RETSAKTER VEDTAGET AF ORGANER OPRETTET VED INTERNATIONALE AFTALER

DET FÆLLES EU-ICAO-UDVALGS AFGØRELSE

af 25. maj 2023

om ændring af arbejdsgangen for samarbejdet mellem Den Europæiske Union og Organisationen for International Civil Luftfart vedrørende indberetning af havarier og hændelser inden for civil luftfart [2023/1666]

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 (samarbejdsmemorandummet), som blev undertegnet i Montreal 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 Organisationen for International Civil Luftfarts (ICAO) Global Aviation Safety Plan (GASP) (ICAO-dokument 10004) og de globale sikkerhedsinitiativer (GSI)

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 Europa-Parlamentets og Rådets 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 Europa-Parlamentets og Rådets forordning (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

([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 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

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

i betragtning af, at EASA i henhold til arbejdsgangen udfører funktioner i forbindelse med ECCAIRS-softwarepakken, jf. Det Fælles Udvalgs afgørelse af den 10. marts 2022

i betragtning af, at der er behov for at fastlægge samarbejdsområder mellem ICAO og EASA for at understøtte gennemførelsen af ECCAIRS 2, og i dette tilfælde områder vedrørende uddannelses- og støtteaktiviteter, der hører under denne arbejdsgang —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Hermed vedtages de ændringer, der er knyttet som bilag til denne afgørelse, af den arbejdsgang, som blev udfærdiget i Montreal den 10. marts 2022, om samarbejdet 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
Formænd [kun underskrifter]

BILAG

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

I arbejdsgangen foretages følgende ændringer:

1) I stykke 2.2, litra f), foretages følgende ændringer:

   a) Sidste punktum udgår og erstattes af følgende:

   »Hvis en ICAO-stat ønsker at bruge ECCAIRS 2-systemet, tilrettelægger og indgår EASA en serviceaftale med den pågældende stat.«

2) I stykke 2.3 foretages følgende ændringer:

   a) Der indsættes et nyt stykke efter stk. 2.3, litra f);

   »Tillæg 1 til denne arbejdsgang indeholder nærmere oplysninger om samarbejdet mellem EASA og ICAO vedrørende uddannelse og støtte.«

3) Stykke 5.4 ændres således:

   a) Stykke 5.4 udgår og erstattes af følgende tekst:

   »Parterne bevarer ejerskab af og alle rettigheder til ophavsret, varemærker, navne, logoer og anden intellektuel ejendom. Medmindre andet udtrykkeligt er fastsat heri, er en parts brug af den anden parts intellektuelle ejendom betinget af partens forudgående skriftlige godkendelse. Alle afledte værker, der er baseret på, afledt af eller på anden måde anvender en anden parts intellektuelle ejendom, anses for at være den pågældende parts ejendom, herunder f.eks. alle udgivelser, kopier, reproduktioner, forbedringer, ændringer, tilpasninger og oversættelser; uanset ovenstående kan sådanne afledte værker betragtes som fælles intellektuel ejendom i overensstemmelse med stk. 5.5 nedenfor. Medmindre andet er fastsat heri, må en part ikke sælge en anden parts intellektuelle ejendom eller fremstille materiale afledt heraf til salg eller distribuere eller videregive en anden parts intellektuelle ejendom helt eller delvist til tredjeparter.«

4) Følgende nye stykke 5.5 indsættes:

   »Intellektuelle ejendomsrettigheder til materiale, der er udviklet i fællesskab, tilhører parterne i fællesskab. »Fælles intellektuel ejendomsret« er intellektuel ejendomsret til produkter, forskning, data, analyser, oplysninger og andet materiale, som parterne i fællesskab udvikler som led i dette samarbejde. Alle rettigheder og adkomst til fælles intellektuel ejendom er underlagt følgende vilkår og betingelser:

   a) Ved udløbet eller afslutningen af denne arbejdsgang fordeles porteføljen af frembragt fælles intellektuel ejendom mellem parterne på grundlag af hver parts særinteresser som aftalt gennem samråd mellem parterne. Hvis det ikke er muligt at nå frem til en aftale, bevarer parterne i fællesskab alle rettigheder og adkomst til fælles intellektuel ejendomsret.«

5) Følgende nye artikel 6. ANSVAR indsættes:

   »6. ANSVAR«.

6) Følgende nye stykke 6.1 indsættes:

   »6.1. Under alle omstændigheder vil ingen af parterne kunne drages til ansvar over for den anden part for direkte, indirekte, utilsigtede eller særlige tab eller driftstab af nogen art, uanset om de kan forudses, skyldes eller opstår i forbindelse med de aktiviteter, der er omfattet af denne arbejdsgang.«

7) I artikel 6. ÆNDRINGER OG OPSIGELSE foretages følgende ændringer:

   a) Artiklen omnummereres til 7:

   »Artikel 7. ÆNDRINGER OG OPSIGELSE«.

8) Der indsættes et nyt tillæg til arbejdsgangen:

a) Tillæg 1 indsættes efter stykke 7.2.

»

TILLÆG 1

SAMARBEJDE MELLEM ICAO OG EASA VEDRØRENDE UDDANNELSE OG STØTTE

1. **Målsætning og anvendelsesområde**

1.1. Formålet med dette tillæg er at fastlægge samarbejdsområder mellem ICAO og EASA med henblik på at støtte gennemførelsen af ECCAIRS 2. Anvendelsesområdet for dette tillæg er begrænset til uddannelses- og støtteaktiviteter, der hører under denne arbejdsgang, herunder udvikling og levering af ICAO-gennemførelsespakker (»iPACKs«) inden for rammerne af ICAO's kontor for teknisk samarbejde (»Technical Cooperation Bureau«) og andre samarbejdsmuligheder såsom stipendier, udveksling af ekspertise inden for særlige emner og samarbejde om kapacitetsopbygningsprojekter og -programmer for teknisk samarbejde (i det følgende samlet benævnt »initiativerne«).

1.2. De nærmere detaljer for hvert initiativ aftales skriftligt mellem ICAO og EASA i overensstemmelse med bestemmelserne i arbejdsgangen og dette tillæg.

2. **Partnerskabsarbejdsgruppen**

2.1. ICAO og EASA danner en partnerskabsarbejdsgruppe (»PWG«), som på et konsensusgrundlag vil arbejde for at:

2.1.1. yde vejledning i forbindelse med udviklingen og gennemførelsen af hvert enkelt initiativ, som ICAO og EASA er enige om at samarbejde om

2.1.2. godkende den endelige udgave af disse initiativer og eventuelle efterfølgende ajourføringer heraf

2.1.3. godkende, hvordan oplysninger i forbindelse med initiativerne promoveres og udbredes

2.1.4. føre tilsyn med resultaterne af samarbejdet som helhed og

2.1.5. vurdere den finansielle levedygtighed af hvert enkelt initiativ.

2.2. PWG er ikke en formel bestyrelse og har hverken kollektivt eller individuelt nogen tillidsforpligtelse til eller ansvar for noget initiativ eller nogen part i denne arbejdsgang eller EASA.

2.3. ICAO og EASA udpeger repræsentanter til PWG på følgende måde:

2.3.1. Afhængigt af initiativernes art må ICAO udpege direktøren for kontoret for teknisk samarbejde eller lederen for global luftfartsuddannelse eller sin bemyndigede repræsentant.

2.3.2. EASA må udpege direktøren for direktoratet for strategi og sikkerhedsstyring eller dennes udpegede suppleant som sin bemyndigede repræsentant.

2.3.3. ICAO og EASA kan på lige fod udpege yderligere repræsentanter i PWG for at støtte deres ovenstående respektive repræsentanter.

2.4. Ud over for at varetage de ansvarsområder, der er fastsat i punkt 2.1, mødes PWG efter behov i løbet af initiativernes varighed for at evaluere disse initiativer, herunder de enkelte initiativers resultater og profiler, koordinere passende løsninger på problemer og foreslå forbedringer og ændringer af initiativerne.

3. **Opgavefordeling mellem ICAO og EASA**

3.1. ICAO's og EASA's specifikke opgaver i forbindelse med hvert enkelt initiativ aftales skriftligt mellem ICAO og EASA i henhold til punkt 1.2.

3.2. ICAO og EASA promoverer og offentliggør den pågældende iPACK eller ethvert andet initiativ gennem deres respektive kanaler og udarbejder i den forbindelse i fællesskab en årlig fælles aktivitetsplan. De fælles aktiviteter koordineres mellem ICAO og EASA og godkendes af PWG.

3.3. ICAO og EASA samarbejder om i fællesskab at promovere initiativerne på deres websteder. ICAO og EASA gør også en rimelig indsats for i fællesskab at markedsføre iPACK'en eller ethvert andet initiativ fra tid til anden ved hjælp af andre midler og fora, som kan omfatte følgende:

a) pressemeddelelser

b) konferencer og workshopper tilrettelagt af enten ICAO eller EASA

c) annoncer i ICAO's og EASA's publikationer

d) elektroniske nyhedsbreve

e) sociale medier og

f) enhver anden fælles aktivitet, der skønnes nødvendig.

4. **Samarbejdets finansielle aspekter**

4.1. iPACK'erne og alle andre initiativer vil blive udviklet og tilbudt på grundlag af fuld omkostningsdækning, idet alle de finansielle gennemførelsesmekanismer fastlægges fra sag til sag i overensstemmelse med de bestemmelser, der aftales skriftligt mellem ICAO og EASA i henhold til punkt 1.2.

4.2. For hver iPACK eller ethvert andet initiativ skal den finansielle gennemførelsesmekanisme omfatte bestemmelser om gennemførelse, udvikling og forvaltning af omkostninger og indtægter, herunder deres fordeling mellem ICAO og EASA. Den finansielle gennemførelsesmekanisme skal også indeholde bestemmelser om varigheden af og loftet for de finansielle forpligtelser og om ansvarsbegrænsning, idet der også henvises til muligheden for at frigøre sig fra de respektive forpligtelser.

4.3. Den individuelle iPACK eller ethvert andet initiativ gennemføres ikke, hvis ICAO og EASA ikke skriftligt aftaler en finansiel gennemførelsesmekanisme som omhandlet i punkt 4.1 og 4.2.«