KOMMISSIONENS BESLUT (EU) 2022/220

av den 15 februari 2022

om den ståndpunkt som Europeiska unionen ska inta i den gemensamma kommitté som inrättats genom samarbetsmemorandumet mellan Europeiska unionen och Internationella civila luftfartsorganisationen om en ram för utökat samarbete, om antagande av en arbetsmetod om samarbete på området rapportering av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om utnämning av en företrädare för Europeiska unionen i den gemensamma kommittén

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR BESLUTAT FÖLJANDE

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av rådets beslut 2012/243/EU av den 8 mars 2012 om ingående av ett samarbetsmemorandum mellan Europeiska unionen och Internationella civila luftfartsorganisationen om en ram för utökat samarbete, och om fastställande av förfaranderegler ([1]), särskilt artikel 4.1, och

av följande skäl:

(1) Samarbetsmemorandumet mellan Europeiska unionen och Internationella civila luftfartsorganisationen om en ram för utökat samarbete undertecknades i Montreal och Bryssel den 28 april och den 4 maj 2011. Samarbetsmemorandumet tillämpades provisoriskt från och med dagen för senaste undertecknandet, i avvaktan på att det träder i kraft.

(2) Samarbetsmemorandumet godkändes på unionens vägnar genom beslut 2012/243/EU. Samarbetsmemorandumet trädde i kraft den 8 mars 2012.

(3) I enlighet med artikel 3.3 i samarbetsmemorandumet får parterna upprätta arbetsmetoder som specificerar de ömsesidigt överenskomna mekanismer och förfaranden som krävs för att effektivt genomföra de samarbetsåtgärder som fastställs i bilagorna till samarbetsmemorandumet.

(4) Genom artikel 7.1 i samarbetsmemorandumet inrättas en gemensam kommitté bestående av företrädare för vardera parten. Enligt artikel 7.3 c ska den gemensamma kommittén ansvara för att anta bilagor till detta samarbetsmemorandum samt arbetsmetoder inom bilagornas eller ändringarnas omfattning.

(5) På grundval av en arbetsmetod av den 21 september 2011 har parterna samarbetat framgångsrikt på området rapportering av olyckor och tillbud inom civil luftfart. Mot bakgrund av utvecklingen på detta område, och särskilt det faktum att Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet har övertagit gemensamma forskningscentrumets relevanta funktioner, anses det nödvändigt att ersätta arbetsmetoden av den 21 september 2011 med en ny arbetsmetod mellan parterna om samarbete på området rapportering av olyckor och tillbud inom civil luftfart. Den nya arbetsmetoden planeras antas vid ett kommande möte i gemensamma kommittén.

(6) I enlighet med artikel 4.1 i rådets beslut om ingående av samarbetsmemorandumet ska kommissionen, efter samråd med en särskild kommitté som utsetts av rådet och med fullt beaktande av dess yttrande, fastställa den ståndpunkt som unionen ska inta i gemensamma kommittén när det gäller beslut om arbetsmetoder

(7) Den särskilda kommittén hördes den 25 januari 2022.

(8) Den ståndpunkt som unionen ska inta i gemensamma kommittén om antagandet av en arbetsmetod om samarbete på området rapportering av olyckor och tillbud inom civil luftfart bör därför antas.

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

(9) Enligt artikel 7.1 i samarbetsmemorandumet ska den gemensamma kommittén ledas av en företrädare for respektive part. Enligt artikel 7.4 ska den gemensamma kommittén verka på grundval av överenskommelser mellan de ansvariga för varje part.

(10) En företrädare för unionen i bör därför utses i den gemensamma kommittén.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Den ståndpunkt som Europeiska unionen ska inta i den gemensamma kommitté som inrättats genom samarbetsmemorandumet mellan Europeiska unionen och Internationella civila luftfartsorganisationen om en ram för utökat samarbete, om antagande av en arbetsmetod om samarbete på området rapportering av olyckor och tillbud inom civil luftfart, ska grunda sig på bilagan till detta beslut.

Artikel 2

Generaldirektören för generaldirektoratet för transport och rörlighet utnämns till företrädare för Europeiska unionen i den gemensamma kommitté som inrättats genom samarbetsmemorandumet mellan Europeiska unionen och Internationella civila luftfartsorganisationen om en ram för fördjupat samarbete. Företrädaren får utse en ersättare i enskilda fall.

Artikel 3

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Utfärdat i Bryssel den 15 februari 2022.

På kommissionens vägnar
Adina-Ioana VĂLEAN
Ledamot av kommissionen

BILAGA

”BESLUT AV GEMENSAMMA KOMMITTÉN EU-ICAO av den XX 202X om antagandet av en arbetsmetod mellan Europeiska unionen och Internationella civila luftfartsorganisationen om samarbete på området rapportering av olyckor och tillbud inom civil luftfart

GEMENSAMMA KOMMITTÉN EU–ICAO HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av samarbetsmemorandumet mellan Europeiska unionen och Icao om en ram för fördjupat samarbete, undertecknat i Montreal och Bryssel den 28 april och den 4 maj 2011, särskilt artiklarna 3.3 och 7.3 c,

med beaktande av bilagan om flygsäkerhet till samarbetsmemorandumet, särskilt artikel 3.1,

med beaktande av Icaos globala plan för flygsäkerhet (Global Aviation Safety Plan, GASP) (Icao Dok 10004) och de globala säkerhetsinitiativen (global safety initiatives, GSI),

med beaktande av den globala färdplanen för flygsäkerhet (Global Aviation Safety Roadmap, GASR, 2006) om genomförandet av internationellt utbyte av data/globala datarapporteringssystem,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 376/2014 av den 3 april 2014 om rapportering, analys och uppföljning av händelser inom civil luftfart. om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 och om upphävande av Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG och kommissionens förordningar (EG) nr 1321/2007 och (EG) nr 1330/2007 ([1]),

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 996/2010 av den 20 oktober 2010 om utredning och förebyggande av olyckor och tillbud inom civil luftfart och om upphävande av direktiv 94/56/EG ([2]),

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2018/1139 av den 4 juli 2018 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet, och om ändring av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 2111/2005, (EG) nr 1008/2008, (EU) nr 996/2010, (EU) nr 376/2014 och direktiv 2014/30/EU och 2014/53/EU, samt om upphävande av Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 552/2004 och (EG) nr 216/2008 och rådets förordning (EEG) nr 3922/91 ([3]),

med beaktande av att definitionerna av Icaos taxonomi för rapportering av haverier/tillbud (ADREP) i första hand bygger på Icaos standarder och rekommendationer (SARP), handböcker och vägledningsmaterial,

med beaktande av att det bland Icaos medlemsstaters användare av ADREP och Europeiska samordningscentrumet för rapporteringssystem för luftfartsincidenter (ECCAIRS) finns behov av att använda ytterligare information från insamling, analys och utbyte av data för att identifiera säkerhetshot och bidragande faktorer på global nivå,

med beaktande av att luftfartssäkerheten och den internationella civila luftfartens framsteg när det gäller harmonisering bygger på erkända standarder såsom ADREP-systemet och erkänner vikten av ömsesidigt bistånd och samarbete när det gäller säkerhetsledning och databassystem,

med beaktande av att Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) är skyldig att inom Europeiska unionen bistå Europeiska kommissionen i förvaltningen av det europeiska centrala upplaget som lagrar alla händelserapporter som samlats in i Europeiska unionen, och särskilt dess uppgift att utveckla och underhålla en ny version av ECCAIRS-programvarupaketet med namnet ECCAIRS 2,

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

med beaktande av att Easa har övertagit alla funktioner som Europeiska kommissionens generaldirektorat för gemensamma forskningscentrumet (JRC) för närvarande utför i samband med programvarupaketet ECCAIRS från och med den 1 januari 2021,

med beaktande av att det därför är nödvändigt att ersätta den arbetsmetod som ingicks i Montreal den 21 september 2011 om samarbete på området rapportering av olyckor och tillbud inom civil luftfart.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Härmed antas den arbetsmetod som bifogas detta beslut och som ersätter den arbetsmetod som ingicks i Montreal den 21 september 2011 om samarbete på området rapportering av olyckor och tillbud inom civil luftfart.

Artikel 2

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

För gemensamma kommittén EU–Icao
Företrädarna [endast underskrifter]”

BILAGA TILL BESLUT AV GEMENSAMMA KOMMITTÉN EU-ICAO AV DEN XX 202X

EN ARBETSMETOD MELLAN DEN INTERNATIONELLA ORGANISATIONEN FÖR CIVIL LUFTFART OCH EUROPEISKA UNIONEN OM SAMARBETE PÅ OMRÅDET RAPPORTERING AV OLYCKOR OCH TILLBUD INOM CIVIL LUFTFART

Denna arbetsmetod innehåller ömsesidigt överenskomna mekanismer och förfaranden som är nödvändiga för att på ett effektivt sätt genomföra samarbetsåtgärder mellan Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao) och Europeiska unionen (EU).

Icao och EU kallas nedan enskilt *parten* eller tillsammans *parterna*.

1. SYFTET MED ARBETSMETODEN

1.1 Denna arbetsmetod, som omfattas av samarbetsmemorandumet och dess bilaga om luftfartssäkerhet, särskilt artiklarna 3.3 och 7.3 c i samarbetsmemorandumet, har till syfte att genomföra samarbete mellan parterna för att där så är möjligt stödja och främja varandras verksamhet på området rapportering av olyckor och tillbud inom civil luftfart.

1.2 För att uppnå målen för denna arbetsmetod är parterna överens om följande generella strategi:

a) För ett effektivt genomförande av denna arbetsmetod utser EU Europeiska unionens byrå för luftfartssäkerhet (Easa) ([4]) till sitt ”tekniska ombud”.

b) Easa kommer att främja användningen av Icaos taxonomi för rapportering av uppgifter om olyckor och tillbud (ADREP) som standard för rapportering och utbyte av information om olyckor och tillbud inom Europeiska unionens medlemsstater, stater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och Schweiz.

c) Icao kommer att främja användningen av EU:s programvarupaket ECCAIRS 2 med applikationer för insamling av information om olyckor och tillbud till Icaos medlemsstater.

d) När det gäller användningen av programvarupaketet ECCAIRS 2 kommer Icao och Easa att samordna utbytet och harmoniseringen av deras utbildning och stödjande insatser och material till förmån för alla ECCAIRS-slutanvändare.

e) Icao och Easa kommer att samarbeta för att upprätta en global och tillgänglig central databas för olyckor och tillbud med hjälp av ECCAIRS 2-programvara. Databasen kommer att fungera i enlighet med gällande säkerhetsstrategier för informationssystem.

2. SÄRSKILDA ARRANGEMANG MELLAN PARTERNA

2.1 För att främja användningen av ADREP-taxonomin, se punkt 1.2 b ovan, är parterna överens om följande:

a) Icao är ägare till och ansvarig part för utvecklingen och det aktiva underhållet av ADREP-taxonomin.

b) Icao och ECCAIRS taxonomiarbetsgrupp samordnar och arbetar i nära samarbete för att säkerställa en konsekvent utveckling och ett konsekvent genomförande av ADREP-taxonomin, inbegripet i ECCAIRS-rapporteringssystemet.

c) Icao kommer att offentliggöra ADREP-taxonomin som ett formellt Icao-dokument på sin webbplats och vid behov uppdatera detta dokument.

d) Icaos ADREP-taxonomi utgör grunden för den strategi för rapportering av flygolyckor och tillbud som definieras i förordning (EU) nr 376/2014. Ändringar av Icaos ADREP-taxonomi kommer i princip att integreras i ECCAIRS versioner av luftfartsprogramvara.

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

e) Easa kommer att fortsätta att uppmuntra EU:s medlemsstater, stater i Europeiska ekonomiska samarbetsområdet (EES) och Schweiz att använda ECCAIRS-rapporteringssystemet för att rapportera olyckor och tillbud elektroniskt till Icao i enlighet med bestämmelserna i bilaga 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation*.

f) Easa och de behöriga myndigheterna i EU:s medlemsstater, EES-staterna och Schweiz kan kostnadsfritt använda ADREP-taxonomin i ECCAIRS 2-rapporteringssystemet och tillhörande verktyg.

g) Easa kan tillhandahålla en länk till ADREP-taxonomin på Icaos webbplats till ECCAIRS-gemenskapen via ECCAIRS 2-gemenskapens webbportal.

h) Icao kommer att bjuda in Easa att delta i sekretariatets möten eller grupper som inrättats för att utveckla taxonomier och/eller ta itu med frågor som rör användningen av ADREP (t.ex. driftskompatibilitet, modellering, testning av ny teknik och vidareutveckling av verktyg, metoder och stöd för rapportering).

i) Icao kan använda ECCAIRS 2-logotypen tillsammans med ADREP.

2.2 För att främja användningen av ECCAIRS 2, se punkt 1.2 c ovan, är parterna överens om följande:

a) Easa ansvarar för utvecklingen och det aktiva underhållet av ECCAIRS 2-systemet som består av databaser och programvara.

b) Icao erkänner ECCAIRS 2 som i princip är avsett att vara förenligt med ADREP.

c) Icao använder ECCAIRS 2-programvaran och tillhörande verktyg för att genomföra Icaos ADREP-system. Icao får använda ECCAIRS 2-systemet utan kostnad för sina egna behov, inbegripet uppgiftsinsamlingen enligt bilaga 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* (Olyckor & Tillbud) och andra eventuella processer för insamling av säkerhetsdata, såsom insamling av data om kollision med fåglar till Ibis-systemet (IBIS-birdstrike collection) eller framtida relevant händelserapportering.

d) Icao rekommenderar att Icaos medlemsstater använder ECCAIRS 2-systemet för att rapportera sina olyckor och tillbud elektroniskt till Icao i enlighet med bestämmelserna i bilaga 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation* Om en Icao-medlemsstat använder ECCAIRS 2-lösningen kommer användning, underhåll och stöd att vara kostnadsfri.

e) Icao kommer att bjudas in att delta i ECCAIRS styrkommitté med samma rättigheter som enligt styrkommitténs mandat utsträcks till kommittéledamöterna.

f) Icaos sekretariat rekommenderar Icaos medlemsstater att använda ECCAIRS 2-systemet, som består av databas och programvara och som förvaltas av Easa, som en metod för att fånga upp och underhålla deras nationella register över flygolyckor och tillbud. Om en Icao-stat vill använda ECCAIRS 2-systemet kommer Easa att ingå ett avtal med denna stat.

2.3 För att harmonisera och dela insatserna när det gäller utbildning och stöd, se punkt 1.2 d ovan, är parterna överens om följande:

a) I princip ansvarar Easa för samordningen av ECCAIRS 2-relaterad utbildning och för att ge stöd till EU:s medlemsstater, EES-staterna och Schweiz, internationella organisationer och alla stater med vilka Easa samarbetar inom ramen för Easas program för internationellt samarbete.

b) Icao ansvarar i princip för samordningen av ECCAIRS 2-relaterad utbildning och för att ge stöd till parter som inte nämns i punkt a.

c) När så är möjligt och med beaktande av Easas resurser och Easas prioritering enligt punkt a, kommer Easa att bistå Icao i dess arbete, under förutsättning att resekostnader och traktamenten (i enlighet med Icaos interna förfaranden) kommer att täckas av Icao.

d) När det gäller användningen av programvarupaketet ECCAIRS 2 kommer Icao och Easa att sträva efter att samordna utbytet av deras utbildnings- och stödmaterial till förmån för ECCAIRS-gemenskapen.

e) När så är relevant kommer Icao och Easa att sträva efter att samarbeta med tredje parter när det gäller utbildning och stöd till ADREP/ECCAIRS.

f) Det centrala ECCAIRS 2-navet, som används för att samordna utbildnings- och stödverksamheten inom ramen för ECCAIRS 2-lösningen, är tillgänglig för behöriga myndigheter i Icaos medlemsstater när de har registrerat sig online

2.4 I syfte att samarbeta kring inrättandet av ECCAIRS 2-databasen är parterna överens om följande:

a) Easa ansvarar i princip för installation och underhåll av ECCAIRS 2-systemet som består av databas och programvara.

b) Icao ansvarar i princip för förvaltningen av tillträdesrättigheterna till ECCAIRS 2-systemet för alla medlemsstater utom EU:s medlemsstater, EES-staterna och Schweiz.

c) Easa samtycker till att tillhandahålla den infrastruktur som är kopplad till ECCAIRS 2-systemet, som består av databaser och programvara, utan kostnad för Icao och Icaos medlemsstater så att de kan använda systemet som sin databas för rapportering av olyckor och tillbud i enlighet med Icaos bilaga 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation*.

d) Man har enats om att tillgång till och utbyte av uppgifter som lagras i ECCAIRS 2-databasen kommer att omfattas av sekretessbestämmelserna i artikel 6 i samarbetsmemorandumet, liksom av skyddet av de register över utredningar av olyckor och tillbud som anges i bilaga 13 – *Aircraft Accident and Incident Investigation*.

e) Icao och Easa ska inhämta den berörda statens uttryckliga skriftliga samtycke till att få tillgång till alla andra uppgifter som kan finnas lagrade i ECCAIRS 2-systemet och som inte omfattas av punkt d.

f) Icao och Easa kommer att samarbeta för att förbättra uppgifternas kvalitet genom att undersöka lösningar som stöder den centrala klassificeringstjänsten och automatiserade förfaranden för kvalitetskontroll för alla användare.

3. **FÖRVALTNING**

3.1 Icao och Easa ska utse kontaktpunkter som ska fungera som samordnare med ansvar för gemensam verksamhet. Samordnarna får utse annan personal som ska företräda dem eller delta i möten.

3.2 Korrespondens om alla praktiska frågor som rör denna arbetsmetod ska ske mellan samordnarna.

3.3 Parterna ska vid behov hålla möten för att diskutera hur samarbetsåtgärderna fortskrider i enlighet med denna arbetsmetod.

4. **FINANSIERING**

4.1 Om inte annat uttryckligen överenskommits mellan parterna genom separata överenskommelser, ska vardera parten bära kostnaderna för de utgifter den ådrar sig i samband med fullgörandet av sina uppgifter enligt denna arbetsmetod.

4.2 All verksamhet som bedrivs i enlighet med denna arbetsmetod ska vara beroende av tillgången till anslagna medel, personal och andra resurser samt av parternas tillämpliga lagar och andra författningar, strategier och program.

5. **IMMATERIELLA RÄTTIGHETER**

5.1 ADREP-taxonomin är och förblir Icaos immateriella rättigheter.

5.2 ECCAIRS 2-systemet och tillhörande programvaruverktyg är och förblir EU:s immateriella rättigheter.

5.3 Parterna ansvarar inte för de insamlade uppgifternas kvalitet eller kvantitet.

5.4 Varje part erkänner äganderätten och alla rättigheter till sina upphovsrätter, varumärken, namn, logotyper och alla andra immateriella rättigheter. Endera partens användning av den andra partens immateriella rättigheter ska godkännas skriftligen på förhand av den andra parten. Om ett sådant godkännande ges ska användningen ske på icke-exklusiv grund, och den part som använder den andra partens immateriella rättigheter ska strikt och i god tro följa den andra partens skriftliga instruktioner och dess riktlinjer och specifikationer.

6. **ÄNDRINGAR OCH UPPSÄGNING**

6.1 Denna arbetsmetod får modifieras eller ändras genom ett beslut av gemensamma kommittén EU/Icao.

6.2 Denna arbetsmetod kan när som helst sägas upp av endera parten med sex (6) månaders skriftligt varsel till den andra parten.