NEMZETKÖZI MEGÁLLAPODÁSOKKAL LÉTREHOZOTT SZERVEK ÁLTAL ELFOGADOTT JOGI AKTUSOK

AZ EU–ICAO VEGYES BIZOTTSÁG HATÁROZATA

(2023. május 25.)

az Európai Unió és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet közötti, a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények jelentése terén folytatott együttműködésre vonatkozó munkarend módosításáról [2023/1666]

AZ EU–ICAO VEGYES BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió és az ICAO közötti megerősített együttműködési keret biztosításáról szóló, 2011. április 28-án és május 4-én Montréalban, illetve Brüsszelben aláírt együttműködési megállapodásra és különösen annak 3.3. pontjára és 7.3. c) pontjára,

tekintettel az együttműködési megállapodás repülésbiztonságról szóló mellékletére és különösen annak 3.1. pontjára,

tekintettel az ICAO globális repülésbiztonsági tervére (GASP) (10004. sz. ICAO-dokumentum) és a globális repülésbiztonsági kezdeményezésekre (GSI),

tekintettel a globális repülésbiztonsági menetrendre (GASR, 2006) a nemzetközi adatmegosztás/a globális adatszolgáltatási rendszer végrehajtása vonatkozásában,

tekintettel a polgári légi közlekedési események jelentéséről, elemzéséről és nyomon követéséről, valamint a 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és a 2003/42/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, valamint az 1321/2007/EK bizottsági rendelet és az 1330/2007/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. április 3-i 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([1]),

tekintettel a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények vizsgálatáról és megelőzéséről és a 94/56/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2010. október 20-i 996/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([2]),

tekintettel a polgári légi közlekedés területén alkalmazandó közös szabályokról és az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének létrehozásáról és a 2111/2005/EK, az 1008/2008/EK, a 996/2010/EU, a 376/2014/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 2014/30/EU és a 2014/53/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról, valamint az 552/2004/EK és a 216/2008/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet és a 3922/91/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2018. július 4-i (EU) 2018/1139 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ([3]),

figyelembe véve, hogy az ICAO balesetekre/repülőeseményekre vonatkozó adatszolgáltatási (ADREP) taxonómiája elsősorban ICAO-szabványokon és ajánlott gyakorlatokon (SARP), kézikönyveken és útmutató anyagokon alapul,

([1]) HL L 122., 2014.4.24., 18. o.
([2]) HL L 295., 2010.11.12., 35. o.
([3]) HL L 212., 2018.8.22., 1. o.

figyelembe véve, hogy az ICAO-tagállamokban az ADREP és a baleset- és repülőesemény-jelentő rendszerek európai koordinációs központja (ECCAIRS) felhasználói körében szükség van az adatgyűjtésből, adatelemzésből és adatmegosztásból származó információk további felhasználására a biztonsági fenyegetések és az azokhoz hozzájáruló tényezők globális szintű azonosítása érdekében,

figyelembe véve, hogy a légi navigáció biztonsága és a nemzetközi polgári repülés harmonizációjának fejlődése olyan elismert szabványokon alapul, mint az ADREP-rendszer, és elismerve a kölcsönös segítségnyújtás és együttműködés fontosságát a repülésbiztonsági menedzsmentrendszerek és az adatbázis-rendszerek terén,

figyelembe véve az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségének (EASA) az Európai Unión belüli azon kötelezettségét, hogy segítse az Európai Bizottságot az Európai Unióban összegyűjtött összes eseményjelentést tartalmazó európai központi adattár kezelésében és különösen az ECCAIRS szoftversorozat ECCAIRS 2 elnevezésű új verziójának kifejlesztésével és karbantartásával kapcsolatos feladatának végzésében,

figyelembe véve, hogy 2021. január 1-jétől az EASA átvette az Európai Bizottság Közös Kutatóközpontja (JRC) által az ECCAIRS szoftversorozattal kapcsolatban ellátott valamennyi feladatot,

figyelembe véve, hogy a vegyes bizottság 2022. március 10-i határozatának megfelelően az EASA látja el az ECCAIRS szoftversorozattal kapcsolatos feladatokat;

figyelembe véve, hogy az ECCAIRS 2 végrehajtásának támogatásával összefüggésben meg kell határozni az ICAO és az EASA közötti együttműködés területeit, jelen esetben a szóban forgó munkarend hatálya alá tartozó képzési és támogatási tevékenységeket érintő területeket,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények jelentése terén való együttműködésre vonatkozó munkarendnek a 2022. március 10-én Montréalban létrehozott, az e határozat mellékletét képező módosításai elfogadásra kerülnek.

2. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

az EU–ICAO vegyes bizottság részéről
az elnökök [csak az aláírásuk]

MELLÉKLET

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ KÖZÖTTI,

A POLGÁRI LÉGIKÖZLEKEDÉSI BALESETEK ÉS REPÜLŐESEMÉNYEK JELENTÉSE TERÉN FOLYTATOTT EGYÜTTMŰKÖDÉSRE VONATKOZÓ MUNKAREND

A munkarend a következőképpen módosul:

1. A 2.2. f) pont a következőképpen módosul:

   a) az utolsó mondat helyébe a következő szöveg lép:

   „Ha egy ICAO-állam az ECCAIRS 2 rendszert kívánja használni, az EASA megegyezik és szolgáltatási megállapodást köt az érintett állammal.”

2. A 2.3. pont a következőképpen módosul:

   a) A 2.3. f) pont után a szöveg a következő bekezdéssel egészül ki:

   „Az EASA és az ICAO között a képzés és a támogatás terén folytatott együttműködés konkrét részleteit e munkarend 1. függeléke tartalmazza.”

3. Az 5.4. pont a következőképpen módosul:

   a) Az 5.4. pont helyébe a következő szöveg lép:

   „A felek fenntartják a szerzői jogokra, védjegyekre, elnevezésekre, logókra és minden egyéb szellemi tulajdonra vonatkozó tulajdonjogukat és minden egyéb kapcsolódó jogot. Kifejezetten eltérő rendelkezés hiányában, a felek szellemi tulajdonának a másik fél általi használatához a jogtulajdonos fél előzetes írásbeli jóváhagyása szükséges. A másik fél szellemi tulajdonán alapuló, abból származtatott vagy azt más módon felhasználó valamennyi származékos művet az adott fél tulajdonának kell tekinteni, beleértve például az összes kiadást, másolatot, sokszorosítást, javítást, módosítást, adaptációt és fordítást; ugyanakkor az ilyen származékos művek közös szellemi tulajdonnak is tekinthetők az alábbi 5.5. ponttal összhangban. Eltérő rendelkezés hiányában, a felek nem értékesítik a másik fél szellemi tulajdonát, abból származó anyagot nem állítanak elő értékesítés céljából, és a másik fél szellemi tulajdonát nem hozzák nyilvánosságra, illetve nem terjesztik részben vagy egészben harmadik felek körében.”

4. A szöveg a következő új 5.5. ponttal egészül ki:

   „A közösen fejlesztett anyagok szellemi tulajdonjogai a feleket közösen illetik meg. »Közös szellemi tulajdon« a felek együttműködése keretében közösen kifejlesztett bármely termékben, kutatómunkában, adatban, elemzésben, információban és egyéb anyagban meglévő szellemi tulajdon. A közös szellemi tulajdonnal kapcsolatos valamennyi jogra és jogcímre a következő feltételek vonatkoznak:

   a) E munkarend lejártakor vagy megszűnésekor a létrehozott közös szellemi tulajdon portfólióját az egyes felek egyéni érdekei alapján kell megosztani a felek között, a felek közötti konzultációk során elért megegyezés szerint. Amennyiben nem sikerül megegyezésre jutni, a közös szellemi tulajdonnal kapcsolatos valamennyi jog és jogcím a felek közös tulajdonában marad.”

5. A szöveg a következő új 6. ponttal (FELELŐSSÉG) egészül ki:

   „6. FELELŐSSÉG”

6. A szöveg a következő új 6.1. ponttal egészül ki:

   „6.1. Egyik fél sem visel felelősséget a másik féllel szemben az e munkarend tárgyát képező tevékenységekből eredő vagy azokkal kapcsolatosan keletkező semmilyen közvetlen, közvetett, járulékos, különleges vagy következményes kárért, függetlenül attól, hogy az előrelátható-e vagy sem.”

7. A 6. pont (MÓDOSÍTÁS ÉS MEGSZŰNÉS) a következőképpen módosul:

   a) A pont számozása 7. pontra változik:

   „7. MÓDOSÍTÁS ÉS MEGSZŰNÉS”

8. A munkarend egy új függelékkel egészül ki.

a) A 7.2. pont után a szöveg a következő 1. függelékkel egészül ki:

„1. FÜGGELÉK

AZ ICAO ÉS AZ EASA KÖZÖTTI KÉPZÉSI ÉS TÁMOGATÁSI EGYÜTTMŰKÖDÉS

1. **Cél és hatály**

1.1. E függelék célja, hogy meghatározza az ICAO és az EASA közötti együttműködés területeit az ECCAIRS 2 végrehajtásának támogatása kapcsán. E függelék hatálya az e munkarend által érintett képzési és támogatási tevékenységekre korlátozódik, ideértve az ICAO végrehajtási csomagjainak (»iPACK-ek«) kidolgozását és végrehajtását az ICAO technikai együttműködési irodájának égisze alatt, valamint egyéb együttműködési lehetőségeket, például ösztöndíjakat, a témával kapcsolatos szakértelem cseréjét, valamint a technikai együttműködési kapacitásépítési projektekkel és programokkal kapcsolatos kooperációt (a továbbiakban együttesen: kezdeményezések).

1.2. Az egyes kezdeményezések részleteiről az ICAO és az EASA írásban állapodnak meg, és e részleteknek meg kell felelniük a munkarend és e függelék rendelkezéseinek.

2. **Partnerségi munkacsoport**

2.1. Az ICAO és az EASA partnerségi munkacsoportot (a továbbiakban: munkacsoport) hoz létre, amely konszenzusos alapon fog működni a következők érdekében:

2.1.1. iránymutatást adása minden egyes olyan kezdeményezés kidolgozásához és végrehajtásához, amelyben az ICAO és az EASA együttműködésben állapodik meg;

2.1.2. a kezdeményezés végleges változatának és a későbbi frissítéseknek a jóváhagyása;

2.1.3. a kezdeményezésekkel kapcsolatos információk megismertetésének és terjesztésének jóváhagyása;

2.1.4. a teljes együttműködés teljesítményének felügyelete; valamint

2.1.5. az egyes megvalósítandó kezdeményezések pénzügyi életképességének mérlegelése.

2.2. A munkacsoport hivatalosan nem igazgatótanács, és tagjai sem együttesen, sem egyénileg nem vállalnak vagyonkezelői kötelezettséget vagy felelősséget az e munkarendhez vagy az EASA-hoz köthető bármely kezdeményezésért vagy félért.

2.3. Az ICAO és az EASA az alábbiak szerint jelöli ki a munkacsoport képviselőit:

2.3.1. A kezdeményezések jellegétől függően az ICAO kinevezheti a technikai együttműködési iroda igazgatóját, a globális légiközlekedési képzés vezetőjét vagy ezek meghatalmazott képviselőjét.

2.3.2. Az EASA kinevezheti a stratégiai és repülésbiztonság-menedzsment igazgatóját vagy – meghatalmazott képviselőként – annak kinevezett helyettesét.

2.3.3. Az ICAO és az EASA azonos feltételek mellett további képviselőket nevezhet ki a munkacsoport már említett képviselőinek támogatására.

2.4. A 2.1. pontban meghatározott felelősségi körén kívül a munkacsoport szükség szerint ülésezik a kezdeményezések teljes időtartama alatt a célból, hogy értékelje e kezdeményezéseket, beleértve az egyes kezdeményezések teljesítményét és profiljait, koordinálja a problémák megoldását, valamint javaslatokat tegyen a kezdeményezések jobbítására és módosítására.

3. **Feladatmegosztás az ICAO és az EASA között**

3.1. Az egyes kezdeményezésekre vonatkozó konkrét feladataikról az ICAO és az EASA az 1.2. pont értelmében írásban állapodnak meg.

3.2. Mind az ICAO, mind pedig az EASA saját csatornáikon keresztül ismertetik meg és teszik közzé az iPACK-et vagy a többi kezdeményezést, és e tekintetben éves közös tevékenységi tervet dolgoznak ki. A közös tevékenységekre irányuló erőfeszítéseket az ICAO és az EASA koordinálják, és a munkacsoport hagyja jóvá.

3.3. Az ICAO és az EASA együttműködnek annak érdekében, hogy weboldalaikon közösen népszerűsítsék a kezdeményezéseket. Az ICAO és az EASA észszerű erőfeszítéseket tesznek annak érdekében is, hogy az iPACK-et vagy a többi kezdeményezést közösen forgalmazzák, időről időre más eszközökön és fórumokon keresztül, amelyek a következők lehetnek:

a) sajtóközlemények;

b) az ICAO vagy az EASA által szervezett konferenciák és munkaértekezletek;

c) hirdetések az ICAO- és EASA-kiadványokban;

d) elektronikus hírlevelek;

e) közösségi médiumok; és

f) minden egyéb szükségesnek ítélt közös fellépés.

4. **Az együttműködés pénzügyi vonatkozásai**

4.1. Az iPACK-eket és a többi kezdeményezést a teljes költségmegtérülés elve alapján kell kidolgozni és kínálni, a végrehajtási pénzügyi mechanizmusokat pedig eseti alapon, azon rendelkezésekkel összhangban kell meghatározni, amelyekről az ICAO és az EASA az 1.2. pont értelmében írásban állapodtak meg.

4.2. Az egyes iPACK-ek vagy a többi kezdeményezés esetében a végrehajtási pénzügyi mechanizmusnak rendelkezéseket kell tartalmaznia a költségek és a bevételek végrehajtására, alakítására és kezelésére vonatkozóan, ideértve azok ICAO-hoz és EASA-hoz való hozzárendelését is. A végrehajtási pénzügyi mechanizmusnak magában kell foglalnia a pénzügyi kötelezettségvállalások időtartamára és felső határára, valamint a felelősség korlátozására vonatkozó rendelkezéseket is, kitérve az adott kötelezettségvállalásoktól való elállás lehetőségére is.

4.3. Nem kerülhet sor az egyes iPACK-ek vagy a többi kezdeményezés végrehajtására, ha az ICAO és az EASA nem állapodik meg írásban a 4.1. és 4.2. pontban említett végrehajtási pénzügyi mechanizmusról.”