BESCHLUSS (EU) 2022/220 DER KOMMISSION

vom 15. Februar 2022

über den Standpunkt der Europäischen Union, der in dem durch die Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Schaffung eines Rahmens für eine verstärkte Zusammenarbeit eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss im Hinblick auf die Annahme einer Arbeitsvereinbarung über die Zusammenarbeit im Bereich der Meldung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt zu vertreten ist, sowie über die Ernennung eines Vorsitzenden für die Europäische Union im Gemeinsamen Ausschuss

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf den Beschluss 2012/243/EU des Rates vom 8. März 2012 über den Abschluss einer Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Schaffung eines Rahmens für eine verstärkte Zusammenarbeit und zur Festlegung von Verfahrensregelungen ([1]), insbesondere auf Artikel 4 Absatz 1,

In Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Schaffung eines Rahmens für eine verstärkte Zusammenarbeit wurde am 28. April und 4. Mai 2011 in Montréal und Brüssel unterzeichnet. Die Kooperationsvereinbarung wurde ab dem Datum der letzten Unterzeichnung bis zu ihrem Inkrafttreten vorläufig angewandt.

(2) Die Kooperationsvereinbarung wurde im Namen der Union mit Beschluss 2012/243/EU gebilligt. Die Kooperationsvereinbarung trat am 8. März 2012 in Kraft.

(3) Nach Nummer 3.3 der Kooperationsvereinbarung können die Vertragsparteien Arbeitsvereinbarungen über die einvernehmlich vereinbarten Mechanismen und Verfahren treffen, die für die wirksame Durchführung der in den Anhängen der Kooperationsvereinbarung festgelegten Kooperationsmaßnahmen erforderlich sind.

(4) Nach Nummer 7.1 der Kooperationsvereinbarung wird ein Gemeinsamer Ausschuss eingesetzt, der sich aus Vertretern jeder Vertragspartei zusammensetzt. Nach Nummer 7.3 Buchstabe c ist der Gemeinsame Ausschuss für die Annahme der Anhänge der Kooperations- und Arbeitsvereinbarung im Anwendungsbereich der Anhänge zuständig.

(5) Auf der Grundlage der Arbeitsvereinbarung vom 21. September 2011 haben die Vertragsparteien im Bereich der Meldung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt erfolgreich zusammengearbeitet. Angesichts der Entwicklungen in diesem Bereich und insbesondere der Übernahme der einschlägigen Aufgaben der Gemeinsamen Forschungsstelle durch die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit wird es als notwendig erachtet, die Arbeitsvereinbarung vom 21. September 2011 durch eine neue Arbeitsvereinbarung zwischen den Vertragsparteien über die Zusammenarbeit im Bereich der Meldung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt zu ersetzen. Die neue Arbeitsvereinbarung soll auf einer der nächsten Sitzungen des Gemeinsamen Ausschusses angenommen werden.

(6) Nach Artikel 4 Absatz 1 des Beschlusses des Rates über den Abschluss der Kooperationsvereinbarung legt die Kommission nach Anhörung eines vom Rat ernannten Sonderausschusses und unter umfassender Berücksichtigung der von diesem abgegebenen Stellungnahme den von der Union im Gemeinsamen Ausschuss zu vertretenden Standpunkt hinsichtlich der Beschlüsse über Arbeitsvereinbarungen fest.

(7) Der Sonderausschuss wurde am 25. Januar 2022 gehört.

(8) Der von der Union im Gemeinsamen Ausschuss zu vertretende Standpunkt zur Annahme einer Arbeitsvereinbarung über die Zusammenarbeit im Bereich der Meldung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt sollte daher angenommen werden.

([1]) ABl. L 121 vom 8.5.2012, S. 16.

(9) Nach Nummer 7.1 der Kooperationsvereinbarung wird der Vorsitz im Gemeinsamen Ausschuss von jeweils einem Vertreter der Vertragsparteien gemeinsam geführt. Nach Nummer 7.4 wird der Gemeinsame Ausschuss auf der Grundlage eines Einvernehmens zwischen den Vorsitzenden der Vertragsparteien tätig.

(10) Daher sollte ein Vertreter der Union für den Vorsitz im Gemeinsamen Ausschuss ernannt werden —

BESCHLIEßT:

Artikel 1

Grundlage des Standpunkts der Europäischen Union, der in dem durch die Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Schaffung eines Rahmens für eine verstärkte Zusammenarbeit eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss im Hinblick auf die Annahme einer Arbeitsvereinbarung über die Zusammenarbeit im Bereich der Meldung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt zu vertreten ist, ist der Anhang zu diesem Beschluss.

Artikel 2

Für die Europäische Union wird für den Vorsitz in dem durch die Kooperationsvereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation zur Schaffung eines Rahmens für eine verstärkte Zusammenarbeit eingesetzten Gemeinsamen Ausschuss der Generaldirektor der Generaldirektion Mobilität und Verkehr ernannt. Der Vorsitzende kann in Einzelfällen einen Stellvertreter benennen.

Artikel 3

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

Brüssel, den 15. Februar 2022

Für die Kommission
Adina-Ioana VĂLEAN
Mitglied der Kommission

ANHANG

„BESCHLUSS DES GEMEINSAMEN AUSSCHUSSES EU/ICAO vom XX.XX.202X über die Annahme einer Arbeitsvereinbarung zwischen der Europäischen Union und der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation über die Zusammenarbeit im Bereich der Meldung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt

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;

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 so genannte „ECCAIRS 2“, zu entwickeln und zu pflegen;

([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 die EASA am 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 es daher notwendig ist, die am 21. September 2011 in Montréal geschlossene Arbeitsvereinbarung über die Zusammenarbeit im Bereich der Meldung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt zu ersetzen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die diesem Beschluss beiliegende Arbeitsvereinbarung wird hiermit angenommen und ersetzt die am 21. September 2011 in Montréal geschlossene Arbeitsvereinbarung über die Zusammenarbeit im Bereich der Meldung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Annahme in Kraft.

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

ANLAGE ZUM BESCHLUSS DES GEMEINSAMEN AUSSCHUSSES EU/ICAO vom XX.XX.202X

ARBEITSVEREINBARUNG ZWISCHEN DER INTERNATIONALEN ZIVILLUFTFAHRT-ORGANISATION UND DER EUROPÄISCHEN UNION

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

Diese Arbeitsvereinbarung enthält einvernehmlich vereinbarte und für die wirksame Zusammenarbeit zwischen der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) und der Europäischen Union (EU) notwendige Mechanismen und Verfahren.

Die ICAO und die EU werden jeweils als „Vertragspartei" oder gemeinsam als „Vertragsparteien" bezeichnet.

1. ZIEL DER ARBEITSVEREINBARUNG

1.1. Diese Arbeitsvereinbarung, die unter die Kooperationsvereinbarung und deren Anhang zur Flugsicherheit, insbesondere Nummer 3.3 und Nummer 7.3 Buchstabe c der Kooperationsvereinbarung, fällt, dient der Zusammenarbeit zwischen den Vertragsparteien mit dem Ziel, dass diese sich bei ihren Tätigkeiten im Bereich der Meldung von Unfällen und Störungen in der Zivilluftfahrt nach Möglichkeit gegenseitig unterstützen und fördern.

1.2. Um die Ziele dieser Arbeitsvereinbarung zu erreichen, einigen sich die Vertragsparteien auf folgende allgemeine Vorgehensweise:

a) Zur wirksamen Umsetzung dieser Arbeitsvereinbarung benennt die EU die Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (EASA) ([4]) als „technisches Organ".

b) Die EASA wird die Verwendung der ADREP-Taxonomie (Accident/Incident Data Reporting, ADREP) der ICAO als Standard für die Meldung und den Austausch von Informationen über Unfälle und Störungen in den Mitgliedstaaten der Europäischen Union, den Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) und der Schweiz fördern.

c) Die ICAO wird ihrerseits in den ICAO-Mitgliedstaaten die Nutzung der ECCAIRS-2-Software der EU für die Sammlung von Informationen über Unfälle und Störungen fördern.

d) In Bezug auf die Nutzung der ECCAIRS-2-Software werden die ICAO und die EASA ihre für die Ausbildung und die Unterstützung eingesetzten Dienste und Materialien zugunsten aller ECCAIRS-Endnutzer gegenseitig zur Verfügung stellen und harmonisieren.

e) ICAO und EASA werden beim Aufbau einer globalen und zugänglichen zentralen Datenbank für Unfälle und Störungen, die sich auf die ECCAIRS-2-Software stützt, zusammenarbeiten. Die Datenbank wird im Einklang mit den geltenden einschlägigen Sicherheitskonzepten für Informationssysteme betrieben.

2. BESONDERE VORKEHRUNGEN ZWISCHEN DEN PARTEIEN

2.1. Mit dem Ziel eines größeren Einsatzes der ADREP-Taxonomie (siehe Nummer 1.2 Buchstabe b) vereinbaren die Vertragsparteien Folgendes:

a) Die ICAO ist Eigentümerin und zuständige Vertragspartei für die Entwicklung und aktive Pflege der ADREP-Taxonomie.

b) Die ICAO und die Arbeitsgruppe zur ECCAIRS-Taxonomie koordinieren in enger Zusammenarbeit eine kohärente Weiterentwicklung und Umsetzung der ADREP-Taxonomie, auch im ECCAIRS-Meldesystem.

c) Die ICAO wird die ADREP-Taxonomie als offizielles ICAO-Dokument auf ihrer Website veröffentlichen und nach Bedarf aktualisieren.

d) Die ADREP-Taxonomie der ICAO bildet die Grundlage für das Konzept zur Meldung von Unfällen und Störungen in der Luftfahrt entsprechend der Verordnung (EU) Nr. 376/2014. Änderungen der ICAO-ADREP-Taxonomie werden grundsätzlich in die ECCAIRS-Luftfahrt-Softwareversionen übernommen.

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

e) Die EASA wird die EU-Mitgliedstaaten, die Staaten des Europäischen Wirtschaftsraums (EWR) und die Schweiz auch weiterhin auffordern, das ECCAIRS-Meldesystem für die elektronische Meldung von Unfällen und Störungen an die ICAO gemäß den Bestimmungen in Anhang 13 — *Untersuchung von Unfällen/Störungen im Luftverkehr* — zu nutzen.

f) Die EASA und die zuständigen Behörden der EU-Mitgliedstaaten, der EWR-Staaten und der Schweiz können die ADREP-Taxonomie im ECCAIRS-2-Meldesystem und die damit verbundenen Instrumente kostenlos nutzen.

g) Die EASA kann der ECCAIRS-Community über das Community-Webportal ECCAIRS 2 einen Link zur ADREP-Taxonomie auf der ICAO-Website bereitstellen.

h) Die ICAO wird die EASA auffordern, an Sekretariatssitzungen teilzunehmen oder Gruppen beizutreten, die für die Entwicklung von Taxonomien und/oder die Behandlung von Fragen im Zusammenhang mit der Nutzung von ADREP eingerichtet wurden (z. B. Interoperabilität, Modellierung, Erprobung neuer Technologien und Weiterentwicklung von Instrumenten, Methoden und Hilfen für die Meldung).

i) Die ICAO kann das ECCAIRS-2-Logo in Verbindung mit ADREP verwenden.

2.2. Mit dem Ziel eines größeren Einsatzes von ECCAIRS 2 (siehe Nummer 1.2 Buchstabe c) vereinbaren die Vertragsparteien Folgendes:

a) Die EASA ist für die Entwicklung und aktive Pflege des ECCAIRS-2-Systems zuständig, das aus einer Datenbank und Software besteht.

b) Die ICAO erkennt ECCAIRS 2 als ein System an, dessen Kompatibilität mit ADREP grundsätzlich angestrebt wird.

c) Die ICAO verwendet die ECCAIRS-2-Software und damit zusammenhängende Instrumente für die Umsetzung des ADREP-Systems der ICAO. Die ICAO kann das ECCAIRS-2-System für ihre eigenen Zwecke kostenlos nutzen. Dies schließt die Datensammlung nach Anhang 13 — *Untersuchung von Unfällen/Störungen im Luftverkehr* (Unfälle & Störungen) und andere potenzielle Verfahren zur Erhebung von Sicherheitsdaten, wie das Vogelschlaginformationssystem (IBIS) oder künftige relevante Ereignismeldungen, ein.

d) Die ICAO empfiehlt den ICAO-Mitgliedstaaten, das ECCAIRS-2-System für die elektronische Meldung von Unfällen und Störungen an die ICAO gemäß den Bestimmungen in Anhang 13 — *Untersuchung von Unfällen/Störungen im Luftverkehr* — zu nutzen. Folgt ein ICAO-Mitgliedstaat dieser Empfehlung, sind die ECCAIRS-2-Lösung sowie deren Pflege und Unterstützung kostenlos.

e) Die ICAO wird eingeladen, am ECCAIRS-Lenkungsausschuss mit denselben Rechten teilzunehmen wie die nach der Geschäftsordnung des Lenkungsausschusses benannten Mitglieder.

f) Das ICAO-Sekretariat empfiehlt den ICAO-Mitgliedstaaten die Nutzung des von der EASA betriebenen und eine Datenbank und Software umfassenden ECCAIRS-2-Systems als Methode zur Erfassung und Pflege ihrer nationalen Datenbanken für Unfälle und Störungen in der Luftfahrt. Äußert ein ICAO-Mitgliedstaat den Wunsch, das ECCAIRS-2-System zu nutzen, wird die EASA eine Vereinbarung mit diesem Staat schließen.

2.3. Mit dem Ziel, die Anstrengungen im Bereich Ausbildung und Unterstützung zu harmonisieren und zu teilen (siehe Nummer 1.2 Buchstabe d), vereinbaren die Vertragsparteien Folgendes:

a) Grundsätzlich ist die EASA für die Koordinierung der ECCAIRS-2-Schulungen zuständig und unterstützt die EU-Mitgliedstaaten, die EWR-Staaten und die Schweiz sowie internationale Organisationen und alle Staaten, mit denen die EASA im Rahmen ihres Programms für internationale Zusammenarbeit zusammenarbeitet.

b) Grundsätzlich ist die ICAO für die Koordinierung der ECCAIRS-2-Schulungen und die Unterstützung von nicht unter Buchstabe a genannten Parteien zuständig.

c) Soweit möglich wird die EASA unter Berücksichtigung ihrer Ressourcen und ihrer Priorität nach Buchstabe a die ICAO bei ihren Aufgaben unterstützen, wobei davon ausgegangen wird, dass Reisekosten und Tagegelder (gemäß den internen ICAO-Verfahren) von der ICAO übernommen werden.

d) In Bezug auf die Nutzung der ECCAIRS-Software-Suite 2 werden die ICAO und die EASA ihre für die Ausbildung und die Unterstützung eingesetzten Dienste und Materialien zugunsten der ECCAIRS-Community gegenseitig zur Verfügung stellen.

e) Gegebenenfalls bemühen sich die ICAO und die EASA um eine Zusammenarbeit mit Dritten im Hinblick auf ADREP/ECCAIRS-Schulungen und -Unterstützung.

f) Die zentrale ECCAIRS-2-Plattform, die zur Koordinierung der Schulungs- und Unterstützungsmaßnahmen der ECCAIRS-2-Lösung genutzt wird, steht den zuständigen Behörden der ICAO-Mitgliedstaaten nach einer entsprechenden Online-Registrierung zur Verfügung.

2.4. Im Hinblick auf die Zusammenarbeit beim Aufbau der ECCAIRS-2-Datenbank vereinbaren die Vertragsparteien Folgendes:

a) Die EASA ist grundsätzlich für Aufbau und Pflege des ECCAIRS-2-Systems zuständig, das aus einer Datenbank und Software besteht.

b) Grundsätzlich ist die ICAO für die Verwaltung der Zugangsrechte zum ECCAIRS-2-System für alle Mitgliedstaaten mit Ausnahme der EU-Mitgliedstaaten, der EWR-Staaten und der Schweiz zuständig.

c) Die EASA erklärt sich bereit, der ICAO und den ICAO-Mitgliedstaaten die Infrastruktur im Zusammenhang mit dem ECCAIRS-2-System, bestehend aus Datenbank und Software, kostenlos zur Verfügung zu stellen, damit diese das System als ihre Datenbank zur Meldung von Unfällen und Störungen gemäß ICAO-Anhang 13 — *Untersuchung von Unfällen/Störungen im Luftverkehr* — nutzen können.

d) Es wird vereinbart, dass der Zugang zu den in der ECCAIRS-2-Datenbank gespeicherten Daten und deren gemeinsame Nutzung den Vertraulichkeitsbestimmungen nach Artikel 6 der Kooperationsvereinbarung sowie dem Schutz der Aufzeichnungen über die Untersuchung von Unfällen und Störungen nach Anhang 13 — *Untersuchung von Unfällen/Störungen im Luftverkehr* — unterliegen.

e) ICAO und EASA holen die ausdrückliche schriftliche Zustimmung des betreffenden Staates zum Zugriff auf andere Daten ein, die im ECCAIRS-2-System gespeichert sein mögen und nicht in den Anwendungsbereich von Buchstabe d fallen.

f) ICAO und EASA werden bei der Verbesserung der Datenqualität zusammenarbeiten, indem Lösungen zur Unterstützung des zentralen Klassifizierungsdienstes und automatisierter Qualitätskontrollverfahren für alle Nutzer erforscht werden.

3. **MANAGEMENT**

3.1. ICAO und EASA benennen jeweils Kontaktstellen, denen die Aufgabe als Koordinatoren gemeinsamer Tätigkeiten zukommt. Die Koordinatoren können andere Mitarbeiter benennen, die sie vertreten oder an Sitzungen teilnehmen.

3.2. Der Schriftverkehr zu allen praktischen Fragen im Zusammenhang mit dieser Arbeitsvereinbarung wird zwischen den Koordinatoren geführt.

3.3. Die Vertragsparteien halten erforderlichenfalls Sitzungen ab, um die Fortschritte bei den Kooperationsmaßnahmen im Einklang mit dieser Arbeitsvereinbarung zu überprüfen.

4. **FINANZIERUNG**

4.1. Sofern die Vertragsparteien nicht ausdrücklich in gesonderten Vereinbarungen etwas anderes vereinbaren, trägt jede Vertragspartei die Kosten der Ausgaben, die ihr im Zusammenhang mit der Erfüllung ihrer Aufgaben im Rahmen dieser Arbeitsvereinbarung entstehen.

4.2. Alle Tätigkeiten, die im Rahmen dieser Arbeitsvereinbarung durchgeführt werden, stehen unter dem Vorbehalt angemessener Finanzmittel, Personalressourcen und anderer Ressourcen und unterliegen den geltenden Gesetzen und sonstigen Vorschriften, Strategien und Programmen jeder Vertragspartei.

5. **GEISTIGES EIGENTUM**

5.1. Die ADREP-Taxonomie ist und bleibt geistiges Eigentum der ICAO.

5.2. Das ECCAIRS-2-System und die damit verbundenen Softwareinstrumente sind und bleiben geistiges Eigentum der EU.

5.3. Die Vertragsparteien sind nicht für die Qualität oder die Quantität der erhobenen Daten verantwortlich.

5.4. Jede Vertragspartei erkennt die Inhaberschaft und alle Rechte an ihren Urheberrechten, Marken, Namen, Logos und sonstigen Rechten an geistigem Eigentum an. Die Nutzung des geistigen Eigentums durch die jeweils andere Vertragspartei unterliegt der vorherigen schriftlichen Zustimmung der betreffenden Vertragspartei. Wird eine solche Genehmigung erteilt, so erfolgt die Nutzung nicht ausschließlich, und die Vertragspartei, die das geistige Eigentum der anderen Vertragspartei nutzt, hält sich nach Treu und Glauben an die schriftlichen Anweisungen der anderen Vertragspartei sowie deren Leitlinien und Spezifikationen.

6. **ÄNDERUNGEN UND BEENDIGUNG**

6.1. Diese Arbeitsvereinbarung kann durch Beschluss des Gemeinsamen Ausschusses EU/ICAO geändert werden.

6.2. Diese Arbeitsvereinbarung kann von jeder Vertragspartei unter Einhaltung einer Frist von sechs (6) Monaten jederzeit schriftlich gekündigt werden.