

Επίσημη Εφημερίδα L 334

της Ευρωπαϊκής Ένωσης



Έκδοση
στην ελληνική γλώσσα

Νομοθεσία

55ο έτος
6 Δεκεμβρίου 2012

Περιεχόμενα

II Μη νομοθετικές πράξεις

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

2012/750/EE:

- ★ Απόφαση του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών, συνελθόντων στο πλαίσιο του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 2010, σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή της ευρωμεσογειακής αεροπορικής συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, αφενός, και του Χασεμιτικού Βασιλείου της Ιορδανίας, αφετέρου 1

Ευρωμεσογειακή αεροπορική συμφωνία μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της αφενός, και του Χασεμιτικού Βασιλείου της Ιορδανίας αφετέρου 3

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

- ★ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1153/2012 του Συμβουλίου, της 3ης Δεκεμβρίου 2012, για την επιβολή οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές δερμάτων σαμουά καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 31

Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1154/2012 της Επιτροπής, της 5ης Δεκεμβρίου 2012, για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών 44

Τιμή: 4 EUR

(Συνέχεια στην επόμενη σελίδα)

EL

Οι πράξεις των οποίων οι τίτλοι έχουν τυπωθεί με λευκά στοιχεία αποτελούν πράξεις τρεχούσης διαχείρισης που έχουν θεσπισθεί στο πλαίσιο της γεωργικής πολιτικής και είναι γενικά περιορισμένης χρονικής ισχύος.

Οι τίτλοι όλων των υπολοίπων πράξεων έχουν τυπωθεί με μαύρα στοιχεία και επισημαίνονται με αστερίσκο.

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

2012/751/ΚΕΠΠΑ:

- ★ Απόφαση EULEX KOSOVO/3/2012 της Επιτροπής Πολιτικής και Ασφάλειας, της 4ης Δεκεμβρίου 2012, για τον διορισμό του Αρχηγού Αποστολής της Αποστολής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επιβολή του κράτους δικαίου στο Κοσσυφοπέδιο, EULEX ΚΟΣΣΥΦΟΠΕΔΙΟ 46

2012/752/ΕΕ:

- ★ Εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 4ης Δεκεμβρίου 2012, που επιτρέπει σε εργαστήριο στην πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας να διενεργεί ορολογικές δοκιμασίες για να ελέγξει την αποτελεσματικότητα των αντιλυσσικών εμβολίων [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2012) 8757] ⁽¹⁾..... 47

2012/753/ΕΕ:

- ★ Εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 4ης Δεκεμβρίου 2012, για την τροποποίηση του παραρτήματος I της απόφασης 2009/177/ΕΚ όσον αφορά τα προγράμματα επιτήρησης για τη Φινλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο και το καθεστώς απαλλαγής από ασθένειες της Φινλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου για ορισμένες ασθένειες υδρόβιων ζώων [κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2012) 8758] ⁽¹⁾..... 48

2012/754/ΕΕ:

- ★ Απόφαση της Ευρωπαϊκής Κεντρικής Τράπεζας, της 29ης Νοεμβρίου 2012, σχετικά με την έγκριση της ποσότητας των κερμάτων που πρόκειται να εκδοθούν το 2013 (ΕΚΤ/2012/26) 50

Διορθωτικά

- ★ Διορθωτικό στην απόφαση 2011/181/ΕΕ του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών, συνεληθόντων στο πλαίσιο του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 2010, σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή της ευρωμεσογειακής αεροπορικής συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, αφενός, και του Χασεμιτικού Βασιλείου της Ιορδανίας, αφετέρου (ΕΕ L 79 της 25.3.2011) 51

- ★ Διορθωτικό στην εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 23ης Νοεμβρίου 2012, για τροποποίηση της απόφασης 2008/866/ΕΚ, σχετικά με τη λήψη επειγόντων μέτρων για την αναστολή των εισαγωγών από το Περού ορισμένων δίθυρων μαλακίων που προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση, όσον αφορά τη διάρκεια εφαρμογής της (ΕΕ L 327 της 27.11.2012) 52



⁽¹⁾ Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ

II

(Μη νομοθετικές πράξεις)

ΔΙΕΘΝΕΙΣ ΣΥΜΦΩΝΙΕΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ ΚΑΙ ΤΩΝ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΩΝ ΤΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ, ΣΥΝΕΛΘΟΝΤΩΝ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 15ης Οκτωβρίου 2010

σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή της ευρωμεσογειακής αεροπορικής συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, αφενός, και του Χασεμιτικού Βασιλείου της Ιορδανίας, αφετέρου

(2012/750/ΕΕ)

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ ΚΑΙ ΟΙ ΑΝΤΙΠΡΟΣΩΠΟΙ ΤΩΝ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΝ ΤΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΜΕΛΩΝ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ, ΣΥΝΕΛΘΟΝΤΕΣ ΣΤΟ ΠΛΑΙΣΙΟ ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 100 παράγραφος 2, σε συνδυασμό με το άρθρο 218 παράγραφοι 5 και 7 και το άρθρο 218 παράγραφος 8 πρώτο εδάφιο,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η Επιτροπή διαπραγματεύθηκε, εξ ονόματος της Ένωσης και των κρατών μελών, ευρωμεσογειακή αεροπορική συμφωνία με το Χασεμιτικό Βασίλειο της Ιορδανίας (εφεξής «η συμφωνία»), σύμφωνα με την απόφαση του Συμβουλίου η οποία εξουσιοδοτεί την Επιτροπή να αρχίσει διαπραγματεύσεις.
- (2) Η συμφωνία μονογραφήθηκε στις 17 Μαρτίου 2010.
- (3) Η συμφωνία θα πρέπει να υπογραφεί και να εφαρμοσθεί προσωρινά από την Ένωση και τα κράτη μέλη, με την επιφύλαξη της πιθανής σύναψής της σε μεταγενέστερη ημερομηνία.
- (4) Είναι αναγκαίο να καθορισθούν διαδικαστικές ρυθμίσεις για τη λήψη απόφασης, αν χρειασθεί, σχετικά με τον τρόπο διακοπής της προσωρινής εφαρμογής της συμφωνίας. Είναι επίσης αναγκαίο να καθορισθούν κατάλληλες διαδικαστικές ρυθμίσεις για τη συμμετοχή της Ένωσης και των κρατών μελών στην κοινή επιτροπή που συστήνεται με βάση το άρθρο 21 της συμφωνίας και στις διαδικασίες επίλυσης διαφορών που προβλέπονται στο άρθρο 22 της συμφωνίας, καθώς και για την εφαρμογή ορισμένων διατάξεων της συμφωνίας σχετικών με την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες και την ασφάλεια πτήσεων,

ΕΞΕΔΩΣΑΝ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Υπογραφή

1. Η υπογραφή της ευρωμεσογειακής αεροπορικής συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, αφενός,

και του Χασεμιτικού Βασιλείου της Ιορδανίας, αφετέρου, (εφεξής «η συμφωνία») εγκρίνεται, εξ ονόματος της Ένωσης, με την επιφύλαξη απόφασης του Συμβουλίου για σύναψη της συμφωνίας⁽¹⁾.

2. Ο πρόεδρος του Συμβουλίου εξουσιοδοτείται να ορίσει τα πρόσωπα που είναι αρμόδια να υπογράψουν τη συμφωνία εξ ονόματος της Ένωσης, με την επιφύλαξη της σύναψής της.

Άρθρο 2

Προσωρινή εφαρμογή

Ενόσω εκκρεμεί η έναρξη ισχύος της, η συμφωνία εφαρμόζεται προσωρινά από την Ένωση και τα κράτη μέλη της, από την πρώτη ημέρα του μήνα που έπεται το νωρίτερο i) της ημερομηνίας της τελευταίας διακοίνωσης με την οποία τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν κοινοποιήσει εκατέρωθεν την ολοκλήρωση των αναγκαίων διαδικασιών για την προσωρινή εφαρμογή της συμφωνίας, ή ii), υπό την επιφύλαξη των εσωτερικών διαδικασιών ή/και της εθνικής νομοθεσίας, ανάλογα με την περίπτωση, των συμβαλλόμενων μερών, της ημερομηνίας εντός δώδεκα μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της συμφωνίας.

Άρθρο 3

Κοινή επιτροπή

1. Η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη εκπροσωπούνται στην κοινή επιτροπή που συστήνεται βάσει του άρθρου 21 της συμφωνίας από αντιπροσώπους της Επιτροπής και των κρατών μελών.

2. Η θέση που λαμβάνουν η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της στην κοινή επιτροπή όσον αφορά τροποποιήσεις του παραρτήματος III ή του παραρτήματος IV της συμφωνίας σύμφωνα με το άρθρο 26 παράγραφος 2 της συμφωνίας και θέματα αποκλειστικής αρμοδιότητας της ΕΕ, για τα οποία δεν απαιτείται η έκδοση απόφασης επιφέρουσας έννομες συνέπειες, καθορίζεται από την Επιτροπή και κοινοποιείται εκ των προτέρων στο Συμβούλιο και τα κράτη μέλη.

3. Για τις αποφάσεις της κοινής επιτροπής σε θέματα που εμπύπτουν στην αρμοδιότητα της ΕΕ, η θέση που λαμβάνουν η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της υιοθετείται από το Συμβούλιο

⁽¹⁾ Βλέπε σελίδα 3 της παρούσας Επίσημης Εφημερίδας.

με ειδική πλειοψηφία κατόπιν πρότασης της Επιτροπής, εκτός εάν οι ισχύουσες διαδικασίες ψηφοφορίας που καθορίζονται στις Συνθήκες ΕΕ προβλέπουν άλλως.

4. Για τις αποφάσεις της κοινής επιτροπής σε θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα των κρατών μελών, η θέση που λαμβάνουν η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της υιοθετείται από το Συμβούλιο με ομοφωνία, κατόπιν πρότασης της Επιτροπής ή των κρατών μελών, εκτός εάν κράτος μέλος ενημερώσει τη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου εντός ενός μηνός από την υιοθέτηση της εν λόγω θέσης ότι μπορεί να συναινέσει στην απόφαση της κοινής επιτροπής μόνο σε συμφωνία με τα νομοθετικά του όργανα.

5. Η θέση της Ένωσης και των κρατών μελών στην κοινή επιτροπή παρουσιάζεται από την Επιτροπή, εκτός από θέματα που εμπίπτουν στην αποκλειστική αρμοδιότητα των κρατών μελών στην περίπτωση αυτή, παρουσιάζεται από την προεδρία του Συμβουλίου ή, εάν το αποφασίσει το Συμβούλιο, από την Επιτροπή.

Άρθρο 4

Επίλυση διαφορών

1. Η Επιτροπή αντιπροσωπεύει την Ένωση και τα κράτη μέλη στις διαδικασίες επίλυσης διαφορών βάσει του άρθρου 22 της συμφωνίας.

2. Η απόφαση αναστολής της εφαρμογής των ευεργετημάτων σύμφωνα με το άρθρο 22 παράγραφος 7 της συμφωνίας λαμβάνεται από το Συμβούλιο κατόπιν πρότασης της Επιτροπής. Το Συμβούλιο αποφασίζει με ειδική πλειοψηφία.

3. Κάθε άλλη ενδεδειγμένη δράση που πρόκειται να αναληφθεί βάσει του άρθρου 22 της συμφωνίας σε θέματα που εμπίπτουν στην αρμοδιότητα της ΕΕ αποφασίζεται από την Επιτροπή, με τη συνδρομή ειδικής επιτροπής απαρτιζόμενης από αντιπροσώπους των κρατών μελών, που ορίζει το Συμβούλιο.

Άρθρο 5

Ενημέρωση της Επιτροπής

1. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν πάραυτα την Επιτροπή για οιαδήποτε απόφαση απόρριψης, ανάκλησης, αναστολής ή περιορισμού της άδειας αερομεταφοράς που προτίθενται να λάβουν βάσει του άρθρου 4 της συμφωνίας.

2. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν πάραυτα την Επιτροπή σχετικά με τυχόν αιτήματα ή κοινοποιήσεις που υπέβαλαν ή έλαβαν βάσει του άρθρου 13 (Ασφάλεια πτήσεων) της συμφωνίας.

3. Τα κράτη μέλη ενημερώνουν πάραυτα την Επιτροπή σχετικά με τυχόν αιτήματα ή κοινοποιήσεις που υπέβαλαν ή έλαβαν βάσει του άρθρου 14 (Ασφάλεια από έκνομες ενέργειες) της συμφωνίας.

Λουξεμβούργο, 15 Οκτωβρίου 2010.

Για το Συμβούλιο

Ο Πρόεδρος

E. SCHOUPE

ΕΥΡΩΜΕΣΟΓΕΙΑΚΗ ΑΕΡΟΠΟΡΙΚΗ ΣΥΜΦΩΝΙΑ

μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της αφενός, και του Χασεμιτικού Βασιλείου της Ιορδανίας αφετέρου

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΟΥ ΒΕΛΓΙΟΥ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΒΟΥΛΓΑΡΙΑΣ,

Η ΤΣΕΧΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΔΑΝΙΑΣ,

Η ΟΜΟΣΠΟΝΔΙΑΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΓΕΡΜΑΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΕΣΘΟΝΙΑΣ,

Η ΙΡΛΑΝΔΙΑ,

Η ΕΛΛΗΝΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΣΠΑΝΙΑΣ,

Η ΓΑΛΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΙΤΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΚΥΠΡΟΥ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΕΤΤΟΝΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΛΙΘΟΥΑΝΙΑΣ,

ΤΟ ΜΕΓΑΛΟ ΔΟΥΚΑΤΟ ΤΟΥ ΛΟΥΞΕΜΒΟΥΡΓΟΥ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΟΥΓΓΑΡΙΑΣ,

Η ΜΑΛΤΑ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΩΝ ΚΑΤΩ ΧΩΡΩΝ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΑΥΣΤΡΙΑΣ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΠΟΛΩΝΙΑΣ,

Η ΠΟΡΤΟΓΑΛΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΡΟΥΜΑΝΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΣΛΟΒΕΝΙΑΣ,

Η ΣΛΟΒΑΚΙΚΗ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ,

Η ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑ ΤΗΣ ΦΙΝΛΑΝΔΙΑΣ,

ΤΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΣΟΥΗΔΙΑΣ,

ΤΟ ΗΝΩΜΕΝΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΜΕΓΑΛΗΣ ΒΡΕΤΑΝΙΑΣ ΚΑΙ ΒΟΡΕΙΟΥ ΙΡΛΑΝΔΙΑΣ,

Συμβαλλόμενα μέρη της Συνθήκης για την Ευρωπαϊκή Ένωση και της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, εφεξής αναφερόμενα ως τα «κράτη μέλη», και

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΝΩΣΗ,

αφενός και

ΤΟ ΧΑΣΕΜΙΤΙΚΟ ΒΑΣΙΛΕΙΟ ΤΗΣ ΙΟΡΔΑΝΙΑΣ, εφεξής αναφερόμενο ως «Ιορδανία»,

αφετέρου,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να προωθήσουν ένα σύστημα διεθνών αεροπορικών μεταφορών βασισμένο στον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων στην αγορά με ελάχιστη κυβερνητική παρέμβαση και ρύθμιση,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να διευκολύνουν την επέκταση των ευκαιριών διεθνών αεροπορικών μεταφορών, καθώς και την ανάπτυξη των δικτύων αερομεταφορών με σκοπό να ικανοποιηθούν οι ανάγκες του επιβατικού κοινού και των φορτωτών για πρόσφορα αεροπορικά δρομολόγια,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τη σημασία των αεροπορικών μεταφορών στην προώθηση του εμπορίου, του τουρισμού και των επενδύσεων,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να δώσουν τη δυνατότητα στους αερομεταφορείς να προσφέρουν στο επιβατικό κοινό και στους φορτωτές ανταγωνιστικές τιμές και δρομολόγια μέσα σε ανοικτές αγορές,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ τα πιθανά οφέλη που προσφέρουν η κανονιστική σύγκλιση και, στο μέτρο του δυνατού, η εναρμόνιση των κανονιστικών ρυθμίσεων που αφορούν τις αερομεταφορές,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να ωφεληθεί ολόκληρος ο κλάδος των αερομεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των εργαζομένων του, από ένα ελευθερωμένο περιβάλλον,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να εξασφαλίσουν στις διεθνείς αερομεταφορές όσο το δυνατόν μεγαλύτερη ασφάλεια πτήσεων και ασφάλεια από έκνομες ενέργειες και δηλώνοντας εκ νέου τις σοβαρές τους ανησυχίες για ενέργειες ή απειλές κατά της ασφάλειας αεροσκαφών, οι οποίες διακυβεύουν την ασφάλεια προσώπων ή ιδιοκτησίας, επηρεάζουν δυσμενώς την εκτέλεση των αεροπορικών μεταφορών και υπονομεύουν την εμπιστοσύνη του κοινού στην ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ τη σύμβαση διεθνούς πολιτικής αεροπορίας που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι η παρούσα ευρωμεσογειακή συμφωνία αεροπορικών μεταφορών εντάσσεται στο πεδίο εφαρμογής της ευρωμεσογειακής σύμπραξης στην οποία αποσκοπεί η Δήλωση της Βαρκελώνης της 28ης Νοεμβρίου 1995,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ την κοινή τους βούληση να προωθήσουν έναν κοινό ευρωμεσογειακό αεροπορικό χώρο, βασισμένο στις αρχές της κανονιστικής σύγκλισης, της κανονιστικής συνεργασίας και της ελευθέρωσης της πρόσβασης στην αγορά,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ την Κοινή Δήλωση που υπέγραψαν, στις 16 Νοεμβρίου 2008, στο Sharm El Sheikh, η Αραβική Επιτροπή Πολιτικής Αεροπορίας και η Οργάνωση Αραβικών Αεροπορικών Εταιρειών, αφενός, και η Γενική Διεύθυνση Ενέργειας και Μεταφορών, αφετέρου,

ΕΠΙΘΥΜΩΝΤΑΣ να εξασφαλίσουν ίσους όρους ανταγωνισμού για τους αερομεταφορείς, παρέχοντάς τους θεμιτές και ισότιμες δυνατότητες να προσφέρουν τα συμφωνημένα δρομολόγια,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι είναι σημαντικό να ρυθμισθεί η κατανομή των χρονοθυρίδων στη βάση θεμιτών και ισότιμων ευκαιριών για τους αερομεταφορείς τους, προκειμένου να εξασφαλισθεί ουδέτερη και χωρίς διακρίσεις μεταχείριση για όλους τους αερομεταφορείς,

ΑΝΑΓΝΩΡΙΖΟΝΤΑΣ ότι οι κυβερνητικές επιχορηγήσεις μπορούν να επηρεάσουν αρνητικά τον ανταγωνισμό μεταξύ αερομεταφορέων και να διακυβεύσουν τους βασικούς στόχους της παρούσας συμφωνίας,

ΔΗΛΩΝΟΝΤΑΣ ότι είναι σημαντικό να περιορισθούν οι εκπομπές θερμοκηπίου που οφείλονται στις αερομεταφορές και να προστατευθεί το περιβάλλον με την ανάπτυξη και την εφαρμογή διεθνούς αεροπορικής πολιτικής,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ ότι είναι σημαντική η προστασία των καταναλωτών, συμπεριλαμβανομένης της προστασίας που απορρέει από τη σύμβαση για την Ενοποίηση Ορισμένων Κανόνων στις Διεθνείς Αεροπορικές Μεταφορές, η οποία έγινε στο Μόντρεαλ, στις 28 Μαΐου 1999, στο βαθμό που αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη συμμετέχουν στη σύμβαση αυτή,

ΠΡΟΤΙΘΕΜΕΝΑ να στηριχθούν στο πλαίσιο που απαρτίζουν οι υπάρχουσες συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών με στόχο το άνοιγμα της πρόσβασης στις αγορές και τη μεγιστοποίηση του οφέλους για τους καταναλωτές, τους αερομεταφορείς, τους εργαζόμενους και τις κοινωνίες αμφότερων των συμβαλλομένων μερών,

ΕΠΙΣΗΜΑΙΝΟΝΤΑΣ ότι ο σκοπός της παρούσας συμφωνίας είναι να εφαρμοσθεί, προοδευτικά μεν καθ' ολοκληρία δε, και ότι με κατάλληλο μηχανισμό είναι δυνατόν να εξασφαλισθεί ακόμη διεξοδικότερη νομοθετική εναρμόνιση,

ΣΥΜΦΩΝΗΣΑΝ ΤΑ ΑΚΟΛΟΥΘΑ:

Άρθρο 1

Ορισμοί

Για τους σκοπούς της παρούσας συμφωνίας, εκτός εάν άλλως ορίζεται, νοούνται ως:

1. «συμφωνημένα δρομολόγια» και «καθορισμένες διαδρομές», η διεθνής αεροπορική μεταφορά σύμφωνα με το άρθρο 2 (Δικαιώματα μεταφοράς) και το παράρτημα I της παρούσας συμφωνίας·
2. «συμφωνία», η παρούσα συμφωνία, τα παραρτήματά της και οι τυχόν τροποποιήσεις της·
3. «αεροπορική μεταφορά», η μεταφορά με αεροσκάφος επιβατών, αποσκευών, φορτίου, και ταχυδρομείου, χωριστά ή σε συνδυασμό, που πραγματοποιείται επί αμοιβή ή επί μισθώσει, η οποία, για την αποφυγή αμφιβολιών, περιλαμβάνει προγραμματισμένα και μη αεροπορικά δρομολόγια (ναυλωμένα), και δρομολόγια αποκλειστικής μεταφοράς φορτίου·
4. «συμφωνία σύνδεσης», η ευρωμεσογειακή συμφωνία σύνδεσης μεταξύ των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων και των κρατών μελών τους αφενός, και του Χασεμιτικού Βασιλείου της Ιορδανίας αφετέρου, η οποία έγινε στις Βρυξέλλες, στις 24 Νοεμβρίου 1997·
5. «ιθαγένεια», το γεγονός ότι ο αερομεταφορέας πληροί τις απαιτήσεις που αφορούν θέματα, όπως η κυριότητα, ο ουσιαστικός έλεγχος και ο κύριος τόπος επιχειρηματικής δραστηριότητάς του·
6. «αρμόδιες αρχές», οι δημόσιες υπηρεσίες ή φορείς που είναι υπεύθυνοι για τις διοικητικές λειτουργίες με βάση την παρούσα συμφωνία·

7. «συμβαλλόμενα μέρη», αφενός, η Ευρωπαϊκή Ένωση ή τα κράτη μέλη της, ή η Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της, ανάλογα με τις αντίστοιχες εξουσίες τους, και, αφετέρου, η Ιορδανία·
8. «σύμβαση», η σύμβαση Διεθνούς Πολιτικής Αεροπορίας που άνοιξε προς υπογραφή στο Σικάγο στις 7 Δεκεμβρίου 1944, και περιλαμβάνει:
- α) κάθε τροποποίηση που έχει τεθεί σε ισχύ βάσει του άρθρου 94 στοιχείο α) της σύμβασης και έχει κυρωθεί τόσο από την Ιορδανία όσο και από κράτος μέλος ή κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και
- β) κάθε παράρτημα ή τυχόν τροποποίησή του που έχει εκδοθεί βάσει του άρθρου 90 της σύμβασης, εφόσον το εν λόγω παράρτημα ή η τροποποίησή του ισχύει τόσο στην Ιορδανία όσο και σε κράτος μέλος ή κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ανάλογα με την περίπτωση·
9. «επάρκεια», το γεγονός ότι ένας αερομεταφορέας είναι ικανός να εκτελεί διεθνή αεροπορικά δρομολόγια, ήτοι, ότι διαθέτει ικανοποιητική χρηματοοικονομική ικανότητα και επαρκή διαχειριστική εμπειρογνομosύνη και ότι είναι διατεθειμένος να συμμορφώνεται προς τους νόμους, τους κανονισμούς και τις απαιτήσεις που διέπουν την εκτέλεση αυτών των δρομολογίων·
10. «χώρα ΚΕΑΧ», οποιαδήποτε χώρα μέρος της πολυμερούς συμφωνίας για την εγκαθίδρυση κοινού ευρωπαϊκού αεροπορικού χώρου (τα κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Δημοκρατία της Αλβανίας, η Βοσνία-Ερζεγοβίνη, η Δημοκρατία της Κροατίας, η Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας, η Δημοκρατία της Ισλανδίας, η Δημοκρατία του Μαυροβουνίου, το Βασίλειο της Νορβηγίας, η Δημοκρατία της Σερβίας και το Κοσσυφοπέδιο με βάση το Ψήφισμα 1244 του Συμβουλίου Ασφαλείας των Ηνωμένων Εθνών)·
11. «ευρωμεσογειακή χώρα», κάθε χώρα της Μεσογείου που συμμετέχει στην Ευρωπαϊκή Πολιτική Γειτονίας (ήτοι, το Μαρόκο, η Αλγερία, η Τυνησία, η Λιβύη, η Αίγυπτος, ο Λίβανος, η Ιορδανία, το Ισραήλ, τα Παλαιστινιακά εδάφη, η Συρία και η Τουρκία)·
12. «δικαίωμα της πέμπτης ελευθερίας», το δικαίωμα ή το προνόμιο που εκχωρεί κράτος («κράτος δικαιούχος») στους αερομεταφορείς άλλου κράτους («κράτος δικαιολόγος»), να προσφέρει διεθνή αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ του εδάφους του εκχωρούντος κράτους και του εδάφους τρίτης χώρας, με την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω δρομολόγια εκκινούν ή καταλήγουν στο έδαφος του δικαιούχου κράτους·
13. «διεθνής αεροπορική μεταφορά», η αεροπορική μεταφορά που εκτελείται μέσω του εναερίου χώρου υπεράνω της επικράτειας τουλάχιστον δύο κρατών·
14. «υπήκοος», κάθε πρόσωπο ή οντότητα ιορδανικής υπηκοότητας, για το ιορδανικό μέρος, ή υπηκοότητας κράτους μέλους, για το ευρωπαϊκό μέρος, εφόσον, στην περίπτωση νομικής οντότητας, είναι ανά πάσα στιγμή υπό τον πραγματικό έλεγχο, είτε απευθείας είτε με κατά πλειοψηφία συμμετοχή, προσώπων ή οντοτήτων ιορδανικής υπηκοότητας, για το ιορδανικό μέρος, ή προσώπων ή οντοτήτων υπηκοότητας κράτους μέλους ή μιας από τις τρίτες χώρες που προσδιορίζονται στο παράρτημα IV, για το ευρωπαϊκό μέρος·
15. «άδειες εκμετάλλευσης», για την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της, οι άδειες εκμετάλλευσης και άλλα σχετικά έγγραφα ή πιστοποιητικά που χορηγούνται με βάση τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1008/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Σεπτεμβρίου 2008, σχετικά με κοινούς κανόνες εκμετάλλευσης των αεροπορικών γραμμών στην Κοινότητα ⁽¹⁾ και κάθε μετέπειτα νομική πράξη και, για την Ιορδανία, οι άδειες εκμετάλλευσης/ πιστοποιητικά/ άδειες τεχνικής φύσεως ή εξαιρέσεις που χορηγούνται με βάση την JCAR Μέρος 119·
16. «τιμή»:
- «αεροπορικός ναύλος» που καταβάλλεται στους αερομεταφορείς ή τους πράκτορές τους για την αεροπορική μεταφορά επιβατών και αποσκευών και τυχόν όροι υπό τους οποίους ισχύουν οι εν λόγω τιμές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες και
- «αεροπορικό κόμιστρο» που καταβάλλεται για τη μεταφορά φορτίου, καθώς και οι όροι με τους οποίους ισχύουν οι τιμές αυτές, συμπεριλαμβανομένων των αμοιβών και των όρων που παρέχονται στα πρακτορεία και άλλες βοηθητικές υπηρεσίες.
- Ο παρών ορισμός καλύπτει, κατά περίπτωση, την επίγεια μεταφορά που συνδέεται με τη διεθνή αεροπορική μεταφορά και τους όρους υπό τους οποίους εφαρμόζονται·
17. «κύριος τόπος επιχειρηματικής δραστηριότητας», η έδρα ή τα κεντρικά γραφεία αερομεταφορέα στο συμβαλλόμενο μέρος, στο οποίο ασκούνται οι κύριες χρηματοοικονομικές λειτουργίες και ο επιχειρησιακός έλεγχος του αερομεταφορέα, συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης συνεχούς πτητικής ικανότητας·
18. «υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας», κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται στους αερομεταφορείς για να εξασφαλίζουν σε συγκεκριμένη διαδρομή την ελάχιστη παροχή προγραμματισμένων δρομολογίων που πληρούν καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, κανονικότητας, τιμολόγησης και ελάχιστης χωρητικότητας, την οποία οι αερομεταφορείς δεν επρόκειτο άλλως να αναλάβουν με βάση αποκλειστικά το εμπορικό συμφέρον τους. Οι αερομεταφορείς δύνανται να αποζημιώνονται από το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο μέρος για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας·
19. «SESAR», η τεχνική εφαρμογή του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού, η οποία προσφέρει συντονισμένη και συγχρονισμένη έρευνα, ανάπτυξη και εγκατάσταση των συστημάτων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας νέας γενεάς·

(¹) ΕΕ L 293 της 31.10.2008, σ. 3.

20. «επιδότηση», κάθε οικονομική συνεισφορά που χορηγείται από τις αρχές ή από περιφερειακό ή άλλο δημόσιο οργανισμό, π.χ. όταν:

- α) η πρακτική ενός κυβερνητικού ή περιφερειακού φορέα ή άλλου δημόσιου οργανισμού ενέχει άμεση μεταφορά κονδυλίων, όπως επιχορηγήσεις, δάνεια ή μεταφορά κεφαλαίου, πιθανή άμεση μεταφορά κονδυλίων προς την εταιρία, ανάληψη υποχρεώσεων της εταιρείας, όπως εγγυήσεις δανείων, μεταφορές κεφαλαίου, κυριότητα, πτωχευτική προστασία ή ασφάλιση·
- β) δεν καταβάλλονται ή δεν εισπράττονται έσοδα κυβερνητικού ή περιφερειακού φορέα ή άλλου δημόσιου οργανισμού που κανονικά οφείλονται·
- γ) κυβερνητικός ή περιφερειακός φορέας ή άλλος δημόσιος οργανισμός παρέχει αγαθά ή υπηρεσίες πέραν των γενικών υποδομών, ή αγοράζει αγαθά ή υπηρεσίες· ή
- δ) κυβερνητικός ή περιφερειακός φορέας ή άλλος δημόσιος οργανισμός προβαίνει σε πληρωμές σε χρηματοδοτικό μηχανισμό ή αναθέτει ή υποδεικνύει σε ιδιωτικό φορέα να διενεργήσει μια ή περισσότερες από τις πράξεις του τύπου που αναφέρονται στο α), β) και γ), οι οποίες κανονικά αναλαμβάνονται σε κυβερνητικό επίπεδο και, ουσιαστικά, δεν διαφέρουν πραγματικά από πρακτικές που ακολουθούνται από αρχές του Δημοσίου·

και εφόσον με τον τρόπο αυτόν παρέχονται οφέλη.

21. «επικράτεια», για την Ιορδανία, τα χερσαία εδάφη (ηπειρωτικά και νησιωτικά), τα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα υπό την κυριαρχία ή τη δικαιοδοσία της, και, για την Ευρωπαϊκή Ένωση, τα χερσαία εδάφη (ηπειρωτικά και νησιωτικά), τα εσωτερικά ύδατα και τα χωρικά ύδατα στα οποία ισχύει η Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και η Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και με τους όρους που καθορίζει η εν λόγω Συνθήκη και κάθε τυχόν διάδοχο θεσμικό μέσο. Η εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ νοείται με την επιφύλαξη των αντίστοιχων νομικών θέσεων του Βασιλείου της Ισπανίας και του Ηνωμένου Βασιλείου όσον αφορά τη διαφορά τους ως προς την κυριαρχία επί του εδάφους στο οποίο ευρίσκεται ο αερολιμένας, καθώς και της συνεχιζόμενης αναστολής εφαρμογής στον αερολιμένα του Γιβραλτάρ των αεροπορικών μέτρων της Ευρωπαϊκής Ένωσης που υφίστανται μεταξύ κρατών μελών στις 18 Σεπτεμβρίου 2006, σύμφωνα με την υπουργική δήλωση για τον αερολιμένα του Γιβραλτάρ που συμφωνήθηκε στην Κόρδοβα στις 18 Σεπτεμβρίου 2006· και
22. «τέλος χρήστη», το τέλος που επιβάλλεται στους αερομεταφορείς για την παροχή διευκολύνσεων ή υπηρεσιών αερολιμένα, περιβάλλοντος του αερολιμένα, αεροναυτιλίας ή ασφάλειας από ένομες ενέργειες, συμπεριλαμβανομένων συναφών υπηρεσιών ή διευκολύνσεων, και το οποίο κατά περίπτωση αντιπροσωπεύει το περιβαλλοντικό κόστος των εκπομπών θορύβου.

ΤΙΤΛΟΣ Ι

ΟΙΚΟΝΟΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 2

Δικαιώματα κυκλοφορίας

1. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος χορηγεί στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος, σύμφωνα με το παράρτημα Ι και το παράρτημα ΙΙ της

παρούσας συμφωνίας, τα ακόλουθα δικαιώματα για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών μεταφορών από τους αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλόμενου μέρους:

- α) το δικαίωμα πτήσης μέσω της επικράτειάς του χωρίς προσγείωση·
- β) το δικαίωμα να κάνει στάσεις στην επικράτειά του για οποιοδήποτε σκοπό εκτός από την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, αποσκευών, φορτίου ή /και ταχυδρομείου κατά την αερομεταφορά (όχι για σκοπούς κυκλοφορίας)·
- γ) όταν εκτελεί συμφωνημένο δρομολόγιο σε καθορισμένη διαδρομή, το δικαίωμα να κάνει στάσεις στην επικράτειά του με σκοπό την επιβίβαση ή αποβίβαση επιβατών, αποσκευών, φορτίου ή/και ταχυδρομείου κατά τη διεθνή αερομεταφορά, χωριστά ή σε συνδυασμό και
- δ) τα δικαιώματα που καθορίζονται άλλως στην παρούσα συμφωνία.

2. Καμιά διάταξη της παρούσας συμφωνίας δεν θεωρείται ότι εκχωρεί στους αερομεταφορείς το δικαίωμα:

- α) της Ιορδανίας, να αναλαμβάνουν προς μεταφορά, στο έδαφος οιοδήποτε κράτους μέλους, επιβάτες, αποσκευές, φορτίο ή/και ταχυδρομείο έναντι αποζημίωσης με προορισμό άλλο σημείο μέσα στην επικράτεια αυτού του κράτους μέλους·
- β) της Ευρωπαϊκής Ένωσης, να αναλαμβάνουν προς μεταφορά, στο έδαφος της Ιορδανίας, επιβάτες, αποσκευές, φορτίο ή/και ταχυδρομείο για την επ' αμοιβή μεταφορά τους και με προορισμό άλλο σημείο στην επικράτεια της Ιορδανίας.

Άρθρο 3

Άδεια εκμετάλλευσης

1. Οι αρμόδιες αρχές συμβαλλόμενου μέρους, μόλις λαμβάνουν από αερομεταφορέα ενός εκ των συμβαλλόμενων μερών, αίτηση άδειας εκμετάλλευσης, χορηγούν τις ενδεδειγμένες εγκρίσεις με ελάχιστη διαδικαστική καθυστέρηση, με την προϋπόθεση ότι:

α) για αερομεταφορέα της Ιορδανίας:

- ο αερομεταφορέας έχει τον κύριο τόπο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας στην Ιορδανία και έχει λάβει άδεια εκμετάλλευσης σύμφωνα με το δικαίο του Χασεμιτικού Βασιλείου της Ιορδανίας,
- τον ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο του αερομεταφορέα ασκεί και διατηρεί το Χασεμιτικό Βασίλειο της Ιορδανίας και
- ο αερομεταφορέας ανήκει, απευθείας ή με κατά πλειοψηφία συμμετοχή, και ελέγχεται ουσιαστικά από την Ιορδανία ή/και υπηκόους της·

β) για αερομεταφορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

- ο αερομεταφορέας έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του στο έδαφος κράτους μέλους δυνάμει της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και είναι κάτοχος έγκυρης άδειας εκμετάλλευσης και
- τον ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο του αερομεταφορέα ασκεί και διατηρεί το κράτος μέλος που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα και η αρμόδια αεροναυτική αρχή είναι σαφώς προσδιορισμένη,

- ο αερομεταφορέας ανήκει, απευθείας ή με κατά πλειοψηφία συμμετοχή, σε κράτη μέλη ή/και υπηκόους τους, ή σε άλλα κράτη προσδιοριζόμενα στο παράρτημα IV, ή/και σε υπηκόους αυτών των άλλων κρατών·
- γ) ο αερομεταφορέας πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζουν οι νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που εφαρμόζει συνήθως η αρμόδια αρχή για την εκτέλεση διεθνών αερομεταφορών· και
- δ) τηρούνται και επιβάλλονται οι διατάξεις που καθορίζονται στο άρθρο 13 (Ασφάλεια πτήσεων) και στο άρθρο 14 (Ασφάλεια από έκνομες ενέργειες) της παρούσας συμφωνίας.

Άρθρο 4

Απορριψη, ανάκληση, αναστολή ή περιορισμός αδειας

1. Οι αρμόδιες αρχές οιοδήποτε εκ των συμβαλλομένων μερών μπορούν να απορρίψουν, να ανακαλούν, να αναστέλλουν ή να περιορίζουν τις άδειες εκμετάλλευσης ή να αναστέλλουν ή να περιορίζουν με άλλο τρόπο τις πτήσεις αερομεταφορέα του άλλου συμβαλλομένου μέρους, εφόσον:

- α) για αερομεταφορέα της Ιορδανίας:
 - ο αερομεταφορέας δεν έχει τον κύριο τόπο επιχειρηματικής δραστηριότητάς του στην Ιορδανία και δεν είναι κάτοχος έγκυρου πιστοποιητικού σύμφωνα με το ισχύον δικαίωμα της Ιορδανίας,
 - τον ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο του αερομεταφορέα δεν ασκεί και δεν διατηρεί η Ιορδανία,

ή

- ο αερομεταφορέας δεν ανήκει, απευθείας ή με κατά πλειοψηφία συμμετοχή, ούτε ελέγχεται ουσιαστικά από την Ιορδανία ή/και υπηκόους της·

β) για αερομεταφορέα της Ευρωπαϊκής Ένωσης:

- ο αερομεταφορέας δεν έχει τον κύριο τόπο της επιχειρηματικής του δραστηριότητας ή την έδρα του, εφόσον έχει, στο έδαφος κράτους μέλους της Ευρωπαϊκής Ένωσης δύναμη της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή δεν έχει λάβει άδεια εκμετάλλευσης με βάση το ενωσιακό δικαίωμα,
- τον ουσιαστικό ρυθμιστικό έλεγχο του αερομεταφορέα δεν ασκεί και δεν διατηρεί το κράτος μέλος που είναι υπεύθυνο για την έκδοση του πιστοποιητικού αερομεταφορέα και η αρμόδια αεροναυτική αρχή δεν είναι σαφώς προσδιορισμένη, ή
- ο αερομεταφορέας δεν ανήκει και δεν είναι ελέγχεται ουσιαστικά, απευθείας ή με κατά πλειοψηφία συμμετοχή, από κράτη μέλη ή/και υπηκόους τους, ή άλλα κράτη προσδιοριζόμενα στο παράρτημα IV ή/και υπηκόους αυτών των άλλων κρατών μελών·

γ) ο αερομεταφορέας παρέλειψε να συμμορφωθεί προς τους νόμους και τους κανονισμούς που αναφέρονται στο άρθρο 6 (Συμμόρφωση προς νόμους και κανονισμούς) της παρούσας συμφωνίας· ή

δ) δεν τηρούνται σε ισχύ ούτε εφαρμόζονται οι διατάξεις που καθορίζονται στο άρθρο 13 (Ασφάλεια πτήσεων) και στο άρθρο 14 (Ασφάλεια από έκνομες ενέργειες) της παρούσας συμφωνίας.

2. Τα δικαιώματα που καθορίζονται στο παρόν άρθρο σχετικά με την απόρριψη, την ανάκληση, την αναστολή ή τον περιορισμό άδειας εκμετάλλευσης ή άδειας τεχνικής φύσεως αερομεταφορέα συμβαλλομένου μέρους, ασκούνται μόνο σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 23 (Μέτρα διασφάλισης) της παρούσας συμφωνίας, εκτός εάν είναι απαραίτητη η άμεση ανάληψη δράσης προκειμένου να μην συνεχισθεί η μη συμμόρφωση προς τα στοιχεία γ) ή δ) της παραγράφου 1. Σε κάθε περίπτωση, η άσκηση των δικαιωμάτων αυτών είναι κατάλληλη, αναλογική και περιορίζεται στα απολύτως αναγκαία όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής τους και τη διάρκειά τους. Απευθύνονται αποκλειστικά στον ή στους ενδιαφερόμενους αερομεταφορείς και με την επιφύλαξη του δικαιώματος οιοδήποτε εκ των συμβαλλομένων μερών να αναλάβει δράση με βάση το άρθρο 22 (Επίλυση διαφορών και διαιτησία).

3. Κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν ασκεί τα δικαιώματα που διαθέτει δυνάμει του παρόντος άρθρου για να απορρίψει, να ανακαλέσει, να αναστείλει ή να περιορίσει άδεια εκμετάλλευσης ή άδεια τεχνικής φύσεως σε οιοδήποτε αερομεταφορέα συμβαλλομένου μέρους, επειδή ο αερομεταφορέας δεν ανήκει, κατά πλειοψηφία ή δεν ελέγχεται ουσιαστικά, από άλλη ευρωμεσογειακή χώρα ή υπηκόους της, με την προϋπόθεση ότι η εν ευρωμεσογειακή χώρα είναι συμβαλλόμενο μέρος παρεμφερούς ευρωμεσογειακής συμφωνίας αεροπορικών μεταφορών και παρέχει αμοιβαία μεταχείριση.

Άρθρο 4a

Αμοιβαία αναγνώριση κανονιστικών διαπιστώσεων όσον αφορά την επάρκεια και την ιθαγένεια αεροπορικής εταιρείας

1. Μόλις λάβουν αίτηση χορήγησης αδειας από αερομεταφορέα συμβαλλομένου μέρους, οι αρμόδιες αρχές του άλλου συμβαλλομένου μέρους αναγνωρίζουν κάθε διαπίστωση επάρκειας ή/και ιθαγένειας των αρμοδίων αρχών του πρώτου συμβαλλομένου μέρους για αερομεταφορέα, ως εάν η εν λόγω απόφαση να είχε ληφθεί από τις δικές τους αρμόδιες αρχές, και δεν προβαίνουν σε περαιτέρω έρευνα του θέματος, με την εξαίρεση των προβλεπόμενων στην παράγραφο 2 κατωτέρω.

2. Εάν, μετά την παραλαβή αίτησης χορήγησης αδειας από αερομεταφορέα, ή μετά τη χορήγηση της εν λόγω αδειας, οι αρμόδιες αρχές του συμβαλλομένου μέρους που παρέλαβε την αίτηση έχουν συγκεκριμένους λόγους να αμφιβάλλουν ότι, παρά τη διαπίστωση των αρμοδίων αρχών του άλλου συμβαλλομένου μέρους, πληρούνται οι προϋποθέσεις που καθορίζονται στο 3 (Άδεια) της παρούσας συμφωνίας για τη χορήγηση των ενδεδειγμένων αδειών εκμετάλλευσης ή αδειών τεχνικής φύσεως, ενημερώνουν αμέσως τις εν λόγω αρχές, αιτιολογώντας δεόντως τις ανησυχίες τους. Στην περίπτωση αυτή, κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να ζητεί διαβουλεύσεις, στις οποίες είναι δυνατόν να παρίστανται εκπρόσωποι των ενδιαφερόμενων αρμοδίων αρχών, ή/και μπορεί να ζητεί πρόσθετες πληροφορίες σχετικές με τις συγκεκριμένες ανησυχίες, τα αιτήματα δε αυτά πρέπει να ικανοποιούνται το συντομότερο δυνατόν. Εάν το θέμα δεν επιλυθεί, κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να παραπέμψει το θέμα στην κοινή επιτροπή που συστήνεται βάσει του άρθρου 21 (Κοινή επιτροπή) της παρούσας συμφωνίας.

3. Το παρόν άρθρο δεν καλύπτει την αναγνώριση διαπιστώσεων σχετικά με:

- τα πιστοποιητικά ή τις άδειες ασφάλειας πτήσεων,
- τις διατάξεις για την ασφάλεια από έκνομες ενέργειες, ή
- την ασφαλιστική κάλυψη.

Άρθρο 5

Επενδύσεις

1. Η Ιορδανία προβαίνει σε ρυθμίσεις ώστε να επιτρέψει την κατά πλειοψηφία κυριότητα ή/και τον πραγματικό έλεγχο αερομεταφορέων της Ιορδανίας από κράτη μέλη ή υπηκόους τους.

2. Μόλις η κοινή επιτροπή εξακριβώσει σύμφωνα με το άρθρο 21 σημείο 10 (Κοινή επιτροπή) ότι υφίστανται αμοιβαίες ρυθμίσεις, τα συμβαλλόμενα μέρη επιτρέπουν την κατά πλειοψηφία κυριότητα ή/και τον πραγματικό έλεγχο αερομεταφορέων της Ιορδανίας, από κράτη μέλη ή υπηκόους τους, ή αερομεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, από την Ιορδανία ή υπηκόους της.

3. Ειδικά επενδυτικά έργα βάσει του παρόντος άρθρου εγκρίνονται δυνάμει προκαταρκτικής απόφασης της κοινής επιτροπής που συστήνεται με βάση την παρούσα συμφωνία. Η απόφαση αυτή προσδιορίζει ενδεχομένως τους όρους που συνδέονται με την εκτέλεση των συμπεφωνημένων με βάση την παρούσα συμφωνία δρομολογίων και με την εκτέλεση των δρομολογίων μεταξύ τρίτων χωρών και των συμβαλλόμενων μερών. Οι διατάξεις του άρθρου 21 παράγραφος 9 (Κοινή επιτροπή) της παρούσας συμφωνίας δεν εφαρμόζονται σε αυτόν τον τύπο απόφασης.

Άρθρο 6

Συμμόρφωση προς τους νόμους και τους κανονισμούς

1. Οι αερομεταφορείς συμβαλλόμενου μέρους, κατά την είσοδο τους στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, κατά τη παραμονή τους σε αυτήν, ή κατά την έξοδό τους από αυτήν, συμμορφώνονται προς τους νόμους και τους κανονισμούς που ισχύουν στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους για την είσοδο ή την αναχώρηση αεροσκάφους χρησιμοποιούμενου σε διεθνείς αεροπορικές μεταφορές, ή για την πηκτική εκμετάλλευση και την πλοήγηση αεροσκάφους.

2. Κατά την είσοδο, την παραμονή ή την έξοδο από την επικράτεια συμβαλλόμενου μέρους, τηρούνται από τους επιβάτες και τα πληρώματα αερομεταφορέων του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, ή για λογαριασμό τους, ή, για το φορτίο αερομεταφορέων του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, οι νόμοι και οι κανονισμοί που εφαρμόζονται στην εν λόγω επικράτεια για την είσοδο ή την αναχώρηση από αυτήν επιβατών, πληρωμάτων ή φορτίου (συμπεριλαμβανομένων των κανονισμών εισόδου, ελεύθερης επικοινωνίας, μετανάστευσης, διαβατηρίων, τελωνείων και καραντίνας ή, στην περίπτωση του ταχυδρομείου, των ταχυδρομικών κανονισμών).

Άρθρο 7

Ανταγωνιστικό περιβάλλον

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη επαναβεβαιώνουν την εφαρμογή των αρχών του κεφαλαίου II του τίτλου IV της συμφωνίας σύνδεσης στην παρούσα συμφωνία.

2. Τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν ότι κοινός στόχος τους είναι να εξασφαλίσουν θεμιτές και ίσες ευκαιρίες για τους αερομε-

ταφορείς αμοιτέρων των συμβαλλόμενων μερών να εκτελούν τα συμφωνημένα δρομολόγια. Για να επιτύχουν τον στόχο αυτό, απαιτείται θεμιτό και ανταγωνιστικό περιβάλλον για την εκτέλεση των αεροπορικών μεταφορών. Τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν ότι οι αερομεταφορείς είναι περισσότερο πιθανό να ακολουθήσουν πρακτικές θεμιτού ανταγωνισμού όταν δραστηριοποιούνται σε πλήρως εμπορική βάση και δεν επιδοτούνται.

3. Όταν συμβαλλόμενο μέρος κρίνει απαραίτητη την παροχή δημόσιας επιδότησης σε αερομεταφορέα που λειτουργεί βάσει της παρούσας συμφωνίας για να επιτύχει έννομο στόχο, μεριμνά ώστε η εν λόγω επιδότηση να είναι ανάλογη του στόχου, διαφανής και μελετημένη ώστε να ελαχιστοποιείται, στο μέτρο του εφικτού, η αρνητική της επίπτωση στους αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλόμενου μέρους. Το συμβαλλόμενο μέρος που προτιμάται να χορηγήσει επιδότηση, ενημερώνει το άλλο συμβαλλόμενο μέρος για την πρόθεσή του και διασφαλίζει ότι η εν λόγω επιδότηση ανταποκρίνεται στα κριτήρια της παρούσας συμφωνίας.

4. Εάν συμβαλλόμενο μέρος διαπιστώσει ότι, στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, υφίστανται όροι, ιδίως λόγω επιδότησης, οι οποίοι δεν συμφωνούν προς τα κριτήρια της παραγράφου 3, και οι οποίοι επηρεάζουν αρνητικά τον θεμιτό ανταγωνισμό μεταξύ των αεροπορικών εταιρειών, μπορεί να υποβάλλει τις παρατηρήσεις του στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος. Επιπλέον, μπορεί να ζητεί τη σύγκλιση της κοινής επιτροπής, όπως προβλέπεται στο άρθρο 21 (Κοινή επιτροπή) της παρούσας συμφωνίας. Οι διαβουλεύσεις αυτές αρχίζουν εντός 30 ημερών από την παραλαβή του σχετικού αιτήματος. Όταν μια διαφορά δεν είναι δυνατόν να επιλυθεί από την κοινή επιτροπή, τα συμβαλλόμενα μέρη διατηρούν τη δυνατότητα να εφαρμόσουν τα αντίστοιχα μέτρα τους κατά των επιδοτήσεων.

5. Οι αναφερόμενες στην παράγραφο 4 του παρόντος άρθρου δράσεις είναι κατάλληλες, αναλογικές και περιορίζονται στα απολύτως αναγκαία όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής και τη διάρκειά τους. Προορίζονται αποκλειστικά για τον ή τους αερομεταφορείς που λαμβάνουν επιδότηση ή επωφελούνται από τους όρους που αναφέρονται στο παρόν άρθρο, και δεν θίγουν το δικαίωμα οιαδήποτε εκ των συμβαλλόμενων μερών να λαμβάνει μέτρα δυνάμει του άρθρου 23 (Μέτρα διασφάλισης) της παρούσας συμφωνίας.

6. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί, μετά από κοινοποίηση στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος, να απευθύνεται σε αρμόδιους κυβερνητικούς φορείς στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, συμπεριλαμβανομένων οντοτήτων σε κρατικό, επαρχιακό ή τοπικό επίπεδο, για να συζητήσει θέματα που αφορούν το παρόν άρθρο.

7. Οι διατάξεις του παρόντος άρθρου εφαρμόζονται με την επιφύλαξη των νόμων και των κανονισμών των συμβαλλόμενων μερών σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στις επικράτειες των συμβαλλόμενων μερών.

Άρθρο 8

Εμπορικές ευκαιρίες

Εκπρόσωποι αερομεταφορέων

1. Οι αερομεταφορείς κάθε συμβαλλόμενου μέρους δικαιούνται να εγκαθίστουν γραφεία στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους για την προώθηση και την πώληση αεροπορικών μεταφορών και συναφών δραστηριοτήτων.

2. Οι αερομεταφορείς κάθε συμβαλλομένου μέρους δικαιούνται, σύμφωνα με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις του άλλου συμβαλλομένου μέρους που αφορούν την είσοδο, την παραμονή και την απασχόληση, να μεταθέτουν και να διατηρούν, στην επικράτεια του άλλου συμβαλλομένου μέρους, διοικητικό προσωπικό, προσωπικό πωλήσεων, τεχνικό και επιχειρησιακό προσωπικό και άλλου είδους ειδικευμένο προσωπικό, το οποίο απαιτείται για την παροχή αεροπορικών μεταφορών.

Επίγεια εξυπηρέτηση

3. α) Με την επιφύλαξη του στοιχείου β) κατωτέρω, κάθε αερομεταφορέας, όσον αφορά την επίγεια εξυπηρέτηση στην επικράτεια του άλλου συμβαλλομένου μέρους :

i) έχει το δικαίωμα να εκτελεί ο ίδιος την επίγεια εξυπηρέτηση («αυτοεξυπηρέτηση») ή, κατ' επιλογήν του·

ii) έχει το δικαίωμα να επιλέγει μεταξύ των ανταγωνιστών παρόχων που προσφέρουν εν μέρει ή εξ ολοκλήρου, επίγεια εξυπηρέτηση, εφόσον οι εν λόγω πάροχοι έχουν πρόσβαση στην αγορά σύμφωνα με τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις κάθε συμβαλλομένου μέρους και εφόσον οι πάροχοι αυτοί είναι παρόντες στην αγορά.

β) Για τις ακόλουθες κατηγορίες επίγεια εξυπηρέτησης, ήτοι διακίνηση αποσκευών, υπηρεσίες στο διάδρομο, εφοδιασμός σε καύσιμα και λιπαντικά, διακίνηση φορτίου και ταχυδρομείου, όσον αφορά την υλική διακίνηση φορτίου και ταχυδρομείου μεταξύ αεροσταθμίου και αεροσκάφους, τα δικαιώματα που αναφέρονται στο στοιχείο α) σημεία i) και ii) υπόκεινται μόνον σε υλικούς ή επιχειρησιακούς περιορισμούς σύμφωνα με τους νόμους και τους κανονισμούς που εφαρμόζονται στην επικράτεια του άλλου συμβαλλομένου μέρους. Εφόσον, εξαιτίας των περιορισμών αυτών, αποκλείεται η αυτοεξυπηρέτηση και δεν υφίσταται πραγματικός ανταγωνισμός μεταξύ εταιρειών επίγεια εξυπηρέτησης, όλες αυτές οι υπηρεσίες διατίθενται ισότιμα και χωρίς διακρίσεις σε όλους τους αερομεταφορείς• οι τιμές των υπηρεσιών αυτών δεν υπερβαίνουν το πλήρες κόστος τους, συμπεριλαμβανομένου κάποιου εύλογου κέρδους, μετά την απόσβεση.

Πωλήσεις, τοπικά έξοδα και μεταφορά κεφαλαίων

4. Κάθε αερομεταφορέας συμβαλλομένου μέρους δύναται να προβαίνει στην πώληση αερομεταφορών στην επικράτεια του άλλου συμβαλλομένου μέρους, απευθείας ή/και κατά την κρίση του, μέσω των πρακτόρων του, άλλων μεσαζόντων που έχει ορίσει ο αερομεταφορέας ή του διαδικτύου. Κάθε αερομεταφορέας έχει το δικαίωμα να πωλεί τέτοιου είδους μεταφορές και οιοδήποτε πρόσωπο είναι ελεύθερο να αγοράζει τις μεταφορές αυτές στο νόμισμα της εν λόγω επικράτειας ή σε ελευθέρως μετατρέψιμα νομίσματα.

5. Κάθε αερομεταφορέας έχει το δικαίωμα να μετατρέπει και να εμβάζει από την επικράτεια του άλλου συμβαλλομένου μέρους στη χώρα του και, εξαιρέσει της περίπτωσης που αυτό αντιβαίνει στην εν γένει ισχύουσα νομοθεσία ή κανόνα, στη χώρα ή τις χώρες της επιλογής του, κατόπιν αιτήματός του, τα έσοδα που δημιουργήθηκαν επί τόπου. Η μετατροπή και το έμβασμα εγκρίνονται αμέσως χωρίς περιορισμούς ή φορολόγηση, στη συναλλαγματική ισοτιμία που εφαρμόζεται στις τρέχουσες συναλλαγές και εμβάσματα την ημερομηνία κατά την οποία ο μεταφορέας υποβάλλει την αρχική αίτηση εμβάσματος.

6. Οι αερομεταφορείς κάθε συμβαλλομένου μέρους δύναται να πληρώνουν τα τοπικά τους έξοδα, συμπεριλαμβανομένης της αγο-

ράς καυσίμων, στην επικράτεια του άλλου συμβαλλομένου μέρους στο τοπικό νόμισμα. Οι αερομεταφορείς κάθε συμβαλλομένου μέρους έχουν την ευχέρεια να πληρώνουν τα εν λόγω έξοδα στην επικράτεια του άλλου συμβαλλομένου μέρους σε ελευθέρως μετατρέψιμα νομίσματα σύμφωνα με την τοπική νομισματική νομοθεσία.

Ρυθμίσεις συνεργασίας

7. Κάθε αερομεταφορέας συμβαλλομένου μέρους, κατά την εκμετάλλευση ή την παροχή αερομεταφορών με βάση την παρούσα συμφωνία, δύναται να συνάπτει συμφωνίες εμπορικής συνεργασίας, όπως συμφωνίες για τη δέσμευση χώρου ή την κοινή εκμετάλλευση πτήσεων, με:

α) οποιονδήποτε αερομεταφορέα ή αερομεταφορείς των συμβαλλομένων μερών και

β) οποιονδήποτε αερομεταφορέα ή αερομεταφορείς τρίτης χώρας και

γ) εταιρεία ή εταιρείες επίγειων, χερσαίων ή θαλάσσιων μεταφορών·

υπό την προϋπόθεση ότι i) όλοι οι μετέχοντες σε τέτοιες συμφωνίες έχουν αντίστοιχη άδεια για τη σχετική διαδρομή και ότι ii) όλες οι συμφωνίες πληρούν τις απαιτήσεις ασφάλειας και ανταγωνισμού που συνήθως εφαρμόζονται σε τέτοιου είδους συμφωνίες. Σε ό,τι αφορά την πώληση επιβατικής αεροπορικής μεταφοράς στην οποία ενέχεται πτήση με κοινό κωδικό, ο αγοραστής του εισιτηρίου ενημερώνεται στο σημείο πώλησης, ή, εν πάσει περιπτώσει, πριν από την επιβίβασή του, ποιος αερομεταφορέας θα εκτελέσει κάθε τμήμα του δρομολογίου.

8. α) Όσον αφορά τη μεταφορά επιβατών, οι επιχειρήσεις επίγειας μεταφοράς δεν υπόκεινται στις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που διέπουν τις αεροπορικές μεταφορές στη βάση και μόνον ότι η συγκεκριμένη επίγεια μεταφορά προσφέρεται από αεροπορική εταιρεία υπό τη δική του επωνυμία. Οι επιχειρήσεις επίγειας μεταφοράς έχουν την ευχέρεια να αποφασίζουν τη σύναψη συμφωνιών συνεργασίας. Οι επιχειρήσεις επίγειας μεταφοράς, όταν αποφασίζουν τέτοια συμφωνία, δύναται να εξετάζουν, μεταξύ άλλων, το συμφέρον των καταναλωτών και τους υπάρχοντες τεχνικούς και οικονομικούς περιορισμούς, καθώς και τους περιορισμούς χώρου και χωρητικότητας.

β) Επιπλέον, παρά τυχόν άλλες διατάξεις της παρούσας συμφωνίας, οι αερομεταφορείς και οι διαμεσολαβούσες εταιρείες μεταφοράς φορτίου των συμβαλλομένων μερών επιτρέπεται να χρησιμοποιούν, χωρίς περιορισμούς, για τη διεθνή αεροπορική μεταφορά, οποιαδήποτε επίγεια μεταφορά φορτίου από ή προς οποιοδήποτε σημείο στις επικράτειες της Ιορδανίας και της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ή σε τρίτες χώρες, συμπεριλαμβανομένης της μεταφοράς από και προς όλους τους αερολιμένες που διαθέτουν τελωνειακές διευκολύνσεις, συμπεριλαμβανομένου(-ων), κατά περίπτωση, του (των) δικαιώματος(-άτων) μεταφοράς φορτίου, αποθηκευμένου στα τελωνεία με βάση τις εφαρμοστέες νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις. Το φορτίο αυτό, είτε μεταφέρεται με μέσα επίγειας μεταφοράς είτε αεροπορικά, εισάγεται στις τελωνειακές εγκαταστάσεις του αερολιμένα και υποβάλλεται σε τελωνειακές διατυπώσεις. Οι αερομεταφορείς δύναται να επιλέγουν να πραγματοποιήσουν οι ίδιοι τη χερσαία μεταφορά ή να συμφωνούν την εν λόγω μεταφορά με άλλες εταιρείες επίγειας μεταφοράς, συμπεριλαμβανομένης της επίγειας μεταφοράς που εκτελούν άλλοι αερομεταφορείς και οι μεσαζόντες

αεροπορικής μεταφοράς φορτίου. Η συγκεκριμένη διατροφική μεταφορά φορτίου μπορεί να προσφέρεται με ενιαίο κόμιστρο που καλύπτει τον συνδυασμό αεροπορικής και επίγειας μεταφοράς, με την προϋπόθεση ότι δεν παραπλανώνται οι φορτωτές σε ό,τι αφορά τα δεδομένα της εν λόγω μεταφοράς.

Μίσθωση

9. α) Οι αερομεταφορείς κάθε συμβαλλομένου μέρους δύνανται να παρέχουν τα συμφωνημένα δρομολόγια με τη χρήση μισθωμένου αεροσκάφους και πληρώματος οιοδήποτε αερομεταφορέα, ακόμη και τρίτης χώρας, με την προϋπόθεση ότι όλοι οι μετέχοντες στις συμφωνίες αυτές πληρούν τους όρους που προβλέπονται με βάση τις νομοθετικές και κανονιστικές ρυθμίσεις που συνήθως εφαρμόζονται από τα συμβαλλόμενα μέρη σε παρόμοιες συμφωνίες.
- β) Κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν απαιτεί από τους αερομεταφορείς που μισθώνουν τον εξοπλισμό τους να έχουν δικαιώματα μεταφοράς με βάση την παρούσα συμφωνία.
- γ) Η μίσθωση με το πλήρωμα (πλήρης μίσθωση) από αερομεταφορέα των συμβαλλομένων μερών αεροσκάφους που ανήκει σε αεροπορική εταιρεία τρίτης χώρας, άλλης από αυτές που αναφέρονται στο παράρτημα IV, προκειμένου ο αερομεταφορέας να εκμεταλλευθεί τα δικαιώματα που προβλέπονται στην παρούσα συμφωνία, φέρει έκτακτο χαρακτήρα ή ικανοποιεί προσωρινές ανάγκες. Η πλήρης μίσθωση υπόκειται σε εκ των προτέρων έγκριση της αρχής αδειοδότησης του εκμισθωτή αερομεταφορέα και της αρμόδιας αρχής του άλλου συμβαλλομένου μέρους στο οποίο πρόκειται να λειτουργήσει το μισθωμένο αεροσκάφος.

Δικαιώρηση και χρήση σήματος

10. Οι αερομεταφορείς κάθε συμβαλλομένου μέρους δικαιούνται να συνάπτουν συμφωνίες δικαιώρησης ή χρήσης σήματος με επιχειρήσεις, συμπεριλαμβανομένων των αεροπορικών εταιρειών, οιοδήποτε συμβαλλομένου μέρους ή τρίτης χώρας, με την προϋπόθεση ότι οι αερομεταφορείς έχουν την ανάλογη εξουσιοδότηση και πληρούν τους όρους που προβλέπονται από τις νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις που εφαρμόζουν τα συμβαλλόμενα μέρη για παρόμοιες συμφωνίες, ιδίως αυτές που αφορούν τη δημοσιοποίηση της ταυτότητας του αερομεταφορέα που εκτελεί το δρομολόγιο.

Κατανομή χρονοθυρίδων στους αερολιμένες

11. Οι χρονοθυρίδες στους αερολιμένες στις επικράτειες των συμβαλλομένων μερών κατανέμονται με ανεξάρτητο, διαφανή και ισότιμο τρόπο. Η μεταχείριση όλων των αερομεταφορέων είναι θεμιτή και ίση. Σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 5 (Κοινή επιτροπή), συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να ζητήσει τη σύγκληση της κοινής επιτροπής για την επίλυση οιοδήποτε ζητήματος το οποίο ανακύπτει από την εφαρμογή της παρούσας παραγράφου.

Άρθρο 9

Τελωνειακοί δασμοί και φορολογία

1. Κατά την άφιξη του στο έδαφος συμβαλλομένου μέρους, το αεροσκάφος που χρησιμοποιείται σε διεθνείς αερομεταφορές από τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου συμβαλλομένου μέρους, ο συνήθης εξοπλισμός του, ο εξοπλισμός εδάφους, τα καύσιμα, τα λιπαντικά, τα αναλώσιμα τεχνικά εφόδια, τα ανταλλακτικά (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων), οι προμήθειες του αεροσκάφους (στις οποίες συμπεριλαμβάνονται, χωρίς να περιορίζονται σε αυτές, τα

τρόφιμα, τα αφεψήματα και τα ονοπνευματώδη ποτά, ο καπνός και άλλα προϊόντα προς πώληση στους επιβάτες ή προς χρήση από αυτούς σε περιορισμένες ποσότητες κατά τη διάρκεια της πτήσης), και άλλα είδη, τα οποία διατίθενται ή χρησιμοποιούνται μόνον κατά τη λειτουργία ή την εξυπηρέτηση αεροσκάφους διεθνών αεροπορικών μεταφορών, απαλλάσσονται, στη βάση της αμοιβαιότητας, όλων των περιορισμών εισαγωγής, των φόρων περιουσίας και των έκτακτων φόρων κεφαλαίου, των δασμών, των ειδικών φόρων καταπόνησης και παρεμφερών τελών και επιβαρύνσεων που α) επιβάλλονται από τις εθνικές ή τοπικές αρχές ή την Ευρωπαϊκή Ένωση, και β) δεν βασίζονται στο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών, με την προϋπόθεση ότι ο εν λόγω εξοπλισμός και τα εφόδια αυτά παραμένουν εντός του αεροσκάφους.

2. Απαλλάσσονται επίσης, στη βάση της αμοιβαιότητας, των φόρων, εισφορών, δασμών, τελών και επιβαρύνσεων που αναφέρονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, εξαιρουμένων των επιβαρύνσεων που συνδέονται με το κόστος της παρεχόμενης υπηρεσίας:

- α) τα εφόδια αεροσκαφών που εισάγονται ή παρέχονται στην επικράτεια συμβαλλομένου μέρους και τοποθετούνται εντός του αεροσκάφους, σε περιορισμένες ποσότητες, προκειμένου να χρησιμοποιηθούν μετά την αναχώρηση αεροσκάφους αερομεταφορέα του άλλου συμβαλλομένου μέρους, το οποίο χρησιμοποιείται σε διεθνείς αερομεταφορές, ακόμη και όταν τα εν λόγω εφόδια πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε τμήμα της πτήσης άνω της συγκεκριμένης επικράτειας·
- β) ο εξοπλισμός εδάφους και τα ανταλλακτικά (συμπεριλαμβανομένων των κινητήρων) που εισάγονται στην επικράτεια συμβαλλομένου μέρους για την εξυπηρέτηση, τη συντήρηση ή την επισκευή αεροσκάφους αεροπορικής εταιρείας του άλλου συμβαλλομένου μέρους, το οποίο χρησιμοποιείται σε διεθνείς αερομεταφορές·
- γ) τα καύσιμα, τα λιπαντικά και τα αναλώσιμα τεχνικά εφόδια που εισάγονται ή παρέχονται στην επικράτεια συμβαλλομένου μέρους με σκοπό να χρησιμοποιηθούν σε αεροσκάφος αεροπορικής εταιρείας του άλλου συμβαλλομένου μέρους, το οποίο χρησιμοποιείται σε διεθνείς αερομεταφορές, ακόμη και όταν οι εν λόγω προμήθειες πρόκειται να χρησιμοποιηθούν σε τμήμα της πτήσης άνω της συγκεκριμένης επικράτειας
- δ) το έντυπο υλικό που προβλέπεται από την τελωνειακή νομοθεσία κάθε συμβαλλομένου μέρους, το οποίο εισάγεται ή παρέχεται στην επικράτεια συμβαλλομένου μέρους και φορτώνεται στο αεροσκάφος προκειμένου να χρησιμοποιηθεί μετά την αναχώρηση αεροσκάφους αερομεταφορέα του άλλου συμβαλλομένου μέρους, το οποίο χρησιμοποιείται σε διεθνείς αερομεταφορές, ακόμη και όταν το εν λόγω έντυπο υλικό πρόκειται να χρησιμοποιηθεί σε τμήμα της πτήσης άνω της συγκεκριμένης επικράτειας και
- ε) ο εξοπλισμός ασφάλειας πτήσης και ασφάλειας από έκνομες ενέργειες που χρησιμοποιείται σε αερολιμένες ή τερματικούς σταθμούς φορτίου.

3. Παρά τυχόν αντίθετες διατάξεις, καμιά διάταξη της παρούσας συμφωνίας δεν εμποδίζει συμβαλλόμενο μέρος να επιβάλλει σε ισότιμη βάση φόρους, εισφορές, δασμούς, τέλη ή επιβαρύνσεις στα καύσιμα που παρέχονται στην επικράτεια του για την τροφοδοσία αεροσκάφους αερομεταφορέα που εκτελεί πτήσεις μεταξύ δύο σημείων της επικράτειάς του.

4. Ο εξοπλισμός και τα εφόδια που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 του παρόντος άρθρου απαιτείται, ενδεχομένως, να τελούν υπό την επίβλεψη ή τον έλεγχο των αρμόδιων αρχών.

5. Οι απαλλαγές που προβλέπονται στο παρόν άρθρο ισχύουν επίσης σε περίπτωση που οι αεροπορικές εταιρείες συμβαλλομένου μέρους έχουν συμβληθεί με άλλη αεροπορική εταιρεία, η οποία τυγχάνει των απαλλαγών αυτών από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος, για τον δανεισμό ή τη μεταφορά στο έδαφος του άλλου συμβαλλομένου μέρους των ειδών που προσδιορίζονται στις παραγράφους 1 και 2.

6. Καμία διάταξη της παρούσας συμφωνίας δεν εμποδίζει εκάτερο των συμβαλλομένων μερών να επιβάλλει φόρους, εισφορές, δασμούς, τέλη ή επιβαρύνσεις για τα είδη που πωλούνται στους επιβάτες όχι όμως για την κατανάλωσή τους εντός του αεροσκάφους, σε τμήμα του αεροπορικού δρομολογίου μεταξύ δύο σημείων εντός της επικράτειάς του, στην οποία επιτρέπεται η επιβίβαση και η αποβίβαση.

7. Οι διατάξεις της παρούσας συμφωνίας δεν επηρεάζουν το καθεστώς του φόρου προστιθέμενης αξίας (ΦΠΑ), με εξαίρεση τον φόρο επί του κύκλου εργασιών κατά την εισαγωγή. Οι διατάξεις των αντιστοιχών συμβάσεων που ισχύουν μεταξύ κράτους μέλους και της Ιορδανίας για την αποφυγή της διπλής φορολόγησης εισοδήματος και κεφαλαίου δεν επηρεάζονται από την παρούσα συμφωνία.

Άρθρο 10

Τέλη χρήσης αερολιμένων και αεροναυτικών υποδομών και υπηρεσιών

1. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος εξασφαλίζει ότι τα τέλη χρήστη που μπορούν να επιβάλλουν οι αρμόδιες αρχές ή φορείς στις αεροπορικές εταιρείες του άλλου συμβαλλομένου μέρους για τη χρήση υπηρεσιών αεροναυτικής και ελέγχου εναέριας κυκλοφορίας των αερολιμένων είναι θεμιτά, εύλογα, ανάλογα του κόστους και χωρίς αδικαιολόγητες διακρίσεις. Σε κάθε περίπτωση, τα τέλη αξιολογούνται για τις αεροπορικές εταιρείες του άλλου συμβαλλομένου μέρους με όρους οι οποίοι δεν είναι λιγότερο ευνοϊκοί από τους προβλεπόμενους για οιαδήποτε άλλη αεροπορική εταιρεία.

2. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος εξασφαλίζει ότι τα τέλη χρήστη, τα οποία μπορούν να επιβάλλονται από τις αρμόδιες αρχές ή φορείς επιβολής των τελών στις αεροπορικές εταιρείες του άλλου συμβαλλομένου μέρους για τη χρήση αερολιμένων, ασφάλειας από έκνομες ενέργειες και συναφών εγκαταστάσεων και υπηρεσιών, είναι θεμιτά, εύλογα, χωρίς αδικαιολόγητες διακρίσεις και δίκαια επιμερισμένα στις διάφορες κατηγορίες των χρηστών. Τα τέλη αυτά δύνανται να αντιπροσωπεύουν, όχι όμως και να υπερβαίνουν, το πλήρες κόστος που επωμίζονται οι αρμόδιες αρχές ή οι φορείς επιβολής των τελών για την παροχή κατάλληλων αερολιμενικών υποδομών και εγκαταστάσεων ασφάλειας από έκνομες ενέργειες και υπηρεσιών στον εν λόγω αερολιμένα ή σύστημα αερολιμένα. Τα εν λόγω τέλη μπορούν να περιλαμβάνουν λογικό ποσοστό απόδοσης των στοιχείων του ενεργητικού, μετά την απόσβεση. Οι εγκαταστάσεις και οι υπηρεσίες για τις οποίες επιβάλλονται τέλη παρέχονται σε αποτελεσματική και οικονομική βάση. Σε κάθε περίπτωση, τα εν λόγω τέλη αξιολογούνται για τους αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλομένου μέρους με όρους οι οποίοι δεν είναι λιγότερο ευνοϊκοί από τους προβλεπόμενους για οποιαδήποτε άλλον αερομεταφορέα κατά τον χρόνο αξιολόγησης των τελών.

3. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος εξασφαλίζει διαβουλεύσεις μεταξύ των αρμόδιων αρχών ή των φορέων επιβολής τελών στην επικράτειά του και των αερομεταφορέων ή των φορέων εκπροσώπησής τους που χρησιμοποιούν τις υπηρεσίες και εγκαταστάσεις, και διασφαλί-

ζει ότι οι αρμόδιες αρχές ή οι φορείς και οι αερομεταφορείς ή οι φορείς εκπροσώπησής τους ανταλλάσσουν τέτοιες πληροφορίες, εφόσον είναι αναγκαίο, για την ακριβή επανεξέταση του εύλογου χαρακτήρα των τελών, σύμφωνα με τις αρχές των παραγράφων 1 και 2 του παρόντος άρθρου. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος εξασφαλίζει ότι οι αρμόδιες αρχές επιβολής τελών ενημερώνουν εγκαίρως τους χρήστες, για οιαδήποτε πρόταση αλλαγής των τελών, ώστε οι εν λόγω αρχές να είναι σε θέση να εξετάσουν τις απόψεις που εξέφρασαν οι χρήστες πριν επέλθουν οι αλλαγές.

4. Κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν θεωρείται, κατά τις διαδικασίες επίλυσης διαφορών σύμφωνα με το άρθρο 22 (Επίλυση διαφορών και διαιτησία) της παρούσας συμφωνίας, ότι παραβιάζει διάταξη του παρόντος άρθρου, εκτός εάν α) παραλείπει να προβεί σε επανεξέταση του τέλους ή της πρακτικής που αποτελεί το αντικείμενο καταγγελίας από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος εντός εύλογου χρονικού διαστήματος ή β) μετά την εν λόγω επανεξέταση, παραλείπει να προβεί σε όλες τις δυνατές, στο πλαίσιο της εξουσίας του, ενέργειες για τη διόρθωση τέλους ή πρακτικής που δεν συνάδει με το παρόν άρθρο.

Άρθρο 11

Καθορισμός των ναύλων

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη επιτρέπουν τον ελεύθερο καθορισμό των ναύλων από τους αερομεταφορείς βάσει ελεύθερου και θεμιτού ανταγωνισμού.

2. Τα συμβαλλόμενα μέρη δεν απαιτούν την καταχώριση των ναύλων.

3. Οι αρμόδιες αρχές δύνανται να διεξάγουν συζητήσεις για τους ναύλους που ενδέχεται να είναι άδικοι, παράλογοι, διακριτικοί ή επιδοτούμενοι, χωρίς να περιορίζονται μόνον σε αυτές.

Άρθρο 12

Στατιστικά στοιχεία

1. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος παρέχει στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος τα στατιστικά στοιχεία που απαιτούνται από τις εθνικές νομοθετικές και κανονιστικές διατάξεις και, κατόπιν αιτήματος, άλλα διαθέσιμα στατιστικά στοιχεία, τα οποία είναι εύλογα δυνατόν να ζητηθούν για την εξέταση της εκμετάλλευσης των αεροπορικών μεταφορών.

2. Τα συμβαλλόμενα μέρη συνεργάζονται στο πλαίσιο της κοινής επιτροπής που συστήνεται δυνάμει του άρθρου 21 (Κοινή επιτροπή) για να διευκολύνουν τις ανταλλαγές στατιστικών στοιχείων μεταξύ τους με σκοπό την παρακολούθηση της εξέλιξης των αεροπορικών μεταφορών με βάση την παρούσα συμφωνία.

ΤΙΤΛΟΣ II

ΚΑΝΟΝΙΣΤΙΚΗ ΣΥΝΕΡΓΑΣΙΑ

Άρθρο 13

Ασφάλεια πτήσεων

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη εξασφαλίζουν ότι η νομοθεσία τους περιέχει, τουλάχιστον, τα πρότυπα που προβλέπονται στο μέρος Α του παραρτήματος III, με βάση τους όρους που καθορίζονται κατωτέρω.

2. Τα συμβαλλόμενα μέρη εξασφαλίζουν ότι τα αεροσκάφη νηολογίου συμβαλλόμενου μέρους, τα οποία δημιουργούν υπόνοιες ότι δεν συμμορφώνονται προς τα διεθνή πρότυπα ασφαλείας της διεθνούς αεροπορίας σύμφωνα με τη σύμβαση και προσγειώνονται σε αερολιμένες ανοικτούς στη διεθνή αεροπορική κίνηση και ευρισκόμενους στην επικράτεια του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, υπόκεινται σε επιθεωρήσεις διαδρόμου από τις αρμόδιες αρχές αυτού του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, καθώς επίσης και σε επιθεωρήσεις του εσωτερικού και του εξωτερικού του αεροσκάφους, προκειμένου να ελεγχθεί η εγκυρότητα των αεροναυτιλιακών εγγράφων και των εγγράφων που αφορούν το πλήρωμά του και η εμφανής κατάσταση του αεροσκάφους και του εξοπλισμού του.

3. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος δύναται να ζητεί διαβουλεύσεις, ανά πάσα στιγμή, σχετικά με τα πρότυπα ασφαλείας πτήσεων που τηρεί το άλλο συμβαλλόμενο μέρος.

4. Οι αρμόδιες αρχές οιοδήποτε συμβαλλόμενου μέρους λαμβάνουν όλα τα ενδεδειγμένα και άμεσα μέτρα οσάκις διαπιστώνουν ότι ένα αεροσκάφος, ένα προϊόν ή εκμετάλλευση ενδέχεται:

- α) να μην πληροί τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με τη σύμβαση, τη νομοθεσία που προσδιορίζεται στο μέρος Α του παραρτήματος III ή την ισοδύναμη νομοθεσία της Ιορδανίας σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, όποιο από τα δύο ισχύει·
- β) να γείρει σοβαρές ανησυχίες, οι οποίες προέκυψαν από επιθεώρηση αναφερόμενη στην παράγραφο 2 του παρόντος άρθρου, ότι αεροσκάφος ή η εκμετάλλευση αεροσκάφους δεν πληροί τα ελάχιστα πρότυπα που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με τη Σύμβαση ή με τη νομοθεσία που προσδιορίζεται στο μέρος Α του παραρτήματος III ή στην ισοδύναμη νομοθεσία της Ιορδανίας σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, όποιο από τα δύο ισχύει· ή
- γ) να γείρει σοβαρές ανησυχίες ότι δεν υπάρχει αποτελεσματική τήρηση και διαχείριση των ελάχιστων προτύπων που έχουν καθορισθεί σύμφωνα με τη σύμβαση ή με τη νομοθεσία που προσδιορίζεται στο μέρος Γ του παραρτήματος III ή στην ισοδύναμη νομοθεσία της Ιορδανίας σύμφωνα με την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, όποιο από τα δύο ισχύει.

5. Όταν οι αρμόδιες αρχές συμβαλλόμενου μέρους λαμβάνουν μέτρα με βάση την παράγραφο 4, ενημερώνουν αμέσως τις αρμόδιες αρχές του άλλου συμβαλλόμενου μέρους αιτιολογώντας τις ενέργειές τους.

6. Όταν τα μέτρα που λαμβάνονται κατ' εφαρμογή της παραγράφου 4 δεν παύουν ακόμη και εάν παύσει να υφίσταται ο λόγος για τον οποίο ελήφθησαν, οιοδήποτε από τα συμβαλλόμενα μέρη μπορεί να φέρει το ζήτημα ενώπιον της κοινής επιτροπής.

Άρθρο 14

Ασφάλεια της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη εξασφαλίζουν ότι η νομοθεσία τους περιέχει, τουλάχιστον, τα πρότυπα που προβλέπονται στο μέρος Β του παραρτήματος III της παρούσας συμφωνίας, με βάση τους όρους που καθορίζονται κατωτέρω.

2. Δεδομένου ότι η εγγύηση της ασφαλείας των αεροσκαφών πολιτικής αεροπορίας, των επιβατών και των πληρωμάτων τους αποτελεί βασική προϋπόθεση για την εκτέλεση διεθνών αεροπορικών μεταφορών, τα συμβαλλόμενα μέρη επαναβεβαιώνουν τις αμοιβαίες υποχρεώσεις τους να μεριμνούν για την ασφάλεια της πολιτικής αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και ιδίως τις υποχρεώσεις τους με βάση τη σύμβαση του Σικάγου, τη σύμβαση περί παραβάσεων

και ορισμένων άλλων πράξεων που διαπράττονται επί αεροσκαφών, η οποία υπεγράφη στο Τόκιο στις 14 Σεπτεμβρίου 1963, τη σύμβαση για την καταστολή της παράνομης κατάληψης αεροσκαφών, η οποία υπεγράφη στη Χάγη στις 16 Δεκεμβρίου 1970, τη σύμβαση για την καταστολή παράνομων πράξεων κατά της ασφαλείας της πολιτικής αεροπορίας, η οποία υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 23 Σεπτεμβρίου 1971 και το πρωτόκολλο για την καταστολή παράνομων πράξεων βίας σε αερολιμένες που εξυπηρετούν τη διεθνή πολιτική αεροπορία, το οποίο υπεγράφη στο Μόντρεαλ στις 24 Φεβρουαρίου 1988 και τη σύμβαση για τη σήμανση πλαστικών εκρηκτικών με σκοπό τον εντοπισμό τους, η οποία στο Μόντρεαλ την 1η Μαρτίου 1991, εφόσον αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη συμμετέχουν στις συμβάσεις αυτές, καθώς και σε άλλες συμβάσεις και πρωτόκολλα που σχετίζονται με την ασφάλεια πτήσεων της πολιτικής αεροπορίας.

3. Τα συμβαλλόμενα μέρη παρέχουν, κατόπιν υποβολής αιτήματος, όλη την αναγκαία αμοιβαία συνδρομή για την αποτροπή ενεργειών παράνομης κατάληψης (αεροπειρατείας) αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας και άλλων παράνομων ενεργειών κατά της ασφαλείας των εν λόγω αεροσκαφών, των επιβατών και των πληρωμάτων τους και των αερολιμένων και των αεροναυτιλιακών εγκαταστάσεων.

4. Στις αμοιβαίες σχέσεις τους, τα συμβαλλόμενα μέρη ενεργούν σύμφωνα με τα πρότυπα ασφαλείας της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες και, εφόσον τις εφαρμόζουν, σύμφωνα με τις ανάλογες συνιστώμενες πρακτικές που έχουν καθιερωθεί από τη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) και έχουν προσαρτηθεί ως παραρτήματα στη σύμβαση του Σικάγου, εφόσον οι εν λόγω διατάξεις ασφαλείας εφαρμόζονται από τα συμβαλλόμενα μέρη. Αμφότερα τα συμβαλλόμενα μέρη απαιτούν από τους φορείς εκμετάλλευσης των αεροσκαφών του νηολογίου τους, από τους φορείς εκμετάλλευσης αεροσκαφών που έχουν τον κύριο τόπο των δραστηριοτήτων τους ή τη μόνιμη έδρα τους στην επικράτεια τους, καθώς και από τους φορείς εκμετάλλευσης αερολιμένων που εφύσκονται στην επικράτεια τους, να ενεργούν σύμφωνα με τις εν λόγω διατάξεις ασφαλείας από έκνομες ενέργειες.

5. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος διασφαλίζει τη λήψη αποτελεσματικών μέτρων εντός της επικρατείας του για την προστασία των αεροσκαφών και τον έλεγχο των επιβατών και των χειραποσκευών τους και των μελών των πληρωμάτων και των αποσκευών, καθώς και του φορτίου (συμπεριλαμβανομένων των παραδιδόμενων αποσκευών) και των αποθηκών των αεροσκαφών, πριν και κατά τη διάρκεια της επιβίβασης ή της φόρτωσης και επίσης ότι τα εν λόγω μέτρα είναι προσαρμοσμένα ώστε να αντιμετωπίζεται η αύξηση των απειλών. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος συμφωνεί ότι ενδέχεται να απαιτηθεί από τους αερομεταφορείς του να τηρήσουν τα μέτρα ασφαλείας από έκνομες ενέργειες που αναφέρονται στην παράγραφο 4, οι οποίες απαιτούνται από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος για την είσοδο, την έξοδο και την παραμονή στην επικράτεια αυτού του άλλου συμβαλλόμενου μέρους.

6. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος ανταποκρίνεται επίσης θετικά σε οποιοδήποτε αίτημα του άλλου συμβαλλόμενου μέρους για τη λήψη ειδικών μέτρων ασφαλείας από έκνομες ενέργειες προς αντιμετώπιση συγκεκριμένης απειλής. Εξαιρέσει της περίπτωσης έκτακτης ανάγκης, κάθε συμβαλλόμενο μέρος ενημερώνει εκ των προτέρων το άλλο συμβαλλόμενο μέρος για κάθε ειδικό μέτρο ασφαλείας που προτίθεται να λάβει, το οποίο ενδέχεται να έχει σημαντικές οικονομικές ή επιχειρησιακές επιπτώσεις στα αεροπορικά δρομολόγια που προβλέπονται με βάση την παρούσα συμφωνία. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να ζητεί τη σύγκληση της κοινής επιτροπής, προκειμένου να συζητηθούν τα εν λόγω μέτρα ασφαλείας, όπως προβλέπεται στο άρθρο 21 (Κοινή επιτροπή) της παρούσας συμφωνίας.

7. Σε περίπτωση συμβάντος ή απειλής συμβάντος παράνομης κατάληψης αεροσκαφών της πολιτικής αεροπορίας ή άλλων παράνομων πράξεων κατά της ασφάλειας των επιβατών, του πληρώματος, των αερολιμένων ή των αεροναυτιλιακών διευκολύνσεων, τα συμβαλλόμενα μέρη αλληλοβοηθούνται διευκολύνοντας τις συνεννοήσεις και τη λήψη άλλων κατάλληλων μέτρων με σκοπό να τερματιστεί ταχέως και με ασφάλεια το συμβάν ή η απειλή τέτοιου συμβάντος.

8. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος λαμβάνει όλα τα μέτρα που κρίνει εφικτά για να διασφαλίσει ότι αεροσκάφος ευρισκόμενο στο έδαφος της επικράτειάς του, το οποίο έχει υποστεί παράνομη κατάληψη ή άλλη έκνομη ενέργεια, και ευρίσκεται στο έδαφός του, εκτός εάν η αναχώρησή του επιβάλλεται από το υπέρτατο καθήκον προστασίας της ανθρώπινης ζωής. Οσάκις είναι εφικτό, τα εν λόγω μέτρα λαμβάνονται κατόπιν αμοιβαίων διαβουλεύσεων.

9. Όταν συμβαλλόμενο μέρος έχει βάσιμους λόγους να πιστεύει ότι το άλλο συμβαλλόμενο μέρος δεν τηρεί τις διατάξεις του παρόντος άρθρου για την ασφάλεια της αεροπορίας από έκνομες ενέργειες, μπορεί να ζητεί άμεσες διαβουλεύσεις με το άλλο συμβαλλόμενο μέρος.

10. Με την επιφύλαξη του άρθρου 4 (Απόρριψη, ανάκληση, αναστολή, περιορισμός αδειας) της παρούσας συμφωνίας, η μη επίτευξη ικανοποιητικής συμφωνίας εντός δέκα πέντε (15) ημερών από την ημερομηνία υποβολής αυτού του αιτήματος συνιστά λόγο για παρακράτηση, ανάκληση, περιορισμό ή επιβολή όρων στην άδεια εκμετάλλευσης ενός ή περισσότερων αερομεταφορέων του συγκεκριμένου συμβαλλομένου μέρους.

11. Σε περιπτώσεις άμεσης και έκτακτης απειλής, συμβαλλόμενο μέρος δύναται να λαμβάνει τα κατάλληλα προσωρινά μέτρα πριν την εκπνοή της προθεσμίας των δέκα πέντε (15) ημερών.

12. Τυχόν μέτρα, τα οποία έχουν ληφθεί σύμφωνα με την παράγραφο 10 του παρόντος άρθρου, παύουν μόλις το άλλο συμβαλλόμενο μέρος συμμορφωθεί προς όλες τις διατάξεις του παρόντος άρθρου.

Άρθρο 15

Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη εξασφαλίζουν ότι η νομοθεσία τους περιέχει, τουλάχιστον, τα πρότυπα που προβλέπονται στο μέρος Γ του παραρτήματος III της παρούσας συμφωνίας, με βάση τους όρους που καθορίζονται κατωτέρω.

2. Τα συμβαλλόμενα μέρη δεσμεύονται να εξασφαλίζουν το υψηλότερο επίπεδο συνεργασίας στο πεδίο της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, προκειμένου να επεκταθεί ο ενιαίος ευρωπαϊκός ουρανός στην Ιορδανία, ώστε να βελτιωθούν τα ισχύοντα πρότυπα ασφαλείας και η εν γένει αποτελεσματικότητα των προτύπων διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στην Ευρώπη, με σκοπό τη βέλτιστη χρήση της χωρητικότητας και την ελαχιστοποίηση των καθυστερήσεων. Προς τον σκοπό αυτό, διασφαλίζεται η ενδεδειγμένη συμμετοχή της Ιορδανίας στην επιτροπή ενιαίου ουρανού. Η κοινή επιτροπή είναι αρμόδια για την παρακολούθηση και τη διευκόλυνση της συνεργασίας στο πεδίο της διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας.

3. Για να διευκολυνθεί η εφαρμογή της νομοθεσίας για τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό στις επικράτειές τους:

α) η Ιορδανία λαμβάνει τα αναγκαία μέτρα για να προσαρμόσει τις θεσμικές της δομές διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό, ιδίως με τη διασφάλιση ότι οι αρμόδιοι εθνικοί εποπτικοί φορείς είναι ανεξάρτητοι, τουλάχιστον από άποψη λειτουργίας, από τους φορείς παροχής υπηρεσιών διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας και

β) η Ευρωπαϊκή Ένωση συνδέει την Ιορδανία με κάθε σχετική επιχειρησιακή πρωτοβουλία στο πεδίο των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών, του εναερίου χώρου και της διαλειτουργικότητας, η οποία απορρέει από τον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό, ιδίως μέσω της πρώιμης συμμετοχής της Ιορδανίας στη δημιουργία λειτουργικών τμημάτων εναερίου χώρου ή μέσω κατάλληλου συντονισμού με το σύστημα SESAR.

Άρθρο 16

Περιβάλλον

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν τη σημασία της προστασίας του περιβάλλοντος στη χάραξη και την εφαρμογή της πολιτικής διεθνών αερομεταφορών.

2. Τα συμβαλλόμενα μέρη αναγνωρίζουν ότι είναι σημαντικό να συνεργάζονται και, στο πλαίσιο πολυμερών συζητήσεων, να εξετάζουν τις συνέπειες των αεροπορικών μεταφορών στο περιβάλλον και στην οικονομία, και να διασφαλίζουν ότι κάθε μέτρο μετριασμού των περιβαλλοντικών επιπτώσεων συνάδει πλήρως με τους στόχους της παρούσας συμφωνίας.

3. Καμία διάταξη της παρούσας συμφωνίας δεν θεωρείται ότι περιορίζει τη δυνατότητα των αρμοδίων αρχών συμβαλλομένου μέρους να λαμβάνουν όλα τα κατάλληλα μέτρα για να αποτρέπουν ή να αντιμετωπίζουν τις περιβαλλοντικές επιπτώσεις των διεθνών αεροπορικών μεταφορών, με την προϋπόθεση ότι τα εν λόγω μέτρα συνάδουν πλήρως με τα δικαιώματα και τις υποχρεώσεις τους με βάση το διεθνές δίκαιο και ότι εφαρμόζονται χωρίς διακρίσεις ως προς την εθνικότητα.

4. Τα συμβαλλόμενα μέρη εξασφαλίζουν ότι η νομοθεσία τους περιέχει, τουλάχιστον, τα πρότυπα που προβλέπονται στο μέρος Δ του παραρτήματος III της παρούσας συμφωνίας.

Άρθρο 17

Προστασία του καταναλωτή

Τα συμβαλλόμενα μέρη εξασφαλίζουν ότι η νομοθεσία τους περιέχει, τουλάχιστον, τα πρότυπα αεροπορικών μεταφορών που προβλέπονται στο μέρος E του παραρτήματος III της παρούσας συμφωνίας.

Άρθρο 18

Ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων

Τα συμβαλλόμενα μέρη εξασφαλίζουν ότι η νομοθεσία τους περιέχει τα πρότυπα που προβλέπονται στο μέρος ΣΤ του παραρτήματος III της παρούσας συμφωνίας.

Άρθρο 19

Θέματα κοινωνικού χαρακτήρα

Τα συμβαλλόμενα μέρη εξασφαλίζουν ότι η νομοθεσία τους περιέχει τα πρότυπα αεροπορικών μεταφορών που προβλέπονται στο μέρος Ζ του παραρτήματος III της παρούσας συμφωνίας.

ΤΙΤΛΟΣ ΙΙΙ

ΘΕΣΜΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

Άρθρο 20

Ερμηνεία και επιβολή της εφαρμογής

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη λαμβάνουν κάθε γενικό ή ειδικό μέτρο κατάλληλο να εξασφαλίσει την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που απορρέουν από την παρούσα συμφωνία και απέχουν από τη λήψη κάθε μέτρου ικανού να θέσει σε κίνδυνο την υλοποίηση των στόχων της παρούσας συμφωνίας.
2. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος είναι υπεύθυνο, στην επικράτεια του, για την ορθή εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας, και, ιδίως, της νομοθεσίας που περιέχει τα πρότυπα που προβλέπονται στο παράρτημα ΙΙΙ της παρούσας συμφωνίας.
3. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος παρέχει στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος όλες τις πληροφορίες και τη συνδρομή που απαιτούνται σε περίπτωση ανακρίσεων για πιθανές παραβιάσεις που διεξάγει το συγκεκριμένο άλλο συμβαλλόμενο μέρος σύμφωνα με τη συναφή δικαιοδοσία του, όπως προβλέπεται στην παρούσα συμφωνία.
4. Οσάκις τα συμβαλλόμενα μέρη ενεργούν με βάση τις εξουσίες που τους παρέχει η παρούσα συμφωνία σε θέματα που ενδιαφέρουν το άλλο συμβαλλόμενο μέρος και αφορούν τις αρχές ή τις επιχειρήσεις του άλλου συμβαλλόμενου μέρους, οι αρμόδιες αρχές του άλλου συμβαλλόμενου μέρους ενημερώνονται πλήρως και τους παρέχεται η δυνατότητα να υποβάλλουν τις παρατηρήσεις τους πριν να ληφθεί τελική απόφαση.

Άρθρο 21

Κοινή επιτροπή

1. Συστήνεται επιτροπή απαρτιζόμενη από αντιπροσώπους των συμβαλλόμενων μερών (εφεξής «κοινή επιτροπή»), η οποία είναι αρμόδια για τη διαχείριση της παρούσας συμφωνίας και εξασφαλίζει την ορθή εφαρμογή της. Προς τον σκοπό αυτό, διατυπώνει συστάσεις και λαμβάνει αποφάσεις στις περιπτώσεις που προβλέπει η παρούσα συμφωνία.
2. Οι αποφάσεις της κοινής επιτροπής λαμβάνονται συναινετικά και είναι δεσμευτικές για τα συμβαλλόμενα μέρη. Οι αποφάσεις της κοινής επιτροπής τίθενται σε ισχύ από τα συμβαλλόμενα μέρη σύμφωνα με τους κανόνες τους.
3. Η κοινή επιτροπή θεσπίζει, με απόφασή της, τον εσωτερικό της κανονισμό.
4. Η κοινή επιτροπή συνεδριάζει ανάλογα με τις ανάγκες. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να ζητεί τη σύγκλησή της.
5. Συμβαλλόμενο μέρος δύναται επίσης να ζητεί τη σύγκληση της κοινής επιτροπής, προκειμένου να επιδιωχθεί η επίλυση θεμάτων σχετικών με την ερμηνεία ή την εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας. Η συνεδρίαση αρχίζει το συντομότερο δυνατόν, όχι όμως αργότερα από δύο μήνες από την ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος, εκτός εάν συμφωνηθεί άλλως από τα συμβαλλόμενα μέρη.

6. Για την ορθή εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας, τα συμβαλλόμενα μέρη ανταλλάσσουν πληροφορίες και, εφόσον ζητηθεί από συμβαλλόμενο μέρος, διαβουλεύονται στο πλαίσιο της κοινής επιτροπής.

7. Εάν, κατά την άποψη συμβαλλόμενου μέρους, απόφαση της κοινής επιτροπής δεν εφαρμόζεται ορθά από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος, το πρώτο συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να ζητήσει την εξέταση του θέματος από την κοινή επιτροπή. Εάν η κοινή επιτροπή δεν μπορέσει να επιλύσει το θέμα εντός δύο μηνών από την παραπομπή του θέματος ενώπιόν της, το συμβαλλόμενο μέρος που έφερε το θέμα μπορεί να λαμβάνει μέτρα βάσει του άρθρου 23 (Μέτρα διασφάλισης) της παρούσας συμφωνίας.

8. Οι αποφάσεις της κοινής επιτροπής μνημονεύουν την ημερομηνία εφαρμογής τους στα συμβαλλόμενα μέρη, καθώς και κάθε άλλη πληροφορία που ενδέχεται να ενδιαφέρει οικονομικούς παράγοντες.

9. Με την επιφύλαξη της παραγράφου 2, εάν η κοινή επιτροπή δεν λάβει απόφαση εντός έξι μηνών από την ημερομηνία παραπομπής ενός θέματος, τα συμβαλλόμενα μέρη μπορούν να λαμβάνουν κατάλληλα μέτρα διασφάλισης προσωρινού χαρακτήρα βάσει του άρθρου 23 (Μέτρα διασφάλισης) της παρούσας συμφωνίας.

10. Η κοινή επιτροπή εξετάζει θέματα διμερών επενδύσεων πλειοψηφικής συμμετοχής ή αλλαγής στον πραγματικό έλεγχο αεροπορικών εταιρειών των συμβαλλόμενων μερών.

11. Η κοινή επιτροπή αναπτύσσει επίσης συνεργασία με:

- α) προώθηση της ανταλλαγής απόψεων σε επίπεδο εμπειρογνομόνων σε θέματα νέων νομοθετικών ή κανονιστικών πρωτοβουλιών και εξελίξεων, καθώς και σε θέματα ασφάλειας πτήσεων, ασφάλειας από έκνομες ενέργειες, περιβάλλοντος, αεροπορικών υποδομών (συμπεριλαμβανομένων των χρονοθυρίδων), ανταγωνιστικού περιβάλλοντος και προστασίας του καταναλωτή·
- β) τακτική εξέταση των κοινωνικών επιπτώσεων που έχει η εφαρμογή της συμφωνίας, ιδίως στον τομέα της απασχόλησης, και με κατάλληλη ανταπόκριση στις ανησυχίες που αποδεικνύονται δικαιολογημένες·
- γ) διερεύνηση των πιθανών πεδίων περαιτέρω ανάπτυξης της παρούσας συμφωνίας, συμπεριλαμβανομένης της διατύπωσης συστάσεων για την τροποποίηση της παρούσας συμφωνίας·
- δ) συμφωνία, σε συναινετική βάση, για προτάσεις, προσεγγίσεις ή έγγραφα διαδικαστικού χαρακτήρα που συνδέονται άμεσα με τη λειτουργία της παρούσας συμφωνίας.

12. Τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν ότι πρέπει να μεγιστοποιηθούν τα οφέλη για τους καταναλωτές, τις αεροπορικές εταιρείες, τους εργαζόμενους και τις κοινωνίες τους με την επέκταση της παρούσας συμφωνίας σε τρίτες χώρες. Προς τούτο, η κοινή επιτροπή εργάζεται για να εκπονήσει πρόταση σχετικά με τις προϋποθέσεις και τις διαδικασίες, συμπεριλαμβανομένων των τυχόν απαιτούμενων τροποποιήσεων της παρούσας συμφωνίας, που απαιτούνται για την προσχώρηση τρίτων χωρών στην παρούσα συμφωνία.

Άρθρο 22

Επίλυση διαφορών και διατησία

1. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να ζητήσει από το συμβούλιο σύνδεσης που έχει θεσπισθεί με βάση τη συμφωνία σύνδεσης να εξετάσει κάθε διαφορά σχετιζόμενη με την εφαρμογή ή την ερμηνεία της παρούσας συμφωνίας, η οποία δεν επιλύθηκε σύμφωνα με το άρθρο 21 (Κοινή επιτροπή) της παρούσας συμφωνίας.

2. Το συμβούλιο σύνδεσης που έχει θεσπισθεί με βάση τη συμφωνία σύνδεσης μπορεί να επιλύσει τη διαφορά με απόφασή του.

3. Τα συμβαλλόμενα μέρη λαμβάνουν όλα τα αναγκαία μέτρα για την εκτέλεση της απόφασης που αναφέρεται στην παράγραφο 2.

4. Εάν τα συμβαλλόμενα μέρη δεν μπορέσουν να επιλύσουν τη διαφορά στο πλαίσιο της κοινής επιτροπής ή σύμφωνα με την παράγραφο 2, η διαφορά υποβάλλεται, κατόπιν αιτήματος ενός εκ των συμβαλλομένων μερών, σε ειδική επιτροπή διατησίας απαρτιζόμενη από τρεις διατητές σύμφωνα με τη διαδικασία που καθορίζεται κατωτέρω:

α) κάθε συμβαλλόμενο μέρος ορίζει ένα διατητή εντός εξήντα (60) ημερών από την ημερομηνία παραλαβής της κοινοποίησης του αιτήματος διατησίας από την επιτροπή διατησίας που έχει απευθύνει το άλλο συμβαλλόμενο μέρος μέσω της διπλωματικής οδού • ο τρίτος διατητής ορίζεται από τους δύο άλλους διατητές εντός πρόσθετων εξήντα (60) ημερών. Εάν ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν ορίσει διατητή εντός της ταχθείσας προθεσμίας, ή εάν ο τρίτος διατητής δεν ορισθεί εντός της συμφωνηθείσας προθεσμίας, κάθε συμβαλλόμενο μέρος μπορεί να ζητήσει από τον Πρόεδρο του Συμβουλίου της ΔΟΠΑ να ορίσει διατητή ή διατητές, αναλόγως.

β) ο τρίτος διατητής που ορίζεται βάσει του στοιχείου α) ανωτέρω πρέπει να είναι υπήκοος τρίτης χώρας και ενεργεί ως Πρόεδρος της επιτροπής διατησίας.

γ) η επιτροπή διατησίας αποφασίζει τον εσωτερικό της κανονισμό και

δ) με την επιφύλαξη της οριστικής απόφασης της επιτροπής διατησίας, οι αρχικές δαπάνες της διατησίας κατανέμονται ισομερώς στα συμβαλλόμενα μέρη.

5. Κατόπιν αιτήματος συμβαλλομένου μέρους και ενόσω εκκρεμεί η οριστική απόφαση της επιτροπής διατησίας, η επιτροπή διατησίας μπορεί να ζητήσει από το άλλο συμβαλλόμενο μέρος να εφαρμόσει προσωρινά διορθωτικά μέτρα.

6. Κάθε προσωρινή ή τελική απόφαση της επιτροπής διατησίας είναι δεσμευτική για τα συμβαλλόμενα μέρη.

7. Εάν ένα από τα συμβαλλόμενα μέρη δεν συμμορφωθεί προς απόφαση της επιτροπής διατησίας που έχει ληφθεί με βάση το παρόν άρθρο εντός τριάντα (30) ημερών από την κοινοποίηση της εν λόγω απόφασης, το άλλο συμβαλλόμενο μέρος δύναται, ενόσω διαρκεί η μη συμμόρφωση, να περιορίσει, να αναστείλει ή να ανακαλέσει τα δικαιώματα ή τα προνόμια που έχει χορηγήσει με βάση τους όρους της παρούσας συμφωνίας στο συμβαλλόμενο μέρος που παρέβη την υποχρέωσή του.

Άρθρο 23

Μέτρα διασφάλισης

1. Τα συμβαλλόμενα μέρη λαμβάνουν κάθε γενικό ή ειδικό μέτρο που απαιτείται για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων τους βάσει της παρούσας συμφωνίας. Μεριμνούν για την επίτευξη των στόχων που καθορίζονται στην παρούσα συμφωνία.

2. Εάν ένα συμβαλλόμενο μέρος θεωρήσει ότι το άλλο συμβαλλόμενο μέρος παρέλειψε να εκπληρώσει υποχρέωση βάσει της παρούσας συμφωνίας, μπορεί να λαμβάνει τα κατάλληλα μέτρα. Τα μέτρα διασφάλισης περιορίζονται ως προς την έκταση και τη διάρκειά τους στα απολύτως αναγκαία, ώστε να επανορθωθεί η κατάσταση ή να διατηρηθεί η ισορροπία της παρούσας συμφωνίας. Κατά τη λήψη τέτοιων μέτρων, λαμβάνεται μέριμνα ώστε να διαταραχθεί στο ελάχιστο η εφαρμογή της παρούσας συμφωνίας.

3. Συμβαλλόμενο μέρος το οποίο προτίθεται να λάβει μέτρα διασφάλισης, κοινοποιεί την πρόθεσή του στα άλλα συμβαλλόμενα μέρη μέσω της κοινής επιτροπής και παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες.

4. Τα συμβαλλόμενα μέρη διενεργούν άμεσα διαβουλεύσεις στο πλαίσιο της κοινής επιτροπής προκειμένου να εξευρεθεί κοινώς αποδεκτή λύση.

5. Με την επιφύλαξη του άρθρου 3 στοιχείο δ) (Αδειοδότηση), του άρθρου 4 στοιχείο δ) (Απόρριψη, ανάκληση, αναστολή ή περιορισμός άδειας) και των άρθρων 13 (Ασφάλεια Πτήσεων) και 14 (Ασφάλεια από έκνομες ενέργειες) της παρούσας συμφωνίας, το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο μέρος δεν μπορεί να λαμβάνει μέτρα διασφάλισης πριν από την παρέλευση ενός μηνός από την ημερομηνία κοινοποίησης βάσει της παραγράφου 3 του παρόντος άρθρου, εκτός εάν η διαδικασία διαβούλευσης βάσει της παραγράφου 4 έχει ολοκληρωθεί πριν από την εκπονή της προθεσμίας που προαναφέρθηκε.

6. Το ενδιαφερόμενο συμβαλλόμενο μέρος κοινοποιεί στην κοινή επιτροπή, αμελλητί, τα μέτρα που έλαβε και παρέχει όλες τις σχετικές πληροφορίες.

7. Κάθε μέτρο που λαμβάνεται με βάση τους όρους του παρόντος άρθρου, αναστέλλεται μόλις το συμβαλλόμενο μέρος που παρέβη την υποχρέωσή του συμμορφωθεί προς τις διατάξεις της παρούσας συμφωνίας.

Άρθρο 24

Γεωγραφική επέκταση της συμφωνίας

Τα συμβαλλόμενα μέρη δεσμεύονται να διεξάγουν συνεχή διάλογο για να εξασφαλίσουν τη συνοχή της παρούσας συμφωνίας με τη διαδικασία της Βαρκελώνης και έχουν ως απώτερο στόχο τη δημιουργία κοινού ευρωμεσογειακού αεροπορικού χώρου. Κατά συνέπεια, διερευνάται, στο πλαίσιο της κοινής επιτροπής, η δυνατότητα αμοιβαίας συμφωνίας για τις τροπολογίες που πρέπει να ληφθούν υπόψη σε παρεμφερείς ευρωμεσογειακές συμφωνίες αεροπορικών μεταφορών σύμφωνα με την παράγραφο 11 του άρθρου 21 (Κοινή επιτροπή).

Άρθρο 25

Σχέση με άλλες συμφωνίες

1. Οι διατάξεις της παρούσας συμφωνίας αντικαθιστούν τις σχετικές διατάξεις διμερών συμφωνιών που υπάρχουν μεταξύ της Ιορδανίας και των κρατών μελών. Ωστόσο, τα υπάρχοντα δικαιώματα κυκλοφορίας, τα οποία απορρέουν από τις εν λόγω διμερείς συμφωνίες και δεν καλύπτονται με βάση την παρούσα συμφωνία, μπορούν να συνεχίσουν να ασκούνται, με την προϋπόθεση ότι δεν υφίσταται διάκριση μεταξύ αερομεταφορέων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης για λόγους εθνικότητας.
2. Παρά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου και με την επιφύλαξη του άρθρου 27 (Καταγγελία), εάν η συμφωνία καταγγελθεί ή παύσει να εφαρμόζεται προσωρινά, το εφαρμοστέο καθεστώς στα αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ των αντίστοιχων επικρατειών των συμβαλλομένων μερών μπορεί να συμφωνηθεί από τα συμβαλλόμενα μέρη πριν από την καταγγελία της συμφωνίας.
3. Εάν τα συμβαλλόμενα μέρη καταστούν μέρη σε πολυμερή συμφωνία ή εάν υιοθετήσουν απόφαση της ΔΟΠΑ ή άλλου διεθνούς οργανισμού, που πραγματεύεται θέματα που καλύπτει η παρούσα συμφωνία, διαβουλεύονται στο πλαίσιο της κοινής επιτροπής για να καθορίσουν εάν η παρούσα συμφωνία πρέπει να αναθεωρηθεί, προκειμένου να ληφθούν υπόψη οι εξελίξεις αυτές.
4. Η παρούσα συμφωνία εφαρμόζεται με την επιφύλαξη τυχόν απόφασης των δύο συμβαλλομένων μερών να εφαρμόσουν μελλοντικές συστάσεις της ΔΟΠΑ. Τα συμβαλλόμενα μέρη δεν επικαλούνται την παρούσα συμφωνία, ή μέρος αυτής, ως βάση της διαφωνίας τους προκειμένου να εξετασθούν στη ΔΟΠΑ εναλλακτικές πολιτικές σε θέμα που καλύπτει η παρούσα συμφωνία.

Άρθρο 26

Τροποποιήσεις

1. Εάν συμβαλλόμενο μέρος επιθυμεί την τροποποίηση των διατάξεων της παρούσας συμφωνίας, ενημερώνει σχετικά την κοινή επιτροπή. Η τροποποίηση της παρούσας συμφωνίας αρχίζει να ισχύει μετά την ολοκλήρωση των σχετικών εσωτερικών διαδικασιών κάθε συμβαλλομένου μέρους.
2. Η κοινή επιτροπή μπορεί, κατόπιν πρότασης συμβαλλομένου μέρους και σύμφωνα με το παρόν άρθρο, να αποφασίσει την τροποποίηση των παραρτημάτων της παρούσας συμφωνίας.
3. Η παρούσα συμφωνία εφαρμόζεται με την επιφύλαξη του δικαιώματος κάθε συμβαλλομένου μέρους, τηρουμένης της συμμόρφωσης προς την αρχή της μη εισαγωγής διακρίσεων, να θεσπίζει μονομερώς νέα νομοθεσία ή να τροποποιεί την υπάρχουσα νομοθεσία στο πεδίο των αεροπορικών μεταφορών ή σε συνδεόμενο με αυτές πεδίο που αναφέρεται στο παράρτημα III της παρούσας συμφωνίας.
4. Μόλις συμβαλλόμενο μέρος εκπονήσει νέα νομοθεσία στο πεδίο των αεροπορικών μεταφορών ή σε σχετικό πεδίο που αναφέ-

ρεται στο παράρτημα III, η οποία ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στην ορθή λειτουργία της παρούσας συμφωνίας, ενημερώνει το άλλο συμβαλλόμενο μέρος και διαβουλεύεται με αυτό, όσο το δυνατόν στενότερα. Κατόπιν αιτήματος ενός από τα συμβαλλόμενα μέρη, πραγματοποιείται προκαταρκτική ανταλλαγή απόψεων στο πλαίσιο της κοινής επιτροπής.

5. Ένα συμβαλλόμενο μέρος, μόλις εκδώσει νέα νομοθεσία ή τροποποίηση της νομοθεσίας του στο πεδίο των αεροπορικών μεταφορών ή σε σχετικό πεδίο που αναφέρεται στο παράρτημα III, η οποία ενδέχεται να έχει επιπτώσεις στην ορθή λειτουργία της παρούσας συμφωνίας, ενημερώνει το άλλο συμβαλλόμενο μέρος το αργότερο εντός τριάντα ημερών από την έκδοσή της. Κατόπιν αιτήματος ενός από τα συμβαλλόμενα μέρη, η κοινή επιτροπή προβαίνει, εντός των επόμενων εξήντα ημερών, σε ανταλλαγή απόψεων με αντικείμενο τις επιπτώσεις της εν λόγω νέας νομοθεσίας ή τροποποίησης στην ομαλή λειτουργία της παρούσας συμφωνίας.
6. Μετά την ανταλλαγή απόψεων που αναφέρεται στην παράγραφο 5 ανωτέρω, η κοινή επιτροπή:
 - α) λαμβάνει απόφαση αναθεώρησης του παραρτήματος III της παρούσας συμφωνίας, ώστε να ενσωματωθεί σε αυτό, εφόσον χρειάζεται στη βάση της αμοιβαιότητας, η εν λόγω νέα νομοθεσία ή τροποποίηση·
 - β) λαμβάνει απόφαση, βάσει της οποίας η εν λόγω νέα νομοθεσία ή τροποποίηση θεωρείται σύμφωνη με την παρούσα συμφωνία· ή
 - γ) συστήνει κάθε άλλο μέτρο που πρέπει να ληφθεί εντός εύλογης προθεσμίας για να διασφαλισθεί η ομαλή λειτουργία της παρούσας συμφωνίας.

Άρθρο 27

Καταγγελία της συμφωνίας

1. Η παρούσα συμφωνία συνάπτεται για αόριστο χρονικό διάστημα.
2. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος δύναται, ανά πάσα στιγμή, να κοινοποιήσει γραπτώς μέσω της διπλωματικής οδού στο άλλο συμβαλλόμενο μέρος, την απόφασή του να καταγγείλει την παρούσα συμφωνία. Η κοινοποίηση αυτή αποστέλλεται ταυτόχρονα στη ΔΟΠΑ. Η παρούσα συμφωνία λήγει τα μεσάνυχτα, ώρα Γκρήνουιτς, της τελευταίας ημέρας της περιόδου κυκλοφορίας της IATA και ένα έτος από την ημερομηνία της γραπτής γνωστοποίησης της καταγγελίας, εκτός εάν:
 - α) η κοινοποίηση αποσυρθεί κατόπιν συμφωνίας των συμβαλλομένων μερών πριν από τη λήξη της περιόδου αυτής· ή
 - β) συμβαλλόμενο μέρος, άλλο από εκείνο που κοινοποίησε το αίτημα καταγγελίας, ζητήσει μεγαλύτερη προθεσμία, η οποία δεν υπερβαίνει τους 18 μήνες, ώστε να εξασφαλισθούν ικανοποιητικές διαπραγματεύσεις για το καθεστώς που θα ισχύσει στα αεροπορικά δρομολόγια μεταξύ των αντίστοιχων επικρατειών.

Άρθρο 28

Καταχώριση στη Διεθνή Οργάνωση Πολιτικής Αεροπορίας (ΔΟΠΑ) αι στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών

Η παρούσα συμφωνία και όλες οι τροποποιήσεις της καταχωρίζονται στη ΔΟΠΑ και στη Γραμματεία των Ηνωμένων Εθνών.

Άρθρο 29

Έναρξη ισχύος

1. Η παρούσα συμφωνία αρχίζει να ισχύει ένα μήνα από την ημερομηνία της τελευταίας διακοίνωσης στο πλαίσιο της ανταλλαγής διπλωματικών διακοινώσεων μεταξύ των συμβαλλομένων μερών, με την οποία επιβεβαιώνεται η ολοκλήρωση όλων των αναγκαίων διαδικασιών για την έναρξη ισχύος της παρούσας συμφωνίας. Για τους σκοπούς της εν λόγω ανταλλαγής, το Χασεμιτικό Βασίλειο της Ιορδανίας διαβιβάζει, στη Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, τη διπλωματική διακοίνωσή του προς την Ευρωπαϊκή Ένωση και τα κράτη μέλη της, και η Γενική Γραμματεία του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης διαβιβάζει, στο Χασεμιτικό Βασίλειο της Ιορδανίας, τη διπλωματική διακοίνωση εκ μέρους της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της. Η διπλωματική διακοίνωση της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της περιέχει ανακοινώσεις από κάθε κράτος μέλος, με τις οποίες επιβε-

βαιώνεται η ολοκλήρωση όλων των αναγκαίων διαδικασιών για την έναρξη ισχύος της παρούσας συμφωνίας.

2. Παρά την παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, τα συμβαλλόμενα μέρη συμφωνούν να εφαρμόζουν προσωρινά την παρούσα συμφωνία από την πρώτη ημέρα του μηνός που έπεται το ενωρίτερο i) της ημερομηνίας της τελευταίας διακοίνωσης με την οποία τα συμβαλλόμενα μέρη έχουν κοινοποιήσει μεταξύ τους την ολοκλήρωση των αναγκαίων διαδικασιών για την προσωρινή εφαρμογή της συμφωνίας, ή ii) σύμφωνα με τις εσωτερικές διαδικασίες ή/και την εθνική νομοθεσία, αναλόγως, των συμβαλλομένων μερών, της ημερομηνίας εντός των 12 μηνών από την ημερομηνία υπογραφής της παρούσας συμφωνίας.

ΣΕ ΠΙΣΤΩΣΗ ΤΩΝ ΑΝΩΤΕΡΩ, οι υπογράφοντες, δεόντως εξουσιοδοτημένοι, έθεσαν την υπογραφή τους κάτω από την παρούσα συμφωνία.

Έγινε στις Βρυξέλλες, στις δέκα πέντε Δεκεμβρίου δύο χιλιάδες δέκα, εις διπλούν στην αγγλική, βουλγαρική, γαλλική, γερμανική, δανική, ελληνική, εσθονική, ισπανική, ιταλική, λετονική, λιθουανική, μαλτεζική, ολλανδική, ουγγρική, πολωνική, πορτογαλική, ρουμανική, σλοβακική, σλοβενική, σουηδική, τσεχική, φινλανδική και αραβική γλώσσα, όλα δε τα κείμενα είναι εξίσου αυθεντικά.

Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.
Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.
Diese Unterschrift bindet zugleich die Wallonische Region, die Flämische Region und die Region Brüssel-Hauptstadt.

За Република България



Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



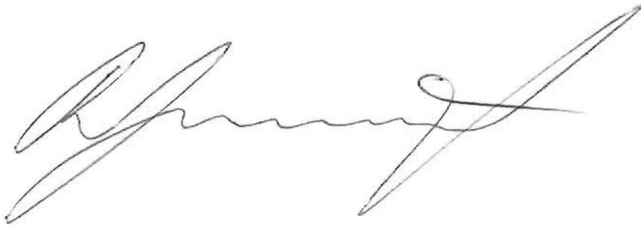
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

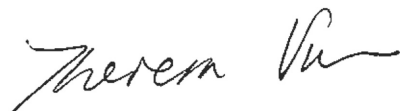
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni Ewropea
Voor de Europese Unie
W imieniu Unii Europejskiej
Pela União Europeia
Pentru Uniunea Europeană
Za Európsku úniu
Za Evropsko unijo
Euroopan unionin puolesta
För Europeiska unionen



عن المملكة الأردنية الهاشمية



ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ Ι

ΣΥΜΠΕΦΩΝΗΜΕΝΑ ΔΡΟΜΟΛΟΓΙΑ ΚΑΙ ΚΑΘΟΡΙΣΜΕΝΕΣ ΔΙΑΔΡΟΜΕΣ

1. Το παρόν παράρτημα υπόκειται στις μεταβατικές διατάξεις που περιέχονται στο παράρτημα ΙΙ της παρούσας συμφωνίας.
2. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος χορηγεί στους αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλομένου μέρους δικαιώματα μεταφοράς για την εκτέλεση αεροπορικών δρομολογίων στις κάτωθι προσδιοριζόμενες διαδρομές:
 - α) για τους αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης: Σημεία εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης — Ένα ή περισσότερα ενδιάμεσα σημεία σε ευρωμεσογειακές χώρες, χώρες ΚΕΑΧ ή χώρες αναφερόμενες στο παράρτημα ΙV — Ένα ή περισσότερα σημεία εντός της Ιορδανίας.
 - β) για τους αερομεταφορείς της Ιορδανίας — Σημεία εντός της Ιορδανίας — Ένα ή περισσότερα ενδιάμεσα σημεία σε ευρωμεσογειακές χώρες, χώρες ΚΕΑΧ ή χώρες αναφερόμενες στο παράρτημα ΙV — Ένα ή περισσότερα σημεία εντός της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
3. Τα εκτελούμενα δρομολόγια σύμφωνα με την παράγραφο 2 του παρόντος παραρτήματος έχουν τόπο αναχώρησης ή τελικού προορισμού στην επικράτεια της Ιορδανίας, για τους αερομεταφορείς της Ιορδανίας, και στην επικράτεια της Ευρωπαϊκής Ένωσης, για τους αερομεταφορείς της Ευρωπαϊκής Ένωσης.
4. Οι αερομεταφορείς κάθε συμβαλλομένου μέρους μπορούν, σε οποιαδήποτε ή σε όλες τις πτήσεις και κατ' επιλογή τους:
 - α) να εκτελούν πτήσεις προς μια ή και προς τις δύο κατευθύνσεις·
 - β) να συνδυάζουν διαφορετικούς αριθμούς πτήσης στο πλαίσιο της πτητικής εκμετάλλευσης αεροσκάφους·
 - γ) να εξυπηρετούν ενδιάμεσα σημεία, όπως ορίζεται στην παράγραφο 2 του παρόντος παραρτήματος, και σημεία μέσα στις επικράτειες των συμβαλλομένων μερών με οποιοδήποτε συνδυασμό και σειρά·
 - δ) να παραλείπουν στάσεις σε οποιοδήποτε σημείο ή σημεία·
 - ε) να μεταφέρουν επιβάτες και φορτίο από οποιοδήποτε αεροσκάφος τους σε οποιοδήποτε άλλο αεροσκάφος τους σε οποιοδήποτε σημείο·
 - στ) να κάνουν στάση σε οποιοδήποτε σημείο εντός ή εκτός της επικράτειας οποιουδήποτε συμβαλλομένου μέρους·
 - ζ) να εκτελούν διαμετακομιστική μεταφορά μέσω της επικράτειας του άλλου συμβαλλομένου μέρους και
 - η) να συνδυάζουν επιβάτες και φορτίο στο ίδιο αεροσκάφος ανεξαρτήτως της προέλευσής τους.
5. Κάθε συμβαλλόμενο μέρος επιτρέπει σε κάθε αερομεταφορέα να καθορίζει τη συχνότητα και τη χωρητικότητα της διεθνούς αερομεταφοράς που προσφέρει με βάση τις εμπορικές παραμέτρους της αγοράς. Σύμφωνα με το δικαίωμα αυτό, κανένα συμβαλλόμενο μέρος δεν περιορίζει μονομερώς τον όγκο της κίνησης, τη συχνότητα ή την κανονικότητα ενός δρομολογίου, ή τον ή τους τύπους αεροσκάφους που εκμεταλλεύονται οι αερομεταφορείς του άλλου συμβαλλομένου μέρους, εκτός εάν πρόκειται για τελωνειακούς, τεχνικούς, επιχειρησιακούς ή περιβαλλοντικούς λόγους ή για λόγους προστασίας της υγείας.
6. Οι αερομεταφορείς κάθε συμβαλλομένου μέρους δύνανται να εξυπηρετούν, κυρίως αλλά όχι αποκλειστικά, στο πλαίσιο συμφωνιών κοινής εκμετάλλευσης πτήσεων, οποιοδήποτε σημείο ευρισκόμενο σε τρίτη χώρα που δεν περιλαμβάνεται στις καθορισμένες διαδρομές, με την προϋπόθεση ότι δεν ασκούν δικαιώματα της 5ης ελευθερίας.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

ΜΕΤΑΒΑΤΙΚΕΣ ΔΙΑΤΑΞΕΙΣ

1. Η υλοποίηση και η εφαρμογή όλων των διατάξεων της παρούσας συμφωνίας, ειδικότερα των προτύπων που προβλέπονται στο παράρτημα III, εξαιρουμένου του μέρους B του εν λόγω παραρτήματος, ελέγχεται με αξιολόγηση υπό την ευθύνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης και εγκρίνεται με απόφαση της κοινής επιτροπής. Η εν λόγω αξιολόγηση διεξάγεται το ενωρίτερο i) την ημερομηνία κατά την οποία η Ιορδανία κοινοποιεί στην κοινή επιτροπή ότι ολοκλήρωσε τη διαδικασία εναρμόνισης με βάση το παράρτημα III της παρούσας συμφωνίας, ή ii) ένα έτος μετά την έναρξη ισχύος της παρούσας συμφωνίας.
2. Παρά τις διατάξεις του παραρτήματος I, στα συμπεφωνημένα δρομολόγια και τις καθορισμένες διαδρομές της παρούσας συμφωνίας δεν περιλαμβάνεται, μέχρι την έκδοση της απόφασης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος παραρτήματος II, το δικαίωμα των αερομεταφορέων όλων των συμβαλλομένων μερών να ασκούν δικαιώματα της 5ης ελευθερίας, συμπεριλαμβανομένων των αερομεταφορέων της Ιορδανίας, μεταξύ σημείων εντός της επικράτειας της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ωστόσο, όλα τα δικαιώματα μεταφοράς, τα οποία έχουν χορηγηθεί με μια από τις διμερείς συμφωνίες μεταξύ της Ιορδανίας και των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Ένωσης, μπορούν να συνεχίσουν να ασκούνται, εφόσον δεν υφίσταται διάκριση μεταξύ αερομεταφορέων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για λόγους εθνικότητας.
3. Παρά την παράγραφο 1 του παρόντος παραρτήματος, η εφαρμογή και η ισχύς των προτύπων ασφάλειας από ένομες ενέργειες που καθορίζονται στο μέρος B του παραρτήματος III, ελέγχεται με αξιολόγηση υπό την ευθύνη της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η οποία εγκρίνεται με απόφαση της κοινής επιτροπής. Τα εμπιστευτικά μέρη της νομοθεσίας περί ασφάλειας από ένομες ενέργειες που αναφέρονται στο μέρος B του παραρτήματος III γνωστοποιούνται στην Ιορδανία μόνον μόλις ληφθεί ανάλογη απόφαση.
4. Όλοι οι αερομεταφορείς αμφοτέρων των συμβαλλομένων μερών απολαμβάνουν του δικαιώματος που προβλέπεται στο άρθρο 3 στοιχείο α) περίπτωση i) («αυτοεξυπηρέτηση») στον διεθνή αερολιμένα Queen Alia το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 2016. Εν τω μεταξύ, όλες οι υπηρεσίες επίγειας εξυπηρέτησης διατίθενται στον εν λόγω αερολιμένα σε ίση και χωρίς διακρίσεις βάση σε όλους τους αερομεταφορείς• οι τιμές των υπηρεσιών αυτών δεν υπερβαίνουν το πλήρες κόστος τους, συμπεριλαμβανομένου εύλογου κέρδους, μετά την απόσβεση.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ ΙΙΙ

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΚΑΝΟΝΩΝ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ

Α. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΠΤΗΣΕΩΝ

Αριθ. 3922/91

Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 1991, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας

όπως τροποποιήθηκε με τους ακόλουθους κανονισμούς:

— κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2176/96 της Επιτροπής, της 13ης Νοεμβρίου 1996, για προσαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο,

— κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1069/1999 της Επιτροπής, της 25ης Μαΐου 1999, για προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου,

— κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2871/2000 της Επιτροπής, της 28ης Δεκεμβρίου 2000, για την προσαρμογή στην επιστημονική και τεχνική πρόοδο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας,

— κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 15ης Ιουλίου 2002, για κοινούς κανόνες στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση ευρωπαϊκού οργανισμού ασφάλειας της αεροπορίας.

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 10, 12 έως 13 εξαιρουμένου του άρθρου 4 παράγραφος 1 και του άρθρου 8 παράγραφος 2, 2η πρόταση, παραρτήματα Ι, ΙΙ και ΙΙΙ. Όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 12, ως «κράτη μέλη» νοούνται τα «κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης»,

— κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1899/2006 του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας,

— κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1900/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Δεκεμβρίου 2006, σχετικά με την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 του Συμβουλίου για την εναρμόνιση τεχνικών κανόνων και διοικητικών διαδικασιών στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας,

— κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 8/2008 της Επιτροπής, της 11ης Δεκεμβρίου 2007, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 όσον αφορά τις κοινές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές,

— κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 859/2008 της Επιτροπής, της 20ής Αυγούστου 2008, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 3922/91 όσον αφορά τις κοινές απαιτήσεις και τις διοικητικές διαδικασίες που εφαρμόζονται στις εμπορικές αεροπορικές μεταφορές.

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 10, 12 έως 13 εξαιρουμένου του άρθρου 4 παράγραφος 1 και του άρθρου 8 παράγραφος 2 (2η πρόταση), παραρτήματα Ι έως ΙΙΙ. Όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 12, ως «κράτη μέλη» νοούνται τα «κράτη μέλη της Ευρωπαϊκής Ένωσης».

Αριθ. 216/2008

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 216/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 20ής Φεβρουαρίου 2008, για την θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και για την ίδρυση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας, καθώς και για την κατάργηση της οδηγίας 91/670/ΕΟΚ του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1592/2002 και της οδηγίας 2004/36/ΕΚ

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 68 εξαιρουμένου του άρθρου 65, το δεύτερο εδάφιο του άρθρου 69 παράγραφος 1, άρθρο 69 παράγραφος 4, παραρτήματα Ι έως VI

Αριθ. 94/56

Οδηγία 94/56/ΕΚ του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 1994, για την θέσπιση των βασικών αρχών που διέπουν τις έρευνες ατυχημάτων και συμβάντων πολιτικής αεροπορίας

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 12

Αριθ. 2003/42

Οδηγία 2003/42/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 2003, για την αναφορά περιστατικών στην πολιτική αεροπορία

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 11, παραρτήματα Ι και ΙΙ.

Αριθ. 1702/2003

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 της Επιτροπής, της 24ης Σεπτεμβρίου 2003, για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής, όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς:

- κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 381/2005 της Επιτροπής, της 7ης Μαρτίου 2005, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής,
- κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 706/2006 της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003, ως προς τη χρονική περίοδο που έχουν στη διάθεσή τους τα κράτη μέλη να εκδίδουν εγκρίσεις περιορισμένης διάρκειας,
- κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 335/2007 της Επιτροπής, της 28ης Μαρτίου 2007, με τον οποίο τροποποιείται ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής,
- κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 375/2007 της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 2007, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 για τον καθορισμό εκτελεστικών κανόνων για την πιστοποίηση αξιοπλοΐας και την περιβαλλοντική πιστοποίηση αεροσκαφών και των σχετικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού, καθώς και για την πιστοποίηση φορέων σχεδιασμού και παραγωγής,
- κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 287/2008 της Επιτροπής, της 28ης Φεβρουαρίου 2008, για παράταση της μεταβατικής περιόδου που προβλέπεται στο άρθρο 2γ παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003,
- κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1057/2008 της Επιτροπής, της 27ης Οκτωβρίου 2008, σχετικά με την τροποποίηση του προσαρτήματος II του παραρτήματος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1702/2003 για το πιστοποιητικό επιθεώρησης της αξιοπλοΐας (έντυπο 15α του EASA).

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 4, παράρτημα. Οι μεταβατικές περίοδοι που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό καθορίζονται από την κοινή επιτροπή.

Αριθ. 2042/2003

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 της Επιτροπής, της 20ής Νοεμβρίου 2003, για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 6, παραρτήματα I έως IV

Όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς:

- κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 707/2006 της Επιτροπής, της 8ης Μαΐου 2006, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 ως προς τις εγκρίσεις περιορισμένης διάρκειας και τα παραρτήματα I και II,
- κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 376/2007 της Επιτροπής, της 30ής Μαρτίου 2007, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα,
- κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1056/2008 της Επιτροπής, της 27ης Οκτωβρίου 2008, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2042/2003 για τη διαρκή αξιοπλοΐα του αεροσκάφους και των αεροναυτικών προϊόντων, εξαρτημάτων και εξοπλισμού και για την έγκριση των φορέων και του προσωπικού που είναι αρμόδιοι για τα εν λόγω καθήκοντα.

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 6, παραρτήματα I έως IV

B. ΑΣΦΑΛΕΙΑ ΤΗΣ ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ ΑΠΟ ΕΚΝΟΜΕΣ ΕΝΕΡΓΕΙΕΣ

Αριθ. 300/2008

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαρτίου 2008, για τη θέσπιση κοινών κανόνων στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2320/2002

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 18, άρθρο 21, άρθρο 24 παράγραφοι 2-3, παράρτημα

Αριθ. 820/2008

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 820/2008 της Επιτροπής, της 8ης Αυγούστου 2008, σχετικά με τον καθορισμό μέτρων για την εφαρμογή κοινών βασικών προτύπων ασφάλειας των αερομεταφορών

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 6, παράρτημα, προσάρτημα I

Αριθ. 1217/2003

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1217/2003 της Επιτροπής, της 4ης Ιουλίου 2003, για θέσπιση των κοινών προδιαγραφών για τα εθνικά προγράμματα ποιοτικού ελέγχου της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 11, παραρτήματα I και II.

Αριθ. 1486/2003

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1486/2003 της Επιτροπής, της 22ας Αυγούστου 2003, για καθορισμό των διαδικασιών διεξαγωγής των επιθεωρήσεων της Επιτροπής στο πεδίο της ασφάλειας της πολιτικής αεροπορίας

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 16

Αριθ. 1138/2004

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1138/2004 της Επιτροπής, της 21ης Ιουνίου 2004, για την καθιέρωση κοινού ορισμού των ζωτικών τμημάτων των ελεγχόμενων περιοχών ασφαλείας των αερολιμένων

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 8

Γ. ΔΙΑΧΕΙΡΙΣΗ ΤΗΣ ΕΝΑΕΡΙΑΣ ΚΥΚΛΟΦΟΡΙΑΣ

Αριθ. 549/2004

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 549/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για τη χάραξη του πλαισίου για τη δημιουργία του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός-πλαίσιο»).

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 4, 6 και 9 έως 14.

Αριθ. 550/2004

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 550/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για την παροχή υπηρεσιών»)

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 19

Αριθ. 551/2004

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 551/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, για την οργάνωση και τη χρήση του εναέριου χώρου στο πλαίσιο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού («κανονισμός για τον εναέριο χώρο»)

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 11

Αριθ. 552/2004

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 552/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαρτίου 2004, σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του ευρωπαϊκού δικτύου διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας («κανονισμός για τη διαλειτουργικότητα»)

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 12

Αριθ. 2096/2005

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2096/2005 της Επιτροπής, της 20ής Δεκεμβρίου 2005, περί καθορισμού κοινών απαιτήσεων για την παροχή υπηρεσιών αεροναυτιλίας, όπως τροποποιήθηκε με τους κανονισμούς:

— κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1315/2007 της Επιτροπής, της 8ης Νοεμβρίου 2007, για την εποπτεία της ασφάλειας στη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας και για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005.

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 9, παραρτήματα I έως V

— κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 482/2008 της Επιτροπής, της 30ής Μαΐου 2008, για τη θέσπιση συστήματος εγγύησης της ασφάλειας λογισμικού που πρέπει να εφαρμόζουν οι φορείς παροχής υπηρεσιών αεροναυτιλίας και για την τροποποίηση του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 2096/2005.

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 5, παραρτήματα I και II.

Αριθ. 2150/2005

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2150/2005 της Επιτροπής, της 23ης Δεκεμβρίου 2005, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για την ευέλικτη χρήση του εναέριου χώρου

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 9, παράρτημα

Αριθ. 1794/2006

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1794/2006 της Επιτροπής, της 6ης Δεκεμβρίου 2006, για τον καθορισμό κοινού συστήματος χρέωσης των αεροναυτιλιακών υπηρεσιών

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 17, άρθρα 18 έως 19, παραρτήματα I έως VI

Δ. ΠΕΡΙΒΑΛΛΟΝ

Αριθ. 2006/93

Οδηγία 2006/93/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 12ης Δεκεμβρίου 2006, για τη ρύθμιση της χρήσης των αεροπλάνων που υπάγονται στο παράρτημα 16 της σύμβασης για τη διεθνή πολιτική αεροπορία, τόμος 1 μέρος II κεφάλαιο 3, δεύτερη έκδοση (1988)

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 6, παραρτήματα I και II

Αριθ. 2002/30

Οδηγία 2002/30/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Μαρτίου 2002, περί της καθιέρωσης των κανόνων και διαδικασιών για τη θέσπιση περιορισμών λειτουργίας σε συνάρτηση με τον προκαλούμενο θόρυβο στους κοινοτικούς αερολιμένες

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 15, παραρτήματα I και II

Αριθ. 2002/49

Οδηγία 2002/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Ιουνίου 2002, σχετικά με την αξιολόγηση και τη διαχείριση των περιβαλλοντικών θορύβων

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 16, παραρτήματα I έως IV

Ε. ΠΡΟΣΤΑΣΙΑ ΤΟΥ ΚΑΤΑΝΑΛΩΤΗ

Αριθ. 90/314

Οδηγία 90/314/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 13ης Ιουνίου 1990, για τα οργανωμένα ταξίδια και τις οργανωμένες διακοπές και περιηγήσεις

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 10

Αριθ. 93/13

Οδηγία 93/13/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 5ης Απριλίου 1993, σχετικά με τις καταχρηστικές ρήτρες των συμβάσεων που συνάπτονται με καταναλωτές

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 10 και παράρτημα

Αριθ. 95/46

Οδηγία 95/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 34

Αριθ. 2027/97

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου, της 9ης Οκτωβρίου 1997, για την ευθύνη του αερομεταφορέα σε περίπτωση ατυχήματος

όπως τροποποιήθηκε με τον:

— κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 889/2002 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Μαΐου 2002, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2027/97 του Συμβουλίου

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 8

Αριθ. 261/2004

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 261/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Φεβρουαρίου 2004, για τη θέσπιση κοινών κανόνων αποζημίωσης των επιβατών αεροπορικών μεταφορών και παροχής βοήθειας σε αυτούς σε περίπτωση άρνησης επιβίβασης και ματαίωσης ή μεγάλης καθυστέρησης της πτήσης και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 295/91

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 17

Αριθ. 1107/2006

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1107/2006 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Ιουλίου 2006, σχετικά με τα δικαιώματα των ατόμων με αναπηρία και των ατόμων με μειωμένη κινητικότητα όταν ταξιδεύουν αεροπορικώς

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 17, παραρτήματα I και II.

ΣΤ. ΗΛΕΚΤΡΟΝΙΚΑ ΣΥΣΤΗΜΑΤΑ ΚΡΑΤΗΣΗΣ ΘΕΣΕΩΝ

Αριθ. 80/2009

Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 80/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Ιανουαρίου 2009, όσον αφορά κώδικα δεοντολογίας για τα ηλεκτρονικά συστήματα κράτησης θέσεων και την κατάργηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 2299/89 του Συμβουλίου

Ζ. ΘΕΜΑΤΑ ΚΟΙΝΩΝΙΚΟΥ ΧΑΡΑΚΤΗΡΑ

Αριθ. 1989/391

Οδηγία 89/391/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 12ης Ιουνίου 1989, σχετικά με την εφαρμογή μέτρων για την προώθηση της βελτίωσης της ασφάλειας και της υγείας των εργαζομένων κατά την εργασία

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 16 και 18 έως 19.

Αριθ. 2003/88

Οδηγία 2003/88/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 4ης Νοεμβρίου 2003, σχετικά με ορισμένα στοιχεία της οργάνωσης του χρόνου εργασίας

Εφαρμοστέες διατάξεις: άρθρα 1 έως 19, 21 έως 24 και 26 έως 29

Αριθ. 2000/79

Οδηγία 2000/79/ΕΚ του Συμβουλίου, της 27ης Νοεμβρίου 2000, για την εκτέλεση της ευρωπαϊκής συμφωνίας για την οργάνωση του χρόνου εργασίας του ιπτάμενου προσωπικού της πολιτικής αεροπορίας που συνήφθη από την Ένωση Ευρωπαϊκών Αεροπορικών Εταιρειών (ΑΕΑ), την Ευρωπαϊκή Ομοσπονδία Εργαζομένων στις Μεταφορές (ΕΤΦ), την Ευρωπαϊκή Ένωση Προσωπικού Θαλάμων Διακυβέρνησης Αεροσκαφών (ΕCΑ), την Ευρωπαϊκή Ένωση Αερομεταφορέων των Περιφερειών της Ευρώπης (ΕΡΑ) και τη Διεθνή Ένωση για τις Ναυλωμένες Πτήσεις (ΙΑCΑ).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ IV

ΚΑΤΑΛΟΓΟΣ ΑΛΛΩΝ ΚΡΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΝΑΦΕΡΟΝΤΑΙ ΣΤΑ ΑΡΘΡΑ 3 ΚΑΙ 4 ΚΑΙ ΣΤΟ ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

1. Δημοκρατία της Ισλανδίας (βάσει της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο)
 2. Πριγκιπάτο του Λιχτενστάιν (βάσει της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο)
 3. Βασίλειο της Νορβηγίας (βάσει της συμφωνίας για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο)
 4. Η Ελβετική Συνομοσπονδία (βάσει της συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Κοινότητας και της Ελβετικής Συνομοσπονδίας).
-

ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΙ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1153/2012 ΤΟΥ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟΥ

της 3ης Δεκεμβρίου 2012

για την επιβολή οριστικού δασμού αντντάμπινγκ στις εισαγωγές δερμάτων σαμουά καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας, έπειτα από επανεξέταση ενόψει της λήξης ισχύος των μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1225/2009

ΤΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΕΝΩΣΗΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1225/2009 του Συμβουλίου, της 30ής Νοεμβρίου 2009, για την άμυνα κατά των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ εκ μέρους χωρών μη μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας ⁽¹⁾ («βασικός κανονισμός»), και ιδίως το άρθρο 9 παράγραφος 4 και το άρθρο 11 παράγραφος 2,

Έχοντας υπόψη την πρόταση που υπέβαλε η Ευρωπαϊκή Επιτροπή («Επιτροπή»), κατόπιν διαβούλευσης με τη συμβουλευτική επιτροπή,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

Α. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

1. Ισχύοντα μέτρα

(1) Το Συμβούλιο, κατόπιν έρευνας αντντάμπινγκ («αρχική έρευνα»), επέβαλε, με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1338/2006 ⁽²⁾, οριστικό δασμό αντντάμπινγκ στις εισαγωγές δερμάτων σαμουά που υπάγονται επί του παρόντος στους κωδικούς ΣΟ 4114 10 10 και 4114 10 90, καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («ΛΔΚ» ή «υπό εξέταση χώρα») («οριστικά μέτρα αντντάμπινγκ»). Τα μέτρα έλαβαν τη μορφή δασμού κατ' αξίαν ύψους 58,9 %.

2. Αίτηση επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων

(2) Μετά τη δημοσίευση ανακοίνωσης για την επικείμενη λήξη της ισχύος των οριστικών μέτρων αντντάμπινγκ ⁽³⁾, η Επιτροπή έλαβε, στις 14 Ιουνίου 2011, αίτηση για την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης ισχύος των εν λόγω μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού. Η αίτηση κατατέθηκε από την UK Leather Federation («αιτών») που αντιπροσωπεύει πάνω από το 50 % της συνολικής ενωσιακής παραγωγής δερμάτων σαμουά.

(3) Η υποβληθείσα αίτηση βασίστηκε στο επιχειρήμα ότι η λήξη της ισχύος των οριστικών μέτρων αντντάμπινγκ είναι πιθανόν να οδηγήσει στη διατήρηση του ντάμπινγκ και της πρόκλησης ζημίας στον κλάδο παραγωγής της Ένωσης.

3. Έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων

(4) Η Επιτροπή, αφού διαπίστωσε, έπειτα από διαβούλευση με τη συμβουλευτική επιτροπή, ότι υφίστανται επαρκή στοιχεία για την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων, ανήγγειλε, στις 13 Σεπτεμβρίου 2011, με ανακοίνωση που δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* ⁽⁴⁾ («ανακοίνωση για την έναρξη»), την έναρξη επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού.

4. Έρευνα

4.1. Περίοδος έρευνας επανεξέτασης και υπό εξέταση περίοδος

(5) Η έρευνα με αντικείμενο τη συνέχιση του ντάμπινγκ κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιουλίου 2010 έως τις 30 Ιουνίου 2011 («περίοδος έρευνας για την επανεξέταση» ή «ΠΕΕ»). Η εξέταση των τάσεων σχετικά με την εκτίμηση του ενδεχομένου συνέχισης της ζημίας κάλυψε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2008 έως το τέλος της περιόδου έρευνας επανεξέτασης («υπό εξέταση περίοδος»).

4.2. Μέρη τα οποία αφορά η έρευνα

(6) Η Επιτροπή ενημέρωσε επίσημα τον αιτούντα και άλλους γνωστούς παραγωγούς της Ένωσης, τους παραγωγούς-εξαγωγείς της οικείας χώρας, τους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς, τους χρήστες στην Ένωση που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονται, καθώς και τους αντιπροσώπους της εξαγωγικής χώρας για την έναρξη της επανεξέτασης ενόψει της λήξης της ισχύος των μέτρων. Στα ενδιαφερόμενα μέρη δόθηκε η δυνατότητα να εκθέσουν γραπτώς τις απόψεις τους και να ζητήσουν ακρόαση εντός της προθεσμίας που προβλεπόταν στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας.

⁽¹⁾ ΕΕ L 343 της 22.12.2009, σ. 51.

⁽²⁾ ΕΕ L 251 της 14.9.2006, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ C 19 της 20.1.2011, σ. 9.

⁽⁴⁾ ΕΕ C 270 της 13.9.2011, σ. 6.

- (7) Λόγω του εμφανώς μεγάλου αριθμού παραγωγών, παραγωγών-εξαγωγέων στην ενδιαφερόμενη χώρα και μη συνδεδεμένων εισαγωγέων στην Ένωση, θεωρήθηκε σκόπιμο, σύμφωνα με το άρθρο 17 του βασικού κανονισμού, να εξετασθεί το ενδεχόμενο εφαρμογής της μεθόδου δειγματοληψίας. Για να μπορέσει η Επιτροπή να αποφασίσει κατά πόσον απαιτείται δειγματοληψία και, εφόσον απαιτείται, να επιλέξει δείγμα, κλήθηκαν τα προαναφερόμενα μέρη, δυνάμει του άρθρου 17 του βασικού κανονισμού, να αναγγελλθούν εντός 15 ημερών από την έναρξη της επανεξέτασης και να παράσχουν στην Επιτροπή τις πληροφορίες που ζητούνται στην ανακοίνωση για την έναρξη.
- (8) Η δειγματοληψία εφαρμόστηκε για τους παραγωγούς της Ένωσης και από τους τρεις γνωστούς παραγωγούς της Ένωσης πήραν μέρος δύο όμιλοι παραγωγών.
- (9) Στη ΛΔΚ έγιναν επαφές με έξι γνωστούς παραγωγούς-εξαγωγείς. Ωστόσο, καμία από τις εν λόγω εταιρείες δεν συνεργάστηκε στην έρευνα.
- (10) Σε ό,τι αφορά τους εισαγωγείς, εντοπίστηκαν 35 μη συνδεδεμένοι εισαγωγείς δερμάτων σαμουά στην Ένωση και κλήθηκαν να παράσχουν πληροφορίες για δειγματοληψία. Μόνο δύο από αυτούς παρουσιάστηκαν και ήταν πρόθυμοι να συνεργαστούν στην τρέχουσα επανεξέταση. Συνεπώς, δεν ήταν αναγκαία δειγματοληψία για μη συνδεδεμένους εισαγωγείς.
- (11) Η Επιτροπή έστειλε ερωτηματολόγια σε όλα τα μέρη που είναι γνωστό ότι ενδιαφέρονται ή που αναγγέλθηκαν εντός της προθεσμίας που καθορίστηκε στην ανακοίνωση για την έναρξη διαδικασίας. Ελήφθησαν απαντήσεις από τις ομάδες των ενωσιακών παραγωγών που συμμετείχαν στη δειγματοληψία και από δύο συνεργαζόμενους μη συνδεδεμένους εισαγωγείς. Κανένας από τους παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ δεν συνεργάστηκε στην επανεξέταση και καμία σχετική ένωση καταναλωτών δεν έδωσε στην Επιτροπή πληροφορίες ούτε αναγγέλθηκε στη διάρκεια της έρευνας.
- (12) Η Επιτροπή αναζήτησε και επαλήθευσε όλα τα στοιχεία που έκρινε απαραίτητα για τον προσδιορισμό της πιθανής συνέχισης του ντάμπινγκ και της επακόλουθης ζημίας, αφενός, και του συμφέροντος της Ένωσης, αφετέρου. Πραγματοποιήθηκαν επισκέψεις επαλήθευσης στις εγκαταστάσεις των ακόλουθων ενδιαφερόμενων μερών.

Παραγωγοί της Ένωσης

— Hutchings & Harding Ltd, Cambridge, Ηνωμένο Βασίλειο, και

— Marocchinerie e Scamoscerie Italiane Spa, Torino, Ιταλία.

Β. ΥΠΟ ΕΞΕΤΑΣΗ ΠΡΟΪΟΝ ΚΑΙ ΟΜΟΙΕΙΔΕΣ ΠΡΟΪΟΝ

- (13) Το υπό εξέταση προϊόν που αποτελεί αντικείμενο της παρούσας επανεξέτασης είναι το ίδιο με αυτό της αρχικής έρευνας, δηλαδή δέρματα κατεργασμένα με λάδι (σαμουά) και συνδυασμένα δέρματα αγριοκάτσικου, κομμένα ή μη σε τεμάχια, συμπεριλαμβανομένων των μη κατεργασμένων δερμάτων σαμουά και των συνδυασμένων μη κατεργασμένων δερμάτων αγριοκάτσικου καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας («υπό εξέταση προϊόν»), τα οποία επί του παρόντος υπόγονται στους κωδικούς ΣΟ 4114 10 10 και 4114 10 90.
- (14) Η έρευνα επιβεβαίωσε ότι, όπως και στην αρχική έρευνα, το υπό εξέταση προϊόν και τα προϊόντα που παράγονται και πωλούνται από τον παραγωγό-εξαγωγέα στην εγχώρια αγορά στη ΛΔΚ, καθώς και εκείνα που παράγονται και πωλούνται στην Ένωση από τους ενωσιακούς παραγωγούς έχουν τα ίδια βασικά φυσικά και τεχνικά χαρακτηριστικά, καθώς και τις ίδιες χρήσεις και, ως εκ τούτου, θεωρούνται ότι είναι ομοειδή προϊόντα κατά την έννοια του άρθρου 1 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού.

Γ. ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ ΤΟΥ ΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

- (15) Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, εξετάστηκε κατά πόσον η λήξη της ισχύος των υφιστάμενων μέτρων θα οδηγούσε σε συνέχιση της πρακτικής ντάμπινγκ.

1. Προκαταρκτικές παρατηρήσεις

- (16) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 9, κανένας από τους έξι παραγωγούς-εξαγωγείς στη ΛΔΚ δεν συνεργάστηκε κατά την έρευνα και τα πορίσματα σχετικά με την πιθανότητα συνέχισης του ντάμπινγκ χρειάστηκε να βασιστούν στα διαθέσιμα στοιχεία, ιδίως στις πληροφορίες που υπέβαλε ο αιτών, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών που περιέχονται στην αίτηση επανεξέτασης, και στις στατιστικές σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού.

2. Ντάμπινγκ στις εισαγωγές που πραγματοποιήθηκαν κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ

2.1. Ανάλογη χώρα

- (17) Σύμφωνα με τις διατάξεις του άρθρου 2 παράγραφος 7 στοιχείο α) του βασικού κανονισμού, η κανονική αξία καθορίζεται με βάση την τιμή ή την κατασκευασμένη κανονική αξία σε μια τρίτη χώρα με κατάλληλη οικονομία αγοράς («ανάλογη χώρα») ή με βάση την τιμή που η ανάλογη χώρα εφαρμόζει έναντι άλλων χωρών, συμπεριλαμβανομένης της Ένωσης, ή, εφόσον τα ανωτέρω δεν είναι εφικτά, με βάση οποιοδήποτε άλλο εύλογο δεδομένο, όπως είναι η πράγματι πληρωθείσα ή πληρωτέα τιμή του ομοειδούς προϊόντος στην Ένωση, αναπροσαρμοσμένη καταλλήλως, εφόσον χρειάζεται, για να συμπεριλαμβάνει ένα εύλογο περιθώριο κέρδους.

(18) Στην αρχική έρευνα, οι ΗΠΑ ήταν η ανάλογη χώρα για τον καθορισμό της κανονικής αξίας. Ο μόνος παραγωγός δερμάτων σαμουά που δραστηριοποιούνταν στις ΗΠΑ την εποχή της αρχικής έρευνας έχει κλείσει τη συγκεκριμένη μονάδα παραγωγής. Από τότε, τα δέρματα σαμουά εισάγονται από μια κοινή επιχείρηση στην Τουρκία. Καθώς δεν υπάρχει σημαντική παραγωγή δερμάτων σαμουά στις Ηνωμένες Πολιτείες, άλλες χώρες, π.χ. Νέα Ζηλανδία, Τουρκία και Ινδία, θεωρήθηκαν ανάλογες χώρες στην ανακοίνωση για την έναρξη της παρούσας επανεξέτασης. Έγιναν προσπάθειες επικοινωνίας με δυνητικούς παραγωγούς της ανάλογης χώρας, στη Νέα Ζηλανδία, την Τουρκία και την Ινδία, αλλά δεν επιτεύχθηκε συνεργασία.

(19) Σε ό,τι αφορά την κανονική αξία, λόγω έλλειψης συνεργασίας με παραγωγό της ανάλογης χώρας, η κανονική αξία καθορίστηκε βάσει πληροφοριών για τη μέση τιμή των ινδικών εισαγωγών στην Ένωση όπως αυτή διεισθόταν στις στατιστικές της Eurostat για τις εισαγωγές κατά την ΠΕΕ (η Ινδία είναι η χώρα με τον μεγαλύτερο όγκο εισαγωγών στην Ένωση). Σε ό,τι αφορά την εξαγωγική τιμή, λόγω έλλειψης συνεργασίας με τους παραγωγούς-εξαγωγείς της ΛΔΚ, αυτή βασίστηκε στις πληροφορίες για τη μέση τιμή των κινεζικών εισαγωγών στην Ένωση όπως αυτή διεισθόταν στις στατιστικές της Eurostat για τις εισαγωγές κατά την ΠΕΕ. Βάσει αυτών, το περιθώριο ντάμπινγκ καθορίστηκε ως η διαφορά μεταξύ της μέσης τιμής των ινδικών εισαγωγών στην Ένωση που χρησιμοποιείται ως κανονική αξία και της μέσης τιμής των κινεζικών εισαγωγών που χρησιμοποιείται ως τιμή εξαγωγής. Με βάση τον υπολογισμό αυτό προέκυψε περιθώριο ντάμπινγκ 64 %.

2.2. Εξέλιξη των εισαγωγών σε περίπτωση κατάργησης των μέτρων

(20) Εκτός από την εξέταση της υπάρξης ντάμπινγκ στη διάρκεια της ΠΕΕ, ερευνήθηκε επίσης η πιθανότητα διατήρησης του ντάμπινγκ στην περίπτωση κατάργησης των μέτρων. Δεδομένου ότι κανένας παραγωγός-εξαγωγέας από τη ΛΔΚ δεν συνεργάστηκε στην έρευνα, τα κατώτερο συμπεράσματα βασίζονται σε στοιχεία που ήταν διαθέσιμα σύμφωνα με το άρθρο 18 του βασικού κανονισμού, δηλαδή σε πληροφορίες που περιέχονται στην αίτηση επανεξέτασης, σε δεδομένα που παρασχέθηκαν από τον αιτούντα, καθώς και σε δεδομένα της Eurostat.

(21) Στο πλαίσιο αυτό αναλύθηκαν τα ακόλουθα στοιχεία: ανάπτυξη εισαγωγών από τη ΛΔΚ, παραγωγή και πλεονάζουσα παραγωγική ικανότητα των παραγωγών-εξαγωγέων και ελκυστικότητα της αγοράς της Ένωσης ως προς τις τιμές και τους όγκους.

(22) Όπως αναφέρθηκε στην αιτιολογική σκέψη 32 κατωτέρω, η σύγκριση τιμών μεταξύ εισαγωγών από τη ΛΔΚ στην ΠΕΕ και τιμών του κλάδου παραγωγής της Ένωσης δείχνει τιμές αισθητά χαμηλότερες από τις ενωσιακές (51,6 %). Η αγορά της Ένωσης εξακολουθεί να είναι ελκυστική για τους κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς από πλευράς τιμών και όγκων. Αυτό ενισχύεται από το γεγονός ότι υπάρχουν σημαντικές

παραγωγικές ικανότητες διαθέσιμες στη ΛΔΚ μετά την επιβολή των μέτρων, όταν οι εισαγωγές από τη ΛΔΚ μειώθηκαν. Ήδη πριν από την επιβολή των μέτρων η ΛΔΚ τριπλασίασε το μερίδιο αγοράς της στην Ένωση για το εν λόγω προϊόν από 10,7 % που ήταν το μερίδιο αγοράς στην Ένωση το 2001 σε 31,7 % το 2004. Επιπλέον, οι τιμές των κινεζικών εξαγωγών στην Ένωση είναι ακόμη υψηλότερες από αυτές στις αγορές ορισμένων άλλων τρίτων χωρών γεγονός που καθιστά ελκυστική την αγορά της Ένωσης στους κινέζους παραγωγούς-εξαγωγείς.

(23) Η προηγούμενη ανάλυση δείχνει ότι οι κινεζικές εξαγωγές εξακολούθησαν να εισέρχονται στην αγορά της Ένωσης σε τιμές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ με πολύ υψηλά περιθώρια ντάμπινγκ. Δεδομένης κυρίως της ανάλυσης των επιπέδων τιμών στην Ένωση και της παραγωγικής ικανότητας στη ΛΔΚ, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχει πιθανότητα διατήρησης της πρακτικής ντάμπινγκ, αν καταργηθούν τα μέτρα.

Δ. ΖΗΜΙΑ

1. Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής

(24) Μέσα στην Ένωση, το ομοειδές προϊόν παράγεται από τρεις (ομίλου) εταιρειών. Δύο από αυτούς εκπροσωπούνται από τον αιτούντα και έχουν την έδρα τους στο ΗΒ και την Ιταλία με μερικά εργοστάσια επεξεργασίας στην Πολωνία και τη Ρουμανία. Ένας τρίτος παραγωγός βασίζεται στην Ιταλία και υποστηρίζει την αίτηση. Όλοι οι άλλοι παραγωγοί δερμάτων σαμουά φέρονται να έχουν κλείσει τις μονάδες παραγωγής από το 2006 όταν άρχισαν να επιβάλλονται τα αρχικά μέτρα.

(25) Η συνολική παραγωγή της Ένωσης με την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 του βασικού κανονισμού καθορίστηκε βάσει των απαντήσεων στο ερωτηματολόγιο από τους παραγωγούς της Ένωσης που συμμετείχαν στη δειγματοληψία και τα βασικά μακροδοδεδομένα που υποβλήθηκαν από τον τρίτο παραγωγό στην τρέχουσα διαδικασία δειγματοληψίας. Οι εν λόγω εταιρείες αποτελούν τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής κατά την έννοια του άρθρου 4 παράγραφος 1 και του άρθρου 5 παράγραφος 4 του βασικού κανονισμού και καλούνται στο εξής «ενωσιακός κλάδος παραγωγής». Στους δύο παραγωγούς που συμμετείχαν στη δειγματοληψία αναλογεί το 80 % της ενωσιακής παραγωγής.

(26) Δεδομένου ότι οι δείκτες μικροοικονομικής ζημίας βασίζονται σε δεδομένα των δύο εταιρειών μόνο, παρουσιάζονται με τη μορφή δεικτών, ώστε να εξασφαλιστεί ο εμπιστευτικός χαρακτήρας, δυνάμει του άρθρου 19 του βασικού κανονισμού.

2. Κατανάλωση στην αγορά της Ένωσης

(27) Η κατανάλωση στην Ένωση προσδιορίστηκε βάσει του όγκου των πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης και βάσει των στοιχείων της Eurostat σχετικά με τις εισαγωγές.

- (28) Επισημαίνεται, επίσης, ότι, μετά το 2010, υπήρξαν μεγάλοι όγκοι δερμάτων σαμουά σε χαμηλές τιμές που εξήχθησαν στο υπόλοιπο της Ένωσης μέσω Ισπανίας (περίπου 31 % με όρους μεριδίου αγοράς). Σημειώνεται ότι η Ισπανία δεν έχει πλέον παραγωγή δερμάτων σαμουά και οι πωλήσεις δερμάτων σαμουά από την Ισπανία στην υπόλοιπη Ένωση υπερβαίνουν τις εισαγωγές. Οι εν λόγω όγκοι προστέθηκαν στα αριθμητικά δεδομένα κατανάλωσης. Μεταξύ του 2008 και της ΠΕΕ η κατανάλωση στην Ένωση αυξήθηκε κατά 26 %, η δε σημαντικότερη αύξηση σημειώθηκε μεταξύ 2009 και 2010.

Πίνακας 1

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Συνολική κατανάλωση της Ένωσης (σε χιλιάδες sq ft) (*)	22 107	22 300	28 434	27 827
Δείκτης (2008 = 100)	100	101	129	126

(*) Στοιχεία από την Eurostat και τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

3. Εισαγωγές από τη ΛΔΚ

α) Όγκος και μερίδιο αγοράς

- (29) Ύστερα από την επιβολή των μέτρων το 2006, οι κινεζικές εισαγωγές μειώθηκαν σημαντικά και είναι ακόμα μάλλον περιορισμένες, αφού αντιστοιχούν σε μερίδιο αγοράς της τάξης του 4 % κατά την ΠΕΕ. Παρ' όλα αυτά, για την υπό εξέταση περίοδο ο όγκος των εισαγωγών που προέρχονται από τη ΛΔΓ αυξήθηκε κατά 9 ποσοστιαίες μονάδες και έφθασε τα 1 103 330 τετραγωνικά πόδια κατά την ΠΕΕ. Ωστόσο, οι κινεζικές εισαγωγές δεν αυξήθηκαν με τον ίδιο ρυθμό όπως η κατανάλωση της Ένωσης και το μερίδιο αγοράς των κινεζικών εισαγωγών μειώθηκε την υπό εξέταση περίοδο.

Πίνακας 2

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Όγκος εισαγωγών από την οικεία χώρα (σε χιλιάδες sq ft) (*)	1 010,00	786,67	883,33	1 103,33
Δείκτης (2008 = 100)	100	78	87	109
Μερίδιο αγοράς εισαγωγών από την οικεία χώρα (*)	5 %	4 %	3 %	4 %

(*) Στοιχεία της Eurostat.

β) Τιμές

ι) Εξέλιξη των τιμών

- (30) Οι μέσες τιμές των κινεζικών εισαγωγών γνώρισαν διακυμάνσεις κατά την υπό εξέταση περίοδο. Σε σύγκριση με το 2008, η τιμή αρχικά αυξήθηκε το 2009, έπεσε κατά 13 % το 2010 και αυξήθηκε εκ νέου φτάνοντας κατά την υπό εξέταση περίοδο στα επίπεδα του 2008.

Πίνακας 3

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Τιμή εισαγωγών από την υπό εξέταση χώρα (EUR/sq ft) (*)	0,45	0,61	0,39	0,46
Δείκτης (2008 = 100)	100	136	87	102

(*) Στοιχεία της Eurostat.

ii) Πωλήσεις σε χαμηλότερες τιμές

- (31) Για να εξεταστεί αν υπήρξαν πωλήσεις σε τιμές χαμηλότερες από αυτές τις Ένωσης, έγινε σύγκριση ανάμεσα στις μέσες σταθμισμένες τιμές πώλησης του κλάδου παραγωγής της Ένωσης σε μη συνδεδεμένους πελάτες στην αγορά της Ένωσης και στις αντίστοιχες μέσες σταθμισμένες τιμές CIF των εξαγωγών από τη ΛΔΚ. Συνεπώς, οι τιμές πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής προσαρμόστηκαν ιδίως για το πιστωτικό κόστος, το κόστος παράδοσης, τη συσκευασία και τις προμήθειες σε επίπεδο τιμής «εκ του εργοστασίου». Οι τιμές CIF των εξαγωγών από τη ΛΔΚ προέρχονται από την Eurostat και προσαρμόστηκαν για να καλύψουν όλες τις δαπάνες που έχουν σχέση με τις διαδικασίες εκτελωνισμού, δηλαδή τους τελωνειακούς δασμούς και το κόστος μετά την εισαγωγή (τιμή εκφορτωθέντος εμπορεύματος).
- (32) Η σύγκριση έδειξε ότι κατά τη διάρκεια της ΠΕΕ, οι εισαγωγές του υπό εξέταση προϊόντος πραγματοποιήθηκαν σε τιμές χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά 51,6 % περίπου.

4. Οικονομική κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής

- (33) Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού, η εξέταση του αντικτύπου των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής περιελάβε αξιολόγηση όλων των οικονομικών παραγόντων και δεικτών που επηρέασαν την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής κατά την υπό εξέταση περίοδο.
- (34) Για την ανάλυση της ζημίας, καθορίστηκαν δείκτες ζημίας στα ακόλουθα δύο επίπεδα:
- Οι μακροοικονομικοί δείκτες (παραγωγή, ικανότητα, όγκος πωλήσεων, μερίδιο αγοράς, ανάπτυξη, απασχόληση, παραγωγικότητα, μέσες τιμές μονάδας, μέγεθος των περιθωρίων ντάμπινγκ και ανάκτηση δυνάμεων μετά τις συνέπειες από παλαιότερη πρακτική ντάμπινγκ) αξιολογήθηκαν στο επίπεδο όλου του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, βάσει των στοιχείων που συγκεντρώθηκαν από τις απαντήσεις στο πλήρες ερωτηματολόγιο που έδωσαν οι εταιρείες που συμμετείχαν στο δείγμα και από τα μακροοικονομικά στοιχεία που παρέχει ο τρίτος παραγωγός της Ένωσης.
 - Η ανάλυση των μικροοικονομικών δεικτών (αποθέματα, μισθοί, κερδοφορία, απόδοση των επενδύσεων, ταμειακή ροή, ικανότητα άντλησης κεφαλαίων και ικανότητα επενδύσεων) πραγματοποιήθηκε με βάση τις πληροφορίες που προήλθαν από τις επαληθευμένες απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο τις οποίες έδωσαν οι εταιρείες που συμμετείχαν στο δείγμα. Οι πληροφορίες αυτές θεωρούνται αντιπροσωπευτικές του συνολικού ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Δεδομένου ότι οι δείκτες αφορούν μόνο δύο εταιρείες, οι απόλυτοι αριθμοί δεν μπορούν να κοινοποιηθούν για λόγους απορρήτου, σύμφωνα με το άρθρο 19 του βασικού κανονισμού, και μόνο ενδεικτικά στοιχεία δίνονται κατωτέρω.

α) Μακροοικονομικοί δείκτες

4.1. Παραγωγή

- (35) Από το 2008, η παραγωγή της Ένωσης μειώθηκε συνεχώς και κατά την ΠΕΕ κατέληξε να είναι 12 % κάτω από τα επίπεδα του 2008, παρά το γεγονός ότι η κατανάλωση αυξήθηκε ταυτόχρονα κατά 26 %.

Πίνακας 4

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Παραγωγή (σε χιλιάδες sq ft) (*)	7 659	7 223	7 100	6 753
Δείκτης (2008 = 100)	100	94	93	88

(*) Στοιχεία από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

4.2. Παραγωγική ικανότητα και ποσοστά χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας

- (36) Η παραγωγική ικανότητα παρέμεινε σταθερή μεταξύ του 2008 και της ΠΕΕ. Ενώ η χρησιμοποίηση της παραγωγικής ικανότητας βρισκόταν ήδη σε χαμηλό επίπεδο το 2008, η μείωση της παραγωγής μεταξύ του 2008 και της ΠΕΕ οδήγησε σε περαιτέρω σημαντική μείωση της χρησιμοποίησης της παραγωγικής ικανότητας κατά 7 ποσοστιαίες μονάδες μεταξύ του 2008 και της ΠΕΕ.

Πίνακας 5

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Παραγωγική ικανότητα (σε χιλιάδες sq ft) (*)	13 290	13 290	13 290	13 290
Δείκτης (2008 = 100)	100	100	100	100
Χρήση παραγωγικής ικανότητας (*)	58 %	54 %	53 %	51 %
Δείκτης (2008 = 100)	100	94	93	88

(*) Στοιχεία από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

4.3. Όγκος πωλήσεων

- (37) Οι πωλήσεις του ενωσιακού κλάδου παραγωγής στην αγορά της Ένωσης σε μη συνδεδεμένους πελάτες αυξήθηκε κατά 5 % μεταξύ 2008 και 2009, μειώθηκε κατά 2 % το 2010 και αυξήθηκε ξανά κατά την ΠΕΕ. Συνολικά, ο όγκος των πωλήσεων αυξήθηκε κατά 9 % την υπό εξέταση περίοδο.

Πίνακας 6

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Όγκος πωλήσεων της Ένωσης σε μη συνδεδεμένους πελάτες (σε χιλιάδες sq ft) (*)	5 144	5 393	5 324	5 627
Δείκτης (2008 = 100)	100	105	103	109

(*) Στοιχεία από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

4.4. Μεριδίο αγοράς

- (38) Μεταξύ 2008 και 2009, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής κατάφερε να ανακτήσει ελαφρώς το 1 % από το ήδη χαμηλό επίπεδο του μεριδίου αγοράς που ήταν 23 % το 2008, προτού μειωθεί το μερίδιο αγοράς του κατά 4 ποσοστιαίες μονάδες σε μόνο 20 % κατά την ΠΕΕ.

Πίνακας 7

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Μεριδίο αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής (*)	23 %	24 %	19 %	20 %
Δείκτης (2008 = 100)	100	104	80	87

(*) Στοιχεία από την Eurostat και τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

4.5. Ανάπτυξη

- (39) Μεταξύ του 2008 και της ΠΕΕ, ενώ η κατανάλωση στην Ένωση αυξήθηκε κατά 26 %, ο όγκος των πωλήσεων από τους ενωσιακούς παραγωγούς στην αγορά της ΕΕ αυξήθηκε μόνο κατά 9 %, ενώ το μερίδιο αγοράς των ενωσιακών παραγωγών μειώθηκε κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες. Επομένως, συνάγεται το συμπέρασμα ότι οι ενωσιακοί παραγωγοί δεν μπόρεσαν να ωφεληθούν από την ανάπτυξη της αγοράς.

4.6. Απασχόληση

- (40) Ύστερα από μια πρώτη σημαντική μείωση της τάξης του 9 % στην απασχόληση μεταξύ 2008 και 2009, το επίπεδο της απασχόλησης για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής συνέχισε να μειώνεται. Από τους 74 εργαζομένους το 2008, έμειναν μόνο 59 στην ΠΕΕ, γεγονός που σημαίνει συνολική πτώση της τάξης του 19 %.

Πίνακας 8

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Απασχόληση που συνδέεται με το υπό εξέταση προϊόν (άτομα) (*)	74	67	62	59
Δείκτης (2008 = 100)	100	91	84	81

(*) Στοιχεία από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

4.7. Παραγωγικότητα

- (41) Η παραγωγικότητα του εργατικού δυναμικού του ενωσιακού κλάδου παραγωγής, εκφραζόμενη ως όγκος παραγωγής ανά απασχολούμενο ετησίως, μειώθηκε κατά 9 % μεταξύ του 2008 και της ΠΕΕ. Αυτό αντανακλά το γεγονός ότι η απασχόληση μειώθηκε με ταχύτερο ρυθμό από την παραγωγή.

Πίνακας 9

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Παραγωγικότητα (sq ft ανά απασχολούμενο) (*)	104 031	107 536	114 512	113 655
Δείκτης (2008 = 100)	100	103	110	109

(*) Στοιχεία από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

4.8. Τιμές πώλησης και παράγοντες που επηρεάζουν τις εγχώριες τιμές

- (42) Οι ανά μονάδα τιμές πωλήσεων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής παρέμειναν σταθερές μεταξύ του 2008 και της ΠΕΕ. Όπως αναφέρθηκε ανωτέρω, οι τιμές των κινεζικών εισαγωγών με ντάμπινγκ ήταν σημαντικά χαμηλότερες από τις τιμές του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Ωστόσο, το διατηρηθέν επίπεδο τιμών ήταν σε βάρος του μεριδίου αγοράς του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

Πίνακας 10

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Τιμή κατά μονάδα προϊόντος στην αγορά της Ένωσης (EUR/sq ft) (*)	1,01	0,97	1,01	1,01
Δείκτης (2008 = 100)	100	96	100	100

(*) Στοιχεία από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

4.9. Μέγεθος του περιθωρίου ντάμπινγκ

- (43) Δεδομένων του όγκου, του μεριδίου αγοράς και των τιμών των εισαγωγών από τη ΛΔΚ, δεν μπορεί να θεωρηθεί αμελητέος ο αντίκτυπος του πραγματικού περιθωρίου ντάμπινγκ στον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

4.10. Ανάκαμψη από τις συνέπειες παλαιών πρακτικών ντάμπινγκ

- (44) Οι δείκτες που εξετάστηκαν ανωτέρω δείχνουν ότι, παρά την επιβολή των μέτρων αντιντάμπινγκ το 2006, η οικονομική και χρηματοπιστωτική κατάσταση του κλάδου παραγωγής της Ένωσης παρέμεινε ουσιαστικά εύθραυστη και ζημιόγόνος. Επομένως, δεν διαπιστώθηκε ανάκαμψη από τις επιπτώσεις των προηγούμενων πρακτικών ντάμπινγκ και θεωρείται ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής παραμένει ευάλωτος στις ζημιόγόνες επιπτώσεις των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ στην ενωσιακή αγορά.

β) Μικροοικονομικοί δείκτες

4.11. Αποθέματα

- (45) Το επίπεδο των τελικών αποθεμάτων του ενωσιακού κλάδου παραγωγής αυξήθηκε σημαντικά κατά 31 % μεταξύ του 2008 και της ΠΕΕ. Περαιτέρω ανάλυση επέτρεψε να γίνει λεπτομερέστερη αξιολόγηση της εξέλιξης του αριθμού μηνών παραγωγής σε απόθεμα. Σχετικά με αυτό, το 2008, οι παραγωγοί του δείγματος διατηρούσαν παραγωγή περίπου πέντε μηνών (43 %), αλλά η πίεση που άσκησαν οι εισαγωγές με ντάμπινγκ τους ανάγκασε να αυξήσουν τα αποθέματά τους σε παραγωγή άνω των επτά μηνών (που αντιστοιχεί σε 63 % της συνολικής ετήσιας παραγωγής) κατά την ΠΕΕ. Επομένως, το συμπέρασμα ότι η τάση των αποθεμάτων δείχνει ζημιολόγο κατάσταση επιβεβαιώνεται.

Πίνακας 11

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Αποθέματα κλεισίματος (sq ft) (*)	Εμπιστευτικά επιχειρηματικά δεδομένα			
Δείκτης (2008 = 100)	100	116	135	131

(*) Στοιχεία από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

4.12. Μισθοί εργαζομένων

- (46) Ο μέσος μισθός ανά εργαζόμενο ήταν σταθερός μεταξύ 2008 και 2009 όπως και μεταξύ 2010 και ΠΕΕ. Η απότομη αύξηση κατά 20 % μεταξύ 2009 και 2010 οφείλεται σε σημαντική αύξηση του κόστους εργασίας από δύο από τις εταιρείες που συμμετείχαν στο δείγμα παρά το γεγονός ότι η απασχόληση μειώθηκε.

Πίνακας 12

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Ετήσιο κόστος εργασίας ανά απασχολούμενο (σε χιλιάδες EUR) (*)	Εμπιστευτικά επιχειρηματικά δεδομένα			
Δείκτης (2008 = 100)	100	100	120	120

(*) Στοιχεία από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

4.13. Επενδύσεις

- (47) Οι ετήσιες επενδύσεις των συμμετεχόντων στο δείγμα εταιρειών στην παραγωγή του ομοειδούς προϊόντος αφορούσαν κυρίως τη συντήρηση και αυξήθηκαν κατά 21 % μεταξύ 2008 και της ΠΕΕ. Η απότομη αύξηση μεταξύ 2010 και ΠΕΕ οφείλεται στην αγορά, το 2011, εξοπλισμού από μία από τις εταιρείες που συμμετείχαν στο δείγμα.

Πίνακας 13

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Καθαρές επενδύσεις (EUR) (*)	Εμπιστευτικά επιχειρηματικά δεδομένα			
Δείκτης (2008 = 100)	100	102	72	121

(*) Στοιχεία από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

4.14. Κερδοφορία και απόδοση των επενδύσεων

- (48) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής υπέστη συνεχώς ζημίες σε όλη τη διάρκεια της υπό εξέταση περιόδου. Μεταξύ 2008 και ΠΕΕ, οι ζημίες (σε απόλυτους όρους και εκφραζόμενες ως ποσοστό του κύκλου εργασιών) υπερδιπλασιάστηκαν.
- (49) Παρομοίως, η απόδοση των επενδύσεων ήταν αρνητική σε όλη την υπό εξέταση περίοδο και μειώθηκε κατά 131 ποσοστιαίες μονάδες μεταξύ 2008 και ΠΕΕ:

Πίνακας 14

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Καθαρό κέρδος των πωλήσεων της ΕΕ σε μη συνδεδεμένους πελάτες (% των καθαρών πωλήσεων) (*)	Εμπιστευτικά επιχειρηματικά δεδομένα			
Δείκτης (2008 = 100)	- 100	- 95	- 73	- 203
Απόδοση επενδύσεων (καθαρό κέρδος σε % της καθαρής λογιστικής αξίας των επενδύσεων) (*)	Εμπιστευτικά επιχειρηματικά δεδομένα			
Δείκτης (2008 = 100)	- 100	- 95	- 73	- 231

(*) Στοιχεία από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

4.15. Ταμειακή ροή και ικανότητα άντλησης κεφαλαίων

- (50) Παρομοίως, η καθαρή ταμειακή ροή από τις δραστηριότητες λειτουργίας παρέμεινε αρνητική σε όλη την υπό εξέταση περίοδο και επιδεινώθηκε κατά - 300 ποσοστιαίες μονάδες μεταξύ 2008 και ΠΕΕ.

Πίνακας 15

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Ταμειακή ροή (EUR) (*)	Εμπιστευτικά επιχειρηματικά δεδομένα			
Δείκτης (2008 = 100)	- 100	- 115	- 77	- 398

(*) Στοιχεία από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

- (51) Δεν υπήρχαν ενδείξεις ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής αντιμετώπιζε δυσκολίες άντλησης κεφαλαίου.

γ) Ο αντίκτυπος των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ και άλλων παραγόντων

4.16. Αντίκτυπος των εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ

- (52) Ύστερα από την επιβολή των μέτρων, οι κινεζικές εισαγωγές μειώθηκαν σημαντικά και είναι ακόμα μάλλον περιορισμένες, αφού αντιστοιχούν σε μερίδιο αγοράς της τάξης του 4 % κατά την ΠΕΕ. Ωστόσο, η σύγκριση τιμών μεταξύ των εισαγωγών αυτών και των τιμών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δείχνει τιμές αισθητά χαμηλότερες από τις ενωσιακές (51,6 %). Δεδομένου ότι το δέρμα σαμούα είναι τυποποιημένο προϊόν, ότι η εμβέλεια του προϊόντος είναι πολύ περιορισμένη και ότι τα κινεζικά προϊόντα είναι, ως προς την ποιότητα, παρόμοια με τα ευρωπαϊκά, το σχετικά μικρό μερίδιο αγοράς των κινεζικών εισαγωγών σε συνδυασμό με τις αισθητά χαμηλότερες τιμές υποδεικνύει ότι οι εν λόγω εισαγωγές έχουν σημαντικό αντίκτυπο για την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής.

4.17. Εισαγωγές από άλλες χώρες

- (53) Υπάρχουν σημαντικές εισαγωγές από την Ινδία, την Τουρκία και τη Νέα Ζηλανδία καθώς και μερικές εισαγωγές από άλλες χώρες, που συνολικά αντιστοιχούν σε μερίδιο αγοράς 46 % κατά την ΠΕΕ (από 60 % το 2008).
- (54) Σε ό,τι αφορά τις εισαγωγές από την Ινδία, σημειώνεται ότι ο όγκος τους είναι σημαντικός και το μερίδιο αγοράς που τους αναλογεί έχει αυξηθεί από 11 % το 2008 σε 16 % κατά την ΠΕΕ. Ταυτόχρονα, οι μέσες τιμές των ινδικών εισαγωγών είναι κάπως χαμηλότερες από τις μέσες τιμές των ενωσιακών παραγωγών. Λόγω των σημαντικών όγκων και της διαφοράς τιμών, εκτιμάται ότι οι εισαγωγές από την Ινδία συμβάλουν σε κάποια έκταση στην αρνητική οικονομική κατάσταση του κλάδου παραγωγής της Ένωσης. Ταυτόχρονα, σημειώνεται ότι οι τιμές των εισαγωγών από την Ινδία είναι υψηλότερες κατά 60 % και πλέον από τις κινεζικές εισαγωγές που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ. Κατά συνέπεια, εκτιμάται ότι αυτός ο περιορισμένος αντίκτυπος στην τρέχουσα κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δεν θα διερρήγνυε την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ και ζημίας σε περίπτωση πιθανής αύξησης των κινεζικών εισαγωγών που αποτελούν αντικείμενο ντάμπινγκ και της περαιτέρω επιδείνωσης της κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής που θα προέκυπτε, αν καταργούνταν τα μέτρα.

Πίνακας 16

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Όγκος εισαγωγών από την Ινδία (σε χιλιάδες sq ft) (*)	2 330,00	2 123,33	4 276,67	4 436,67
Μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από την Ινδία (*)	11 %	10 %	15 %	16 %
Μέση τιμή των εισαγωγών από την Ινδία (EUR/sq ft)	0,79	0,82	0,66	0,75

(*) Στοιχεία από την Eurostat και από τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

- (55) Υπάρχουν, επίσης, σημαντικές εισαγωγές από την Τουρκία, που αναλογούν σε μερίδιο αγοράς της τάξης του 10 % στην ΠΕΕ (από 18 % το 2008). Ταυτόχρονα, οι μέσες τιμές των εισαγωγών αυτών είναι πολύ υψηλότερες από αυτές των δερμάτων σαμουά από τη ΛΔΚ και πολύ κοντά στο επίπεδο τιμών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Δεδομένης της φθίνουσας τάσης των εισαγωγών από την Τουρκία και των σχετικά υψηλών τιμών, εκτιμάται ότι δεν θα διαρρηχθεί η αιτιώδης συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών με ντάμπινγκ και της ζημίας σε περίπτωση της πιθανής αύξησης των κινεζικών εισαγωγών με ντάμπινγκ και της περαιτέρω επιδείνωσης της κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής που θα προέκυπτε αν καταργούνταν τα μέτρα.

Πίνακας 17

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Όγκος των εισαγωγών από την Τουρκία (σε χιλιάδες sq ft) (*)	4 063,33	2 623,33	2 933,33	2 700,00
Μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από την Τουρκία (*)	18 %	12 %	10 %	10 %
Μέση τιμή εισαγωγών από την Τουρκία (EUR/sq ft)	0,77	0,89	1,05	1,20

(*) Στοιχεία από την Eurostat και τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

- (56) Υπάρχουν, επίσης, σημαντικές εισαγωγές από τη Νέα Ζηλανδία, που αντιστοιχούν σε μερίδιο αγοράς της τάξης του 7 % στην ΠΕΕ και αυξήθηκαν από 3 % το 2008. Ωστόσο, οι μέσες τιμές των εισαγωγών αυτών είναι πολύ υψηλότερες από αυτές των δερμάτων σαμουά από τη ΛΔΚ και ακόμη πιο υψηλές από το επίπεδο τιμών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Δεδομένων των σχετικά υψηλών τιμών των εισαγωγών από τη Νέα Ζηλανδία, εκτιμάται ότι και αυτές δεν θα διερρήγνυαν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών με ντάμπινγκ και της ζημίας σε περίπτωση της πιθανής αύξησης των κινεζικών εισαγωγών με ντάμπινγκ και της περαιτέρω επιδείνωσης της κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής που θα προέκυπτε αν καταργούνταν τα μέτρα.

Πίνακας 18

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Όγκος των εισαγωγών από τη Νέα Ζηλανδία (σε χιλιάδες sq ft) (*)	716,67	2 426,67	1 966,67	1 883,33
Μερίδιο αγοράς εισαγωγών από τη Νέα Ζηλανδία (*)	3 %	11 %	7 %	7 %
Μέση τιμή εισαγωγών από τη Νέα Ζηλανδία (EUR/sq ft)	1,29	1,43	1,43	1,48

(*) Στοιχεία από την Eurostat και τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

- (57) Οι εισαγωγές από το υπόλοιπο του κόσμου αναλογούν σε μερίδιο αγοράς της τάξης του 13 % στην ΠΕΕ (από 27 % το 2008). Ταυτόχρονα, οι μέσες τιμές των εισαγωγών αυτών είναι πολύ υψηλότερες από αυτές των δερμάτων σαμουά από τη ΛΔΚ και πολύ κοντά στο επίπεδο τιμών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Δεδομένης της φθίνουσας τάσης των εισαγωγών από τον υπόλοιπο κόσμο και των σχετικά υψηλών τιμών τους σε σύγκριση με τις εισαγωγές δερμάτων σαμουά από τη ΛΔΚ, εκτιμάται ότι και αυτές δεν θα διερρήγνυαν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών με ντάμπινγκ και της ζημίας σε περίπτωση της πιθανής αύξησης των κινεζικών εισαγωγών με ντάμπινγκ και της περαιτέρω επιδείνωσης της κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής που θα προέκυπτε αν καταργούνταν τα μέτρα.

Πίνακας 19

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Όγκος εισαγωγών από τον υπόλοιπο κόσμο (σε χιλιάδες sq ft) (*)	5 896,67	4 013,33	4 480,00	3 556,67
Μερίδιο αγοράς των εισαγωγών από τον υπόλοιπο κόσμο (*)	27 %	18 %	16 %	13 %
Μέση τιμή εισαγωγών από τη Νέα Ζηλανδία (EUR/sq ft)	0,63	0,84	0,81	0,84

(*) Στοιχεία από την Eurostat και τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

- (58) Οι εισαγωγές από όλες τις άλλες τρίτες χώρες μαζί αντιστοιχούν σε μερίδιο αγοράς της τάξης του 46 % στην ΠΕΕ (από 60 % το 2008). Ταυτόχρονα, οι μέσες τιμές των εισαγωγών αυτών είναι πολύ υψηλότερες από αυτές των δερμάτων σαμουά από τη ΛΔΚ και πολύ κοντά στο επίπεδο τιμών του ενωσιακού κλάδου παραγωγής. Δεδομένης της φθίνουσας τάσης των εισαγωγών από τρίτες χώρες και των σχετικά υψηλών τιμών τους, εκτιμάται ότι και αυτές, υπολογιζόμενες συνολικά, δεν θα διερρήγνυαν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών με ντάμπινγκ και της ζημίας σε περίπτωση της πιθανής αύξησης των κινεζικών εισαγωγών με ντάμπινγκ και της περαιτέρω επιδείνωσης της κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής που θα προέκυπτε αν καταργούνταν τα μέτρα.

Πίνακας 20

	2008	2009	2010	ΠΕΕ
Όγκος εισαγωγών από άλλες χώρες (σε χιλιάδες sq ft) (*)	13 006,67	11 186,67	13 656,67	12 576,67
Δείκτης (2008 = 100)	100	86	105	97
Μερίδιο αγοράς εισαγωγών από άλλες χώρες (*)	60 %	51 %	49 %	46 %
Μέση τιμή των εισαγωγών από άλλες (EUR/sq ft)	0,74	0,98	0,91	0,98

(*) Στοιχεία από την Eurostat και τις απαντήσεις στο ερωτηματολόγιο.

5. Συμπέρασμα για την κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής

- (59) Υπάρχουν μόνο τρεις παραγωγοί που έμειναν στην Ένωση (πρόκειται για ΜΜΕ). Όλοι οι άλλοι παραγωγοί δερμάτων σαμουά φέρονται να έχουν κλείσει τις μονάδες παραγωγής από το 2006 όταν άρχισαν να επιβάλλονται τα αρχικά μέτρα. Αυτό μπορεί να θεωρηθεί εξέλιξη λόγω της αυξανόμενης πίεσης που έχουν ασκήσει οι κινεζικές εισαγωγές με ντάμπινγκ στην ενωσιακή αγορά, ακόμα και σε περιβάλλον αυξανόμενης κατανάλωσης.
- (60) Η ανάλυση της ζημίας δείχνει ότι η κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής επιδεινώθηκε κατά την υπό εξέταση περίοδο. Ειδικότερα, η παραγωγή μειώθηκε κατά 12 % και, ακόμη κι αν οι πωλήσεις αυξήθηκαν ελαφρώς, η εν λόγω αύξηση ήταν μικρότερη από την αύξηση στην κατανάλωση και, κατά συνέπεια, το μερίδιο αγοράς των παραγωγών της Ένωσης μειώθηκε κατά 3 ποσοστιαίες μονάδες.
- (61) Ταυτόχρονα, η ανάλυση των μικροοικονομικών δεικτών δείχνει ότι η κερδοφορία, η απόδοση των επενδύσεων και η

ταμειακή ροή του ενωσιακού κλάδου παραγωγής παρέμειναν αρνητικές σε όλη την υπό εξέταση περίοδο και επιδεινώθηκαν περαιτέρω κατά την ΠΕΕ.

- (62) Αναλύθηκαν οι εισαγωγές από την Ινδία, την Τουρκία, τη Νέα Ζηλανδία και τον υπόλοιπο κόσμο. Σε ό,τι αφορά καθεμία από τις εν λόγω ροές εισαγωγών, καθώς και υπολογιζόμενες όλες μαζί, εκτιμάται ότι δεν θα διερρήγνυαν την αιτιώδη συνάφεια μεταξύ των εισαγωγών με ντάμπινγκ και της ζημίας σε περίπτωση πιθανής αύξησης των κινεζικών εισαγωγών με ντάμπινγκ και περαιτέρω επιδείνωσης της κατάστασης του ενωσιακού κλάδου παραγωγής που θα προέκυπτε αν καταργούνταν τα μέτρα.
- (63) Με βάση τα ανωτέρω, συνάγεται το συμπέρασμα ότι ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής συνέχισε να υφίσταται σημαντική ζημία κατά την έννοια του άρθρου 3 παράγραφος 5 του βασικού κανονισμού και ότι η κατάστασή του είναι πολύ εύθραυστη και ευάλωτη και πόρρω απέχει από τις αναμενόμενες συνθήκες σε περίπτωση ανάκαμψης από τη ζημία που διαπιστώθηκε στην αρχική έρευνα.

- (64) Συνάγεται, επίσης, το συμπέρασμα ότι η ζημιόγonos κατάσταση του ενωσιακού κλάδου παραγωγής δημιουργήθηκε κατά κύριο λόγο από τη συνεχόμενη ύπαρξη (έστω και σε μικρότερες ποσότητες) των εισαγωγών με πρακτικές ντάμπινγκ και χαμηλότερες τιμολογήσεις από τη ΛΔΚ.

Ε. ΠΙΘΑΝΟΤΗΤΑ ΣΥΝΕΧΙΣΗΣ ΤΗΣ ΖΗΜΙΑΣ

1. Αντίκτυπος του προβλεπόμενου όγκου των εισαγωγών και επιπτώσεις στις τιμές σε περίπτωση κατάρτησης των μέτρων

- (65) Αν και οι όγκοι των εισαγωγών από τη ΛΔΚ μειώθηκαν σημαντικά μετά την επιβολή των μέτρων το 2006, εκτιμάται ότι εξακολουθούν να υπάρχουν σημαντικές ικανότητες παραγωγής στη ΛΔΚ (βλέπε αιτιολογική σκέψη 22). Αυτή η πλεονάζουσα ικανότητα μπορεί εύκολα να διοχετευτεί στην ενωσιακή αγορά αν καταργούνταν τα μέτρα.
- (66) Εκτιμάται ότι, στην περίπτωση που θα καταργούνταν τα μέτρα, οι κινέζοι παραγωγοί-εξαγωγείς θα επιδίωκαν κατά πάσα πιθανότητα να ανακτήσουν κάθε τυχόν χαμένο μερίδιο αγοράς στην Ένωση. Πράγματι, οι σημαντικές τιμολογήσεις σε χαμηλότερες τιμές που διαπιστώθηκαν κατά την έρευνα δείχνουν ότι το επίπεδο των τιμών στην Ένωση καθιστά την ενωσιακή αγορά πολύ ενδιαφέρουσα για τις κινεζικές εισαγωγές (βλέπε αιτιολογική σκέψη 22).

2. Συμπέρασμα σχετικά με τη συνέχιση της ζημίας

- (67) Βάσει αυτών, συνάγεται το συμπέρασμα ότι η κατάρτησης των μέτρων για τις εισαγωγές από τη ΛΔΚ θα οδηγούσε κατά πάσα πιθανότητα στη συνέχιση της ζημίας για τον ενωσιακό κλάδο παραγωγής.

ΣΤ. ΣΥΜΦΕΡΟΝ ΤΗΣ ΕΝΩΣΗΣ

1. Εισαγωγή

- (68) Σύμφωνα με το άρθρο 21 του βασικού κανονισμού, εξετάστηκε αν η διατήρηση των ισχυόντων μέτρων αντντάμπινγκ θα ήταν αντίθετη προς το συμφέρον της Ένωσης συνολικά. Ο καθορισμός του συμφέροντος της Ένωσης βασίστηκε στην εκτίμηση των διαφόρων επιμέρους συμφερόντων, δηλαδή των συμφερόντων, αφενός, του κλάδου παραγωγής της Ένωσης και, αφετέρου, των εισαγωγέων και των χρηστών.
- (69) Πρέπει να υπενθυμιστεί ότι, στην αρχική έρευνα, είχε κριθεί ότι η θέσπιση μέτρων δεν είναι αντίθετη προς το συμφέρον της Ένωσης. Επιπλέον, το γεγονός ότι η παρούσα έρευνα αποτελεί επανεξέταση, δηλαδή αναλύει μια κατάσταση στην οποία έχουν ήδη εφαρμοστεί μέτρα αντντάμπινγκ, επιτρέπει την αξιολόγηση τυχόν αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων που είχαν στα ενδιαφερόμενα μέρη τα ισχύοντα μέτρα αντντάμπινγκ.
- (70) Βάσει αυτών, εξετάστηκε κατά πόσον, παρά τα συμπεράσματα τα σχετικά με την πιθανότητα συνέχισης της ζημιόγonos πρακτικής ντάμπινγκ, θα μπορούσε να εξαχθεί σαφώς το συμπέρασμα ότι η διατήρηση της ισχύος των μέτρων στη συγκεκριμένη περίπτωση αντίκειται προς το συμφέρον της Ένωσης.

2. Συμφέρον του κλάδου παραγωγής της Ένωσης

- (71) Ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής, αποτελούμενος από ΜΜΕ, έχει απολέσει μερίδιο αγοράς και έχει υποστεί ουσιαστική ζημία κατά την υπό εξέταση περίοδο. Σε περίπτωση που ανακαλούνταν τα μέτρα, ο ενωσιακός κλάδος παραγωγής θα βρισκόταν κατά πάσα πιθανότητα σε δυσχερέστερη θέση.

3. Συμφέρον των εισαγωγέων

- (72) Υπάρχουν δύο μη συνδεδεμένοι εισαγωγείς που συνεργάζονται στην έρευνα. Η συναφής με δέρματα σαμούα δραστηριότητά τους αποτελεί μικρό μέρος του κύκλου εργασιών τους. Δεν υπάρχουν ενδείξεις ότι η συνέχιση των μέτρων θα έχει σημαντικό αρνητικό αντίκτυπο στις δραστηριότητές τους.

4. Συμφέρον των χρηστών και των καταναλωτών

- (73) Καμία ένωση χρηστών ή καταναλωτών δεν αναγγέλθηκε εντός της προθεσμίας που ορίστηκε στην ανακοίνωση για την έναρξη, όπως είχε ήδη συμβεί κατά την αρχική έρευνα. Δεδομένου ότι στην αρχική έρευνα θεωρήθηκε ότι τα εν λόγω μέτρα δεν θα επηρέαζαν υπερβολικά το συμφέρον των μερών και λόγω της συνεχούς άρνησης συνεργασίας από την πλευρά τους, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το συμφέρον τους δεν θα θιγεί από τη διατήρηση των μέτρων. Η ύπαρξη σημαντικών εισαγωγών από άλλες πηγές και σε ανταγωνιστικές τιμές θα εξασφαλίσει ότι οι χρήστες και οι καταναλωτές εξακολουθούν να έχουν μεγάλο εύρος επιλογών από διάφορους προμηθευτές για το εν λόγω προϊόν και σε λογικές τιμές.

5. Συμπέρασμα

- (74) Λαμβάνοντας υπόψη όλους τους προαναφερόμενους παράγοντες, συνάγεται το συμπέρασμα ότι δεν υπάρχουν επιτακτικοί λόγοι που να αντιβαίνουν στη διατήρηση των ισχυόντων μέτρων αντντάμπινγκ.

Ζ. ΜΕΤΡΑ ΑΝΤΝΤΑΜΠΙΝΓΚ

- (75) Όλα τα μέρη ενημερώθηκαν για τα ουσιώδη πραγματικά περιστατικά και το σκεπτικό βάσει των οποίων επρόκειτο να προταθεί η διατήρηση της ισχύος των υφιστάμενων μέτρων. Επίσης, τους δόθηκε χρόνος για να υποβάλουν παρατηρήσεις μετά την εν λόγω ενημέρωση. Οι παρατηρήσεις και τα σχόλια, στις περιπτώσεις που κρίθηκε δικαιολογημένο, ελήφθησαν δεόντως υπόψη.
- (76) Από τα ανωτέρω συνάγεται ότι, όπως προβλέπεται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 του βασικού κανονισμού, τα μέτρα αντντάμπινγκ που εφαρμόζονται στις εισαγωγές δερμάτων σαμούα καταγωγής ΛΔΚ πρέπει να διατηρηθούν. Υπενθυμίζεται ότι αυτά τα μέτρα συνίστανται σε δασμό κατ' αξίαν της τάξης του 58,9 %.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

1. Επιβάλλεται οριστικός δασμός αντιντάμπινγκ στις εισαγωγές δερμάτων σαμουά και συνδυασμένου δέρματος αγριοκάτσικου, κομμένων ή μη σε τεμάχια, περιλαμβανομένου του μη κατεργασμένου δέρματος σαμουά και του συνδυασμένου μη κατεργασμένου δέρματος αγριοκάτσικου που υπάγονται επί του παρόντος στους κωδικούς ΣΟ 4114 10 10 και 4114 10 90 καταγωγής Λαϊκής Δημοκρατίας της Κίνας.

2. Ο συντελεστής του οριστικού δασμού αντιντάμπινγκ που εφαρμόζεται στην καθαρή, ελεύθερη στα σύνορα της Ένωσης τιμή, πριν από τον δασμό, των προϊόντων που περιγράφονται στην παράγραφο 1 είναι 58,9 %.

3. Με την επιφύλαξη τυχόν διαφορετικής ρύθμισης, εφαρμόζονται οι διατάξεις που ισχύουν για τους τελωνειακούς δασμούς.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την επομένη της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα του τα μέρη και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 3 Δεκεμβρίου 2012.

Για το Συμβούλιο
Ο Πρόεδρος
N. ΣΥΛΙΚΙΩΤΗΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 1154/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 5ης Δεκεμβρίου 2012

για καθορισμό των κατ' αποκοπή τιμών εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου, της 22ας Οκτωβρίου 2007, για τη θέσπιση κοινής οργάνωσης των γεωργικών αγορών και ειδικών διατάξεων για ορισμένα γεωργικά προϊόντα (ενιαίος κανονισμός ΚΟΑ) ⁽¹⁾,Έχοντας υπόψη τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 543/2011 της Επιτροπής, της 7ης Ιουνίου 2011, για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1234/2007 του Συμβουλίου όσον αφορά τους τομείς των οπωροκηπευτικών και των μεταποιημένων οπωροκηπευτικών ⁽²⁾, και ιδίως το άρθρο 136 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 543/2011 προβλέπει, κατ' εφαρμογή των αποτελεσμάτων των πολυμερών εμπορικών διαπραγματεύσεων του Γύρου της Ουρουγουάης, τα κριτήρια για τον καθορισμό από την Επιτροπή των κατ'

αποκοπή τιμών εισαγωγής από τρίτες χώρες, για τα προϊόντα και τις περιόδους που ορίζονται στο παράρτημα XVI μέρος Α του εν λόγω κανονισμού.

- (2) Η κατ' αποκοπή τιμή εισαγωγής υπολογίζεται κάθε εργάσιμη ημέρα, σύμφωνα με το άρθρο 136 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 543/2011, λαμβανομένων υπόψη των ημερήσιων μεταβλητών στοιχείων. Συνεπώς, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Οι κατ' αποκοπή τιμές εισαγωγής που αναφέρονται στο άρθρο 136 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 543/2011 καθορίζονται στο παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

*Άρθρο 2*Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την ημέρα της δημοσίευσής του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*,

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 5 Δεκεμβρίου 2012.

Για την Επιτροπή,
εξ ονόματος του Προέδρου,
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Γενικός Διευθυντής Γεωργίας και
Αγροτικής Ανάπτυξης

⁽¹⁾ ΕΕ L 299 της 16.11.2007, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 157 της 15.6.2011, σ. 1.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Οι κατ' αποκοπή τιμές εισαγωγής για τον προσδιορισμό της τιμής εισόδου ορισμένων οπωροκηπευτικών

(ευρώ/100 kg)

Κωδικός ΣΟ	Κωδικός τρίτων χωρών ⁽¹⁾	Κατ' αποκοπή τιμή εισαγωγής
0702 00 00	AL	55,3
	MA	55,8
	TN	76,3
	TR	72,4
	ZZ	65,0
0707 00 05	AL	74,8
	JO	174,9
	MA	133,1
	TR	146,9
	ZZ	132,4
0709 93 10	MA	129,9
	TR	100,5
	ZZ	115,2
0805 10 20	AR	49,7
	TR	74,4
	ZA	63,7
	ZW	52,1
	ZZ	60,0
0805 20 10	MA	69,0
	ZZ	69,0
0805 20 30, 0805 20 50, 0805 20 70, 0805 20 90	CN	71,1
	HR	85,6
	MA	95,7
	TR	78,9
	ZZ	82,8
0805 50 10	TR	76,3
	ZZ	76,3
0808 10 80	MK	39,0
	US	174,2
	ZA	136,9
	ZZ	116,7
0808 30 90	CN	53,2
	TR	112,1
	US	160,6
	ZZ	108,6

⁽¹⁾ Ονοματολογία των χωρών που ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1833/2006 της Επιτροπής (ΕΕ L 354 της 14.12.2006, σ. 19). Ο κωδικός «ZZ» αντιπροσωπεύει «άλλες χώρες καταγωγής».

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΑΠΟΦΑΣΗ EULEX ΚΟΣΟΒΟ/3/2012 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ

της 4ης Δεκεμβρίου 2012

για τον διορισμό του Αρχηγού Αποστολής της Αποστολής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επιβολή του κράτους δικαίου στο Κοσσυφοπέδιο, EULEX ΚΟΣΣΥΦΟΠΕΔΙΟ

(2012/751/ΚΕΠΠΑ)

Η ΕΠΙΤΡΟΠΗ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ ΚΑΙ ΑΣΦΑΛΕΙΑΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για την Ευρωπαϊκή Ένωση και ιδίως το άρθρο 38 τρίτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη την κοινή δράση 2008/124/ΚΕΠΠΑ του Συμβουλίου, της 4ης Φεβρουαρίου 2008, σχετικά με την Αποστολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επιβολή του κράτους δικαίου στο Κοσσυφοπέδιο, EULEX ΚΟΣΣΥΦΟΠΕΔΙΟ ⁽¹⁾ και ιδίως το άρθρο 12 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Στις 4 Φεβρουαρίου 2008, το Συμβούλιο υιοθέτησε την κοινή δράση 2008/124/ΚΕΠΠΑ που ιδρύει την Αποστολή της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επιβολή του κράτους δικαίου στο Κοσσυφοπέδιο, EULEX Κοσσυφοπέδιο.
- (2) Στις 5 Ιουνίου 2012, το Συμβούλιο εξέδωσε την απόφαση 2012/291/ΚΕΠΠΑ ⁽²⁾ με την οποία τροποποιήθηκε η κοινή δράση 2008/124/ΚΕΠΠΑ και παρατάθηκε η διάρκεια της EULEX Κοσσυφοπέδιο έως τις 14 Ιουνίου 2014.
- (3) Κατά τα οριζόμενα του άρθρου 12 παράγραφος 2 της κοινής δράσης 2008/124/ΚΕΠΠΑ, εξουσιοδοτείται η Επιτροπή Πολιτικής και Ασφάλειας, σύμφωνα με το άρθρο 38 της Συνθήκης, να λαμβάνει τις σχετικές αποφάσεις προκειμένου να ασκεί τον πολιτικό έλεγχο και τη στρατηγική διεύθυνση της αποστολής EULEX Κοσσυφοπέδιο και, μεταξύ άλλων, αποφάσεις σχετικά με τον διορισμό Αρχηγού Αποστολής.

- (4) Στις 20 Νοεμβρίου 2012, η Ύπατη Εκπρόσωπος της Ένωσης για θέματα εξωτερικής πολιτικής και πολιτικής ασφαλείας πρότεινε τον διορισμό του πρέσβη κ. Bernd BORCHARDT ως Αρχηγού Αποστολής της EULEX Κοσσυφοπέδιο από την 1η Φεβρουαρίου 2013,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Ο πρέσβης κ. Bernd BORCHARDT διορίζεται, από την 1η Φεβρουαρίου 2013, Αρχηγός Αποστολής της Αποστολής της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την επιβολή του κράτους δικαίου στο Κοσσυφοπέδιο, EULEX Κοσσυφοπέδιο.

Άρθρο 2

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

Εφαρμόζεται μέχρι τις 14 Ιουνίου 2014.

Βρυξέλλες, 4 Δεκεμβρίου 2012.

Για την Επιτροπή Πολιτικής και Ασφάλειας
Ο Πρόεδρος
Ο. ΣΚΟΟΓ

⁽¹⁾ ΕΕ L 42, 16.2.2008, σ. 92.

⁽²⁾ ΕΕ L 146, 6.6.2012, σ. 46.

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Δεκεμβρίου 2012

που επιτρέπει σε εργαστήριο στην πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας να διενεργεί ορολογικές δοκιμασίες για να ελέγξει την αποτελεσματικότητα των αντιλυσσικών εμβολίων

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2012) 8757]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/752/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την απόφαση 2000/258/ΕΚ του Συμβουλίου, της 20ής Μαρτίου 2000, για τον ορισμό ειδικού ινστιτούτου υπεύθυνου για τον καθορισμό των κριτηρίων τυποποίησης των ορολογικών δοκιμασιών ελέγχου της αποτελεσματικότητας των αντιλυσσικών εμβολίων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 3 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Η απόφαση 2000/258/ΕΚ ορίζει την Agence Française de Sécurité Sanitaire des Aliments (AFSSA), στο Nancy της Γαλλίας (που έχει ενσωματωθεί από την 1η Ιουλίου 2010 στην Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, ANSES), ως το ειδικό ινστιτούτο για τον καθορισμό των κριτηρίων που είναι αναγκαία για την τυποποίηση των ορολογικών δοκιμασιών ελέγχου της αποτελεσματικότητας των αντιλυσσικών εμβολίων.
- (2) Η εν λόγω απόφαση προβλέπει επίσης ότι η ANSES πρέπει να τεκμηριώνει την αξιολόγηση των εργαστηρίων τρίτων χωρών που έχουν υποβάλει αίτηση για να διενεργούν ορολογικές δοκιμασίες ελέγχου της αποτελεσματικότητας των αντιλυσσικών εμβολίων.
- (3) Η αρμόδια αρχή της πρώην Γιουγκοσλαβικής Δημοκρατίας της Μακεδονίας έχει υποβάλει αίτηση για την έγκριση εργαστηρίου για τη λύσσα του Κτηνιατρικού Ινστιτούτου στην εν λόγω τρίτη χώρα για να εκτελεί τις εν λόγω ορολογικές δοκιμασίες. Η εν λόγω αίτηση υποστηρίζεται από την ευνοϊκή έκθεση της ANSES, με ημερομηνία 3 Σεπτεμβρίου 2012, της αξιολόγησης του εν λόγω εργαστηρίου.
- (4) Θα πρέπει, επομένως, να επιτραπεί στο εν λόγω εργαστήριο να διενεργεί ορολογικές δοκιμασίες ελέγχου της αποτελε-

σματικότητας των αντιλυσσικών εμβολίων στα σκυλιά, τις γάτες και τα κουνάβια.

- (5) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Σύμφωνα με το άρθρο 3 παράγραφος 2 της απόφασης 2000/258/ΕΚ, επιτρέπεται στο ακόλουθο εργαστήριο να διενεργεί ορολογικές δοκιμασίες ελέγχου της αποτελεσματικότητας των αντιλυσσικών εμβολίων στα σκυλιά, τις γάτες και τα κουνάβια:

Laboratory for rabies of the Veterinary Institute
Faculty of Veterinary Medicine
Lazar Pop-Trajkov 5-7
1000 Skopje
Πρώην Γιουγκοσλαβική Δημοκρατία της Μακεδονίας

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση εφαρμόζεται από την 1η Ιανουαρίου 2013.

Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 4 Δεκεμβρίου 2012.

Για την Επιτροπή
Tonio BORG
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 79 της 30.3.2000, σ. 40.

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 4ης Δεκεμβρίου 2012

για την τροποποίηση του παραρτήματος I της απόφασης 2009/177/ΕΚ όσον αφορά τα προγράμματα επιτήρησης για τη Φινλανδία και το Ηνωμένο Βασίλειο και το καθεστώς απαλλαγής από ασθένειες της Φινλανδίας και του Ηνωμένου Βασιλείου για ορισμένες ασθένειες υδρόβιων ζώων

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2012) 8758]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/753/ΕΕ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2006/88/ΕΚ του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 2006, σχετικά με τις απαιτήσεις υγειονομικού ελέγχου για τα ζώα υδατοκαλλιέργειας και τα προϊόντα τους και σχετικά με την πρόληψη και την καταπολέμηση ορισμένων ασθενειών των υδρόβιων ζώων ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 44 παράγραφος 1 και το άρθρο 49 παράγραφος 1,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Με την απόφαση 2009/177/ΕΚ της Επιτροπής, της 31ης Οκτωβρίου 2008, για την εφαρμογή της οδηγίας 2006/88/ΕΚ του Συμβουλίου όσον αφορά το πρόγραμμα επιτήρησης και εξάλειψης και τον χαρακτηρισμό κρατών μελών, ζωνών και διαμερισμάτων ως απαλλαγμένων από ασθένειες ⁽²⁾ θεσπίζεται κατάλογος κρατών μελών, ζωνών και διαμερισμάτων στα οποία εφαρμόζονται εγκεκριμένα προγράμματα επιτήρησης, όσον αφορά μία ή περισσότερες από τις μη εξωτικές ασθένειες που απαριθμούνται στο μέρος II του παραρτήματος IV της οδηγίας 2006/88/ΕΚ («μη εξωτικές ασθένειες»). Με την εν λόγω απόφαση θεσπίζεται επίσης κατάλογος κρατών μελών, ζωνών και διαμερισμάτων που χαρακτηρίζονται απαλλαγμένα από ασθένειες, όσον αφορά μία ή περισσότερες από τις εν λόγω ασθένειες.
- (2) Στο μέρος Β του παραρτήματος I της απόφασης 2009/177/ΕΚ θεσπίζεται ο κατάλογος κρατών μελών, ζωνών και διαμερισμάτων στα οποία εφαρμόζονται εγκεκριμένα προγράμματα εξάλειψης, και στο μέρος Γ του εν λόγω παραρτήματος θεσπίζεται ο κατάλογος κρατών μελών, ζωνών και διαμερισμάτων που χαρακτηρίζονται απαλλαγμένα από ασθένειες, όσον αφορά μία ή περισσότερες μη εξωτικές ασθένειες.

- (3) Η Φινλανδία υπέβαλε στην Επιτροπή στοιχεία για να αποδείξει ότι οι δήμοι Uusikaupunki, Ryhäranta και Rauma είναι απαλλαγμένοι από την ιογενή αιμορραγική σηψαιμία (ΙΑΣ).
- (4) Το Ηνωμένο Βασίλειο υπέβαλε στην Επιτροπή στοιχεία για να αποδείξει ότι οι νήσοι South West Shetland είναι απαλλαγμένες από τη λοιμώδη αναιμία του σολομού (ΛΑΣ).
- (5) Τα μέρη Β και Γ του παραρτήματος I της απόφασης 2009/177/ΕΚ πρέπει, επομένως, να τροποποιηθούν ανάλογα.
- (6) Τα μέτρα που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση είναι σύμφωνα με τη γνώμη της μόνιμης επιτροπής για την τροφική αλυσίδα και την υγεία των ζώων,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τα μέρη Β και Γ του παραρτήματος I της απόφασης 2009/177/ΕΚ τροποποιούνται σύμφωνα με το παράρτημα της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη.

Βρυξέλλες, 4 Δεκεμβρίου 2012.

Για την Επιτροπή
Tonio BORG
Μέλος της Επιτροπής

⁽¹⁾ ΕΕ L 328 της 24.11.2006, σ. 14.

⁽²⁾ ΕΕ L 63 της 7.3.2009, σ. 15.

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα I της απόφασης 2009/177/ΕΚ τροποποιείται ως εξής:

1. Το μέρος Β αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΜΕΡΟΣ Β

Κράτη μέλη, ζώνες και διαμερίσματα που υπάγονται σε εγκεκριμένο πρόγραμμα εξάλειψης

Ασθένεια	Κράτος μέλος	Κωδικός ISO	Γεωγραφική οριοθέτηση της περιοχής που υπάγεται σε πρόγραμμα εξάλειψης (κράτος μέλος, ζώνες ή διαμερίσματα)
Ιογενής αιμορραγική σηψαιμία (ΙΑΣ)	Δανία	DK	Οι ακόλουθες λεκάνες απορροής: Tim Å, Hover Å, Heager Å, Velling Å, Skjern Å, Hemmet Mølle Bæk, Lydum Å, Kongeå, Kolding Å, Vejle Å και Holmsland Klit.
	Φινλανδία	FI	Η περιφέρεια Åland
Λοιμώδης αιματοποιητική νέκρωση (ΛΑΝ)			
Ιός του έρπητα του ψαριού σαζάνι (νόσος KHV)	Γερμανία	DE	Ομόσπονδο κράτος της Σαξονίας»
Λοίμωξη από <i>Marteilia refringens</i>			
Λοίμωξη από <i>Bonamia ostreae</i>			
Ιχθυοφθειρίαση			

2. Το μέρος Γ τροποποιείται ως εξής:

α) Η καταχώριση για τη Φινλανδία σχετικά με την ιογενή αιμορραγική σηψαιμία (ΙΑΣ) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Φινλανδία	FI	Όλες οι ηπειρωτικές και παράκτιες περιοχές μέσα στην επικράτειά της, εκτός από την περιφέρεια Åland»
------------	----	--

β) Στην καταχώριση για το Ηνωμένο Βασίλειο σχετικά με τη λοιμώδη αναιμία του σολομού (ΛΑΣ), διαγράφονται οι λέξεις «εκτός των νήσων West Shetland».

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ

της 29ης Νοεμβρίου 2012

σχετικά με την έγκριση της ποσότητας των κερμάτων που πρόκειται να εκδοθούν το 2013

(ΕΚΤ/2012/26)

(2012/754/ΕΕ)

ΤΟ ΔΙΟΙΚΗΤΙΚΟ ΣΥΜΒΟΥΛΙΟ ΤΗΣ ΕΥΡΩΠΑΪΚΗΣ ΚΕΝΤΡΙΚΗΣ ΤΡΑΠΕΖΑΣ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 128 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Από την 1η Ιανουαρίου 1999 η Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα (ΕΚΤ) έχει το αποκλειστικό δικαίωμα να εγκρίνει την ποσότητα των κερμάτων που εκδίδουν τα κράτη μέλη με νόμισμα το ευρώ.
- (2) Τα κράτη μέλη με νόμισμα το ευρώ έχουν υποβάλει στην ΕΚΤ, προς έγκριση, τις εκτιμήσεις τους ως προς την ποσότητα των κερμάτων ευρώ που πρόκειται να εκδοθούν το 2013, με συμπληρωματικά επεξηγηματικά σημειώματα σχετικά με τη μεθοδολογία πρόβλεψης,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Έγκριση της ποσότητας των κερμάτων ευρώ που πρόκειται να εκδοθούν το 2013

Με την παρούσα απόφαση η ΕΚΤ εγκρίνει την ποσότητα των κερμάτων ευρώ που πρόκειται να εκδοθούν από τα κράτη μέλη με νόμισμα το ευρώ το 2013, όπως παρουσιάζεται στον παρακάτω πίνακα:

(εκατ. EUR)

	Έκδοση κερμάτων που προορίζονται για κυκλοφορία και έκδοση συλλεκτικών κερμάτων (τα οποία δεν προορίζονται για κυκλοφορία) το 2013
Βέλγιο	149,9
Γερμανία	758,0
Εσθονία	10,1
Ιρλανδία	48,4
Ελλάδα	8,9

(εκατ. EUR)

	Έκδοση κερμάτων που προορίζονται για κυκλοφορία και έκδοση συλλεκτικών κερμάτων (τα οποία δεν προορίζονται για κυκλοφορία) το 2013
Ισπανία	230,0
Γαλλία	300,0
Ιταλία	101,5
Κύπρος	7,1
Λουξεμβούργο	40,0
Μάλτα	8,1
Κάτω Χώρες	63,8
Αυστρία	253,0
Πορτογαλία	17,2
Σλοβενία	15,0
Σλοβακία	21,4
Φινλανδία	60,0

Άρθρο 2

Τελική διάταξη

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στα κράτη μέλη με νόμισμα το ευρώ.

Φρανκφούρτη, 29 Νοεμβρίου 2012.

Ο Πρόεδρος της ΕΚΤ
Mario DRAGHI

ΔΙΟΡΘΩΤΙΚΑ

Διορθωτικό στην απόφαση 2011/181/ΕΕ του Συμβουλίου και των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών, συνελθόντων στο πλαίσιο του Συμβουλίου, της 15ης Οκτωβρίου 2010, σχετικά με την υπογραφή και την προσωρινή εφαρμογή της ευρωμεσογειακής αεροπορικής συμφωνίας μεταξύ της Ευρωπαϊκής Ένωσης και των κρατών μελών της, αφενός, και του Χασεμιτικού Βασιλείου της Ιορδανίας, αφετέρου

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 79 της 25ης Μαρτίου 2011)

Η δημοσίευση της απόφασης 2011/181/ΕΕ είναι άκυρη.

Διορθωτικό στην εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 23ης Νοεμβρίου 2012, για τροποποίηση της απόφασης 2008/866/ΕΚ, σχετικά με τη λήψη επειγόντων μέτρων για την αναστολή των εισαγωγών από το Περού ορισμένων δίθυρων μαλακίων που προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση, όσον αφορά τη διάρκεια εφαρμογής της

(Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης L 327 της 27ης Νοεμβρίου 2012)

Σελίδα 56, ο τίτλος:

αντί: «Εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 23ης Νοεμβρίου 2012, για τροποποίηση της απόφασης 2008/866/ΕΚ, σχετικά με τη λήψη επειγόντων μέτρων για την αναστολή των εισαγωγών από το Περού ορισμένων δίθυρων μαλακίων που προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση, όσον αφορά τη διάρκεια εφαρμογής της

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2012) 8459]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)»

διάβαζε: «Εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής, της 23ης Νοεμβρίου 2012, για τροποποίηση της απόφασης 2008/866/ΕΚ, σχετικά με τη λήψη επειγόντων μέτρων για την αναστολή των εισαγωγών από το Περού ορισμένων δίθυρων μαλακίων που προορίζονται για ανθρώπινη κατανάλωση, όσον αφορά τη διάρκεια εφαρμογής της

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2012) 8459]

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2012/729/ΕΕ)»

Τιμή συνδρομής 2012 (χωρίς ΦΠΑ, συμπεριλαμβανομένων των εξόδων ταχυδρομείου για κανονική αποστολή)

Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, έντυπη έκδοση + ετήσιο DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	1 310 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά L, μόνο έντυπη έκδοση	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	840 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρές L + C, μηνιαίο συγκεντρωτικό DVD	22 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	100 EUR ετησίως
Συμπλήρωμα της Επίσημης Εφημερίδας, σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί, DVD, μία έκδοση την εβδομάδα	πολύγλωσσο: 23 επίσημες γλώσσες της ΕΕ	200 EUR ετησίως
Επίσημη Εφημερίδα της ΕΕ, σειρά C — Διαγωνισμοί	γλώσσα(-ες) ανάλογα με τον διαγωνισμό	50 EUR ετησίως

Η συνδρομή στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, που εκδίδεται στις επίσημες γλώσσες της Ευρωπαϊκής Ένωσης, είναι δυνατή σε 22 γλωσσικές εκδόσεις. Περιλαμβάνει τις σειρές L (Νομοθεσία) και C (Ανακοινώσεις και Πληροφορίες).

Για κάθε γλωσσική έκδοση απαιτείται ξεχωριστή συνδρομή.

Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 920/2005 του Συμβουλίου, που δημοσιεύτηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα* L 156 της 18ης Ιουνίου 2005, τα θεσμικά όργανα της Ευρωπαϊκής Ένωσης δεν υποχρεούνται, προσωρινά, να συντάσσουν και να δημοσιεύουν στα ιρλανδικά όλες τις πράξεις. Γι' αυτό, η *Επίσημη Εφημερίδα* στα ιρλανδικά πωλείται ξεχωριστά.

Η συνδρομή για το Συμπλήρωμα της *Επίσημης Εφημερίδας* (σειρά S — Δημόσιες συμβάσεις και διαγωνισμοί) περιλαμβάνει 23 επίσημες γλωσσικές εκδόσεις σε ένα ενιαίο πολύγλωσσο DVD.

Με απλή αίτηση, οι συνδρομητές της *Επίσημης Εφημερίδας της Ευρωπαϊκής Ένωσης* έχουν δικαίωμα να λαμβάνουν διάφορα παραρτήματα της *Επίσημης Εφημερίδας*. Ενημερώνονται για την έκδοση των παραρτημάτων με «Σημείωμα προς τον αναγνώστη» που δημοσιεύεται στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Πωλήσεις και συνδρομές

Συνδρομές σε διάφορες τιμολογημένες περιοδικές εκδόσεις, όπως η *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*, διατίθενται στους εμπορικούς μας αντιπροσώπους. Κατάλογο των εμπορικών μας αντιπροσώπων θα βρείτε στο Διαδίκτυο, στη διεύθυνση:

http://publications.europa.eu/others/agents/index_el.htm

Το EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) παρέχει άμεση και δωρεάν πρόσβαση στο δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης. Ο ιστοχώρος αυτός επιτρέπει την πρόσβαση στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* καθώς και στις Συνθήκες, στη νομοθεσία, στη νομολογία και στις προπαρασκευαστικές πράξεις.

Για περισσότερες πληροφορίες σχετικά με την Ευρωπαϊκή Ένωση: <http://europa.eu>

