A BIZOTTSÁG (EU) 2022/220 HATÁROZATA

(2022. február 15.)

az Európai Unió és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet közötti megerősített együttműködési keret biztosításáról szóló együttműködési megállapodással létrehozott vegyes bizottságban a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények jelentése terén folytatott együttműködésre vonatkozó munkarend elfogadásával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspontról, valamint a vegyes bizottságban az Európai Uniót képviselő elnök kinevezéséről

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az Európai Unió és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet közötti megerősített együttműködési keret biztosításáról szóló együttműködési megállapodás megkötéséről és az ahhoz kapcsolódó eljárási szabályok megállapításáról szóló, 2012. március 8-i 2012/243/EU tanácsi határozatra [1] és különösen annak 4. cikke (1) bekezdésére,

mivel:

(1) Az Európai Unió és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet közötti megerősített együttműködési keret biztosításáról szóló együttműködési megállapodást 2011. április 28-án és május 4-én írták alá Montrealban, illetve Brüsszelben. Az együttműködési megállapodást a későbbi aláírásának napjától a hatálybalépéséig ideiglenesen alkalmazták.

(2) Az együttműködési megállapodást az Unió nevében a 2012/243/EU határozat hagyta jóvá. Az együttműködési megállapodás 2012. március 8-án hatályba lépett.

(3) Az együttműködési megállapodás 3. cikkének 3.3. bekezdése értelmében a felek munkarendet állapíthatnak meg, amely meghatározza az együttműködési megállapodás mellékleteiben megállapított együttműködési tevékenységek hatékony végrehajtásához szükséges, kölcsönösen elfogadott mechanizmusokat és eljárásokat.

(4) Az együttműködési megállapodás 7. cikkének 7.1. bekezdése létrehozza a felek képviselőiből álló vegyes bizottságot. A 7. cikk 7.3. bekezdésének c) pontja értelmében a vegyes bizottság felelősségi körébe tartozik az együttműködési megállapodás mellékleteinek és munkarendjének az elfogadása a mellékletek alkalmazási körén belül.

(5) Egy 2011. szeptember 21-én elfogadott munkarend alapján sikeres a felek közötti együttműködés a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények jelentése terén. Tekintettel az e területen bekövetkezett fejleményekre és különösen arra, hogy az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynöksége átvette a Közös Kutatóközpont vonatkozó feladatait, szükségesnek tűnik, hogy a 2011. szeptember 21-i munkarendet a felek közötti, a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények jelentése terén folytatott együttműködésre vonatkozó új munkarend váltsa fel. Az új munkarendet a tervek szerint a vegyes bizottság egyik soron következő ülésén fogadják el.

(6) Az együttműködési megállapodás megkötéséről szóló tanácsi határozat 4. cikkének (1) bekezdésével összhangban a Bizottság a Tanács által kinevezett különbizottsággal folytatott konzultációt követően és teljes mértékben figyelembe véve annak véleményét meghatározza az Uniónak a vegyes bizottságban a munkarendre vonatkozó határozatokkal kapcsolatban képviselendő álláspontját.

(7) A különbizottsággal 2022. január 25-én konzultációra került sor.

(8) Ezért el kell fogadni a vegyes bizottságban a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények jelentése terén folytatott együttműködésre vonatkozó munkarend elfogadásával kapcsolatban az Unió által képviselendő álláspontot.

[1] HL L 121., 2012.5.8., 16. o.

(9) Az együttműködési megállapodás 7. cikkének 7.1. bekezdése értelmében a vegyes bizottságban mindkét fél egy-egy képviselője társelnököl. A 7. cikk 7.4. bekezdése értelmében a vegyes bizottság a feleket képviselő elnökök közötti megállapodás alapján működik.

(10) Ezért ki kell nevezni a vegyes bizottságban az Uniót képviselő elnököt,

A KÖVETKEZŐKÉPPEN HATÁROZOTT:

1. cikk

Az Európai Unió és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet közötti megerősített együttműködési keret biztosításáról szóló együttműködési megállapodással létrehozott vegyes bizottságban a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények jelentése terén folytatott együttműködésre vonatkozó munkarend elfogadásával kapcsolatban az Európai Unió által képviselendő álláspont e határozat mellékletén alapul.

2. cikk

A Bizottság a Mobilitáspolitikai és Közlekedési Főigazgatóság főigazgatóját nevezi ki az Európai Unió és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet közötti megerősített együttműködési keret biztosításáról szóló együttműködési megállapodással létrehozott vegyes bizottságban az Európai Uniót képviselő elnökké. Az elnök egyedi esetekben helyettest nevezhet ki.

3. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2022. február 15-én.

a Bizottság részéről
Adina-Ioana VĂLEAN
a Bizottság tagja

MELLÉKLET

„AZ EU–ICAO VEGYES BIZOTTSÁG HATÁROZATA (202X. XX.) az Európai Unió és a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet közötti, a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények jelentése terén folytatott együttműködésre vonatkozó munkarend elfogadásáról

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. cikke 3.3. bekezdésére és 7. cikke 7.3. bekezdése c) pontjára,

tekintettel az együttműködési megállapodás repülésbiztonságról szóló mellékletére és különösen annak 3. cikke 3.1. bekezdésére,

tekintettel az ICAO globális repülésbiztonsági tervére (GASP) (ICAO Doc 10004) 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,

figyelembe véve, hogy az ICAO-tagállamokban az ADREP és a baleset- és repülőesemény-jelentő rendszerek európai koordinációs központja (ECCAIRS) felhasználói között 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,

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

figyelembe véve, hogy ezért a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények jelentése terén folytatott együttműködésre vonatkozó, 2011. szeptember 21-én Montréalban elfogadott munkarendet fel kell váltani,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Az e határozathoz csatolt munkarend elfogadásra kerül és a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények jelentése terén folytatott együttműködésre vonatkozó, 2011. szeptember 21-én Montréalban elfogadott munkarend helyébe lép.

2. cikk

Ez a határozat az elfogadásának napján lép hatályba.

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

CSATOLMÁNY AZ EU–ICAO VEGYES BIZOTTSÁG 202X. XX-I HATÁROZATÁHOZ

A NEMZETKÖZI POLGÁRI REPÜLÉSI SZERVEZET ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ KÖZÖTTI,

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

Ez a munkarend a Nemzetközi Polgári Repülési Szervezet (ICAO) és az Európai Unió (EU) közötti együttműködési tevékenységek hatékony végrehajtásához szükséges, közösen elfogadott mechanizmusokat és eljárásokat tartalmazza.

Az ICAO-ra és az EU-ra a továbbiakban a következőképpen hivatkozik a szöveg: külön-külön mint „fél” vagy együttesen mint „felek”.

1. A MUNKAREND CÉLJA

1.1. Ez a munkarend az együttműködési megállapodás és annak repülésbiztonságról szóló melléklete – különösen az együttműködési megállapodás 3. cikkének 3.3. bekezdése és 7. cikke 7.3. bekezdésének c) pontja – hatálya alá tartozik; célja a felek közötti, a polgári légiközlekedési balesetek és repülőesemények jelentése terén egymás tevékenységeinek a lehetőségek keretein belüli támogatására és előmozdítására irányuló együttműködés végrehajtása.

1.2. E munkarend céljainak elérése érdekében a felek a következő általános megközelítésben állapodnak meg:

a) E munkarend hatékony végrehajtása érdekében az EU „műszaki megbízottjaként” az Európai Unió Repülésbiztonsági Ügynökségét (EASA) ([4]) jelöli ki.

b) Az EASA elő fogja mozdítani az ICAO balesetekre/repülőeseményekre vonatkozó adatszolgáltatási (ADREP) taxonómiájának használatát a balesetekre és repülőeseményekre vonatkozó információk jelentésének és cseréjének szabványaként az Európai Unió tagállamaiban, az Európai Gazdasági Térség (EGT) államaiban és Svájcban.

c) Az ICAO támogatni fogja az EU ECCAIRS 2 szoftversorozatának a balesetekre és váratlan repülőeseményekre vonatkozó információk gyűjtése során történő használatát az ICAO-tagállamokban.

d) Az ECCAIRS 2 szoftversorozat használatával kapcsolatban az ICAO és az EASA az ECCAIRS végfelhasználók érdekében koordinálja a képzési és támogatási erőfeszítések és anyagok megosztását és összehangolását.

e) Az ICAO és az EASA együtt fog működni egy globális és hozzáférhető központi baleset- és repülőesemény-adatbázis létrehozásában, az ECCAIRS 2 szoftver használatával. Az adatbázist az információs rendszerekre vonatkozó hatályos biztonsági politikának megfelelően kell működtetni.

2. A FELEK KÖZÖTTI KONKRÉT MEGÁLLAPODÁSOK

2.1. Az ADREP-taxonómia használatának előmozdítása érdekében – lásd a fenti 1.2. b) pontot – a felek a következőkben állapodnak meg:

a) Az ADREP-taxonómia tulajdonosa, valamint a fejlesztéséért és aktív karbantartásáért felelős fél az ICAO.

b) Az ICAO és az ECCAIRS-taxonómiával foglalkozó munkacsoport koordináltan és szorosan együttműködik az ADREP-taxonómia következetes fejlesztésének és – többek között az ECCAIRS jelentőrendszeren belüli – végrehajtásának biztosítása érdekében.

c) Az ICAO hivatalos ICAO-dokumentumként közzéteszi honlapján az ADREP-taxonómiát, és szükség esetén frissíti azt.

d) Az ICAO ADREP-taxonómiája képezi a 376/2014/EU rendeletben meghatározott, a légiközlekedési balesetek és repülőesemények jelentésére vonatkozó megközelítés alapját. Az ICAO ADREP-taxonómiájának változásai elvben beépülnek az ECCAIRS légiközlekedési szoftverkiadásaiba.

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

e) Az EASA továbbra is arra ösztönzi az uniós tagállamokat, az Európai Gazdasági Térség (EGT) államait és Svájcot, hogy a 13. függelékben (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) foglalt rendelkezéseknek megfelelően az ECCAIRS jelentőrendszert használják a baleseteik és repülőeseményeik ICAO-nak történő elektronikus bejelentésére.

f) Az EASA, valamint az uniós tagállamok, az EGT-államok és Svájc illetékes hatóságai díjmentesen használhatják az ADREP-taxonómiát az ECCAIRS 2 jelentőrendszerben és a kapcsolódó eszközökben.

g) Az EASA az ECCAIRS 2 közösségi internetes portálon keresztül az ICAO honlapján az ADREP-taxonómiára mutató linket biztosíthat az ECCAIRS közösség számára.

h) Az ICAO felkéri az EASA-t, hogy vegyen részt a titkárság ülésein vagy a taxonómiák kidolgozása és/vagy az ADREP használatával kapcsolatos kérdések (például interoperabilitás, modellezés, új technológiák tesztelése, valamint a jelentéstételi eszközök, módszerek és támogatás továbbfejlesztése) kezelése céljából létrehozott csoportokban.

i) Az ICAO az ADREP-pel együtt használhatja az ECCAIRS 2 logót.

2.2. Az ECCAIRS 2 használatának előmozdítása érdekében – lásd a fenti 1.2. c) pontot – a felek a következőkben állapodnak meg:

a) Az EASA felel az adatbázisból és szoftverből álló ECCAIRS 2 rendszer fejlesztéséért és aktív karbantartásáért.

b) Az ICAO elismeri, hogy az ECCAIRS 2-nek elvileg összeegyeztethetőnek kell lennie az ADREP-pel.

c) Az ICAO az ECCAIRS 2 szoftvert és a kapcsolódó eszközöket használja az ICAO ADREP-rendszerének végrehajtására. Az ICAO ingyenesen használhatja az ECCAIRS 2 rendszert saját szükségletei kielégítésére, többek között a 13. függelék (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) szerinti adatgyűjtés és más lehetséges repülésbiztonsági adatgyűjtési folyamatok, például az IBIS madárütközési adatbázisból vagy a jövőbeli releváns eseményjelentésekből történő adatgyűjtés céljára.

d) Az ICAO azt ajánlja a tagállamainak, hogy az ICAO-egyezmény 13. függelékében (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) foglalt rendelkezéseknek megfelelően az ECCAIRS 2 rendszert használják a baleseteik és repülőeseményeik ICAO-nak történő elektronikus bejelentésére. Amennyiben az ICAO valamely tagállama így jár el, az ECCAIRS 2 megoldás, annak karbantartása és támogatása ingyenes lesz számára.

e) Az ICAO felkérést kap, hogy vegyen részt az ECCAIRS irányítóbizottságában, az irányítóbizottság feladatmeghatározása által a bizottsági tagokra kiterjesztett azonos jogokkal.

f) Az ICAO titkársága azt ajánlja az ICAO tagállamainak, hogy légiközlekedési baleseteik és repülőeseményeik nemzeti adattárainak táplálására és karbantartására használják az EASA által működtetett, adatbázisból és szoftverből álló ECCAIRS 2 rendszert. Ha egy ICAO-állam az ECCAIRS 2 rendszert kívánja használni, az EASA megállapodást köt az érintett állammal.

2.3. A képzés és támogatás terén tett erőfeszítések összehangolása és megosztása érdekében – lásd a fenti 1.2. d) pontot – a felek a következőkben állapodnak meg:

a) Elvben az EASA felel az ECCAIRS 2-vel kapcsolatos képzések koordinálásáért és támogatás nyújtásáért az uniós tagállamok, az EGT-államok és Svájc, a nemzetközi szervezetek, valamint minden olyan állam esetében, amellyel az EASA a nemzetközi együttműködési programja keretében együttműködik.

b) Elvben az ICAO felel az ECCAIRS 2-vel kapcsolatos képzések koordinálásáért és támogatás nyújtásáért az a) pontban nem említett felek esetében.

c) Amennyiben lehetséges, figyelembe véve erőforrásait és az a) pontban említett prioritását, az EASA segíti az ICAO-t feladatai ellátásában, feltételezve, hogy (az ICAO belső eljárásait követve) az utazási költségeket és a napidíjakat az ICAO fedezi.

d) Az ECCAIRS 2 szoftversorozat használatával kapcsolatban az ICAO és az EASA törekedni fog arra, hogy az ECCAIRS közösség javára megossza képzési és támogatási anyagait.

e) Adott esetben az ICAO és az EASA törekedni fog arra, hogy együttműködjön harmadik felekkel az ADREP/ECCAIRS képzés és támogatás tekintetében.

f) Az ECCAIRS 2 központi platformja, amelyet az ECCAIRS 2 megoldás képzési és támogatási tevékenységeinek koordinálására használnak, a megfelelő online regisztrációt követően hozzáférhető az ICAO-tagállamok illetékes hatóságai számára.

2.4. Az ECCAIRS 2 adatbázis létrehozásával kapcsolatos együttműködés érdekében a felek a következőkben állapodnak meg:

a) Elvben az EASA felel az adatbázisból és szoftverből álló ECCAIRS 2 rendszer telepítéséért és karbantartásáért.

b) Elvben az ICAO felel az ECCAIRS 2 rendszerhez való hozzáférési jogok kezeléséért valamennyi tagállama esetében, kivéve a következőket: az EU-tagállamok, az EGT-államok és Svájc.

c) Az EASA vállalja, hogy az adatbázisból és szoftverből álló ECCAIRS 2 rendszerhez kapcsolódó infrastruktúrát díjmentesen biztosítja az ICAO és az ICAO-tagállamok számára, hogy az ICAO-egyezmény 13. függelékében (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) foglaltaknak megfelelően ezt a rendszert használják baleset- és repülőesemény-bejelentési adatbázisként.

d) Megállapodás született arról, hogy az ECCAIRS 2 adatbázisban tárolt adatokhoz való hozzáférésre és az ott tárolt adatok megosztására az együttműködési megállapodás 6. cikkében meghatározott titoktartás, valamint a 13. függelékében (*Légijármű-balesetek és -események kivizsgálása*) meghatározott, a balesetek és repülőesemények kivizsgálásával kapcsolatos adatok védelme vonatkozik.

e) Az ICAO és az EASA beszerzi az érintett állam kifejezett írásbeli hozzájárulását az ECCAIRS 2 rendszerben tárolható és a d) pont hatálya alá nem tartozó bármely más adathoz való hozzáféréshez.

f) Az ICAO és az EASA együtt fog működni az adatok minőségének javítása érdekében azáltal, hogy olyan megoldásokat keres, amelyek támogatják a központi osztályozási szolgáltatást és az automatizált minőség-ellenőrzési folyamatokat valamennyi felhasználó számára.

3. IRÁNYÍTÁS

3.1. Az ICAO és az EASA kijelöli a közös tevékenységekért felelős koordinátorokként működő kapcsolattartó pontokat. A koordinátorok a személyzet más tagjait is kijelölhetik a képviseletükre vagy az üléseken való részvételre.

3.2. Az e munkarenddel kapcsolatos gyakorlati kérdésekre vonatkozó levelezés a koordinátorok között zajlik.

3.3. A felek szükség esetén üléseket tartanak, hogy megvizsgálják az e munkarendnek megfelelő együttműködési tevékenységek előrehaladását.

4. FINANSZÍROZÁS

4.1. Kivéve, ha a felek külön megállapodás útján kifejezetten másként állapodnak meg, a felek maguk viselik az e munkarend szerinti feladataik ellátásával kapcsolatban felmerülő költségeiket.

4.2. Az e munkarend alapján végzett valamennyi tevékenység a megfelelő pénzeszközök, személyzet és egyéb erőforrások rendelkezésre állásától, valamint az egyes felek vonatkozó törvényeitől, rendeleteitől, politikáitól és programjaitól függ.

5. SZELLEMI TULAJDON

5.1. Az ADREP-taxonómia az ICAO szellemi tulajdona, és az is marad.

5.2. Az ECCAIRS 2 rendszer és a kapcsolódó szoftvereszközök az EU szellemi tulajdonát képezik, és ez a jövőben is így lesz.

5.3. A felek nem felelősek az összegyűjtött adatok minőségéért vagy mennyiségéért.

5.4. A felek elismerik egymás szerzői jogaira, védjegyeire, elnevezéseire, logóira és minden egyéb szellemi tulajdonára vonatkozó tulajdonjogát és minden egyéb kapcsolódó jogot. A felek szellemi tulajdonának a másik fél általi használatához a jogtulajdonos fél előzetes írásbeli jóváhagyása szükséges. Ilyen jóváhagyás esetén a felhasználás nem kizárólagos, és a másik fél szellemi tulajdonát használó fél szigorúan és jóhiszeműen betartja a jogtulajdonos fél írásbeli utasításait, valamint iránymutatásait és előírásait.

6. **MÓDOSÍTÁS ÉS MEGSZŰNÉS**

6.1. Ez a munkarend az EU–ICAO vegyes bizottság határozatával módosítható.

6.2. Ezt a munkarendet bármelyik fél bármikor megszüntetheti a másik fél számára hat (6) hónappal korábban írásban megküldött felmondás útján.