DECISÃO (UE) 2022/220 DA COMISSÃO

de 15 de fevereiro de 2022

relativa à posição a adotar pela União Europeia no Comité Misto instituído pelo Memorando de Cooperação entre a União Europeia e a Organização da Aviação Civil Internacional que estabelece um quadro de cooperação reforçada sobre a adoção de um acordo de trabalho relativo à cooperação no domínio da comunicação de acidentes e incidentes na aviação civil e que nomeia um presidente da União Europeia no Comité Misto

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Decisão 2012/243/UE do Conselho, de 8 de março de 2012, relativa à celebração de um Memorando de Cooperação entre a União Europeia e a Organização da Aviação Civil Internacional que estabelece um quadro de cooperação reforçada, e que prevê regras processuais conexas ([1]), nomeadamente o artigo 4.º, n.º 1,

Considerando o seguinte:

(1) O Memorando de Cooperação entre a União Europeia e a Organização da Aviação Civil Internacional que estabelece um quadro de cooperação reforçada foi assinado em Montreal e em Bruxelas, em 28 de abril e 4 de maio de 2011. O Memorando de Cooperação foi aplicado a título provisório a partir da data da última assinatura, na pendência da sua entrada em vigor.

(2) O Memorando de Cooperação foi aprovado em nome da União Europeia pela Decisão 2012/243/UE. O Memorando de Cooperação entrou em vigor em 8 de março de 2012.

(3) Nos termos do artigo 3.º, n.º 3, do Memorando de Cooperação, as Partes podem estabelecer acordos de cooperação que especifiquem os mecanismos e procedimentos mutuamente acordados, necessários para a execução efetiva das atividades de cooperação estabelecidas nos anexos do Memorando de Cooperação.

(4) O artigo 7.º, n.º 1, do Memorando de Cooperação institui um Comité Misto, composto por representantes de cada Parte. Nos termos do artigo 7.º, n.º 3, alínea c), o Comité Misto é responsável pela adoção dos anexos do Memorando de Cooperação e dos acordos de cooperação no âmbito dos anexos.

(5) Com base num acordo operacional de 21 de setembro de 2011, as Partes cooperaram com êxito no domínio da comunicação de acidentes e incidentes na aviação civil. À luz da evolução da situação neste domínio e, em especial, do facto de a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação ter assumido as funções pertinentes do Centro Comum de Investigação, considera-se necessário substituir o acordo operacional de 21 de setembro de 2011 por um novo acordo operacional entre as Partes relativo à cooperação no domínio da comunicação de acidentes e incidentes na aviação civil. Prevê-se que o novo acordo operacional seja adotado numa próxima reunião do Comité Misto.

(6) Nos termos do artigo 4.º, n.º 1, da Decisão do Conselho relativa à celebração do Memorando de Cooperação, a Comissão, após consulta de um comité especial nomeado pelo Conselho e tendo plenamente em conta o seu parecer, determina a posição a tomar pela União no Comité Misto no que diz respeito às decisões relativas a acordos operacionais.

(7) O comité especial foi consultado em 25 de janeiro de 2022.

(8) A posição a adotar pela União no Comité Misto sobre a adoção de um acordo operacional relativo à cooperação no domínio da comunicação de acidentes e incidentes na aviação civil deve, por conseguinte, ser adotada.

([1]) JO L 121 de 8.5.2012, p. 16.

(9) Nos termos do artigo 7.º, n.º 1, do Memorando de Cooperação, o Comité Misto é copresidido por um representante de cada uma das Partes. Nos termos do artigo 7.º, n.º 4, o Comité Misto funciona com base num acordo entre o presidente de cada Parte.

(10) Por conseguinte, deverá ser nomeado um presidente da União no Comité Misto,

DECIDE:

Artigo 1.º

A posição a adotar pela União Europeia no Comité Misto instituído pelo Memorando de Cooperação entre a União Europeia e a Organização da Aviação Civil Internacional que estabelece um quadro de cooperação reforçada sobre a adoção de um acordo operacional relativo à cooperação no domínio da comunicação de acidentes e incidentes na aviação civil e que nomeia um presidente da União Europeia no Comité Misto basear-se-á no anexo da presente decisão.

Artigo 2.º

O diretor-geral da Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes é nomeado presidente da União Europeia no Comité Misto instituído pelo Memorando de Cooperação entre a União Europeia e a Organização da Aviação Civil Internacional que estabelece um quadro de cooperação reforçada. O presidente pode nomear um substituto em casos individuais.

Artigo 3.º

A presente decisão entra em vigor na data da sua adoção.

Feito em Bruxelas, em 15 de fevereiro de 2022.

Pela Comissão
Adina-Ioana VĂLEAN
Membro da Comissão

ANEXO

«DECISÃO DO COMITÉ MISTO UE/OACI, de XX de 202X, relativa à adoção de um acordo operacional entre a União Europeia e a Organização da Aviação Civil Internacional relativo à cooperação no domínio da comunicação de acidentes e incidentes na aviação civil

O COMITÉ MISTO UE-ICAO,

Tendo em conta o Memorando de Cooperação entre a União Europeia e a OACI que estabelece um quadro de cooperação reforçada, assinado em Montreal e Bruxelas, em 28 de abril e 4 de maio de 2011 (MC), nomeadamente o artigo 3.º n.º 3, e o artigo 7.º, n.º 3, alínea c);

Tendo em conta o anexo sobre segurança da aviação do Memorando de Cooperação e, nomeadamente, o artigo 3.º, n.º 1;

Tendo em conta o Plano Global de Segurança da Aviação (Global Aviation Safety Plan - GASP) da OACI (Doc. 10004 da OACI) e as iniciativas de segurança mundial (global safety initiatives - GSI);

Tendo em conta o Roteiro Mundial para a Segurança da Aviação (GASR, 2006) relativo à implementação da partilha internacional de dados/sistema mundial de comunicação de dados;

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão ([1]);

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de outubro de 2010, relativo à investigação e prevenção de acidentes e incidentes na aviação civil e que revoga a Diretiva 94/56/CE ([2]);

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2018/1139 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 4 de julho de 2018, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil que cria a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação, altera os Regulamentos (CE) n.º 2111/2005, (CE) n.º 1008/2008, (UE) n.º 996/2010 e (UE) n.º 376/2014 e as Diretivas 2014/30/UE e 2014/53/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, e revoga os Regulamentos (CE) n.º 552/2004 e (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho e o Regulamento (CEE) n.º 3922/91 do Conselho ([3]),

Considerando que as definições da taxonomia de comunicação de dados sobre acidentes/incidentes (ADREP) da OACI se baseiam principalmente nas normas e práticas recomendadas (SARP), nos manuais e nos documentos de orientação da OACI;

Considerando que é necessário, entre os utilizadores da ADREP e do Centro Europeu de Coordenação dos Sistemas de Comunicação de Acidentes e Incidentes de Aviação (ECCAIRS) nos Estados-Membros da OACI, continuar a utilizar as informações derivadas da recolha, análise e partilha de dados para identificar ameaças à segurança e fatores de contribuição à escala mundial;

Considerando que a segurança da navegação aérea e a harmonização da aviação civil internacional assentam em normas reconhecidas, como o sistema ADREP, e reconhecendo a importância da assistência mútua e da cooperação no domínio da gestão da segurança e dos sistemas de base de dados;

Considerando a obrigação, na União Europeia, da Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) de prestar assistência à Comissão Europeia na gestão do repositório central europeu que armazena todos os relatórios de ocorrências recolhidos na União Europeia e, em particular, a sua missão de desenvolver e manter uma nova versão do conjunto de *software* ECCAIRS, denominado ECCAIRS 2;

([1]) JO L 122 de 24.4.2014, p. 18.
([2]) JO L 295 de 12.11.2010, p. 35.
([3]) JO L 212 de 22.8.2018, p. 1.

Considerando que a AESA assumiu todas as funções atualmente desempenhadas pela Direção-Geral do Centro Comum de Investigação (JRC) da Comissão Europeia em relação ao conjunto de *software* ECCAIRS a partir de 1 de janeiro de 2021;

Considerando que é, pois, necessário substituir o acordo operacional celebrado em Montreal, em 21 de setembro de 2011, relativo à cooperação no domínio da comunicação de acidentes e incidentes na aviação civil,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

É adotado o acordo operacional anexo à presente decisão, que substitui o acordo operacional celebrado em Montreal, em 21 de setembro de 2011, relativo à cooperação no domínio da comunicação de acidentes e incidentes no setor da aviação civil.

Artigo 2.º

A presente decisão entra em vigor no dia da sua adoção.

Pelo Comité Misto UE-OACI:
Os Presidentes [apenas as assinaturas]»

ANEXO DA DECISÃO DO COMITÉ MISTO UE/OACI de XX de 202X

ACORDO OPERACIONAL ENTRE A ORGANIZAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL E

A UNIÃO EUROPEIA RELATIVO À COOPERAÇÃO NO DOMÍNIO DA COMUNICAÇÃO DE ACIDENTES E INCIDENTES NA AVIAÇÃO CIVIL

Este acordo operacional indica os mecanismos e procedimentos necessários para a execução eficaz das atividades de cooperação, objeto de acordo mútuo entre a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e a União Europeia (UE).

A OACI e a UE são a seguir designadas individualmente por «a Parte» ou coletivamente por «as Partes».

1. **OBJETIVO DO ACORDO OPERACIONAL**

1.1. O presente acordo operacional, que se insere no âmbito do Memorando de Cooperação (MC) e do seu anexo sobre segurança da aviação, nomeadamente do artigo 3.º, n.º 3, e do artigo 7.º, n.º 3, alínea c), do MC, tem por objetivo implementar a cooperação entre as Partes com o intuito de apoiar e promover, sempre que possível, as suas atividades respetivas no domínio da comunicação de acidentes e incidentes na aviação civil.

1.2. A fim de alcançar os objetivos do presente acordo operacional, as Partes acordam na seguinte orientação geral:

a) Para a aplicação efetiva do presente acordo operacional, a UE designa a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA) ([4]) como seu «agente técnico».

b) A AESA promoverá a utilização da classificação para a comunicação de dados sobre acidentes/incidentes (ADREP) da OACI como a norma para a comunicação e o intercâmbio de informações sobre acidentes e incidentes nos Estados-Membros da União Europeia, nos Estados do Espaço Económico Europeu (EEE) e na Suíça.

c) A OACI promoverá a utilização do software ECCAIRS 2 da UE, que consiste numa série de aplicações para a recolha de informações sobre acidentes e incidentes nos Estados-Membros da OACI.

d) No que diz respeito à utilização do software ECCAIRS 2, a OACI e a AESA coordenarão a partilha e a harmonização da formação correspondente, dos seus esforços e do material de apoio em benefício de todos os utilizadores finais do ECCAIRS.

e) A OACI e a AESA colaborarão na criação de uma base de dados central de acidentes e incidentes a nível mundial, acessível mediante a utilização do software ECCAIRS 2. Essa base de dados será gerida em conformidade com as políticas relevantes em vigor relativas à segurança do sistema de informação.

2. **ACORDO ESPECÍFICO ENTRE AS PARTES**

2.1. A fim de promover a utilização da classificação ADREP (vd. ponto 1.2, alínea b)) *supra*, as Partes acordam no seguinte:

a) A OACI é o proprietário e a Parte responsável pelo desenvolvimento e pela manutenção ativa da classificação ADREP.

b) A OACI e o grupo de trabalho Classificação ECCAIRS coordenam e trabalham em estreita cooperação para assegurar uma evolução e uma aplicação coerentes da classificação ADREP, incluindo no sistema de comunicação ECCAIRS.

c) A OACI publicará no seu sítio Web a classificação ADREP como o documento formal da OACI e atualizá-lo-á sempre que necessário.

d) A classificação ADREP da OACI constitui a base para a abordagem de comunicação de acidentes e incidentes na aviação, tal como definida no Regulamento (UE) n.º 376/2014. As alterações na classificação ADREP da OACI serão, em princípio, integradas nas versões do software da aviação ECCAIRS.

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

e) A AESA continuará a incentivar os Estados-Membros da UE, os Estados do Espaço Económico Europeu (EEE) e a Suíça a utilizarem o sistema de comunicação de informações ECCAIRS para comunicarem por via eletrónica à OACI os acidentes e incidentes ocorridos, em conformidade com o disposto no anexo 13 - *Investigação de acidentes e incidentes de aviação*.

f) A AESA e as autoridades competentes dos Estados-Membros da UE, dos Estados do EEE e da Suíça podem utilizar gratuitamente a classificação ADREP no sistema de comunicação de informações ECCAIRS 2 e as ferramentas conexas.

g) A AESA pode disponibilizar para a comunidade ECCAIRS uma ligação para a classificação ADREP no sítio Web da OACI através do portal Web da comunidade ECCAIRS 2.

h) A OACI convidará a AESA a participar em reuniões do Secretariado ou grupos criados para desenvolver classificações e/ou abordar questões relacionadas com a utilização do ADREP (por exemplo, interoperabilidade, modelização, ensaio de novas tecnologias e desenvolvimento de ferramentas, métodos e apoio para a comunicação de informações).

i) A OACI pode utilizar o logótipo ECCAIRS 2 em conjunto com a ADREP.

2.2. A fim de promover a utilização do ECCAIRS 2 (vd. ponto 1.2, alínea c), *supra*), as Partes acordam no seguinte:

a) A AESA é responsável pelo desenvolvimento e pela manutenção ativa do sistema ECCAIRS 2, constituído por bases de dados e *software*;

b) A OACI reconhece que o ECCAIRS 2 deve, em princípio, ser compatível com a ADREP.

c) A OACI utiliza o software ECCAIRS 2 e ferramentas conexas para implementar o sistema ADREP da OACI. A OACI pode utilizar gratuitamente o sistema ECCAIRS 2 para satisfazer as suas próprias necessidades, incluindo a recolha de dados do anexo 13 - *Investigação de acidentes e incidentes de aviação* (Acidentes e incidentes) e outros processos eventuais de recolha de dados relativos à segurança, como a recolha de dados sobre a colisão com aves (IBIS) ou a comunicação futura de ocorrências relevantes.

d) A OACI recomenda aos seus Estados-Membros que utilizem o sistema ECCAIRS 2 para comunicar por via eletrónica à OACI os acidentes e incidentes ocorridos, em conformidade com o disposto no anexo 13 da OACI - *Investigação de acidentes e incidentes de aviação*. Os Estados-Membros da OACI que optarem pela solução ECCAIRS 2 beneficiarão gratuitamente da sua utilização, bem como da respetiva manutenção e assistência.

e) A OACI será convidada a participar no Comité Diretor do ECCAIRS, com os mesmos direitos alargados aos membros do comité por mandato do Comité Diretor.

f) O Secretariado da OACI recomenda aos Estados-Membros da OACI a utilização do sistema ECCAIRS 2, constituído por bases de dados e software, gerido pela AESA, como método para alimentar e atualizar os repositórios nacionais de acidentes e incidentes de aviação. Se um Estado da OACI pretender utilizar o sistema ECCAIRS 2, a AESA compromete-se a celebrar um acordo com esse Estado.

2.3. A fim de harmonizar e conjugar esforços em matéria de formação e apoio (vd. ponto 1.2, alínea d) *supra*), as Partes acordam no seguinte:

a) Em princípio, a AESA é responsável pela coordenação da formação relacionada com o sistema ECCAIRS 2 e pela prestação de apoio aos Estados-Membros da UE, aos Estados do EEE e à Suíça, às organizações internacionais e a todos os Estados com os quais a AESA colabora no âmbito do programa de cooperação internacional da AESA.

b) Em princípio, a OACI é responsável pela coordenação da formação relacionada com ECCAIRS 2 e pela prestação de apoio às partes não mencionadas na alínea a).

c) Sempre que possível, tendo em conta os seus recursos e a prioridade da AESA referida na alínea a), a AESA prestará assistência à OACI nas suas tarefas, presumindo-se que as despesas de deslocação e as ajudas de custo diárias (de acordo com os procedimentos internos da OACI) serão cobertas pela OACI.

d) No que diz respeito à utilização da série de software ECCAIRS 2, a OACI e a AESA procurarão partilhar o seu material de formação e apoio em benefício da comunidade ECCAIRS.

e) Se for caso disso, a OACI e a AESA procurarão cooperar com terceiros em termos de formação e apoio ADREP/ECCAIRS.

f) A plataforma central ECCAIRS 2, utilizada para coordenar as atividades de formação e apoio da solução ECCAIRS 2, estará acessível às autoridades competentes dos Estados-Membros da OACI sob reserva de um registo em linha adequado.

2.4. A fim de colaborar na criação da base de dados ECCAIRS 2, as Partes acordam no seguinte:

a) Em princípio, a AESA é responsável pela instalação e manutenção do sistema ECCAIRS 2, composto por bases de dados e software.

b) Em princípio, a OACI é responsável pela gestão dos direitos de acesso ao sistema ECCAIRS 2 para todos os Estados-Membros, com exceção dos Estados-Membros da UE, dos Estados do EEE e da Suíça.

c) A AESA acorda em fornecer gratuitamente à OACI e aos Estados-Membros da OACI a infraestrutura relacionada com o sistema ECCAIRS 2, constituído por uma base de dados e *software*, para que estes possam utilizar o sistema como base de dados de notificação de acidentes e incidentes, em conformidade com o anexo 13 da OACI — *Investigação de acidentes e incidentes de aviação*.

d) É acordado que o acesso e a partilha de dados armazenados na base de dados ECCAIRS 2 estarão sujeitos às disposições em matéria de confidencialidade estabelecidas no artigo 6.º do Memorando de Cooperação, bem como à proteção dos registos de investigação de acidentes e incidentes estabelecida no anexo 13 — *Investigação de acidentes e incidentes de aviação*.

e) A OACI e a AESA devem obter por escrito o consentimento expresso do Estado em causa para aceder a quaisquer outros dados que possam ser armazenados no sistema ECCAIRS 2 e que não sejam abrangidos pelo âmbito de aplicação da alínea d).

f) A OACI e a AESA colaborarão na melhoria da qualidade dos dados através da pesquisa de soluções que apoiem o serviço central de classificação e os processos automatizados de controlo da qualidade para todos os utilizadores.

3. **GESTÃO**

3.1. A OACI e a AESA designam pontos de contacto para desempenhar as funções de coordenadores responsáveis pelas atividades conjuntas. Os coordenadores podem nomear outros membros do pessoal para os representarem ou para participarem nas reuniões.

3.2. A correspondência sobre todas as questões práticas relacionadas com o presente acordo de trabalho processar-se-á entre os coordenadores.

3.3. As Partes realizarão, se necessário, reuniões para analisar a evolução das atividades de cooperação em conformidade com o presente acordo de trabalho.

4. **FINANCIAMENTO**

4.1. Salvo disposição específica em contrário acordada pelas Partes através de convénios separados, cada Parte suportará os custos de quaisquer despesas incorridas no desempenho das suas funções ao abrigo do presente acordo de trabalho.

4.2. Todas as atividades realizadas em conformidade com o presente acordo de trabalho estão sujeitas à disponibilidade de fundos, pessoal e outros recursos adequados, bem como às disposições legislativas e regulamentares, às políticas e aos programas aplicáveis de cada Parte.

5. **PROPRIEDADE INTELECTUAL**

5.1. A classificação ADREP é e continua a ser propriedade intelectual da OACI.

5.2. O sistema ECCAIRS 2 e as ferramentas informáticas conexas são e continuam a ser propriedade intelectual da UE.

5.3. As Partes não são responsáveis pela qualidade ou pela quantidade dos dados recolhidos.

5.4. Cada Parte reconhece a propriedade e todos os direitos de autor, marcas comerciais, nome, logótipos e quaisquer outros direitos de propriedade intelectual. A utilização por uma Parte da propriedade intelectual da outra Parte está sujeita a aprovação prévia, por escrito, da outra Parte. Se essa aprovação for concedida, a utilização deve ser feita numa base não exclusiva e a Parte que utiliza a propriedade intelectual da outra Parte deve respeitar estritamente, de boa-fé, as instruções escritas da outra Parte e as suas diretrizes e especificações.

6. **ALTERAÇÕES E DENÚNCIA**

6.1. O presente acordo operacional pode ser alterado por decisão do Comité Misto UE/OACI.

6.2. O presente acordo operacional pode ser denunciado em qualquer momento por qualquer das Partes, mediante pré-aviso escrito de seis (6) meses à outra Parte.