KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2022/220

2022 m. vasario 15 d.

dėl pozicijos, kurios Europos Sąjunga turi laikytis pagal Europos Sąjungos ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos bendradarbiavimo memorandumą, kuriuo grindžiamas glaudesnis bendradarbiavimas, įsteigtame Jungtiniame komitete dėl pranešimų apie civilinės aviacijos avarijas ir incidentus srities bendradarbiavimą reglamentuojančios darbo tvarkos priėmimo, kuriuo skiriamas Europos Sąjungai atstovaujantis pirmininkas Jungtiniame komitete

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2012 m. kovo 8 d. Tarybos sprendimą (2012/243/ES) dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos bendradarbiavimo memorandumo, kuriuo grindžiamas glaudesnis bendradarbiavimas, sudarymo ir su tuo susijusios procedūrinės tvarkos nustatymo ([1]), ypač į jo 4 straipsnio 1 dalį,

kadangi:

(1) 2011 m. balandžio 28 d. Monrealyje, o gegužės 4 d. – Briuselyje pasirašytas Europos Sąjungos ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos bendradarbiavimo memorandumas, kuriuo grindžiamas glaudesnis bendradarbiavimas. Iki Bendradarbiavimo memorandumo įsigaliojimo šis memorandumas buvo laikinai taikomas nuo jo pasirašymo dienos;

(2) Bendradarbiavimo memorandumas Sąjungos vardu patvirtintas Sprendimu (2012/243/ES). Bendradarbiavimo memorandumas įsigaliojo 2012 m. kovo 8 d.;

(3) pagal Bendradarbiavimo memorandumo 3.3 dalį Šalys gali nustatyti darbo tvarką ir ja apibrėžti bendrai sutartus mechanizmus ir procedūras, būtinus tam, kad būtų galima veiksmingai vykdyti Bendradarbiavimo memorandumo prieduose nustatytą bendradarbiavimo veiklą;

(4) Bendradarbiavimo memorandumo 7.1 dalimi įsteigiamas Jungtinis komitetas, kurį sudaro kiekvienos Šalies atstovai. Pagal 7.3 dalies c punktą Jungtinis komitetas turi priimti Bendradarbiavimo memorandumo priedus ir darbo tvarką priedų taikymo srityje;

(5) remdamosi 2011 m. rugsėjo 21 d. patvirtinta darbo tvarka, Šalys sėkmingai bendradarbiavo pranešimų apie civilinės aviacijos avarijas ir incidentus srityje. Atsižvelgiant į pokyčius šioje srityje ir visų pirma į tai, kad Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra perėmė atitinkamas Jungtinio tyrimų centro funkcijas, 2011 m. rugsėjo 21 d. patvirtintą darbo tvarką reikėtų pakeisti nauja Šalių darbo tvarka, reglamentuojančia pranešimų apie civilinės aviacijos avarijas ir incidentus srities bendradarbiavimą. Naują darbo tvarką numatoma priimti būsimame Jungtinio komiteto posėdyje;

(6) pagal Tarybos sprendimo dėl Bendradarbiavimo memorandumo sudarymo 4 straipsnio 1 dalį Komisija, pasikonsultavusi su Tarybos paskirtu specialiuoju komitetu ir visapusiškai atsižvelgdama į jo nuomonę, nustato poziciją, kurios Sąjunga turi laikytis Jungtiniame komitete, dėl sprendimų, susijusių darbo tvarka;

(7) su specialiuoju komitetu konsultuotasi 2022 m. sausio 25 d.;

(8) todėl turėtų būti priimta pozicija, kurios Sąjunga turi laikytis Jungtiniame komitete, dėl pranešimų apie civilinės aviacijos avarijas ir incidentus srities bendradarbiavimą reglamentuojančios darbo tvarkos priėmimo;

([1]) OL L 121, 2012 5 8, p. 16.

(9) pagal Bendradarbiavimo memorandumo 7.1 dalį Jungtiniam komitetui bendrai pirmininkauja po vieną kiekvienos Šalies atstovą. Pagal 7.4 dalį Jungtinio komiteto veikla grindžiama kiekvienos iš Šalių pirmininkų sutarimu;

(10) todėl turėtų būti paskirtas Sąjungai atstovaujantis Jungtinio komiteto pirmininkas,

NUSPRENDĖ:

1 straipsnis

Pozicija, kurios Europos Sąjunga turi laikytis pagal Europos Sąjungos ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos bendradarbiavimo memorandumą, kuriuo grindžiamas glaudesnis bendradarbiavimas, įsteigtame Jungtiniame komitete, dėl pranešimų apie civilinės aviacijos avarijas ir incidentus srities bendradarbiavimą reglamentuojančios darbo tvarkos priėmimo, yra grindžiama šio sprendimo priedu.

2 straipsnis

Europos Sąjungai atstovaujančiu pirmininku Jungtiniame komitete, įsteigtame pagal Europos Sąjungos ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos bendradarbiavimo memorandumą, kuriuo grindžiamas glaudesnis bendradarbiavimas, skiriamas Judumo ir transporto generalinio direktorato generalinis direktorius. Atskirais atvejais pirmininkas gali paskirti jį pavaduojantį asmenį.

3 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja jo priėmimo dieną.

Priimta Briuselyje 2022 m. vasario 15 d.

Komisijos vardu
Adina-Ioana VĂLEAN
Komisijos narė

PRIEDAS

„202X m. XX ES ir ICAO JUNGTINIO KOMITETO SPRENDIMAS dėl Europos Sąjungos ir Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos darbo tvarkos, reglamentuojančios pranešimų apie civilinės aviacijos avarijas ir incidentus srities bendradarbiavimą, priėmimo

ES IR ICAO JUNGTINIS KOMITETAS,

atsižvelgdamas į 2011 m. balandžio 28 d. Monrealyje ir gegužės 4 d. Briuselyje pasirašytą Europos Sąjungos ir ICAO bendradarbiavimo memorandumą, kuriuo grindžiamas glaudesnis bendradarbiavimas, ypač į jo 3.3 dalį ir 7.3 dalies c punktą;

atsižvelgdamas į Bendradarbiavimo memorandumo priedą dėl aviacijos saugos, ypač į jo 3.1 dalį;

atsižvelgdamas į ICAO pasaulinį aviacijos saugos planą (ICAO dokumentas Nr. 10004) ir pasaulines saugos iniciatyvas;

atsižvelgdamas į Pasaulines aviacijos saugos gaires (2006 m.) dėl tarptautinio dalijimosi duomenimis ir pasaulinės duomenų teikimo sistemos įgyvendinimo;

atsižvelgdamas 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 996/2010 ir panaikinama Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2003/42/EB ir Komisijos reglamentai (EB) Nr. 1321/2007 ir (EB) Nr. 1330/2007 ([1]);

atsižvelgdamas į 2010 m. spalio 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) Nr. 996/2010 dėl civilinės aviacijos avarijų ir incidentų tyrimo ir prevencijos, kuriuo panaikinama Direktyva 94/56/EB ([2]);

atsižvelgdamas į 2018 m. liepos 4 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentą (ES) 2018/1139 dėl bendrųjų civilinės aviacijos taisyklių, ir kuriuo įsteigiama Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra, iš dalies keičiami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 2111/2005, (EB) Nr. 1008/2008, (ES) Nr. 996/2010, (ES) Nr. 376/2014 ir direktyvos 2014/30/ES ir 2014/53/ES bei panaikinami Europos Parlamento ir Tarybos reglamentai (EB) Nr. 552/2004 ir (EB) Nr. 216/2008 bei Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 3922/91 ([3]);

atsižvelgdamas į tai, kad ICAO duomenų apie avarijas ir incidentus teikimo (ADREP, angl. *Accident/Incident Data Reporting*) taksonomijos apibrėžtys daugiausia grindžiamos ICAO standartais ir rekomenduojama praktika, vadovais ir rekomendacine medžiaga;

atsižvelgdamas į tai, kad ADREP ir Europos pranešimų apie avarijas ir incidentus sistemų koordinavimo centro (ECCAIRS) naudotojams ICAO valstybėse narėse reikia ir toliau naudotis atliekant duomenų rinkimo, analizės ir mainų procesus gauta informacija, kad jie galėtų nustatyti pasaulinio masto grėsmes saugai ir jų veiksnius;

atsižvelgdamas į tai, kad oro navigacijos sauga ir tarptautinės civilinės aviacijos srities veiksmų derinimo pažanga yra grindžiamos pripažintais standartais (pavyzdžiui, ADREP sistema), ir pripažindamas savitarpio pagalbos ir bendradarbiavimo saugos valdymo ir duomenų bazių sistemų srityje svarbą;

atsižvelgdamas į Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrai (EASA) Europos Sąjungoje tenkančią pareigą padėti Europos Komisijai administruoti Europos centrinę saugyklą, kurioje saugomi visi Europos Sąjungoje surinkti pranešimai apie įvykius, visų pirma į jos užduotį sukurti ir prižiūrėti naują ECCAIRS programinės įrangos rinkinio versiją – ECCAIRS 2;

([1]) OL L 122, 2014 4 24, p. 18–43.
([2]) OL L 295, 2010 11 12, p. 35–50.
([3]) OL L 212, 2018 8 22, p. 1–122.

atsižvelgdamas į tai, kad EASA nuo 2021 m. sausio 1 d. perėmė visas Europos Komisijos Jungtinio tyrimų centro (JRC) generalinio direktorato funkcijas, susijusias su ECCAIRS programinės įrangos rinkiniu;

atsižvelgdamas į tai, kad dėl šios priežasties būtina pakeisti 2011 m. rugsėjo 21 d. Monrealyje priimtą darbo tvarką, reglamentuojančią pranešimų apie civilinės aviacijos avarijas ir incidentus srities bendradarbiavimą,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Priimama prie šio sprendimo pridedama darbo tvarka, kuria pakeičiama 2011 m. rugsėjo 21 d. Monrealyje priimta darbo tvarka, reglamentuojanti pranešimų apie civilinės aviacijos avarijas ir incidentus srities bendradarbiavimą.

2 straipsnis

Šis sprendimas įsigalioja jo priėmimo dieną.

ES ir ICAO jungtinio komiteto vardu
Pirmininkai [tik parašai]“

202X XX ES ir ICAO JUNGTINIO KOMITETO SPRENDIMO PRIEDAS

TARPTAUTINĖS CIVILINĖS AVIACIJOS ORGANIZACIJOS IR

EUROPOS SĄJUNGOS DARBO TVARKA, REGLAMENTUOJANTI PRANEŠIMŲ APIE CIVILINĖS AVIACIJOS AVARIJAS IR INCIDENTUS SRITIES BENDRADARBIAVIMĄ

Šioje darbo tvarkoje nustatyti abipusiai sutarti mechanizmai ir procedūros, būtini tam, kad būtų galima veiksmingai vykdyti Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) ir Europos Sąjungos (ES) bendradarbiavimo veiklą.

ICAO ir ES toliau kiekviena atskirai vadinamos „Šalimi“, o kartu – „Šalimis“.

1. DARBO TVARKOS TIKSLAS

1.1. Šios darbo tvarkos, kuri numatyta Bendradarbiavimo memorandume ir jo priede dėl aviacijos saugos, visų pirma Bendradarbiavimo memorandumo 3.3 dalyje ir 7.3 dalies c punkte, tikslas – padėti vykdyti Šalių bendradarbiavimo veiklą, kuria siekiama, kai įmanoma, remti ir skatinti viena kitos veiklą pranešimų apie civilinės aviacijos avarijas ir incidentus srityje.

1.2. Siekdamos šios darbo tvarkos tikslų, Šalys susitaria laikytis šio bendro požiūrio:

a) Siekdama veiksmingai įgyvendinti šią darbo tvarką, ES savo techniniu atstovu paskiria Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūrą (EASA) ([4]).

b) EASA skatins naudoti ICAO duomenų apie avarijas ir incidentus teikimo (ADREP, angl. *Accident/Incident Data Reporting*) taksonomiją, kuri laikoma informacijos apie avarijas ir incidentus pranešimo ir keitimosi ja Europos Sąjungos valstybėse narėse, Europos ekonominės erdvės (EEE) valstybėse ir Šveicarijoje standartu.

c) ICAO skatins naudoti ES ECCAIRS 2 programinės įrangos rinkinį, kuris padės ICAO valstybėse narėse rinkti informaciją apie avarijas ir incidentus.

d) ECCAIRS 2 programinės įrangos rinkinio naudojimo srityje ICAO ir EASA koordinuos su jų teikiamomis mokymo paslaugomis bei pagalba susijusių pastangų ir medžiagos pasidalijimo ir derinimo veiklą visų galutinių ECCAIRS naudotojų labui.

e) ICAO ir EASA bendradarbiaus, kad, naudojant ECCAIRS 2 programinę įrangą, būtų sukurta pasaulinė prieinama centrinė avarijų ir incidentų duomenų bazė. Duomenų bazė bus naudojama laikantis atitinkamos galiojančios informacinių sistemų saugumo politikos.

2. SPECIALUS ŠALIŲ SUSITARIMAS

2.1. Siekdamos skatinti naudoti ADREP taksonomiją (žr. 1.2 punkto b papunktį), Šalys susitaria taip:

a) ADREP taksonomija nuosavybės teise priklauso ICAO ir ICAO yra už jos kūrimą ir aktyvią priežiūrą atsakinga Šalis.

b) ICAO ir ECCAIRS taksonomijos darbo grupė koordinuoja savo veiksmus ir glaudžiai bendradarbiauja, kad užtikrintų nuoseklų ADREP taksonomijos plėtojimą ir taikymą, be kita ko, ECCAIRS pranešimų sistemoje.

c) ICAO savo interneto svetainėje paskelbs ADREP taksonomiją kaip oficialų ICAO dokumentą ir prireikus atnaujins šį dokumentą.

d) ICAO ADREP taksonomija yra Reglamente (ES) Nr. 376/2014 apibrėžto pranešimų apie aviacijos avarijas ir incidentus teikimo metodo pagrindas. ICAO ADREP taksonomijos pakeitimai paprastai bus įtraukiami į ECCAIRS aviacijos programinės įrangos versijas.

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

e) EASA ir toliau skatins ES valstybes nares, Europos ekonominės erdvės (EEE) valstybes ir Šveicariją naudoti ECCAIRS pranešimų sistemą elektroniniu būdu pranešant ICAO apie avarijas ir incidentus, kaip numatyta 13 priede *Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas*.

f) EASA ir ES valstybių narių, EEE valstybių ir Šveicarijos kompetentingos institucijos gali naudotis ADREP taksonomija ECCAIRS 2 pranešimų sistemoje ir susijusiomis priemonėmis nemokamai.

g) EASA gali ECCAIRS bendruomenei pateikti nuorodą į ADREP taksonomiją ICAO interneto svetainėje per ECCAIRS 2 bendruomenės interneto portalą.

h) ICAO pakvies EASA dalyvauti sekretoriato posėdžiuose arba grupėse, kurių paskirtis – plėtoti taksonomiją ir (arba) spręsti su ADREP naudojimu susijusius klausimus (pvz., sąveikumo, modeliavimo, naujų technologijų bandymo ir tolesnio pranešimų teikimo priemonių, metodų ir pagalbos priemonių plėtojimo).

i) ICAO gali naudoti ECCAIRS 2 logotipą kartu su ADREP.

2.2. Siekdamos skatinti naudoti ECCAIRS 2 sistemą, žr. 1.2 punkto c papunktį, Šalys susitaria taip:

a) EASA yra atsakinga už ECCAIRS 2 sistemos, kurią sudaro duomenų bazė ir programinė įranga, kūrimą ir aktyvią priežiūrą;

b) ICAO pripažįsta, kad ECCAIRS 2 sistema, iš esmės, turi būti suderinama su ADREP.

c) ICAO naudoja ECCAIRS 2 programinę įrangą ir susijusias priemones ICAO ADREP sistemai įdiegti. ICAO gali nemokamai naudotis ECCAIRS 2 sistema savo reikmėms, įskaitant reikmes, susijusias su 13 priede *Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas* nurodytų duomenų (apie avarijas ir incidentus) rinkimu ir kitais galimais saugos duomenų rinkimo procesais, pavyzdžiui, duomenų apie susidūrimus su paukščiais rinkimu IBIS sistemos reikmėms arba būsimu atitinkamų pranešimų apie įvykius teikimu.

d) ICAO rekomenduoja ICAO valstybėms narėms naudoti ECCAIRS 2 sistemą tam, kad galėtų pagal ICAO 13 priedo *Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas* nuostatas elektroniniu būdu pranešti ICAO apie avarijas ir incidentus. Jei ICAO valstybė narė nuspręs naudoti ECCAIRS 2 sistemą, su ta sistema susiję sprendimai, jos priežiūros ir pagalbinės paslaugos bus teikiami nemokami.

e) ICAO bus pakviesta dalyvauti ECCAIRS iniciatyvinio komiteto veikloje tokiomis pačiomis teisėmis, kokios pagal iniciatyvinio komiteto įgaliojimus suteikiamos komiteto nariams.

f) ICAO sekretoriatas rekomenduoja ICAO valstybėms narėms naudoti iš duomenų bazės ir programinės įrangos sudarytą ECCAIRS 2 sistemą, kurią administruoja EASA, kaip duomenų apie aviacijos avarijas ir incidentus kaupimo jų nacionalinėje tokių duomenų saugykloje ir tos duomenų saugyklos tvarkymo metodą. Jei ICAO valstybės narės norės naudotis ECCAIRS 2 sistema, EASA su tomis valstybėmis sudarys susitarimą.

2.3. Siekdamos užtikrinti su mokymo paslaugomis ir pagalba susijusių pastangų derinimą ir pasidalijimą (žr. 1.2 punkto d papunktį), Šalys susitaria taip:

a) EASA yra, iš esmės, atsakinga už mokymo, susijusio su ECCAIRS 2 sistema, koordinavimą ir pagalbos teikimą ES valstybėms narėms, EEE valstybėms ir Šveicarijai, tarptautinėms organizacijoms ir visoms valstybėms, su kuriomis EASA bendradarbiauja pagal EASA tarptautinio bendradarbiavimo programą.

b) ICAO yra, iš esmės, atsakinga mokymo, susijusio su ECCAIRS 2 sistema, koordinavimą ir pagalbos teikimą a punkte nepaminėtoms šalims.

c) Jei įmanoma, atsižvelgdama į savo išteklius ir a punkte nurodytą EASA prioritetą, EASA padės ICAO vykdyti jos užduotis, darydama prielaidą, kad kelionės išlaidas ir dienpinigius (pagal ICAO vidaus procedūras) padengs ICAO.

d) ECCAIRS 2 programinės įrangos rinkinio naudojimo srityje ICAO ir EASA stengsis dalytis savo mokymo ir pagalbine medžiaga ECCAIRS bendruomenės labui.

e) Prireikus ICAO ir EASA stengsis bendradarbiauti su trečiosiomis šalimis ADREP/ECCAIRS srities mokymo ir pagalbos srityje.

f) Prieiga prie ECCAIRS 2 centrinės platformos, kuri naudojama su ECCAIRS 2 sprendimais susijusiai mokymo ir pagalbos veiklai koordinuoti, ICAO valstybių narių kompetentingoms institucijoms suteikiama po tinkamai atliktos registracijos internetu.

2.4. Siekdamos bendradarbiauti kuriant ECCAIRS 2 duomenų bazę, Šalys susitaria taip:

a) EASA yra, iš esmės, atsakinga už ECCAIRS 2 sistemos, kurią sudaro duomenų bazė ir programinė įranga, įdiegimą ir priežiūrą.

b) ICAO yra, iš esmės, atsakinga už visų valstybių narių, išskyrus ES valstybes nares, EEE valstybes ir Šveicariją, prieigos prie ECCAIRS 2 sistemos teisių valdymą.

c) EASA sutinka ICAO ir ICAO valstybėms narėms nemokamai suteikti su ECCAIRS 2 sistema, kurią sudaro duomenų bazė ir programinė įranga, susijusią infrastruktūrą, kad jos ta sistema galėtų naudotis kaip savo pranešimų apie avarijas ir incidentus duomenų baze pagal ICAO 13 priedą *Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas*.

d) Sutariama, kad prieigai prie ECCAIRS 2 duomenų bazėje saugomų duomenų ir dalijimuisi jais bus taikomos Bendradarbiavimo memorandumo 6 dalies nuostatos dėl konfidencialumo ir 13 priedo *Orlaivių avarijų ir incidentų tyrimas* nuostatos dėl avarijų ir incidentų tyrimo įrašų apsaugos.

e) Kad galėtų susipažinti su visais kitais duomenimis, kurie gali būti saugomi ECCAIRS 2 sistemoje ir kurie nepatenka į d punkto taikymo sritį, ICAO ir EASA turi gauti aiškų rašytinį atitinkamos valstybės sutikimą.

f) ICAO ir EASA bendradarbiaus, kad pagerintų duomenų kokybę, ieškodamos sprendimų, kurie padėtų visiems naudotojams teikti centralizuotas klasifikavimo paslaugas ir taikyti automatizuotus kokybės kontrolės procesus.

3. **VALDYMAS**

3.1. ICAO ir EASA paskiria kontaktinius punktus, kurie atlieka už bendrą veiklą atsakingų koordinatorių funkcijas. Koordinatoriai gali paskirti kitus darbuotojus jiems atstovauti arba dalyvauti posėdžiuose.

3.2. Korespondencija visais su šia darbo tvarka susijusiais praktiniais klausimais keičiasi koordinatoriai.

3.3. Prireikus Šalys surengs posėdžius, kad apsvarstytų pagal šią darbo tvarką vykdomos bendradarbiavimo veiklos pažangą.

4. **FINANSAVIMAS**

4.1. Išskyrus atvejus, kai Šalys, sudarydamos atskirus susitarimus, susitaria kitaip, kiekviena Šalis padengia visas išlaidas, kurias ji patiria vykdydama savo užduotis pagal šią darbo tvarką.

4.2. Visa veikla pagal šią darbo tvarką vykdoma atsižvelgiant į turimas atitinkamas lėšas, personalą ir kitus išteklius, taip pat į kiekvienos Šalies taikomus įstatymus ir kitus teisės aktus, politiką ir programas.

5. **INTELEKTINĖ NUOSAVYBĖ**

5.1. ADREP taksonomija yra ICAO intelektinė nuosavybė ir ja išlieka.

5.2. ECCAIRS 2 sistema ir susijusios programinės įrangos priemonės yra ES intelektinė nuosavybė ir ja išlieka.

5.3. Šalys nėra atsakingos už surinktų duomenų kokybę ar kiekį.

5.4. Kiekviena Šalis pripažįsta nuosavybės teises ir visas teises į savo autorių teises, prekių ženklus, pavadinimus, logotipus ir bet kokią kitą intelektinę nuosavybę. Bet kuri Šalis kitos Šalies intelektinę nuosavybę naudoja tik gavusi išankstinį rašytinį kitos Šalies sutikimą. Jei toks sutikimas suteikiamas, intelektine nuosavybe naudojamasi neišimtiniu pagrindu, be to, Šalis, naudojanti kitos Šalies intelektinę nuosavybę, griežtai ir sąžiningai laikosi tos kitos Šalies raštiškų nurodymų ir jos gairių bei specifikacijų.

6. **PAKEITIMAI IR GALIOJIMO NUTRAUKIMAS**

6.1. Ši darbo tvarka gali būti taisoma arba iš dalies keičiama ES ir ICAO jungtinio komiteto sprendimu.

6.2. Bet kuri Šalis šią darbo tvarką gali bet kada nutraukti prieš šešis (6) mėnesius apie tai raštu pranešusi kitai Šaliai.