ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2022/220 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 15ης Φεβρουαρίου 2022

για τη θέση που πρέπει να λάβει η Ευρωπαϊκή Ένωση στην κοινή επιτροπή που συστάθηκε βάσει του μνημονίου συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας για τη δημιουργία πλαισίου ενισχυμένης συνεργασίας, όσον αφορά την έγκριση πρακτικής ρύθμισης σχετικά με τη συνεργασία στον τομέα της αναφοράς ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία, και για τον διορισμό προέδρου της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην κοινή επιτροπή

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την απόφαση 2012/243/ΕΕ του Συμβουλίου, της 8ης Μαρτίου 2012, για τη σύναψη μνημονίου συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και της Διεθνούς Οργάνωσης Πολιτικής Αεροπορίας για τη δημιουργία πλαισίου ενισχυμένης συνεργασίας και για τη θέσπιση σχετικών με αυτό διαδικαστικών ρυθμίσεων ([1]), και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Το μνημόνιο συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας για τη δημιουργία πλαισίου ενισχυμένης συνεργασίας υπογράφηκε στο Μόντρεαλ και στις Βρυξέλλες στις 28 Απριλίου και στις 4 Μαΐου 2011. Το μνημόνιο συνεργασίας εφαρμόστηκε προσωρινά από την ημερομηνία της τελευταίας υπογραφής, εν αναμονή της έναρξης ισχύος του.

(2) Το μνημόνιο συνεργασίας εγκρίθηκε εξ ονόματος της Ένωσης με την απόφαση 2012/243/ΕΕ. Το μνημόνιο συνεργασίας άρχισε να ισχύει στις 8 Μαρτίου 2012.

(3) Σύμφωνα με το άρθρο 3.3 του μνημονίου συνεργασίας, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να θεσπίσουν πρακτικές ρυθμίσεις στις οποίες καθορίζονται οι αμοιβαία συμφωνημένοι μηχανισμοί και διαδικασίες που απαιτούνται για την αποτελεσματική υλοποίηση των δραστηριοτήτων συνεργασίας οι οποίες καθορίζονται στα παραρτήματα του μνημονίου συνεργασίας.

(4) Το άρθρο 7.1 του μνημονίου συνεργασίας προβλέπει τη σύσταση κοινής επιτροπής, η οποία απαρτίζεται από εκπροσώπους των συμβαλλόμενων μερών. Σύμφωνα με το άρθρο 7.3 στοιχείο γ), η κοινή επιτροπή είναι αρμόδια για την έγκριση παραρτημάτων του μνημονίου συνεργασίας και πρακτικών ρυθμίσεων στο πλαίσιο του πεδίου εφαρμογής των παραρτημάτων.

(5) Βάσει πρακτικής ρύθμισης της 21ης Σεπτεμβρίου 2011, τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν συνεργαστεί με επιτυχία στον τομέα της αναφοράς ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία. Λαμβανομένων υπόψη των εξελίξεων στον τομέα αυτόν, και ιδίως του γεγονότος ότι ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας έχει αναλάβει τα σχετικά καθήκοντα του Κοινού Κέντρου Ερευνών, κρίνεται αναγκαίο να αντικατασταθεί η πρακτική ρύθμιση της 21ης Σεπτεμβρίου 2011 με νέα πρακτική ρύθμιση μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών σχετικά με τη συνεργασία στον τομέα της αναφοράς ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία. Η νέα πρακτική ρύθμιση προβλέπεται να εγκριθεί σε προσεχή συνεδρίαση της κοινής επιτροπής.

(6) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 1 της απόφασης του Συμβουλίου για τη σύναψη του μνημονίου συνεργασίας, η Επιτροπή, κατόπιν διαβούλευσης με την ειδική επιτροπή που ορίζει το Συμβούλιο και λαμβάνοντας πλήρως υπόψη τη γνώμη της, καθορίζει τη θέση που λαμβάνει η Ένωση στην κοινή επιτροπή όσον αφορά τις αποφάσεις σχετικά με τις πρακτικές ρυθμίσεις.

(7) Η γνώμη της ειδικής επιτροπής ζητήθηκε στις 25 Ιανουαρίου 2022.

(8) Ως εκ τούτου, θα πρέπει να εγκριθεί η θέση που πρέπει να λάβει η Ένωση στην κοινή επιτροπή όσον αφορά την έγκριση πρακτικής ρύθμισης σχετικά με τη συνεργασία στον τομέα της αναφοράς ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία.

([1]) ΕΕ L 121 της 8.5.2012, σ. 16.

(9) Σύμφωνα με το άρθρο 7.1 του μνημονίου συνεργασίας, η κοινή επιτροπή συμπροεδρεύεται από έναν εκπρόσωπο κάθε συμβαλλόμενου μέρους. Σύμφωνα με το άρθρο 7.4, η κοινή επιτροπή λειτουργεί με βάση συμφωνία μεταξύ των προέδρων κάθε συμβαλλόμενου μέρους.

(10) Ως εκ τούτου, θα πρέπει να διοριστεί πρόεδρος της Ένωσης στην κοινή επιτροπή,

ΑΠΟΦΑΣΙΖΕΙ:

Άρθρο 1

Η θέση που πρέπει να λάβει η Ευρωπαϊκή Ένωση στην κοινή επιτροπή που συστάθηκε βάσει του μνημονίου συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας για τη δημιουργία πλαισίου ενισχυμένης συνεργασίας, όσον αφορά την έγκριση πρακτικής ρύθμισης σχετικά με τη συνεργασία στον τομέα της αναφοράς ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία, βασίζεται στο παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Ο γενικός διευθυντής της Γενικής Διεύθυνσης Κινητικότητας και Μεταφορών διορίζεται πρόεδρος της Ευρωπαϊκής Ένωσης στην κοινή επιτροπή που συστάθηκε βάσει του μνημονίου συνεργασίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας για τη δημιουργία πλαισίου ενισχυμένης συνεργασίας. Ο πρόεδρος μπορεί να διορίσει αντικαταστάτη σε μεμονωμένες περιπτώσεις.

Άρθρο 3

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

Βρυξέλλες, 15 Φεβρουαρίου 2022.

Για την Επιτροπή
Adina-Ioana VĂLEAN
Μέλος της Επιτροπής

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

«ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΜΕΙΚΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΕ-ΔΟΠΑ, της ΧΧ 202Χ, για την έγκριση 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

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 υπογράφηκε 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 της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 1321/2007 και (ΕΚ) αριθ. 1330/2007 ([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,

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,

Λαμβάνοντας υπόψη 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,

([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.

Λαμβάνοντας υπόψη 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, ως εκ τούτου, είναι αναγκαίο να αντικατασταθεί η πρακτική ρύθμιση που συνάφθηκε στο Μόντρεαλ στις 21 Σεπτεμβρίου 2011 σχετικά με τη συνεργασία στον τομέα της αναφοράς ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η πρακτική ρύθμιση που προσαρτάται στην παρούσα απόφαση εγκρίνεται και αντικαθιστά την πρακτική ρύθμιση που συνάφθηκε στο Μόντρεαλ στις 21 Σεπτεμβρίου 2011 σχετικά με τη συνεργασία στον τομέα της αναφοράς ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία.

Άρθρο 2

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

Για τη μεικτή επιτροπή ΕΕ-ΔΟΠΑ:
Οι πρόεδροι [μόνον υπογραφές]»

ΠΡΟΣΑΡΤΗΜΑ ΤΗΣ ΑΠΟΦΑΣΗΣ ΤΗΣ ΜΕΙΚΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΕΕ-ΔΟΠΑ της ΧΧ 202Χ

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 παρούσα πρακτική ρύθμιση περιλαμβάνει αμοιβαία συμφωνημένους μηχανισμούς και διαδικασίες που απαιτούνται για την αποτελεσματική υλοποίηση των δραστηριοτήτων συνεργασίας μεταξύ του Διεθνούς Οργανισμού Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) και της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ).

Ο ΔΟΠΑ και η ΕΕ αναφέρονται στο εξής μεμονωμένα ως «συμβαλλόμενο μέρος» ή από κοινού ως «συμβαλλόμενα μέρη».

1. **ΣΤΟΧΟΣ ΤΗΣ ΠΡΑΚΤΙΚΗΣ ΡΥΘΜΙΣΗΣ**

1.1. Στόχος της παρούσας πρακτικής ρύθμισης, η οποία εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του μνημονίου συνεργασίας και του παραρτήματός του περί ασφάλειας πτήσεων, ιδίως του άρθρου 3.3 και του άρθρου 7.3 στοιχείο γ) του μνημονίου συνεργασίας, είναι η υλοποίηση της συνεργασίας μεταξύ των συμβαλλόμενων μερών με σκοπό την αλληλοϋποστήριξη και την αλληλοπροώθηση, όπου είναι δυνατόν, των δραστηριοτήτων τους στον τομέα της αναφοράς ατυχημάτων και συμβάντων στην πολιτική αεροπορία.

1.2. Για την επίτευξη των στόχων της παρούσας πρακτικής ρύθμισης, τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν την ακόλουθη γενική προσέγγιση:

α) Για την αποτελεσματική εφαρμογή της παρούσας πρακτικής ρύθμισης, η ΕΕ ορίζει τον Οργανισμό της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας (EASA) ([4]) ως τον «τεχνικό αντιπρόσωπό» της.

β) Ο EASA θα προωθήσει τη χρήση της ταξινόμησης του ΔΟΠΑ για την αναφορά δεδομένων ατυχημάτων/συμβάντων (ADREP) ως προτύπου για την αναφορά και την ανταλλαγή πληροφοριών σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα εντός των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, των κρατών του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και της Ελβετίας.

γ) Ο ΔΟΠΑ θα προωθήσει τη χρήση της σειράς εφαρμογών λογισμικού ECCAIRS 2 της ΕΕ για τη συλλογή πληροφοριών σχετικά με ατυχήματα και συμβάντα στα κράτη μέλη του ΔΟΠΑ.

δ) Όσον αφορά τη χρήση της σειράς λογισμικού ECCAIRS 2, ο ΔΟΠΑ και ο EASA θα συντονίσουν τον επιμερισμό και την εναρμόνιση των προσπαθειών τους στους τομείς της εκπαίδευσης και της υποστήριξης, καθώς και την κοινοχρησία και την εναρμόνιση του σχετικού υλικού προς όφελος όλων των τελικών χρηστών του ECCAIRS.

ε) Ο ΔΟΠΑ και ο EASA θα συνεργαστούν για τη δημιουργία μιας παγκόσμιας και προσβάσιμης κεντρικής βάσης δεδομένων ατυχημάτων και συμβάντων με χρήση του λογισμικού ECCAIRS 2. Η λειτουργία της βάσης δεδομένων θα συνάδει με τις ισχύουσες σχετικές πολιτικές για την ασφάλεια των συστημάτων πληροφοριών.

2. **ΕΙΔΙΚΕΣ ΔΙΕΥΘΕΤΗΣΕΙΣ ΜΕΤΑΞΥ ΤΩΝ ΣΥΜΒΑΛΛΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

2.1. Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση της ταξινόμησης ADREP [βλέπε σημείο 1.2 στοιχείο β) ανωτέρω], τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν τα ακόλουθα:

α) Ο ΔΟΠΑ είναι το συμβαλλόμενο μέρος που έχει την κυριότητα της ταξινόμησης ADREP και την αρμοδιότητα για την ανάπτυξη και την ενεργό συντήρησή της.

β) Ο ΔΟΠΑ και η ομάδα εργασίας ταξινόμησης του ECCAIRS συντονίζουν και συνεργάζονται στενά για να εξασφαλίσουν τη συνεπή εξέλιξη και εφαρμογή της ταξινόμησης ADREP, μεταξύ άλλων, στο σύστημα αναφοράς ECCAIRS.

γ) Ο ΔΟΠΑ θα δημοσιεύσει στον ιστότοπό του την ταξινόμηση ADREP ως επίσημο έγγραφο του ΔΟΠΑ και θα επικαιροποιεί το έγγραφο αυτό όταν χρειάζεται.

δ) Η ταξινόμηση ADREP του ΔΟΠΑ αποτελεί τη βάση για την προσέγγιση αναφοράς αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων, όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 376/2014. Αλλαγές στην ταξινόμηση ADREP του ΔΟΠΑ θα ενσωματώνονται, καταρχήν, στις εκδόσεις του λογισμικού ECCAIRS για την αεροπορία.

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

ε) Ο EASA θα συνεχίσει να ενθαρρύνει τα κράτη μέλη της ΕΕ, τα κράτη του Ευρωπαϊκού Οικονομικού Χώρου (ΕΟΧ) και την Ελβετία να χρησιμοποιούν το σύστημα αναφοράς ECCAIRS για την ηλεκτρονική αναφορά των ατυχημάτων και συμβάντων τους στον ΔΟΠΑ σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*.

στ) Ο EASA και οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών της ΕΕ, των κρατών του ΕΟΧ και της Ελβετίας μπορούν να χρησιμοποιούν δωρεάν την ταξινόμηση ADREP στο σύστημα αναφοράς ECCAIRS 2 και στα σχετικά εργαλεία.

ζ) Ο EASA μπορεί να παράσχει στην κοινότητα ECCAIRS σύνδεσμο προς την ταξινόμηση ADREP στον ιστότοπο του ΔΟΠΑ, μέσω της δικτυακής πύλης της κοινότητας ECCAIRS 2.

η) Ο ΔΟΠΑ θα καλεί τον EASA να συμμετέχει σε συνεδριάσεις της γραμματείας ή σε ομάδες που συγκροτούνται με σκοπό την ανάπτυξη ταξινομήσεων και/ή την αντιμετώπιση ζητημάτων που αφορούν τη χρήση του ADREP (π.χ. διαλειτουργικότητα, μοντελοποίηση, δοκιμή νέων τεχνολογιών και περαιτέρω ανάπτυξη εργαλείων και μεθόδων αναφοράς και σχετικής υποστήριξης).

θ) Ο ΔΟΠΑ μπορεί να χρησιμοποιεί το λογότυπο ECCAIRS 2 σε συνδυασμό με το ADREP.

2.2. Προκειμένου να προωθηθεί η χρήση του ECCAIRS 2 [βλέπε σημείο 1.2 στοιχείο γ) ανωτέρω], τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν τα ακόλουθα:

α) Ο EASA είναι αρμόδιος για την ανάπτυξη και την ενεργό συντήρηση του συστήματος ECCAIRS 2 που αποτελείται από βάση δεδομένων και λογισμικό.

β) Ο ΔΟΠΑ αναγνωρίζει το ECCAIRS 2 ως, καταρχήν, σχεδιασμένο να είναι συμβατό με το ADREP.

γ) Ο ΔΟΠΑ χρησιμοποιεί το λογισμικό ECCAIRS 2 και τα σχετικά εργαλεία για την εφαρμογή του συστήματος ADREP του ΔΟΠΑ. Ο ΔΟΠΑ μπορεί να χρησιμοποιεί δωρεάν το σύστημα ECCAIRS 2 για τις δικές του ανάγκες, συμπεριλαμβανομένων της συλλογής δεδομένων του παραρτήματος 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων* (Ατυχήματα και συμβάντα) και άλλων ενδεχόμενων διαδικασιών συλλογής δεδομένων ασφαλείας, όπως η συλλογή πληροφοριών προσκρούσεων πτηνών IBIS ή η αναφορά μελλοντικών σχετικών περιστατικών.

δ) Ο ΔΟΠΑ συνιστά στα κράτη μέλη του ΔΟΠΑ να χρησιμοποιούν το σύστημα ECCAIRS 2 για την ηλεκτρονική αναφορά των ατυχημάτων και συμβάντων τους στον ΔΟΠΑ, σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος 13 του ΔΟΠΑ — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*. Εάν ένα κράτος μέλος του ΔΟΠΑ χρησιμοποιεί το εν λόγω σύστημα, η λύση ECCAIRS 2 και η σχετική συντήρηση και υποστήριξη θα παρέχονται δωρεάν.

ε) Ο ΔΟΠΑ θα καλείται να συμμετέχει στη διευθύνουσα επιτροπή ECCAIRS με τα ίδια δικαιώματα που χορηγούνται στα μέλη της επιτροπής βάσει της εντολής της διευθύνουσας επιτροπής.

στ) Η γραμματεία του ΔΟΠΑ συνιστά στα κράτη μέλη του ΔΟΠΑ τη χρήση του συστήματος ECCAIRS 2, που αποτελείται από βάση δεδομένων και λογισμικό, και το οποίο διαχειρίζεται ο EASA, ως μεθόδου καταγραφής και τήρησης του εθνικού αποθετηρίου αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων που διαθέτουν. Εάν κράτος του ΔΟΠΑ επιθυμεί να χρησιμοποιήσει το σύστημα ECCAIRS 2, ο EASA θα προβαίνει στη σύναψη συμφωνίας με αυτό το κράτος.

2.3. Για την εναρμόνιση και τον επιμερισμό των προσπαθειών στους τομείς της εκπαίδευσης και της υποστήριξης [βλέπε σημείο 1.2 στοιχείο δ) ανωτέρω], τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν τα ακόλουθα:

α) Καταρχήν, ο EASA είναι αρμόδιος για τον συντονισμό της σχετικής με το ECCAIRS 2 εκπαίδευσης και παροχής υποστήριξης στα κράτη μέλη της ΕΕ, στα κράτη του ΕΟΧ και στην Ελβετία, σε διεθνείς οργανισμούς και σε όλα τα κράτη με τα οποία συνεργάζεται ο EASA στο πλαίσιο του προγράμματος διεθνούς συνεργασίας του EASA.

β) Καταρχήν, ο ΔΟΠΑ είναι αρμόδιος για τον συντονισμό της σχετικής με το ECCAIRS 2 εκπαίδευσης και παροχής υποστήριξης σε μέρη που δεν αναφέρονται στο στοιχείο α).

γ) Στο μέτρο του δυνατού, λαμβανομένων υπόψη των πόρων και των προτεραιοτήτων του EASA που αναφέρονται στο στοιχείο α), ο EASA θα επικουρεί τον ΔΟΠΑ στην εκτέλεση των καθηκόντων του, υπό την προϋπόθεση ότι τα έξοδα ταξιδιού και οι ημερήσιες αποζημιώσεις (σύμφωνα με τις εσωτερικές διαδικασίες του ΔΟΠΑ) θα καλύπτονται από τον ΔΟΠΑ.

δ) Όσον αφορά τη χρήση της σειράς λογισμικού ECCAIRS 2, ο ΔΟΠΑ και ο EASA θα επιδιώκουν την κοινοχρησία του εκπαιδευτικού υλικού και του υλικού υποστήριξής τους προς όφελος της κοινότητας ECCAIRS.

ε) Κατά περίπτωση, ο ΔΟΠΑ και ο EASA θα επιδιώκουν να συνεργάζονται με τρίτα μέρη όσον αφορά την εκπαίδευση και την υποστήριξη για τα συστήματα ADREP/ECCAIRS.

στ) Ο κεντρικός κόμβος ECCAIRS 2, ο οποίος χρησιμοποιείται για τον συντονισμό των δραστηριοτήτων εκπαίδευσης και υποστήριξης για τη λύση ECCAIRS 2, είναι προσβάσιμος στις αρμόδιες αρχές των κρατών μελών του ΔΟΠΑ αφού πραγματοποιηθεί κατάλληλη ηλεκτρονική εγγραφή.

2.4. Τα συμβαλλόμενα μέρη, προκειμένου να συνεργαστούν για τη δημιουργία της βάσης δεδομένων ECCAIRS 2, συμφωνούν τα ακόλουθα:

α) Καταρχήν, ο EASA είναι αρμόδιος για την εγκατάσταση και τη συντήρηση του συστήματος ECCAIRS 2, το οποίο αποτελείται από βάση δεδομένων και λογισμικό.

β) Καταρχήν, ο ΔΟΠΑ είναι αρμόδιος για τη διαχείριση των δικαιωμάτων πρόσβασης στο σύστημα ECCAIRS 2 για όλα τα κράτη μέλη εκτός από τα κράτη μέλη της ΕΕ, τα κράτη του ΕΟΧ και την Ελβετία.

γ) Ο EASA συμφωνεί να παρέχει δωρεάν την υποδομή που σχετίζεται με το σύστημα ECCAIRS 2, η οποία αποτελείται από βάση δεδομένων και λογισμικό, στον ΔΟΠΑ και στα κράτη μέλη του ΔΟΠΑ ώστε να μπορούν να χρησιμοποιούν το σύστημα ως βάση δεδομένων αναφοράς ατυχημάτων και συμβάντων σύμφωνα με το παράρτημα 13 του ΔΟΠΑ — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*.

δ) Συμφωνείται ότι η πρόσβαση στη βάση δεδομένων ECCAIRS 2 και η ανταλλαγή δεδομένων που αποθηκεύονται σε αυτή θα υπόκεινται στις διατάξεις εμπιστευτικότητας που ορίζονται στο άρθρο 6 του μνημονίου συνεργασίας, καθώς και στην προστασία των αρχείων διερεύνησης ατυχημάτων και συμβάντων που καθορίζεται στο παράρτημα 13 — *Διερεύνηση αεροπορικών ατυχημάτων και συμβάντων*.

ε) Ο ΔΟΠΑ και ο EASA λαμβάνουν τη ρητή γραπτή συγκατάθεση του ενδιαφερόμενου κράτους για πρόσβαση σε οποιαδήποτε άλλα δεδομένα που ενδέχεται να είναι αποθηκευμένα στο σύστημα ECCAIRS 2, τα οποία δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του στοιχείου δ).

στ) Ο ΔΟΠΑ και ο EASA θα συνεργάζονται για τη βελτίωση της ποιότητας των δεδομένων, διερευνώντας λύσεις που υποστηρίζουν την κεντρική υπηρεσία ταξινόμησης και τις αυτοματοποιημένες διαδικασίες ποιοτικού ελέγχου για όλους τους χρήστες.

3. **ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ**

3.1. Ο ΔΟΠΑ και ο EASA ορίζουν σημεία επαφής τα οποία θα έχουν ρόλο συντονιστών με αρμοδιότητα για κοινές δραστηριότητες. Οι συντονιστές μπορούν να ορίζουν άλλα μέλη του προσωπικού για να τους εκπροσωπούν ή να παρίστανται σε συνεδριάσεις.

3.2. Οι συντονιστές ανταλλάσσουν αλληλογραφία για όλα τα πρακτικά θέματα που σχετίζονται με την παρούσα πρακτική ρύθμιση.

3.3. Τα συμβαλλόμενα μέρη πραγματοποιούν, κατά περίπτωση, συνεδριάσεις για να εξετάζουν την πρόοδο των δραστηριοτήτων συνεργασίας σύμφωνα με την παρούσα πρακτική ρύθμιση.

4. **ΧΡΗΜΑΤΟΔΟΤΗΣΗ**

4.1. Εάν δεν συμφωνηθεί διαφορετικά από τα συμβαλλόμενα μέρη μέσω χωριστών ρυθμίσεων, κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναλαμβάνει το κόστος κάθε δαπάνης την οποία πραγματοποιεί για την εκτέλεση των καθηκόντων του στο πλαίσιο της παρούσας πρακτικής ρύθμισης.

4.2. Όλες οι δραστηριότητες που διεξάγονται βάσει της παρούσας πρακτικής ρύθμισης εξαρτώνται από τη διαθεσιμότητα επαρκών οικονομικών πόρων, πόρων προσωπικού και λοιπών πόρων, και υπόκεινται στις ισχύουσες νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις, πολιτικές και προγράμματα κάθε συμβαλλόμενου μέρους.

5. **ΔΙΑΝΟΗΤΙΚΗ ΙΔΙΟΚΤΗΣΙΑ**

5.1. Η ταξινόμηση ADREP αποτελεί και παραμένει διανοητική ιδιοκτησία του ΔΟΠΑ.

5.2. Το σύστημα ECCAIRS 2 και τα σχετικά εργαλεία λογισμικού αποτελούν και παραμένουν διανοητική ιδιοκτησία της ΕΕ.

5.3. Τα συμβαλλόμενα μέρη δεν είναι υπεύθυνα για την ποιότητα ή την ποσότητα των συλλεγόμενων δεδομένων.

5.4. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος αναγνωρίζει την κυριότητα και όλα τα δικαιώματα επί δικαιωμάτων πνευματικής ιδιοκτησίας, εμπορικών σημάτων, επωνυμίας, λογότυπων και κάθε άλλης διανοητικής ιδιοκτησίας του. Η εκ μέρους ενός εκ των δύο συμβαλλόμενων μερών χρήση της διανοητικής ιδιοκτησίας του άλλου μέρους υπόκειται σε προηγούμενη γραπτή έγκριση του άλλου μέρους. Εάν δοθεί η εν λόγω έγκριση, η χρήση γίνεται σε μη αποκλειστική βάση και το συμβαλλόμενο μέρος που χρησιμοποιεί τη διανοητική ιδιοκτησία του άλλου συμβαλλόμενου μέρους τηρεί αυστηρά, καλή την πίστει, τις γραπτές οδηγίες του άλλου μέρους, καθώς και τις κατευθυντήριες γραμμές και προδιαγραφές του.

6. **ΤΡΟΠΟΠΟΙΗΣΕΙΣ ΚΑΙ ΚΑΤΑΓΓΕΛΙΑ**

6.1. Η παρούσα πρακτική ρύθμιση μπορεί να τροποποιηθεί με απόφαση της μεικτής επιτροπής ΕΕ-ΔΟΠΑ.

6.2. Η παρούσα πρακτική ρύθμιση μπορεί να καταγγελθεί ανά πάσα στιγμή από οποιοδήποτε εκ των δύο συμβαλλόμενων μερών με γραπτή προειδοποίηση έξι (6) μηνών προς το άλλο μέρος.