

DECYZJA KOMISJI (UE) 2022/220**z dnia 15 lutego 2022 r.**

w sprawie stanowiska, jakie ma zająć Unia Europejska w ramach wspólnego komitetu ustanowionego na mocy Porozumienia o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego określającego ogólne ramy ściślejszej współpracy, w kwestii przyjęcia warunków szczegółowych dotyczących współpracy w dziedzinie zgłaszania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz w sprawie mianowania przewodniczącego reprezentującego Unię Europejską we wspólnym Komitecie

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając decyzję Rady 2012/243/UE z dnia 8 marca 2012 r. w sprawie zawarcia Porozumienia o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego określającego ogólne ramy zacieśnionej współpracy oraz ustalenia związanych z nim uzgodnień proceduralnych ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 4 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Porozumienie o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego określające ogólne ramy zacieśnionej współpracy zostało podpisane w Montrealu i Brukseli w dniach 28 kwietnia i 4 maja 2011 r. Porozumienie o współpracy było stosowane tymczasowo od dnia jego podpisania przez drugą stronę w oczekiwaniu na jego wejście w życie.
- (2) Porozumienie o współpracy zostało zatwierdzone w imieniu Unii decyzją 2012/243/UE. Porozumienie o współpracy weszło w życie z dniem 8 marca 2012 r.
- (3) Zgodnie z pkt 3.3 porozumienia o współpracy Strony mogą ustanowić warunki szczegółowe, określając wspólnie uzgodnione mechanizmy i procedury konieczne do celów skutecznego wdrożenia działalności w zakresie współpracy opisanej w załącznikach do tego porozumienia.
- (4) W pkt 7.1 porozumienia o współpracy ustanowiono wspólny komitet składający się z przedstawicieli każdej ze Stron. Zgodnie z pkt 7.3 lit. c) wspólny komitet jest odpowiedzialny za przyjmowanie załączników do porozumienia o współpracy oraz warunków szczegółowych w zakresie postanowień załączników.
- (5) Na podstawie warunków szczegółowych z dnia 21 września 2011 r. strony z powodzeniem współpracowały w dziedzinie zgłaszania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym. W świetle rozwoju sytuacji w tej dziedzinie, a w szczególności faktu, że Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego przejęła odpowiednie funkcje Wspólnego Centrum Badawczego, uznaje się za konieczne zastąpienie warunków szczegółowych z dnia 21 września 2011 r. nowymi warunkami szczegółowymi uzgodnionymi między Stronami odnośnie do współpracy w dziedzinie zgłaszania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym. Nowe warunki szczegółowe mają zostać przyjęte na jednym z najbliższych posiedzeń wspólnego komitetu.
- (6) Zgodnie z art. 4 ust. 1 decyzji Rady w sprawie zawarcia porozumienia o współpracy Komisja, po konsultacjach ze specjalnym komitetem wyznaczonym przez Radę i w pełni uwzględniając jego opinię, określa stanowisko, jakie ma zająć Unia na forum wspólnego komitetu w odniesieniu do decyzji dotyczących warunków szczegółowych.
- (7) W dniu 25 stycznia 2022 r. skonsultowano się ze specjalnym komitetem.
- (8) Należy zatem przyjąć stanowisko, jakie ma zająć Unia we wspólnym Komitecie w kwestii przyjęcia warunków szczegółowych dotyczących współpracy w dziedzinie zgłaszania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym.

⁽¹⁾ Dz.U. L 121 z 8.5.2012, s. 16.

- (9) Zgodnie z pkt 7.1 porozumienia o współpracy pracom wspólnego komitetu współprzewodniczy po jednym przedstawicielu każdej ze Stron. Zgodnie z art. 7.4 wspólny komitet działa na podstawie porozumienia przewodniczących obu Stron.
- (10) Należy zatem mianować przewodniczącego reprezentującego Unię we wspólnym Komitecie,

STANOWI, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Stanowisko, jakie ma zająć Unia Europejska w ramach wspólnego komitetu ustanowionego na mocy Porozumienia o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego określającego ogólne ramy zacieśnionej współpracy, w kwestii przyjęcia warunków szczegółowych dotyczących współpracy w dziedzinie zgłaszania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym, opiera się na załączniku do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Dyrektor generalny Dyrekcji Generalnej ds. Mobilności i Transportu zostaje mianowany przewodniczącym reprezentującym Unię Europejską we wspólnym Komitecie ustanowionym na mocy Porozumienia o współpracy między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego określającego ogólne ramy zacieśnionej współpracy. Przewodniczący może wyznaczyć swojego zastępcę w konkretnych sprawach.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

Sporządzono w Brukseli dnia 15 lutego 2022 r.

W imieniu Komisji
Adina-Ioana VĂLEAN
Członek Komisji

ZAŁĄCZNIK

„DECYZJA WSPÓLNEGO KOMITETU UE/ICAO z dnia XX 202X r. w sprawie przyjęcia warunków szczegółowych uzgodnionych między Unią Europejską a Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego odnośnie do współpracy w dziedzinie zgłaszania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym

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 w lotnictwie cywilnym” (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 uchylecia 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,

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 centralnym archiwum informacji o zdarzeniach w lotnictwie cywilnym, 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”,

⁽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 EASA przejęła wszystkie funkcje, które Dyrekcja Generalna Komisji Europejskiej – Wspólne Centrum Badawczego (JRC) pełni obecnie w odniesieniu do pakietu oprogramowania ECCAIRS, począwszy od dnia 1 stycznia 2021 r.,

zważywszy, że w związku z tym konieczne jest zastąpienie warunków szczegółowych dotyczących współpracy w dziedzinie zgłaszania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym uzgodnionych w Montrealu dnia 21 września 2011 r.,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Niniejszym przyjmuje się załączone do niniejszej decyzji warunki szczegółowe, które zastępują warunki szczegółowe dotyczące współpracy w dziedzinie zgłaszania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym uzgodnione w Montrealu dnia 21 września 2011 r.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem jej przyjęcia.

W imieniu Wspólnego Komitetu UE/ICAO
Przewodniczący [tylko podpisy]"

ZAŁĄCZNIK DO DECYZJI WSPÓLNEGO KOMITETU UE/ICAO z dnia XX 202X r.**WARUNKI SZCZEGÓŁOWE UZGODNIONE MIĘDZY ORGANIZACJĄ MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO A UNIĄ EUROPEJSKĄ****ODNOŚNIE DO WSPÓŁPRACY W DZIEDZINIE ZGŁASZANIA WYPADKÓW I INCYDENTÓW W LOTNICTWIE CYWILNYM**

Niniejsze warunki szczegółowe obejmują wzajemnie uzgodnione mechanizmy i procedury niezbędne do skutecznej realizacji działań w zakresie współpracy między Organizacją Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) a Unią Europejską (UE).

ICAO i UE zwane są dalej indywidualnie „Stroną” lub wspólnie „Stronami”.

1. CEL ZWIĄZANY Z WARUNKAMI SZCZEGÓŁOWYMI

- 1.1. Niniejsze warunki szczegółowe, które wchodzą w zakres kompetencji wynikających z porozumienia o współpracy oraz załącznika do niego dotyczącego bezpieczeństwa lotniczego, w szczególności pkt 3.3 i pkt 7.3 lit. c) tego porozumienia, mają umożliwić realizację współpracy między stronami mającej na celu wzajemne wspieranie i promowanie, w miarę możliwości, działań każdej ze Stron w dziedzinie zgłaszania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym.
- 1.2. Aby osiągnąć cele związane z niniejszymi warunkami szczegółowymi, Strony uzgadniają następujące podejście ogólne:
 - a) W celu skutecznego wdrożenia niniejszych warunków szczegółowych UE wyznacza Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) ⁽⁴⁾ jako swoją „wyspecjalizowaną agencję”.
 - b) EASA będzie promować stosowanie systemu przekazywania danych o wypadkach/incydentach (ADREP) ICAO, jako standardu zgłaszania i wymiany informacji o wypadkach i incydentach w państwach członkowskich Unii Europejskiej, państwach Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) oraz Szwajcarii.
 - c) ICAO będzie propagować wśród państw członkowskich tej organizacji korzystanie z unijnego pakietu oprogramowania ECCAIRS 2 zawierającego aplikacje służące do gromadzenia informacji o wypadkach i incydentach.
 - d) Jeśli chodzi o użytkowanie pakietu oprogramowania ECCAIRS 2, ICAO i EASA będą koordynować wymianę i harmonizację swoich szkoleń oraz działań wspierających i materiałów, z korzyścią dla wszystkich użytkowników końcowych ECCAIRS.
 - e) ICAO i EASA będą współpracować przy tworzeniu globalnej i dostępnej centralnej bazy danych o wypadkach i incydentach z wykorzystaniem oprogramowania ECCAIRS 2. Wspomniana baza danych będzie obsługiwana zgodnie z odpowiednią obowiązującą polityką bezpieczeństwa systemu informatycznego.

2. SZCZEGÓLNE UDOGODNIENIA MIĘDZY STRONAMI

- 2.1. W celu promowania stosowania systematyki ADREP (zob. pkt 1.2 lit. b) powyżej) Strony uzgadniają, co następuje:
 - a) ICAO jest właścicielem i stroną odpowiedzialną za opracowanie i aktywne utrzymanie systematyki ADREP.
 - b) ICAO i grupa robocza ds. systematyki ECCAIRS koordynują prace i ściśle współpracują w celu zapewnienia spójnego rozwoju i wdrażania systematyki ADREP, w tym systemu zgłoszeń ECCAIRS.
 - c) ICAO opublikuje na swojej stronie internetowej systematykę ADREP jako formalny dokument ICAO i w razie potrzeby będzie dokonywać jego aktualizacji.
 - d) Systematyka ADREP ICAO stanowi podstawę podejścia w kwestii zgłaszania wypadków i incydentów lotniczych, o którym mowa w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014. Zmiany w systematyce ADREP ICAO będą co do zasady uwzględniane w kolejnych wersjach oprogramowania lotniczego ECCAIRS.

⁽⁴⁾ <https://www.easa.europa.eu/>

- e) EASA będzie nadal zachęcać państwa członkowskie UE, państwa Europejskiego Obszaru Gospodarczego (EOG) i Szwajcarię do korzystania z systemu ECCAIRS na potrzeby zgłaszania wypadków i incydentów drogą elektroniczną do ICAO, zgodnie z postanowieniami załącznika 13 (*Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*).
- f) EASA i właściwe organy państw członkowskich UE, państw EOG i Szwajcarii mogą bezpłatnie korzystać z systematyki ADREP w systemie zgłoszeń ECCAIRS 2 i powiązanych narzędzi.
- g) EASA może zapewnić link do systematyki ADREP na stronie internetowej ICAO na potrzeby społeczności ECCAIRS za pośrednictwem wspólnotowego portalu internetowego ECCAIRS 2.
- h) ICAO zaprosi EASA do udziału w posiedzeniach sekretariatu lub grup utworzonych w celu opracowania systematyki lub uregulowania kwestii związanych ze stosowaniem ADREP (takich jak interoperacyjność, modelowanie, testowanie nowych technologii oraz dalszy rozwój narzędzi, metod i wsparcia w zakresie raportowania).
- i) ICAO może używać logo ECCAIRS 2 w powiązaniu z ADREP.

2.2. W celu promowania stosowania ECCAIRS 2 (zob. pkt 1.2 lit. b) powyżej) Strony uzgadniają, co następuje:

- a) EASA odpowiada za opracowanie i aktywne utrzymanie systemu ECCAIRS 2 złożonego z bazy danych i oprogramowania;
- b) ICAO uznaje ECCAIRS 2 za system mający zasadniczo zapewniać zgodność z ADREP.
- c) ICAO wykorzystuje oprogramowanie ECCAIRS 2 i powiązane z nim narzędzia do wdrażania systemu ADREP ICAO. ICAO może nieodpłatnie korzystać z systemu ECCAIRS 2 na własne potrzeby, łącznie z gromadzeniem danych, o których mowa w załączniku 13 (*Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*), oraz do celów innych potencjalnych procesów gromadzenia danych związanych z bezpieczeństwem, takich jak gromadzenie informacji o kolizjach z ptakami w ramach systemu IBIS lub zgłaszanie w przyszłości odpowiednich zdarzeń.
- d) ICAO zaleca państwom członkowskim ICAO stosowanie systemu ECCAIRS 2 na potrzeby zgłaszania wypadków i incydentów drogą elektroniczną do ICAO, zgodnie z postanowieniami załącznika 13 ICAO (*Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*). Jeżeli państwo członkowskie ICAO zdecyduje się na korzystanie z systemu, udostępnianie rozwiązań ECCAIRS 2, jego obsługa techniczna i wsparcie będą realizowane nieodpłatnie.
- e) ICAO zostanie zaproszona do udziału w Komitecie Sterującym ECCAIRS na takich samych prawach, jakie przysługują członkom komitetu na mocy zakresu uprawnień Komitetu Sterującego.
- f) Sekretariat ICAO zaleca państwom członkowskim ICAO stosowanie systemu ECCAIRS 2, złożonego z bazy danych i oprogramowania i zarządzanego przez EASA, jako metody rejestrowania i utrzymywania krajowego repozytorium wypadków i incydentów lotniczych. Jeżeli któreś z państw ICAO postanowi korzystać z systemu ECCAIRS 2, EASA przystąpi do przygotowania umowy z tym państwem.

2.3. W celu harmonizacji i współdzielenia wysiłków w zakresie szkoleń i wsparcia (zob. pkt 1.2 lit. d) powyżej) Strony uzgadniają, co następuje:

- a) EASA jest co do zasady odpowiedzialna za koordynację szkoleń związanych z ECCAIRS 2 i zapewnianie wsparcia państwom członkowskim UE, państwom EOG i Szwajcarii, organizacjom międzynarodowym oraz wszystkim państwom, z którymi EASA współpracuje w ramach swojego programu współpracy międzynarodowej.
- b) ICAO jest co do zasady odpowiedzialna za koordynację szkoleń związanych z ECCAIRS 2 i zapewnianie wsparcia stronom niewymienionym w lit. a).
- c) W miarę możliwości, biorąc pod uwagę swoje zasoby i priorytet EASA, o którym mowa w lit. a), EASA będzie wspierać ICAO w realizacji jej zadań, przy założeniu, że koszty podróży i diety dzienne (zgodnie z wewnętrznymi procedurami ICAO) będą pokrywane przez ICAO.
- d) Jeśli chodzi o użytkowanie pakietu oprogramowania ECCAIRS 2, ICAO i EASA będą dążyć do dzielenia się swoimi materiałami szkoleniowymi i pomocniczymi z korzyścią dla wszystkich użytkowników końcowych ECCAIRS.
- e) W stosownych przypadkach ICAO i EASA będą dążyć do współpracy ze stronami trzecimi w zakresie szkoleń i wsparcia ADREP/ECCAIRS.
- f) Centralny ośrodek ECCAIRS 2, wykorzystywany do koordynowania działań w zakresie szkoleń i wsparcia dotyczących rozwiązań ECCAIRS 2, jest dostępny dla właściwych organów państw członkowskich ICAO po odpowiedniej rejestracji online.

- 2.4. W celu zapewnienia współpracy przy tworzeniu bazy danych ECCAIRS 2 Strony uzgadniają, co następuje:
- a) EASA jest odpowiedzialna co do zasady za instalację i obsługę techniczną systemu ECCAIRS 2 złożonego z bazy danych i oprogramowania.
 - b) ICAO jest odpowiedzialna co do zasady za zarządzanie prawami dostępu do systemu ECCAIRS 2 w odniesieniu do wszystkich swoich państw członkowskich, z wyjątkiem państw członkowskich UE, państw EOG i Szwajcarii.
 - c) EASA zgadza się na nieodpłatne udostępnienie ICAO i państwu członkowskiemu ICAO infrastruktury związanej z całym systemem ECCAIRS 2 złożonym z bazy danych i oprogramowania, aby umożliwić im stosowanie systemu jako swojej bazy danych zawierającej zgłoszenia wypadków i incydentów, zgodnie z załącznikiem 13 ICAO (*Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*).
 - d) Uzgadnia się, że dostęp do danych przechowywanych w bazie danych ECCAIRS 2 i ich udostępnianie będą podlegać postanowieniom dotyczącym poufności określonym w art. 6 porozumienia o współpracy, a także ochronie dotyczącej rejestrowanych danych związanych z dochodzeniami w sprawie wypadków i incydentów, jak określono w załączniku 13 (*Badanie wypadków i incydentów statków powietrznych*).
 - e) ICAO i EASA muszą uzyskać wyraźną pisemną zgodę zainteresowanego państwa, aby mieć dostęp do wszelkich innych danych, które mogą być przechowywane w systemie ECCAIRS 2 i które nie są objęte zakresem lit. d).
 - f) ICAO i EASA będą współpracować w celu poprawy jakości danych, poszukując rozwiązań wspierających centralny serwis klasyfikacji i zautomatyzowane procesy kontroli jakości na potrzeby wszystkich użytkowników.

3. ZARZĄDZANIE

- 3.1. ICAO i EASA wyznaczają osoby odpowiedzialne za kontakty, które będą pełnić funkcję koordynatorów odpowiedzialnych za wspólne działania. Koordynatorzy mogą wyznaczyć innych pracowników do ich reprezentowania lub udziału w posiedzeniach.
- 3.2. Korespondencja we wszystkich kwestiach praktycznych związanych z niniejszymi warunkami szczegółowymi odbywa się między koordynatorami.
- 3.3. Strony będą, w razie potrzeby, organizować posiedzenia w celu przeanalizowania postępów w zakresie współpracy zgodnie z niniejszymi warunkami szczegółowymi.

4. FINANSOWANIE

- 4.1. O ile Strony nie postanowią inaczej w drodze odrębnych uzgodnień, każda ze Stron pokrywa wszelkie wydatki ponoszone w związku z wykonywaniem swoich zadań wynikających z niniejszych warunków szczegółowych.
- 4.2. Wszelkie działania realizowane na podstawie niniejszych warunków szczegółowych są uzależnione od dostępności odpowiednich funduszy, personelu i innych zasobów, jak również od obowiązujących przepisów ustawowych i wykonawczych, strategii i programów każdej ze Stron.

5. WŁASNOŚĆ INTELEKTUALNA

- 5.1. Systematyka ADREP jest i pozostaje własnością intelektualną ICAO.
- 5.2. System ECCAIRS 2 i powiązane z nim narzędzia oprogramowania są i pozostają własnością intelektualną UE.
- 5.3. Strony nie są odpowiedzialne za jakość lub ilość gromadzonych danych.
- 5.4. Każda ze Stron potwierdza własność i wszelkie prawa w związku ze swoimi prawami autorskimi, znakami towarowymi, nazwami, logo i wszelkimi innymi prawami własności intelektualnej. Korzystanie przez jedną ze Stron z własności intelektualnej drugiej Strony wymaga uprzedniej pisemnej zgody tej drugiej Strony. W przypadku udzielenia takiej zgody korzystanie odbywa się na zasadzie niewyłączności, a Strona korzystająca z własności intelektualnej drugiej Strony ściśle i w dobrej wierze przestrzega pisemnych instrukcji drugiej Strony oraz jej wytycznych i specyfikacji.

6. ZMIANY I WYPOWIEDZENIE

- 6.1. Niniejsze warunki szczególne mogą zostać zmodyfikowane lub zmienione decyzją Wspólnego Komitetu UE/ICAO.
 - 6.2. Niniejsze warunki szczególne mogą zostać wypowiedziane w dowolnym momencie przez każdą ze Stron z zachowaniem sześciomiesięcznego okresu powiadomienia na piśmie skierowanego do drugiej Strony.
-