# RECHTSAKTE VON GREMIEN, DIE IM RAHMEN INTERNATIONALER ÜBEREINKÜNFTE EINGESETZT WURDEN

## BESCHLUSS DES GEMEINSAMEN AUSSCHUSSES EU/ICAO

**vom 25. Mai 2023**

**über die Änderung der Arbeitsvereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation über die Zusammenarbeit im Bereich der Meldung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt [2023/1666]**

DER GEMEINSAME AUSSCHUSS EU/ICAO —

gestützt auf die am 28. April und 4. Mai 2011 in Montréal und Brüssel unterzeichnete Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Union und der ICAO zur Schaffung eines Rahmens für eine verstärkte Zusammenarbeit, insbesondere auf Nummer 3.3 und Nummer 7.3 Buchstabe c,

gestützt auf den Anhang zur Kooperationsvereinbarung über Flugsicherheit, insbesondere auf Nummer 3.1,

gestützt auf den Globalen Flugsicherheitsplan der ICAO (GASP) (ICAO-Dok. 10004) und die globalen Sicherheitsinitiativen (GSI),

gestützt auf den globalen Fahrplan für Flugsicherheit (Global Aviation Safety Roadmap, GASR, 2006) zur Umsetzung des internationalen Datenaustauschs/globalen Datenmeldesystems,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 376/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 3. April 2014 über die Meldung, Analyse und Weiterverfolgung von Ereignissen in der Zivilluftfahrt, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Richtlinie 2003/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnungen (EG) Nr. 1321/2007 und (EG) Nr. 1330/2007 der Kommission ([1]),

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 996/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Oktober 2010 über die Untersuchung und Verhütung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt und zur Aufhebung der Richtlinie 94/56/EG ([2]),

gestützt auf die Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates ([3]),

in der Erwägung, dass die Definitionen der ADREP-Taxonomie der ICAO in erster Linie auf ICAO-Richtlinien und -Empfehlungen (SARP), Handbüchern und Anleitungsmaterial beruhen;

([1]) ABl. L 122 vom 24.4.2014, S. 18.
([2]) ABl. L 295 vom 12.11.2010, S. 35.
([3]) ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1.

in der Erwägung, dass unter den ADREP- und ECCAIRS-Nutzern in den ICAO-Mitgliedstaaten Bedarf an einer global weitergehenden Nutzung der Informationen aus der Sammlung, Analyse und Weitergabe der Daten für die Identifizierung von Sicherheitsbedrohungen und Einflussfaktoren besteht;

in der Erwägung, dass die Sicherheit der Luftfahrt und die Fortschritte bei der Harmonisierung der internationalen Zivilluftfahrt auf anerkannten Standards wie dem ADREP-System beruhen, und in Anerkennung der Bedeutung der gegenseitigen Unterstützung und Zusammenarbeit im Bereich des Sicherheitsmanagements und der Datenbanksysteme;

in der Erwägung, dass die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) innerhalb der Europäischen Union verpflichtet ist, die Europäische Kommission bei der Verwaltung des Europäischen Zentralspeichers zu unterstützen, in dem alle in der Europäischen Union erfassten Ereignismeldungen gespeichert sind, und insbesondere ihrer Aufgabe, eine neue Version der ECCAIRS-Software, die sogenannte „ECCAIRS 2“, zu entwickeln und zu pflegen;

in der Erwägung, dass die EASA seit dem 1. Januar 2021 alle Funktionen übernommen hat, die die Generaldirektion der Gemeinsamen Forschungsstelle (JRC) der Europäischen Kommission im Zusammenhang mit der ECCAIRS-Software wahrgenommen hatte;

in der Erwägung, dass die Arbeitsvereinbarung, derzufolge die EASA die Funktionen im Zusammenhang mit dem ECCAIRS-Softwarepaket wahrnimmt, am 10. März 2022 vom Gemeinsamen Ausschuss beschlossen wurde,

in der Erwägung, dass es notwendig ist, Bereiche für die Zusammenarbeit zwischen der ICAO und der EASA bei der Unterstützung der Umsetzung von ECCAIRS 2 festzulegen, in diesem Fall Bereiche im Zusammenhang mit Schulungs- und Unterstützungsmaßnahmen, die unter diese Arbeitsvereinbarung fallen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

*Artikel 1*

Die diesem Beschluss beigefügten Änderungen der Arbeitsvereinbarung, die am 10. März 2022 in Montréal vorgenommen wurden und die Zusammenarbeit im Bereich der Meldung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt betreffen, werden angenommen.

*Artikel 2*

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

*Für den Gemeinsamen Ausschuss EU/ICAO*
*Die Vorsitzenden [nur Unterschriften]*

*ANHANG*

**ARBEITSVEREINBARUNG ZWISCHEN DER INTERNATIONALEN ZIVILLUFTFAHRT-ORGANISATION UND DER EUROPÄISCHEN UNION**

**ÜBER DIE ZUSAMMENARBEIT IM BEREICH DER MELDUNG VON UNFÄLLEN UND STÖRUNGEN IN DER ZIVILLUFTFAHRT**

Die Arbeitsvereinbarung wird wie folgt geändert:

1. Nummer 2.2 Buchstabe f wird wie folgt geändert:

   a) Der letzte Satz wird gestrichen und durch folgenden Wortlaut ersetzt:

   „Äußert ein ICAO-Mitgliedstaat den Wunsch, das ECCAIRS-2-System zu nutzen, sorgt die EASA für die Vorbereitung und den Abschluss einer Dienstleistungsvereinbarung mit diesem Staat."

2. Nummer 2.3 wird wie folgt geändert:

   a) Nach Nummer 2.3 Buchstabe f wird eine neue Nummer eingefügt.

   „Spezifische Einzelheiten der Zusammenarbeit zwischen der EASA und der ICAO im Bereich Ausbildung und Unterstützung werden in Anlage 1 der Arbeitsvereinbarung beschrieben."

3. Nummer 5.4. wird wie folgt geändert:

   a) Nummer 5.4 wird gestrichen und durch folgenden Wortlaut ersetzt:

   „Jede Vertragspartei behält die Inhaberschaft und alle Rechte an ihren Urheberrechten, Marken, Namen, Logos und sonstigen Rechten an geistigem Eigentum. Sofern in dieser Vereinbarung nicht ausdrücklich vorgesehen, bedarf die Nutzung des geistigen Eigentums einer Vertragspartei durch die andere Vertragspartei der vorherigen schriftlichen Zustimmung dieser Vertragspartei. Alle abgeleiteten Werke, die auf einem geistigen Eigentum einer anderen Vertragspartei beruhen, daraus abgeleitet sind oder dieses anderweitig nutzen, gelten als Eigentum dieser Vertragspartei, einschließlich z. B. sämtliche Produktionen, Vervielfältigungen, Reproduktionen, Verbesserungen, Änderungen, Anpassungen und Übersetzungen; ungeachtet der vorstehenden Ausführungen können solche abgeleiteten Werke als gemeinsames geistiges Eigentum im Sinne von Nummer 5.5 betrachtet werden. Sofern in dieser Vereinbarung nichts anderes bestimmt ist, darf eine Vertragspartei das geistige Eigentum einer anderen Vertragspartei weder verkaufen noch daraus gewonnene Materialien zum Verkauf herstellen oder das geistige Eigentum einer anderen Vertragspartei ganz oder teilweise an Dritte weitergeben."

4. Folgende neue Nummer 5.5 wird eingefügt:

   „Die Rechte des geistigen Eigentums an gemeinsam entwickelten Materialien gehören den Vertragsparteien gemeinsam. ‚Gemeinsames geistiges Eigentum' bezeichnet geistiges Eigentum an Produkten, Forschungsarbeiten, Daten, Analysen, Informationen und sonstigen Materialien, die die Vertragsparteien im Rahmen dieser Zusammenarbeit gemeinsam entwickeln. Für alle Rechte am gemeinsamen geistigen Eigentum gelten folgende Bedingungen:

   a) Nach Ablauf oder Beendigung dieser Arbeitsvereinbarung wird der Bestand des gemeinsamen geistigen Eigentums, der geschaffen wurde, auf der Grundlage der jeweiligen Interessen der Vertragsparteien auf die Vertragsparteien aufgeteilt, wie im Rahmen von Konsultationen zwischen den Vertragsparteien vereinbart. Kann keine Einigung erzielt werden, bleiben alle Rechte am gemeinsamen geistigen Eigentum im gemeinsamen Eigentum der Vertragsparteien."

5. Folgende Nummer 6 HAFTUNG wird eingefügt:

   „6. HAFTUNG"

6. Folgende neue Nummer 6.1 wird eingefügt:

   „6.1. In keinem Fall haften die beiden Seiten gegenüber der anderen Vertragspartei für direkte, indirekte, unbeabsichtigte, besondere oder Folgeschäden gleich welcher Art, unabhängig davon, ob sie vorhersehbar sind oder nicht, sich aus den Tätigkeiten ergeben, die Gegenstand dieser Arbeitsvereinbarung sind oder im Zusammenhang damit stehen."

7. Nummer 6 ÄNDERUNGEN UND BEENDIGUNG wird wie folgt geändert:

   a) Die Nummer wird in Nummer 7 umnummeriert.

   „Nummer 7 ÄNDERUNGEN UND BEENDIGUNG"

8. In die Arbeitsvereinbarung wird eine neue Anlage aufgenommen.

a) Nach Nummer 7.2 Buchstabe f wird Anlage 1 eingefügt.

„*ANLAGE 1*

ZUSAMMENARBEIT ZWISCHEN DER ICAO UND DER EASA IM BEREICH AUSBILDUNG UND UNTERSTÜTZUNG

1. **Ziel und Anwendungsbereich**

1.1. Ziel dieser Anlage ist es, Bereiche der Zusammenarbeit zwischen der ICAO und der EASA bei der Unterstützung der Umsetzung von ECCAIRS 2 festzulegen. Der Anwendungsbereich dieser Anlage beschränkt sich auf Schulungs- und Unterstützungstätigkeiten, die unter diese Arbeitsvereinbarung fallen, einschließlich Entwicklung und Bereitstellung von ICAO-Implementierungspaketen (‚iPACKs') unter der Leitung des Büros für technische Zusammenarbeit der ICAO sowie anderer Kooperationsmöglichkeiten wie Stipendien, Austausch von Fachwissen und Zusammenarbeit bei Kapazitätsaufbauprojekten und -programmen im Rahmen der technischen Zusammenarbeit (im Folgenden zusammen ‚Initiativen').

1.2. Die Einzelheiten der Initiativen werden jeweils zwischen der ICAO und der EASA schriftlich vereinbart und müssen den Bestimmungen der Arbeitsvereinbarung und dieser Anlage entsprechen.

2. **Arbeitsgruppe ‚Partnerschaft'**

2.1. Die ICAO und die EASA richten eine Arbeitsgruppe ‚Partnerschaft' ein, die folgende Aufgaben einvernehmlich wahrnimmt:

2.1.1. Bereitstellung von Orientierungshilfe für die Entwicklung und Durchführung der einzelnen Initiativen, bei denen die ICAO und die EASA zusammenarbeiten wollen

2.1.2. Billigung der endgültigen Fassungen dieser Initiativen und etwaiger späterer Aktualisierungen

2.1.3. Billigung der Maßnahmen zur Förderung und Verbreitung von Informationen über die Initiativen

2.1.4. Überwachung der Durchführung der Zusammenarbeit insgesamt

2.1.5. Prüfung der finanziellen Tragfähigkeit der Durchführung der einzelnen Initiativen

2.2. Die Arbeitsgruppe ‚Partnerschaft' ist kein formeller Verwaltungsrat und hat weder kollektiv noch einzeln treuhänderische Pflichten gegenüber den Initiativen oder den Vertragsparteien dieser Arbeitsvereinbarung oder der EASA und trägt keine Verantwortung für die Initiativen oder die Vertragsparteien dieser Arbeitsvereinbarung oder die EASA.

2.3. Die ICAO und die EASA ernennen wie folgt Vertreter in die Arbeitsgruppe ‚Partnerschaft':

2.3.1. Je nach Art der Initiative ist die ICAO befugt, den Direktor/die Direktorin des Büros für technische Zusammenarbeit oder den Leiter/die Leiterin der Luftfahrtausbildung weltweit oder dessen/deren bevollmächtigte(n) Vertreter/in zu ernennen.

2.3.2. Die EASA ist befugt, den Direktor/die Direktorin der Direktion Strategie- und Sicherheitsmanagement oder dessen/deren bestellten Stellvertreter als dessen/deren bevollmächtigte(n) Vertreter/in zu ernennen.

2.3.3. Zur Unterstützung der oben genannten jeweiligen Vertreter/innen können die ICAO und die EASA gleichberechtigt zusätzliche Vertreter/innen in der Arbeitsgruppe ‚Partnerschaft' ernennen.

2.4. Zusätzlich zu ihren unter Nummer 2.1 genannten Aufgaben wird die Arbeitsgruppe ‚Partnerschaft' während der gesamten Laufzeit der Initiativen bei Bedarf zusammentreten, um diese Initiativen zu bewerten, einschließlich der Leistung und der Profile der einzelnen Initiativen, um geeignete Lösungen für Probleme zu koordinieren und Verbesserungen und um Änderungen der Initiativen vorzuschlagen.

3. **Aufgabenteilung zwischen der ICAO und der EASA**

3.1. Die spezifischen Aufgaben der ICAO und der EASA in Bezug auf die einzelnen Initiativen werden jeweils zwischen der ICAO und der EASA gemäß Nummer 1.2 schriftlich vereinbart.

3.2. Die ICAO und die EASA werden das iPACK oder andere Initiativen über ihre jeweiligen Kanäle bekannt machen und gemeinsam einen gemeinsamen Jahresarbeitsplan hierzu ausarbeiten. Die gemeinsamen Maßnahmen werden von der ICAO und der EASA koordiniert und von der Arbeitsgruppe ‚Partnerschaft' gebilligt.

3.3. Die ICAO und die EASA arbeiten zusammen, um die Initiativen auf ihren Websites gemeinsam bekannt zu machen. Die ICAO und die EASA unternehmen ferner angemessene Anstrengungen, um das iPACK oder andere Initiativen von Zeit zu Zeit über weitere Mittel und Foren gemeinsam zu vermarkten, wozu auch Folgendes gehören kann:

a) Pressemitteilungen,

b) Konferenzen und Workshops, die von der ICAO oder der EASA organisiert werden,

c) Werbung in Veröffentlichungen der ICAO und der EASA,

d) elektronische Newsletters,

e) soziale Medien und

f) jede andere gemeinsame Tätigkeit, die für notwendig erachtet wird.

4. **Finanzielle Aspekte der Zusammenarbeit**

4.1. Die iPACKs und alle anderen Initiativen werden auf Basis einer vollständigen Kostendeckung entwickelt und angeboten, wobei alle Finanzierungsmechanismen für die Durchführung im Einzelfall im Einklang mit Bestimmungen festgelegt werden, die zwischen der ICAO und der EASA gemäß Nummer 1.2 schriftlich zu vereinbaren sind.

4.2. Für jedes iPACK oder jede andere Initiative umfasst der Finanzierungsmechanismus für die Durchführung Bestimmungen über die Umsetzung, Entwicklung und Verwaltung der Kosten und Einnahmen, einschließlich ihrer Aufteilung zwischen der ICAO und der EASA. Der Finanzierungsmechanismus für die Durchführung wird auch Bestimmungen zur Dauer und zur Obergrenze der finanziellen Verpflichtungen sowie zur Haftungsbeschränkung enthalten und die Möglichkeit vorsehen, die jeweiligen Mittelbindungen aufzuheben.

4.3. Die Durchführung der einzelnen iPACKs oder anderer Initiativen setzt voraus, dass die ICAO und die EASA den in den Nummern 4.1 und 4.2 genannten Finanzierungsmechanismus für die Durchführung schriftlich vereinbaren."