ΠΡΑΞΕΙΣ ΠΟΥ ΕΚΔΙΔΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΦΟΡΕΙΣ ΠΟΥ ΕΧΟΥΝ ΣΥΣΤΑΘΕΙ ΜΕ ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΜΕΙΚΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΕ-ΔΟΠΑ

της 25ης Μαΐου 2023

για την τροποποίηση της πρακτικής ρύθμισης μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας σχετικά με τη συνεργασία στον τομέα της αναφοράς ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία [2023/1666]

Η ΜΕΙΚΤΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΕΕ-ΔΟΠΑ,

Έχοντας υπόψη το μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του ΔΟΠΑ για τη δημιουργία πλαισίου ενισχυμένης συνεργασίας, το οποίο υπεγράφη στο Μόντρεαλ και στις Βρυξέλλες στις 28 Απριλίου και στις 4 Μαΐου 2011, και ιδίως το άρθρο 3.3 και το άρθρο 7.3 στοιχείο γ),

Έχοντας υπόψη το παράρτημα περί ασφάλειας πτήσεων του μνημονίου συνεργασίας, και ιδίως το άρθρο 3.1,

Έχοντας υπόψη το παγκόσμιο σχέδιο ασφάλειας της αεροπορίας (GASP) του ΔΟΠΑ (έγγραφο 10004 του ΔΟΠΑ) και τις παγκόσμιες πρωτοβουλίες για την ασφάλεια (GSI),

Έχοντας υπόψη τον παγκόσμιο χάρτη πορείας για την ασφάλεια της αεροπορίας (GASR, 2006) σχετικά με την εφαρμογή της διεθνούς ανταλλαγής δεδομένων/του παγκόσμιου συστήματος αναφοράς δεδομένων,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 3ης Απριλίου 2014, για την αναφορά, ανάλυση και παρακολούθηση περιστατικών στην πολιτική αεροπορία, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 της Επιτροπής ([1]),

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 996/2010 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Οκτωβρίου 2010, σχετικά με τη διερεύνηση και την πρόληψη ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία και την κατάργηση της οδηγίας 94/56/ΕΚ ([2]),

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Ιουλίου 2018, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας, και για την τροποποίηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 2111/2005, (ΕΚ) αριθ. 1008/2008, (ΕΕ) αριθ. 996/2010, (ΕΕ) αριθ. 376/2014 και των οδηγιών 2014/30/ΕΕ και 2014/53/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, καθώς και για την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 552/2004 και (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου ([3]),

Εκτιμώντας ότι οι ορισμοί της ταξινόμησης του ΔΟΠΑ για την αναφορά στοιχείων ατυχημάτων/συμβάντων (ADREP) βασίζονται κυρίως στα πρότυπα και τις συνιστώμενες πρακτικές (SARP), τα εγχειρίδια και το υλικό καθοδήγησης του ΔΟΠΑ,

([1]) ΕΕ L 122 της 24.4.2014, σ. 18.
([2]) ΕΕ L 295 της 12.11.2010, σ. 35.
([3]) ΕΕ L 212 της 22.8.2018, σ. 1.

Εκτιμώντας ότι είναι αναγκαίο οι χρήστες του συστήματος ADREP και του Ευρωπαϊκού Κέντρου Συντονισμού των Συστημάτων Αναφοράς Ατυχημάτων και Συμβάντων (ECCAIRS) στα κράτη μέλη του ΔΟΠΑ να αξιοποιήσουν περαιτέρω τις πληροφορίες που προέρχονται από τη συλλογή, την ανάλυση και την ανταλλαγή δεδομένων για τον εντοπισμό απειλών για την ασφάλεια και συντελούντων παραγόντων σε παγκόσμια κλίμακα,

Εκτιμώντας ότι η ασφάλεια της αεροναυτιλίας και η πρόοδος όσον αφορά την εναρμόνιση στον τομέα της διεθνούς πολιτικής αεροπορίας βασίζονται σε αναγνωρισμένα πρότυπα, όπως το σύστημα ADREP, και αναγνωρίζοντας τη σημασία της αμοιβαίας συνδρομής και της συνεργασίας στον τομέα της διαχείρισης της ασφάλειας και των συστημάτων βάσεων δεδομένων,

Εκτιμώντας την υποχρέωση που ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) υπέχει, εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να επικουρεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή στη διαχείριση του Ευρωπαϊκού Κεντρικού Αποθετηρίου το οποίο αποθηκεύει όλες τις αναφορές περιστατικών που συλλέγονται στην Ευρωπαϊκή Ένωση, και ιδίως το καθήκον του να αναπτύξει και να συντηρεί νέα έκδοση της σειράς λογισμικού ECCAIRS με την ονομασία ECCAIRS 2,

Εκτιμώντας ότι από την 1η Ιανουαρίου 2021 ο EASA έχει αναλάβει όλα τα καθήκοντα που ασκεί επί του παρόντος η Γενική Διεύθυνση του Κοινού Κέντρου Ερευνών (JRC) της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σε σχέση με τη σειρά λογισμικού ECCAIRS,

Εκτιμώντας ότι η πρακτική ρύθμιση, δυνάμει της οποίας ο EASA εκτελεί τα καθήκοντα που σχετίζονται με τη σειρά λογισμικού ECCAIRS, αποφασίστηκε από τη μεικτή επιτροπή στις 10 Μαρτίου 2022,

Εκτιμώντας την ανάγκη να καθοριστούν τομείς συνεργασίας μεταξύ ΔΟΠΑ και EASA για την υποστήριξη της εφαρμογής του ECCAIRS 2, στην προκειμένη περίπτωση τομείς σχετικοί με δραστηριότητες εκπαίδευσης και υποστήριξης που εμπίπτουν στην παρούσα πρακτική ρύθμιση,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Εγκρίνονται τροποποιήσεις της πρακτικής ρύθμισης που συνήφθη στο Μόντρεαλ, στις 10 Μαρτίου 2022, σχετικά με τη συνεργασία στον τομέα της αναφοράς ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία, όπως επισυνάπτονται στην παρούσα απόφαση.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την ημέρα της έκδοσής της.

Για τη μεικτή επιτροπή ΕΕ-ΔΟΠΑ
Οι Πρόεδροι [μόνον υπογραφές]

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

ΠΡΑΚΤΙΚΗ ΡΥΘΜΙΣΗ ΜΕΤΑΞΥ ΤΟΥ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΟΡΓΑΝΙΣΜΟΥ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΚΑΙ

ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΣΧΕΤΙΚΑ ΜΕ ΤΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΑΝΑΦΟΡΑΣ ΑΤΥΧΗΜΑΤΩΝ ΚΑΙ ΣΥΜΒΑΝΤΩΝ ΣΤΗΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑ

Η πρακτική ρύθμιση τροποποιείται ως εξής:

1) Η παράγραφος 2.2 στοιχείο στ) τροποποιείται ως εξής:

α) η τελευταία πρόταση απαλείφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Εάν κράτος του ΔΟΠΑ επιθυμεί να χρησιμοποιήσει το σύστημα ECCAIRS 2, ο EASA θα καταρτίζει και θα συνάπτει συμφωνία παροχής υπηρεσιών με τα εν λόγω κράτη.»

2) Η παράγραφος 2.3 τροποποιείται ως εξής:

α) Μετά την παράγραφο 2.3 στοιχείο στ) προστίθεται νέα παράγραφος.

«Ειδικές λεπτομέρειες της συνεργασίας μεταξύ EASA και ΔΟΠΑ στον τομέα της εκπαίδευσης και της υποστήριξης περιλαμβάνονται στο προσάρτημα 1 της παρούσας πρακτικής ρύθμισης.»

3) Η παράγραφος 5.4 τροποποιείται ως εξής:

α) Η παράγραφος 5.4 απαλείφεται και αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Κάθε συμβαλλόμενο μέρος διατηρεί την κυριότητα και όλα τα δικαιώματα επί δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας, εμπορικών σημάτων, επωνυμίας, λογότυπων και κάθε άλλης διανοητικής ιδιοκτησίας του. Με την επιφύλαξη ρητής διάταξης της παρούσας απόφασης, η χρήση της διανοητικής ιδιοκτησίας ενός συμβαλλόμενου μέρους από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος υπόκειται στην προηγούμενη γραπτή έγκριση του συμβαλλόμενου μέρους. Όλα τα παράγωγα έργα, τα οποία βασίζονται σε οποιαδήποτε διανοητική ιδιοκτησία άλλου συμβαλλόμενου μέρους, προέρχονται από αυτή ή τη χρησιμοποιούν άλλως, θεωρούνται ιδιοκτησία του εν λόγω συμβαλλόμενου μέρους, συμπεριλαμβανομένων, για παράδειγμα, όλων των εκροών, αντιγράφων, αναπαραγωγών, βελτιώσεων, τροποποιήσεων, προσαρμογών και μεταφράσεων· κατά παρέκκλιση των ανωτέρω, τα εν λόγω παράγωγα έργα μπορούν να θεωρηθούν κοινή διανοητική ιδιοκτησία σύμφωνα με την παράγραφο 5.5 κατωτέρω. Με την επιφύλαξη των διατάξεων της παρούσας απόφασης, ένα συμβαλλόμενο μέρος δεν πωλεί τη διανοητική ιδιοκτησία άλλου συμβαλλόμενου μέρους ούτε παράγει προς πώληση υλικά που προέρχονται από αυτήν, ούτε διανέμει ή γνωστοποιεί σε τρίτους τη διανοητική ιδιοκτησία άλλου συμβαλλόμενου μέρους, εν όλω ή εν μέρει.»

4) Εισάγεται νέα παράγραφος 5.5 ως εξής:

«Τα δικαιώματα διανοητικής ιδιοκτησίας των από κοινού ανεπτυγμένων υλικών θα ανήκουν από κοινού στα συμβαλλόμενα μέρη. “Κοινή διανοητική ιδιοκτησία”: η διανοητική ιδιοκτησία σε προϊόντα, έρευνα, δεδομένα, αναλύσεις, πληροφορίες και άλλο υλικό που τα συμβαλλόμενα μέρη αναπτύσσουν από κοινού στο πλαίσιο της παρούσας συνεργασίας. Όλα τα δικαιώματα και ο τίτλος της κοινής διανοητικής ιδιοκτησίας υπόκεινται στους ακόλουθους όρους και προϋποθέσεις:

α) με τη λήξη ή την καταγγελία της παρούσας πρακτικής ρύθμισης, το χαρτοφυλάκιο της κοινής διανοητικής ιδιοκτησίας που δημιουργήθηκε θα κατανέμεται μεταξύ των συμβαλλομένων μερών με βάση τα κατεστημένα συμφέροντα κάθε συμβαλλόμενου μέρους, όπως συμφωνείται μέσω διαβουλεύσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών. Εάν δεν μπορεί να επιτευχθεί συμφωνία, όλα τα δικαιώματα και ο τίτλος της κοινής διανοητικής ιδιοκτησίας εξακολουθούν να ανήκουν από κοινού στα συμβαλλόμενα μέρη.»

5) Εισάγεται νέο άρθρο 6 με τίτλο ΕΥΘΥΝΗ ως εξής:

«6. ΕΥΘΥΝΗ»

6) Εισάγεται νέα παράγραφος 6.1 ως εξής:

«6.1. Σε κάθε περίπτωση, καμία από τις πλευρές δεν φέρει ευθύνη έναντι του άλλου συμβαλλόμενου μέρους για οποιεσδήποτε άμεσες, έμμεσες, παρεπόμενες, ειδικές ή επακόλουθες ζημίες, οποιουδήποτε είδους, προβλέψιμες ή μη, οι οποίες απορρέουν από τις δραστηριότητες που αποτελούν αντικείμενο της παρούσας πρακτικής ρύθμισης ή προκύπτουν σε σχέση με αυτές.»

7) Το άρθρο 6 με τίτλο ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ τροποποιείται ως εξής:

α) Το άρθρο αναριθμείται σε 7.

«7. ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ»

8) Προστίθεται νέο προσάρτημα στην πρακτική ρύθμιση.

α) Μετά την παράγραφο 7.2 εισάγεται το προσάρτημα 1.

«

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ 1

ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ ΜΕΤΑΞΥ ΔΟΠΑ ΚΑΙ EASA ΣΤΟΝ ΤΟΜΕΑ ΤΗΣ ΕΚΠΑΙΔΕΥΣΗΣ ΚΑΙ ΤΗΣ ΥΠΟΣΤΗΡΙΞΗΣ

1. **Στόχος και πεδίο εφαρμογής**

1.1. Στόχος του παρόντος προσαρτήματος είναι να καθορίσει τομείς συνεργασίας μεταξύ ΔΟΠΑ και EASA για την υποστήριξη της εφαρμογής του ECCAIRS 2. Το πεδίο εφαρμογής του παρόντος προσαρτήματος περιορίζεται σε δραστηριότητες εκπαίδευσης και υποστήριξης που εμπίπτουν στην παρούσα πρακτική ρύθμιση, συμπεριλαμβανομένης της ανάπτυξης και της παράδοσης δεσμών εφαρμογής του ΔΟΠΑ (στο εξής: iPACK) υπό την αιγίδα του Γραφείου Τεχνικής Συνεργασίας του ΔΟΠΑ, καθώς και σε άλλες ευκαιρίες συνεργασίας, όπως υποτροφίες, ανταλλαγή εμπειρογνωσίας ως προς το αντικείμενο και συνεργασία σε έργα και προγράμματα ανάπτυξης ικανοτήτων τεχνικής συνεργασίας (στο εξής από κοινού: πρωτοβουλίες).

1.2. Οι λεπτομέρειες κάθε πρωτοβουλίας θα συμφωνούνται γραπτώς μεταξύ ΔΟΠΑ και EASA και θα συμμορφώνονται με τις διατάξεις της πρακτικής ρύθμισης και του παρόντος προσαρτήματος.

2. **Ομάδα εργασίας για την εταιρική σχέση**

2.1. Ο ΔΟΠΑ και ο EASA θα συγκροτήσουν ομάδα εργασίας για την εταιρική σχέση, η οποία θα εργαστεί σε συναινετική βάση με σκοπό:

2.1.1. την παροχή καθοδήγησης σχετικά με την ανάπτυξη και την εκτέλεση κάθε επιμέρους πρωτοβουλίας για την οποία ο ΔΟΠΑ και ο EASA συμφωνούν να συνεργαστούν·

2.1.2. την έγκριση της τελικής έκδοσης της εν λόγω πρωτοβουλίας και τυχόν μεταγενέστερων επικαιροποιήσεών της·

2.1.3. την έγκριση της προώθησης και της διάδοσης πληροφοριών σχετικά με τις πρωτοβουλίες·

2.1.4. την επίβλεψη των επιδόσεων της συνεργασίας στο σύνολό της· και

2.1.5. την εξέταση της οικονομικής βιωσιμότητας της διεξαγωγής κάθε επιμέρους πρωτοβουλίας.

2.2. Η ομάδα εργασίας για την εταιρική σχέση δεν αποτελεί επίσημο διοικητικό συμβούλιο και δεν έχει ούτε συλλογικά ούτε μεμονωμένα καθήκον θεματοφύλακα ή ευθύνη έναντι οποιασδήποτε πρωτοβουλίας ή συμβαλλόμενου μέρους της παρούσας πρακτικής ρύθμισης ή του EASA.

2.3. Ο ΔΟΠΑ και ο EASA θα διορίσουν εκπροσώπους στην ομάδα εργασίας για την εταιρική σχέση ως εξής:

2.3.1. Ανάλογα με τη φύση των πρωτοβουλιών, ο ΔΟΠΑ μπορεί να διορίζει τον/τη διευθυντή/-ρια του Γραφείου Τεχνικής Συνεργασίας ή τον/την επικεφαλής της Παγκόσμιας Αεροναυτικής Εκπαίδευσης ή τον/την εξουσιοδοτημένο/-η εκπρόσωπό τους.

2.3.2. Ο EASA μπορεί να διορίζει ως εξουσιοδοτημένο/-η εκπρόσωπό του τον/τη διευθυντή/-ρια της Διεύθυνσης Στρατηγικής και Διαχείρισης της Ασφάλειας ή τον/τη διορισμένο/-η αναπληρωτή/-ριά του/της.

2.3.3. Πρόσθετοι εκπρόσωποι στην ομάδα εργασίας για την εταιρική σχέση μπορούν να διορίζονται από τον ΔΟΠΑ και τον EASA σε ισότιμη βάση για την υποστήριξη των προαναφερόμενων αντίστοιχων εκπροσώπων.

2.4. Εκτός από τις αρμοδιότητές της που ορίζονται στην παράγραφο 2.1, η ομάδα εργασίας για την εταιρική σχέση θα συνεδριάζει ανάλογα με τις ανάγκες καθ' όλη τη διάρκεια των πρωτοβουλιών για την αξιολόγηση των εν λόγω πρωτοβουλιών, συμπεριλαμβανομένων των επιδόσεων και των απογραφών των επιμέρους πρωτοβουλιών, τον συντονισμό των κατάλληλων λύσεων σε προβλήματα και την υποβολή προτάσεων για βελτιώσεις και τροποποιήσεις των πρωτοβουλιών.

3. **Καταμερισμός καθηκόντων μεταξύ ΔΟΠΑ και EASA**

3.1. Τα ειδικά καθήκοντα του ΔΟΠΑ και του EASA σε σχέση με κάθε επιμέρους πρωτοβουλία θα συμφωνηθούν γραπτώς μεταξύ ΔΟΠΑ και EASA σύμφωνα με την παράγραφο 1.2.

3.2. Ο ΔΟΠΑ και ο EASA θα προωθήσουν και θα δημοσιοποιήσουν το iPACK, ή οποιαδήποτε άλλη πρωτοβουλία, μέσω των αντίστοιχων διαύλων τους, και θα καταρτίσουν από κοινού ετήσιο κοινό σχέδιο δραστηριοτήτων στο πλαίσιο αυτό. Οι προσπάθειες για κοινές δραστηριότητες θα συντονίζονται μεταξύ ΔΟΠΑ και EASA και θα εγκρίνονται από την ομάδα εργασίας για την εταιρική σχέση.

3.3. Ο ΔΟΠΑ και ο EASA θα συνεργαστούν για την από κοινού προώθηση των πρωτοβουλιών στους δικτυακούς τόπους τους. Ο ΔΟΠΑ και ο EASA θα καταβάλουν επίσης εύλογες προσπάθειες για την από κοινού εμπορία του iPACK, ή οποιασδήποτε άλλης πρωτοβουλίας από καιρού εις καιρόν, δι' άλλων μέσων και φόρουμ, συμπεριλαμβανομένων, ενδεικτικά, των εξής:

α) δελτία Τύπου·

β) συνέδρια και εργαστήρια που διοργανώνονται είτε από τον ΔΟΠΑ είτε από τον EASA·

γ) διαφημίσεις σε δημοσιεύσεις του ΔΟΠΑ και του EASA·

δ) ηλεκτρονικά ενημερωτικά δελτία·

ε) μέσα κοινωνικής δικτύωσης· και

στ) κάθε άλλη κοινή δραστηριότητα που κρίνεται αναγκαία.

4. **Δημοσιονομικές πτυχές της συνεργασίας**

4.1. Τα iPACK και οποιεσδήποτε άλλες πρωτοβουλίες θα αναπτύσσονται και θα προσφέρονται σε βάση πλήρους ανάκτησης του κόστους, ενώ όλοι οι χρηματοδοτικοί μηχανισμοί υλοποίησης θα καθορίζονται ξεχωριστά για κάθε περίπτωση, σύμφωνα με τις διατάξεις που θα συμφωνηθούν γραπτώς μεταξύ ΔΟΠΑ και EASA δυνάμει της παραγράφου 1.2.

4.2. Για κάθε iPACK ή οποιαδήποτε άλλη πρωτοβουλία, ο χρηματοδοτικός μηχανισμός υλοποίησης θα περιλαμβάνει διατάξεις σχετικά με την υλοποίηση, την ανάπτυξη και τη διαχείριση του κόστους και των εσόδων, συμπεριλαμβανομένης της κατανομής τους μεταξύ ΔΟΠΑ και EASA. Ο χρηματοδοτικός μηχανισμός υλοποίησης θα περιλαμβάνει επίσης διατάξεις σχετικά με τη διάρκεια και το ανώτατο όριο των δημοσιονομικών δεσμεύσεων και σχετικά με τον περιορισμό της ευθύνης, προβλέποντας επίσης τη δυνατότητα απόσυρσης από τις αντίστοιχες δεσμεύσεις.

4.3. Κάθε επιμέρους iPACK ή οποιαδήποτε άλλη πρωτοβουλία δεν θα διεξάγεται εάν ο χρηματοδοτικός μηχανισμός υλοποίησης που αναφέρεται στις παραγράφους 4.1 και 4.2 δεν έχει συμφωνηθεί γραπτώς από τον ΔΟΠΑ και τον EASA.».