ELI-ICAO ÜHISKOMITEE OTSUS,

10. märts 2022,

Euroopa Liidu ja Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni vahelise töökorra (mis käsitleb tsiviillennunduses õnnetustest ja intsidentidest teatamise valdkonnas tehtavat koostööd) vastuvõtmise kohta [2022/647]

ELi-ICAO ÜHISKOMITEE,

võttes arvesse 28. aprillil ja 4. mail 2011 Montrealis ja Brüsselis allkirjastatud Euroopa Liidu ja ICAO vahelist koostöömemorandumit, millega luuakse tõhustatud koostöö raamistik, eriti selle punkti 3.3 ja punkti 7.3 alapunkti c;

võttes arvesse koostöömemorandumi lennundusohutust käsitlevat lisa, eriti selle punkti 3.1;

võttes arvesse ICAO ülemaailmset lennundusohutuse tagamise kava (GASP) (ICAO dokument 10004) ja ülemaailmseid ohutusalgatusi (GSI);

võttes arvesse ülemaailmset lennundusohutuse tegevuskava (GASR, 2006) andmete rahvusvahelise jagamise/ülemaailmse andmearuandluse süsteemi rakendamise kohta;

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 3. aprilli 2014. aasta määrust (EL) nr 376/2014, mis käsitleb tsiviillennunduses toimunud juhtumitest teatamist ning juhtumite analüüsi ja järelmeid, millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 996/2010 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2003/42/EÜ ja komisjoni määrused (EÜ) nr 1321/2007 ja (EÜ) nr 1330/2007 ([1]);

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 20. oktoobri 2010. aasta määrust (EL) nr 996/2010 tsiviillennunduses toimuvate lennuõnnetuste ja intsidentide uurimise ja ennetamise kohta ning millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 94/56/EÜ ([2]);

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 4. juuli 2018. aasta määrust (EL) 2018/1139, mis käsitleb tsiviillennunduse valdkonna ühisnorme ja millega luuakse Euroopa Liidu Lennundusohutusamet ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusi (EÜ) nr 2111/2005, (EÜ) nr 1008/2008, (EL) nr 996/2010, (EL) nr 376/2014 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 2014/30/EL ning 2014/53/EL ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrused (EÜ) nr 552/2004 ja (EÜ) nr 216/2008 ning nõukogu määrus (EMÜ) nr 3922/91 ([3]);

arvestades, et ICAO lennuõnnetustest/intsidentidest teatamise (ADREP) taksonoomia määratlused põhinevad peamiselt ICAO standarditel ja soovituslikel tavadel, käsiraamatutel ning juhendmaterjalidel;

arvestades, et ICAO liikmesriikide ADREPi ning Euroopa Liidu ühtse lennuohutust mõjutavast juhtumist ettekandmise süsteemi (ECCAIRS) kasutajate seas on vaja laialdasemalt kasutada andmete kogumisel, analüüsil ja jagamisel saadud teavet, et teha ülemaailmsel tasandil kindlaks ohutusriskid ja nende tekkimist soodustavad tegurid;

arvestades, et lennuliikluse ohutus ja rahvusvahelise tsiviillennunduse ühtlustamise edusammud tuginevad sellistele tunnustatud standarditele nagu ADREP-süsteem, ning tunnistades vastastikuse abi ja koostöö tähtsust ohutusjuhtimise ja andmebaaside süsteemide valdkonnas;

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

arvestades, et Euroopa Liidu Lennundusohutusamet peab aitama Euroopa Komisjonil liidus hallata Euroopa keskset andmekogu, milles salvestatakse kõik Euroopa Liidus kogutud lennuohutust mõjutavate juhtumite teated, eelkõige ameti ülesannet töötada välja ECCAIRSi uus tarkvarakomplekt ECCAIRS 2 ja seda hallata;

arvestades, et EASA võttis alates 1. jaanuarist 2021 üle kõik ülesanded, mida Euroopa Komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskuse eest vastutav peadirektoraat täitis seoses ECCAIRSi tarkvarakomplektiga;

arvestades, et seetõttu on vaja asendada 21. septembril 2011 Montrealis vastu võetud töökord, mis käsitleb tsiviillennunduses õnnetustest ja intsidentidest teatamise valdkonnas tehtavat koostööd,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Käesolevaga võetakse vastu sellele otsusele lisatud töökord, millega asendatakse 21. septembril 2011 Montrealis vastu võetud töökord, mis käsitleb tsiviillennunduses õnnetustest ja intsidentidest teatamise valdkonnas tehtavat koostööd.

Artikkel 2

Käesolev otsus jõustub selle vastuvõtmise päeval.

ELi-ICAO ühiskomitee nimel:
eesistujad [ainult allkirjad]

ELi/ICAO ÜHISKOMITEE 10. MÄRTSI 2022. AASTA OTSUSE LISA

RAHVUSVAHELISE TSIVIILLENNUNDUSE ORGANISATSIOONI JA EUROOPA LIIDU VAHELINE TÖÖKORD,

MIS KÄSITLEB TSIVIILLENNUNDUSES ÕNNETUSTEST JA INTSIDENTIDEST TEATAMISE VALDKONNAS TEHTAVAT KOOSTÖÖD

Käesolev töökord sisaldab vastastikku kokkulepitud mehhanisme ja menetlusi, mis on vajalikud Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) ja Euroopa Liidu (EL) vahelise koostöö tõhusaks rakendamiseks.

ICAOd ja ELi nimetatakse edaspidi eraldi „osaliseks“ või ühiselt „osalisteks“.

1. TÖÖKORRA EESMÄRK

1.1. Koostöömemorandumi ja selle lennundusohutust käsitleva lisa, eelkõige koostöömemorandumi punkti 3.3 ja punkti 7.3 alapunkti c kohaldamisalasse kuuluva töökorra eesmärk on rakendada osaliste vahelist koostööd, mille eesmärk on võimaluse korral toetada ja edendada teineteise tegevust tsiviillennunduses õnnetustest ja intsidentidest teatamise valdkonnas.

1.2. Käesoleva töökorra eesmärkide saavutamiseks lepivad osalised kokku järgmises üldises lähenemisviisis.

a) Käesoleva töökorra tõhusaks rakendamiseks määrab EL oma nn tehniliseks asutuseks Euroopa Liidu Lennundusohutusameti (EASA) ([1]).

b) EASA edendab Euroopa Liidu liikmesriikides, Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) riikides ja Šveitsis ICAO lennuõnnetuste/-intsidentide andmete esitamise (ADREP) taksonoomia kasutamist lennuõnnetustest ja intsidentidest teatamise ning nende kohta teabe vahetamise standardina.

c) ICAO edendab oma liikmesriikides lennuõnnetustest ja intsidentidest teatamiseks ELi tarkvarakomplekti ECCAIRS 2 kasutamist.

d) Seoses tarkvarakomplekti ECCAIRS 2 kasutamisega koordineerivad ICAO ja EASA oma koolituste, tugitegevuse ja materjalide jagamist ning ühtlustamist kõigi tarkvarakomplekti ECCAIRS lõppkasutajate hüvanguks.

e) ICAO ja EASA teevad koostööd, et luua üldine ja juurdepääsetav õnnetuste ning intsidentide keskandmebaas, kasutades tarkvarakomplekti ECCAIRS 2. Andmebaasi käitatakse kooskõlas asjakohase kehtiva infosüsteemide turbepoliitikaga.

2. OSALISTEVAHELISED ERIKOKKULEPPED

2.1. ADREPi taksonoomia kasutamise edendamiseks (vt punkti 1.2 alapunkt b eespool) lepivad osalised kokku järgmises.

a) ADREPi taksonoomia omanik ning selle arenduse ja aktiivse hoolduse eest vastutav osaline on ICAO.

b) Selleks et tagada ADREPi taksonoomia järjepidev areng ja rakendamine, sealhulgas teatamissüsteemis ECCAIRS, koordineerivad ICAO ja ECCAIRSi taksonoomia töörühm oma tegevust ja teevad tihedat koostööd.

c) ICAO avaldab ADREPi taksonoomia oma veebisaidil ICAO ametliku dokumendina ja vajaduse korral ajakohastab seda.

d) ICAO ADREPi taksonoomia on määruses (EL) nr 376/2014 sõnastatud lennuõnnetustest ja -intsidentidest teatamise lähenemisviisi aluseks. ICAO ADREPi taksonoomia muudatused integreeritakse põhimõtteliselt lennundustarkvara ECCAIRS versioonidesse.

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

e) EASA julgustab jätkuvalt ELi liikmesriike, Euroopa Majanduspiirkonna (EMP) riike ja Šveitsi kasutama oma lennuõnnetustest ja -intsidentidest elektrooniliselt ICAO-le teatamiseks teatamissüsteemi ECCAIRS vastavalt 13. lisa (*Lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine*) sätetele.

f) EASA ning ELi liikmesriikide, EMP riikide ja Šveitsi pädevad asutused võivad kasutada ADREPi taksonoomiat teatamissüsteemis ECCAIRS 2 ja sellega seotud vahendites tasuta.

g) EASA võib süsteemi ECCAIRS kasutajatele edastada ICAO veebisaidil ADREPi taksonoomiale osutava lingi ECCAIRS 2 veebiportaali kaudu.

h) ICAO kutsub EASAt osalema sekretariaadi koosolekutel või rühmades, mis on moodustatud taksonoomiate väljatöötamiseks ja/või ADREPi kasutamisega seotud probleemide lahendamiseks (nt koostalitlusvõime, modelleerimine, uute tehnoloogiate katsetamine ning aruandlusvahendite, -meetodite ja -toe edasiarendamine).

i) ICAO võib kasutada ECCAIRS 2 logo koos ADREPiga.

2.2. Süsteemi ECCAIRS 2 kasutamise edendamiseks (vt punkti 1.2 alapunkt c eespool) lepivad osalised kokku järgmises.

a) EASA vastutab andmebaasist ja tarkvarast koosneva süsteemi ECCAIRS 2 väljatöötamise ning aktiivse hoolduse eest.

b) ICAO tunnistab põhimõttelise eesmärgina süsteemi ECCAIRS 2 ja ADREPi kooskõla.

c) ICAO kasutab ICAO süsteemi ADREP rakendamiseks ECCAIRS 2 tarkvara ja sellega seotud vahendeid. ICAO võib süsteemi ECCAIRS 2 kasutada tasuta oma vajadusteks, sealhulgas 13. lisa (*Lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine*) (õnnetused ja intsidendid) kohaseks andmekogumiseks ning muudeks võimalikeks ohutusandmete kogumise protsessideks, näiteks lindudega kokkupõrgete kohta süsteemis IBIS või asjakohaseks juhtumitest teatamiseks tulevikus.

d) ICAO soovitab oma liikmesriikidel kasutada oma lennuõnnetustest ja -intsidentidest elektrooniliselt ICAO-le teatamiseks süsteemi ECCAIRS 2 vastavalt ICAO 13. lisa (*Lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine*) sätetele. Seda tehes on ECCAIRS 2 lahendus, selle hooldus ja tugi ICAO liikmesriigile tasuta.

e) ICAOd kutsutakse ECCAIRSi juhtkomitees osalema samade õigustega, mis on juhtkomitee liikmetel selle volituste alusel.

f) ICAO sekretariaat soovitab ICAO liikmesriikidel kasutada andmebaasist ja tarkvarast koosnevat ning EASA hallatavat süsteemi ECCAIRS 2, et luua oma riiklikud lennuõnnetuste ja -intsidentide andmebaasid ning neid hallata. Kui ICAO liikmesriik soovib süsteemi ECCAIRS 2 kasutada, sõlmib EASA nende riikidega lepingud.

2.3. Koolituste ja tugitegevuse ühtlustamiseks ja ühisteks jõupingutusteks (vt punkti 1.2 alapunkt d eespool) lepivad osalised kokku järgmises.

a) Põhimõtteliselt vastutab EASA süsteemiga ECCAIRS 2 seotud koolituste koordineerimise ja toe eest ELi liikmesriikide, EMP riikide ning Šveitsi, rahvusvaheliste organisatsioonide ja kõigi riikide puhul, kellega EASA teeb koostööd EASA rahvusvahelise koostöö programmi raames.

b) ICAO vastutab süsteemiga ECCAIRS 2 seotud koolituste koordineerimise ja toe eest punktis a nimetamata osaliste puhul.

c) Võimaluse korral, võttes arvesse oma ressursse ja punktis a osutatud EASA prioriteeti, abistab EASA ICAOd tema ülesannete täitmisel, eeldusel, et sõidukulud ja päevarahad katab ICAO (vastavalt ICAO sisemenetlustele).

d) Seoses tarkvarakomplekti ECCAIRS 2 kasutamisega soovivad ICAO ja EASA jagada oma koolitus- ning tugimaterjale ECCAIRS kogukonna hüvanguks.

e) Vajaduse korral teevad ICAO ja EASA ADREP/ECCAIRS koolituste ning toe vallas koostööd kolmandate isikutega.

f) ECCAIRS 2 keskus, mida kasutatakse ECCAIRS 2 lahenduse koolitus- ja tugitegevuse koordineerimiseks, on ICAO liikmesriikide pädevatele asutustele kättesaadav pärast vastavat veebipõhist registreerimist.

2.4. ECCAIRS 2 andmebaasi loomisel koostöö tegemiseks lepivad osalised kokku järgmises.

a) EASA vastutab andmebaasist ja tarkvarast koosneva süsteemi ECCAIRS 2 paigaldamise ja hoolduse eest.

b) ICAO vastutab süsteemile ECCAIRS 2 juurdepääsuõiguste haldamise eest kõigi liikmesriikide, v.a ELi liikmesriikide, EMP riikide ja Šveitsi puhul.

c) EASA nõustub pakkuma andmebaasist ja tarkvarast koosneva süsteemiga ECCAIRS 2 seotud taristut ICAO-le ja selle liikmesriikidele tasuta, et nad saaksid süsteemi kasutada oma lennuõnnetustest ja -intsidentidest teatamise andmebaasina vastavalt ICAO 13. lisale (*lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine*).

d) Lepitakse kokku, et andmebaasis ECCAIRS 2 säilitatavatele andmetele juurdepääsu ja nende jagamise suhtes kohaldatakse koostöömemorandumi punkti 6 kohaseid konfidentsiaalsussätteid ning 13. lisa (*lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimine*) kohast lennuõnnetuste ja -intsidentide uurimisandmete kaitset.

e) ICAO ja EASA hangivad asjaomaselt riigilt selgesõnalise kirjaliku nõusoleku juurdepääsuks mis tahes muudele andmetele, mida võidakse süsteemis ECCAIRS 2 säilitada ja mis ei kuulu punkti d kohaldamisalasse.

f) ICAO ja EASA teevad koostööd andmete kvaliteedi parandamiseks, otsides lahendusi, mis toetavad keskseid klassifitseerimisteenuseid ja automatiseeritud kvaliteedikontrolli protsesse kõigi kasutajate puhul.

3. JUHTIMINE

3.1. Nii ICAO kui ka EASA määrab kontaktpunkti, mis tegutseb ühistegevuse koordinaatoritena. Koordinaatorid võivad nimetada teisi töötajaid neid esindama või koosolekutel osalema.

3.2. Koordinaatorid vahetavad kõiki teateid käesoleva töökorraga seotud praktilistes küsimustes.

3.3. Osalised peavad vajaduse korral koosolekuid, et arutada käesoleva töökorra kohaselt tehtava koostöö edenemist.

4. RAHASTAMINE

4.1. Kui osalised ei ole eraldi kokku leppinud teisiti, kannab kumbki osaline kõik kulud, mis on seotud käesolevast töökorrast tulenevate ülesannete täitmisega.

4.2. Kogu käesoleva töökorra kohane tegevus sõltub asjakohaste rahaliste vahendite, töötajate ja muude ressursside olemasolust ning kummagi lepinguosalise kohaldatavatest seadustest ja määrustest, poliitikast ja programmidest.

5. INTELLEKTUAALOMAND

5.1. ADREPi taksonoomia on ICAO intellektuaalomand ja jääb selleks.

5.2. Süsteem ECCAIRS 2 ja sellega seotud tarkvaravahendid on ELi intellektuaalomand ja jäävad selleks.

5.3. Osalised ei vastuta kogutud andmete kvaliteedi ega kvantiteedi eest.

5.4. Kumbki osaline tunnustab oma autoriõiguste, kaubamärkide, nime, logode ja mis tahes muu intellektuaalomandi omandiõigust ja kõiki muid õigusi. Kumbki osaline kasutab teise osalise intellektuaalomandit teise osalise eelneval kirjalikul nõusolekul. Kui selline nõusolek antakse, kasutatakse omandit mitteainuõiguslikult ning teise osalise intellektuaalomandit kasutav osaline järgib rangelt heas usus teise osalise kirjalikke juhiseid ning tema suuniseid ja spetsifikatsioone.

6. MUUTMINE JA LÕPETAMINE

6.1. Käesolevat töökorda võib muuta või parandada ELi/ICAO ühiskomitee otsusega.

6.2. Kumbki osaline võib käesoleva töökorra igal ajal kehtetuks tunnistada, teatades sellest teisele osalisele kirjalikult kuus (6) kuud ette.