

AKTY PRZYJĘTE PRZEZ ORGANY UTWORZONE NA MOCY UMÓW MIĘDZYNARODOWYCH

DECYZJA WSPÓLNEGO KOMITETU UE-ICAO

z dnia 25 maja 2023 r.

w sprawie zmiany warunków szczegółowych uzgodnionych między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego odnośnie do współpracy w dziedzinie zgłaszania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym [2023/1666]

WSPÓLNY KOMITET UE-ICAO,

uwzględniając Porozumienie o współpracy między Unią Europejską a ICAO określające ogólne ramy zacieśnionej współpracy, podpisane w Montrealu i Brukseli w dniach 28 kwietnia i 4 maja 2011 r., w szczególności jego pkt 3.3 i pkt 7.3 lit. c),

uwzględniając załącznik do wspomnianego porozumienia dotyczący bezpieczeństwa lotniczego, w szczególności jego pkt 3.1,

uwzględniając dokument ICAO pt. „Globalny plan bezpieczeństwa lotniczego” (GASP) (ICAO Doc 10004) oraz globalne inicjatywy na rzecz bezpieczeństwa (GSI),

uwzględniając globalny harmonogram działań w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego (GASR, 2006) dotyczący wdrożenia międzynarodowego systemu wymiany danych/globalnego systemu przekazywania danych,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 ⁽¹⁾,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE ⁽²⁾,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 ⁽³⁾,

zważywszy, że definicje dotyczące systemu przekazywania danych o wypadkach/incydentach (ADREP) ICAO opierają się przede wszystkim na normach i zalecanych metodach postępowania (SARP), podręcznikach i materiałach zawierających wytyczne ICAO,

⁽¹⁾ Dz.U. L 122 z 24.4.2014, s. 18.

⁽²⁾ Dz.U. L 295 z 12.11.2010, s. 35.

⁽³⁾ Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1.

zważywszy, że wśród użytkowników ADREP i europejskiego centralnego systemu koordynacji powiadamiania o zdarzeniach w lotnictwie (ECCAIRS) w państwach członkowskich ICAO istnieje potrzeba dalszego wykorzystywania informacji, które uzyskano w drodze gromadzenia, analizy i wymiany danych, do celów identyfikacji zagrożeń dla bezpieczeństwa i czynników oddziałujących w skali globalnej,

zważywszy, że bezpieczeństwo żeglugi powietrznej i postępy w harmonizacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego opierają się na uznanych standardach, takich jak system ADREP, oraz potwierdzając znaczenie wzajemnej pomocy i współpracy w dziedzinie systemów zarządzania bezpieczeństwem i baz danych,

zważywszy na spoczywający na Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) obowiązek wspierania Komisji Europejskiej w zarządzaniu europejskim centralnym archiwum informacji, w którym przechowywane są wszystkie zgłoszenia zdarzeń zgromadzone w Unii Europejskiej, a w szczególności na zadanie Agencji polegające na opracowaniu i utrzymaniu nowej wersji pakietu oprogramowania ECCAIRS o nazwie „ECCAIRS 2”,

zważywszy, że od dnia 1 stycznia 2021 r. EASA przejęła wszystkie funkcje, które były wykonywane w odniesieniu do pakietu oprogramowania ECCAIRS przez Dyрекcję Generalną Komisji Europejskiej – Wspólne Centrum Badawcze (JRC),

uwzględniając warunki szczegółowe dotyczące wykonywania przez EASA funkcji związanych z pakietem oprogramowania ECCAIRS, zgodnie z decyzją Wspólnego Komitetu z dnia 10 marca 2022 r.,

uwzględniając potrzebę określenia obszarów współpracy między ICAO a EASA we wspieraniu wdrażania ECCAIRS 2, w tym przypadku obszarów związanych ze szkoleniami i działaniami wspierającymi, które są objęte zakresem niniejszych warunków szczegółowych,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym przyjmuje się zmiany w warunkach szczegółowych uzgodnionych w Montrealu w dniu 10 marca 2022 r. odnośnie do współpracy w dziedzinie zgłaszania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym, załączone do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

W imieniu Wspólnego Komitetu UE–ICAO
Przewodniczący [tylko podpisy]

ZAŁĄCZNIK

**WARUNKI SZCZEGÓŁOWE UZGODNIONE MIĘDZY ORGANIZACJĄ MIĘDZYNARODOWEGO
LOTNICTWA CYWILNEGO A UNIĄ EUROPEJSKĄ****ODNOŚNIE DO WSPÓŁPRACY W DZIEDZINIE ZGŁASZANIA WYPADKÓW I INCYDENTÓW
W LOTNICTWIE CYWILNYM**

W warunkach szczegółowych wprowadza się następujące zmiany:

1) w pkt 2.2 lit. b) wprowadza się następujące zmiany:

a) ostatnie zdanie zostaje skreślone i zastąpione tekstem w brzmieniu:

„Jeżeli któreś z państw ICAO postanowi korzystać z systemu ECCAIRS 2, EASA przygotowuje i zawrze z tym państwem umowę o świadczenie usług.”;

2) w pkt 2.3 wprowadza się następujące zmiany:

a) po pkt 2.3 lit. f) dodaje się akapit w brzmieniu:

„Szczegółowe informacje na temat współpracy między EASA a ICAO w zakresie szkoleń i wsparcia zawarto w dodatku 1 do niniejszych warunków szczegółowych.”;

3) w pkt 5.4 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 5.4 zostaje skreślony i zastąpiony tekstem w brzmieniu:

„Każda ze Stron zachowuje własność i wszelkie prawa w związku ze swoimi prawami autorskimi, znakami towarowymi, nazwami, logo i wszelkimi innymi prawami własności intelektualnej. Z wyjątkiem przypadków wyraźnie przewidzianych w niniejszym dokumencie, korzystanie z własności intelektualnej Strony przez drugą Stronę wymaga uprzedniej pisemnej zgody Strony. Wszystkie utwory zależne drugiej Strony, oparte na jakiegokolwiek własności intelektualnej drugiej Strony, uzyskane z niej lub w inny sposób ją wykorzystujące, uznaje się za własność tej Strony, co obejmuje na przykład wszystkie dzieła, kopie, reprodukcje, ulepszenia, modyfikacje, dostosowania i tłumaczenia; niezależnie od powyższego tego rodzaju utwory zależne można uznać za wspólną własność intelektualną zgodnie z pkt 5.5 poniżej. Z wyjątkiem przypadków przewidzianych w niniejszym dokumencie, Strona nie sprzedaje własności intelektualnej innej Strony ani nie będzie produkować celem sprzedaży żadnych materiałów z niej uzyskanych, ani też nie będzie dystrybuować ani ujawniać własności intelektualnej innej Strony, w części lub w całości, osobom trzecim.”;

4) dodaje się nowy pkt 5.5 w brzmieniu:

„Prawa własności intelektualnej do wspólnie opracowanych materiałów należą wspólnie do Stron. »Wspólna własność intelektualna« oznacza własność intelektualną w odniesieniu do wszelkich produktów, badań, danych, analiz, informacji i innych materiałów, które Strony wspólnie opracowują w ramach tej współpracy. Wszystkie prawa i tytuły do wspólnej własności intelektualnej podlegają następującym warunkom:

a) Po wygaśnięciu lub wypowiedzeniu niniejszych warunków szczegółowych portfel utworzonej wspólnej własności intelektualnej zostanie podzielony między Strony z uwzględnieniem żywotnych interesów każdej ze Stron, zgodnie z uzgodnieniami dokonanymi w drodze konsultacji między Stronami. Jeżeli osiągnięcie porozumienia nie będzie możliwe, wszystkie prawa i tytuły do wspólnej własności intelektualnej pozostaną współwłasnością Stron.”;

5) dodaje się nowy artykuł 6. ODPOWIEDZIALNOŚĆ w brzmieniu:

„6. ODPOWIEDZIALNOŚĆ”;

6) dodaje się nowy pkt 6.1 w brzmieniu:

„6.1. W żadnym przypadku żadna ze Stron nie ponosi względem drugiej Strony odpowiedzialności za żadne bezpośrednie, pośrednie, przypadkowe, specjalne lub następcze szkody jakiegokolwiek rodzaju, niezależnie od tego, czy można było je przewidzieć czy nie, wynikające z działań będących przedmiotem niniejszych warunków szczegółowych lub powstałe w związku z tymi działaniami.”;

7) w art. 6. ZMIANY I WYPOWIEDZENIE wprowadza się następujące zmiany:

a) artykuł zostaje oznaczony numerem 7:

„Artykuł 7. ZMIANY I WYPOWIEDZENIE”;

- 8) do warunków szczegółowych dodaje się nowy dodatek:
- a) po pkt 7.2 dodaje się dodatek 1 w brzmieniu:

„DODATEK 1

WSPÓLPRACA MIĘDZY ICAO A EASA W ZAKRESIE SZKOLEŃ I WSPARCIA

1. Cel i zakres stosowania

- 1.1. Celem niniejszego dodatku jest określenie obszarów współpracy między ICAO a EASA we wspieraniu wdrażania ECCAIRS 2. Zakres niniejszego dodatku ogranicza się do działań szkoleniowych i wspierających, które są objęte niniejszymi warunkami szczegółowymi, w tym do opracowywania i dostarczania pakietów wdrożeniowych ICAO („IPACK”) pod auspicjami Biura Współpracy Technicznej ICAO oraz do innych możliwości współpracy, takich jak stypendia, wymiana wiedzy fachowej w danej dziedzinie oraz współpraca dotycząca projektów i programów współpracy technicznej w zakresie budowania zdolności (zwanym dalej łącznie „inicjatywami”).
- 1.2. Szczegóły każdej inicjatywy zostaną uzgodnione na piśmie przez ICAO i EASA i będą zgodne z postanowieniami warunków szczegółowych i niniejszego dodatku.

2. Partnerska grupa robocza

- 2.1. ICAO i EASA utworzą partnerską grupę roboczą („PWG”), która będzie pracować na zasadzie konsensusu, mając następujące cele:
- 2.1.1. przedstawienie wytycznych na temat opracowania i realizacji danej inicjatywy, w odniesieniu do której ICAO i EASA zgadzają się współpracować;
- 2.1.2. zatwierdzenie ostatecznej wersji takiej inicjatywy oraz wszelkich jej późniejszych aktualizacji;
- 2.1.3. zatwierdzenie propagowania i rozpowszechniania informacji o inicjatywach;
- 2.1.4. nadzorowanie funkcjonowania współpracy jako całości oraz
- 2.1.5. przeanalizowanie możliwości finansowych realizacji poszczególnych inicjatyw.
- 2.2. PWG nie jest formalną radą dyrektorów i nie ma – ani zbiorowo, ani indywidualnie – żadnych obowiązków powierniczych ani nie ponosi odpowiedzialności w związku z jakąkolwiek inicjatywą ani względem Stron niniejszych warunków szczegółowych lub EASA.
- 2.3. ICAO i EASA wyznaczą przedstawicieli w PWG w następujący sposób:
- 2.3.1. W zależności od charakteru inicjatyw ICAO może wyznaczyć Dyrektora Biura Współpracy Technicznej lub Szefa Globalnego Szkolenia Lotniczego bądź ich upoważnionego przedstawiciela.
- 2.3.2. EASA może wyznaczyć, jako swojego upoważnionego przedstawiciela, Dyrektora Dykcji ds. Zarządzania Strategią i Bezpieczeństwem lub jego mianowanego zastępcę.
- 2.3.3. ICAO i EASA mogą wyznaczać dodatkowych przedstawicieli w PWG na równych zasadach w celu wspierania odpowiednich przedstawicieli, o których mowa powyżej.
- 2.4. Oprócz realizacji obowiązków określonych w pkt 2.1, PWG będzie się ponadto spotykać – w zależności od potrzeb – przez cały okres realizacji inicjatyw w celu ich oceny, w tym wyników i profili poszczególnych inicjatyw, koordynowania odpowiednich rozwiązań problemów oraz proponowania ulepszeń i modyfikacji inicjatyw.

3. Podział zadań między ICAO a EASA

- 3.1. Konkretne zadania ICAO i EASA w odniesieniu do każdej inicjatywy zostaną uzgodnione na piśmie przez ICAO i EASA zgodnie z pkt 1.2.

- 3.2. ICAO i EASA będą promować i upowszechniać pakiety iPACK lub wszelkie inne inicjatywy za pośrednictwem swoich odpowiednich kanałów, a także opracują razem roczny plan wspólnych działań w tym zakresie. Wspólne działania będą koordynowane przez ICAO i EASA i zatwierdzone przez PWG.
- 3.3. ICAO i EASA będą współpracować na rzecz wspólnego promowania inicjatyw na swoich stronach internetowych. ICAO i EASA podejmą również racjonalne wysiłki w celu wspólnego wprowadzenia do obrotu pakietu iPACK lub jakiegokolwiek innej inicjatywy, od czasu do czasu za pośrednictwem innych środków i forów, które mogą obejmować:
 - a) komunikaty prasowe;
 - b) konferencje i warsztaty organizowane przez ICAO lub EASA;
 - c) reklamy w publikacjach ICAO i EASA;
 - d) biuletyny elektroniczne;
 - e) media społecznościowe oraz
 - f) wszelkie inne wspólne działania uznane za niezbędne.

4. **Finansowe aspekty współpracy**

- 4.1. Pakiety iPACK i wszelkie inne inicjatywy będą opracowywane i oferowane na zasadzie pełnego zwrotu kosztów, przy czym wszystkie wdrażające mechanizmy finansowe zostaną określone indywidualnie dla poszczególnych przypadków, zgodnie z postanowieniami uzgodnionymi na piśmie między ICAO i EASA na podstawie pkt 1.2.
 - 4.2. Wdrażający mechanizm finansowy będzie zawierał postanowienia dotyczące wdrażania, rozwoju i zarządzania kosztami i dochodami, w tym ich podziału między ICAO i EASA, w odniesieniu do każdego pakietu iPACK lub jakiegokolwiek innej inicjatywy. Wdrażający mechanizm finansowy będzie również zawierał postanowienia dotyczące czasu trwania i pułapu zobowiązań finansowych oraz ograniczenia odpowiedzialności, odnoszące się również do możliwości wycofania się z odpowiednich zobowiązań.
 - 4.3. Żaden indywidualny pakiet iPACK ani żadna inna inicjatywa nie będą realizowane, jeżeli wdrażający mechanizm finansowy, o którym mowa w pkt 4.1 i 4.2, nie zostanie uzgodniony na piśmie przez ICAO i EASA.”
-