 van het Europees Parlement en de Raad van 4 juli 2018 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart, en tot wijziging van de Verordeningen (EG) nr. 2111/2005, (EG) nr. 1008/2008, (EU) nr. 996/2010, (EU) nr. 376/2014 en de Richtlijnen 2014/30/EU en 2014/53/EU van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van de Verordeningen (EG) nr. 552/2004 en (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad en Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ([3]);

Overwegende dat de definities van de taxonomie van het Adrep-systeem (Accident/Incident Data Reporting) van de ICAO hoofdzakelijk gebaseerd zijn op de normen en aanbevolen praktijken (SARP's), handleidingen en richtsnoeren van de ICAO;

Overwegende dat de gebruikers van het Adrep en het Europees Coördinatiecentrum voor rapportagesystemen van vliegtuigongevallen (Eccairs) in ICAO-lidstaten verder gebruik moeten kunnen maken van informatie die verkregen is via het verzamelen, analyseren en delen van gegevens om veiligheidsdreigingen en bijdragende factoren op wereldschaal in kaart te brengen;

Overwegende dat de veiligheid van de luchtvaart en de harmonisatie van de internationale burgerluchtvaart gebaseerd zijn op erkende normen zoals het Adrep-systeem, en het belang erkennende van wederzijdse bijstand en samenwerking op het gebied van veiligheidsbeheer en gegevensbanksystemen;

Overwegende dat het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) binnen de Europese Unie verplicht is om de Europese Commissie bij te staan bij het beheer van het Europees centraal register waarin alle in de Europese Unie verzamelde voorvalmeldingen worden opgeslagen, en met name als taak heeft om een nieuwe versie van het Eccairs-softwarepakket, Eccairs 2 genaamd, te ontwikkelen en te onderhouden;

([1]) PB L 122 van 24.4.2014, blz. 18.
([2]) PB L 295 van 12.11.2010, blz. 35.
([3]) PB L 212 van 22.8.2018, blz. 1.

Overwegende dat het EASA op 1 januari 2021 alle functies heeft overgenomen die het Gemeenschappelijk Centrum voor onderzoek (JRC) momenteel uitvoert met betrekking tot de ECCAIRS-software;

Overwegende dat het daarom noodzakelijk is de werkregeling te vervangen die op 21 september 2011 in Montréal is vastgesteld betreffende de samenwerking op het gebied van de melding van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

De aan dit besluit gehechte werkregeling wordt hierbij vastgesteld en vervangt de werkregeling die op 21 september 2011 in Montréal is vastgesteld met betrekking tot de samenwerking op het gebied van de melding van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart.

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op de datum waarop het wordt vastgesteld.

Voor het Gemengd Comité EU-ICAO:
De voorzitters [alleen handtekeningen]

AANHANGSEL BIJ HET BESLUIT VAN HET GEMENGD COMITÉ EU-ICAO VAN XX 202X

WERKREGELING TUSSEN DE INTERNATIONALE BURGERLUCHTVAARTORGANISATIE EN DE EUROPESE UNIE

BETREFFENDE DE SAMENWERKING OP HET GEBIED VAN DE MELDING VAN ONGEVALLEN EN INCIDENTEN IN DE BURGERLUCHTVAART

Deze werkregeling bevat wederzijds overeengekomen mechanismen en procedures die nodig zijn om de samenwerkingsactiviteiten tussen de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) en de Europese Unie (EU) effectief uit te voeren.

De ICAO en de EU worden hierna elk afzonderlijk "de partij" of gezamenlijk "de partijen" genoemd.

1. DOEL VAN DE WERKREGELING

1.1. Deze werkregeling, die onder het memorandum van samenwerking en de bijlage betreffende de luchtvaartveiligheid valt, met name artikel 3.3 en artikel 7.3, punt c), van het memorandum van samenwerking, heeft tot doel samenwerking tussen de partijen tot stand te brengen ter ondersteuning en bevordering, waar mogelijk, van elkaars activiteiten op het gebied van de melding van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart.

1.2. Om de doelstellingen van deze werkregeling te verwezenlijken, komen de partijen de volgende algemene oriëntatie overeen:

a) Voor de effectieve uitvoering van deze werkregeling wijst de EU het Agentschap van de Europese Unie voor de veiligheid van de luchtvaart (EASA) ([4]) aan als haar "technisch agent".

b) Het EASA zal het gebruik van de ICAO-taxonomie voor de melding van gegevens over ongevallen/incidenten (Accident and Incident Data Reporting, Adrep) stimuleren als norm voor het melden en uitwisselen van informatie over ongevallen en incidenten in de lidstaten van de Europese Unie, de landen van de Europese Economische Ruimte (EER) en Zwitserland.

c) De ICAO zal haar lidstaten aanmoedigen om de Eccairs 2-software van de EU te gebruiken voor het verzamelen van informatie over ongevallen en incidenten.

d) Wat het gebruik van het Eccairs 2-softwarepakket betreft, zullen de ICAO en het EASA de uitwisseling en harmonisatie van hun opleiding en hun ondersteunende inspanningen en materiaal coördineren ten behoeve van alle Eccairs-eindgebruikers.

e) De ICAO en het EASA zullen samenwerken om met de Eccairs 2-software een wereldwijd toegankelijke centrale gegevensbank voor ongevallen en incidenten op te zetten. De gegevensbank zal worden gebruikt conform het geldende beveiligingsbeleid voor informatiesystemen.

2. SPECIFIEKE REGELING TUSSEN DE PARTIJEN

2.1. Om het gebruik van de Adrep-taxonomie te stimuleren (zie punt 1.2, b), komen de partijen het volgende overeen:

a) De ICAO is de eigenaar van en de verantwoordelijke partij voor de ontwikkeling en het actieve onderhoud van de Adrep-taxonomie.

b) De ICAO en de werkgroep voor de Eccairs-taxonomie plegen overleg over en werken nauw samen aan een consistente ontwikkeling en invoering van de Adrep-taxonomie, onder meer in het Eccairs-meldingssysteem.

c) De ICAO publiceert de Adrep-taxonomie als officieel ICAO-document op haar website en werkt dat document indien nodig bij.

d) De Adrep-taxonomie van de ICAO vormt de basis voor de melding van ongevallen en incidenten in de luchtvaart, zoals bepaald in Verordening (EU) nr. 376/2014. Wijzigingen in de Adrep-taxonomie van de ICAO zullen in beginsel worden geïntegreerd in nieuwe versies van de Eccairs-luchtvaartsoftware.

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

e) Het EASA zal de lidstaten van de EU, de landen van de Europese Economische Ruimte (EER) en Zwitserland blijven aanmoedigen om het Eccairs-systeem te gebruiken om hun ongevallen en incidenten elektronisch aan de ICAO te melden overeenkomstig de bepalingen van bijlage 13 — *Onderzoek van ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*.

f) Het EASA en de bevoegde autoriteiten van de lidstaten van de EU, de EER-landen en Zwitserland kunnen de Adrep-taxonomie in het Eccairs 2-meldingssysteem en aanverwante instrumenten gratis gebruiken.

g) Het EASA kan de Eccairs-community een link naar de Adrep-taxonomie op de ICAO-website bezorgen via het Eccairs 2-webportaal.

h) De ICAO zal het EASA uitnodigen voor de vergaderingen van het secretariaat of van groepen die zijn opgericht om taxonomieën te ontwikkelen en/of kwesties over het gebruik van Adrep te bespreken (bv. interoperabiliteit, modellering, testen van nieuwe technologie en verdere ontwikkeling van meldingsinstrumenten, -methoden en -ondersteuning).

i) De ICAO mag het Eccairs 2-logo in combinatie met Adrep gebruiken.

2.2. Om het gebruik van Eccairs 2 te stimuleren (zie punt 1.2, c), komen de partijen het volgende overeen:

a) Het EASA is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en het actieve onderhoud van de gegevensbanken en de software van het Eccairs 2-systeem.

b) De ICAO erkent dat er in beginsel naar gestreefd is om Eccairs 2 compatibel te maken met Adrep.

c) De ICAO gebruikt de Eccairs 2-software en aanverwante instrumenten voor de implementatie van het Adrep-systeem van de ICAO. De ICAO mag het Eccairs 2-systeem gratis gebruiken voor eigen behoeften, waaronder het verzamelen van de gegevens van bijlage 13 — *Onderzoek van ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* en andere mogelijke processen voor het verzamelen van veiligheidsgegevens, zoals IBIS of de toekomstige melding van voorvallen.

d) De ICAO zal haar lidstaten aanbevelen om het Eccairs 2-systeem te gebruiken om hun ongevallen en incidenten elektronisch aan de ICAO te melden overeenkomstig de bepalingen van ICAO-bijlage 13 — *Onderzoek van ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*. Voor ICAO-lidstaten zijn het gebruik, het onderhoud en de ondersteuning van Eccairs 2 gratis.

e) De ICAO wordt voor de Eccairs-stuurgroep uitgenodigd met dezelfde rechten die volgens het mandaat van de stuurgroep zijn verleend aan de leden van de groep.

f) Het ICAO-secretariaat beveelt de ICAO-lidstaten aan de gegevensbanken en software van het door de EASA beheerde Eccairs 2-systeem te gebruiken voor het vastleggen en onderhouden van hun nationale register van ongevallen en incidenten in de luchtvaart. Als een ICAO-lidstaat het Eccairs 2-systeem wil gebruiken, zal het EASA een overeenkomst met die staat sluiten.

2.3. Om de inspanningen op het gebied van opleiding en ondersteuning te harmoniseren en te delen (zie punt 1.2, d), komen de partijen het volgende overeen:

a) In beginsel is het EASA verantwoordelijk voor de coördinatie van opleidingen over Eccairs 2 en voor het verlenen van steun aan de lidstaten van de EU, de EER-landen en Zwitserland, aan internationale organisaties en aan alle landen waarmee het EASA samenwerkt in het kader van zijn programma voor internationale samenwerking.

b) In beginsel is de ICAO verantwoordelijk voor de coördinatie van opleidingen over Eccairs 2 en voor het verlenen van steun aan niet in punt a) genoemde partijen.

c) Rekening houdend met zijn middelen en de in punt a) vermelde prioriteiten, helpt het EASA indien mogelijk de ICAO bij haar taken, in de veronderstelling dat de reiskosten en dagvergoedingen (volgens de interne procedures van de ICAO) worden gedragen door de ICAO.

d) Wat het gebruik van het Eccairs 2-softwarepakket betreft, proberen de ICAO en het EASA hun opleidings- en ondersteuningsmateriaal te delen ten behoeve van de Eccairs-community.

e) In voorkomend geval zullen de ICAO en het EASA proberen samen te werken met derde partijen op het gebied van opleiding en ondersteuning voor Adrep en Eccairs.

f) De centrale hub van Eccairs 2, dat wordt gebruikt om opleiding en ondersteuning voor Eccairs 2 te coördineren, is toegankelijk voor de bevoegde autoriteiten van de ICAO-lidstaten nadat zij zich op passende wijze online hebben geregistreerd.

2.4. Om samen aan de oprichting van de Eccairs 2-gegevensbank te werken, komen de partijen het volgende overeen:

a) In beginsel is het EASA verantwoordelijk voor de installatie en het onderhoud van de gegevensbank en de software van het Eccairs 2-systeem.

b) In beginsel is de ICAO verantwoordelijk voor het beheer van de toegangsrechten tot het Eccairs 2-systeem voor alle lidstaten, behalve de lidstaten van de EU, de EER-landen en Zwitserland.

c) Het EASA stemt ermee in de infrastructuur voor de gegevensbank en de software van het Eccairs 2-systeem gratis ter beschikking te stellen van de ICAO en de ICAO-lidstaten, zodat zij het systeem kunnen gebruiken als hun gegevensbank voor de melding van ongevallen en incidenten overeenkomstig ICAO-bijlage 13 — *Onderzoek van ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen*.

d) Er wordt overeengekomen dat voor de toegang tot en het delen van gegevens die zijn opgeslagen in de Eccairs 2-gegevensbank, de vertrouwelijkheidsbepalingen gelden van artikel 6 van het memorandum van samenwerking, evenals de bescherming van de in bijlage 13 — *Onderzoek van ongevallen en incidenten met luchtvaartuigen* vermelde gegevens over ongevallen en incidenten.

e) De ICAO en het EASA moeten van het desbetreffende land uitdrukkelijk schriftelijke toestemming krijgen om alle andere gegevens te raadplegen die in het Eccairs 2-systeem kunnen worden opgeslagen en die niet onder het toepassingsgebied van punt d) vallen.

f) De ICAO en het EASA werken samen om de kwaliteit van de gegevens te verbeteren door naar oplossingen te zoeken ter ondersteuning van centrale classificatiediensten en geautomatiseerde kwaliteitscontroleprocessen voor alle gebruikers.

3. **BEHEER**

3.1. De ICAO en het EASA wijzen elk contactpunten aan als coördinatoren die verantwoordelijk zijn voor gezamenlijke activiteiten. De coördinatoren kunnen andere personeelsleden aanwijzen om hen te vertegenwoordigen of om vergaderingen bij te wonen.

3.2. De communicatie over alle praktische kwesties in verband met deze werkregeling gebeurt tussen de coördinatoren.

3.3. Indien nodig vergaderen de partijen om de voortgang van de samenwerkingsactiviteiten overeenkomstig deze werkregeling te bespreken.

4. **FINANCIERING**

4.1. Tenzij door de partijen in afzonderlijke regelingen uitdrukkelijk anders wordt overeengekomen, draagt elke partij de kosten van alle uitgaven die zij doet voor de uitvoering van haar taken in het kader van deze werkregeling.

4.2. Alle activiteiten die in het kader van deze werkregeling worden uitgevoerd, zijn afhankelijk van de beschikbaarheid van voldoende financiering, personeel en andere middelen, alsook van de toepasselijke wet- en regelgeving, beleidslijnen en programma's van elke partij.

5. **INTELLECTUELE EIGENDOM**

5.1. De Adrep-taxonomie is en blijft intellectuele eigendom van de ICAO.

5.2. Het Eccairs 2-systeem en de bijbehorende software zijn en blijven intellectuele eigendom van de EU.

5.3. De partijen zijn niet verantwoordelijk voor de kwaliteit of de kwantiteit van de verzamelde gegevens.

5.4. Elke partij erkent de eigendom en alle rechten inzake haar auteursrechten, handelsmerken, naam, logo's en andere intellectuele eigendom. Voor het gebruik door een partij van de intellectuele eigendom van de andere partij is de voorafgaande schriftelijke goedkeuring van de andere partij vereist. Als een dergelijke goedkeuring wordt verleend, gebeurt het gebruik op niet-exclusieve basis en moet de partij die de intellectuele eigendom van de andere partij gebruikt, strikt te goeder trouw de schriftelijke instructies, richtsnoeren en specificaties van de andere partij naleven.

6. **WIJZIGINGEN EN BEËINDIGING**

6.1. Deze werkregeling kan worden aangepast of gewijzigd bij besluit van het Gemengd Comité EU-ICAO.

6.2. Elke partij kan deze werkregeling te allen tijde beëindigen met inachtneming van een schriftelijke kennisgeving van zes (6) maanden aan de andere partij.