

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 207



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

53. sējums
2010. gada 6. augusts

Saturs

I Leģislatīvi akti

DIREKTĪVAS

- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/40/ES (2010. gada 7. jūlijs) par pamatu inteligento transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem ⁽¹⁾ 1
- ★ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2010/45/ES (2010. gada 7. jūlijs) par transplantācijai paredzētu cilvēku orgānu kvalitātes un drošības standartiem 14

IV Tiesību akti, kas pieņemti pirms 2009. gada 1. decembra saskaņā ar EK līgumu, ES līgumu un Euratom līgumu

2010/417/EK:

- ★ Padomes un Padomē sanākušo Eiropas Savienības dalībvalstu valdību pārstāvju Lēmums (2009. gada 30. novembris), lai parakstītu un provizoriski piemērotu gaisa transporta nolīgumu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Kanādu, no otras puses 30
- Gaisa transporta nolīgums starp Kanādu un Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm 32

Cena: EUR 4

(¹) Dokuments attiecas uz EEZ

LV

Tiesību akti, kuru virsraksti ir gaišajā drukā, attiecas uz kārtējiem jautājumiem lauksaimniecības jomā un parasti ir spēkā tikai ierobežotu laika posmu.

Visu citu tiesību aktu virsraksti ir tumšajā drukā, un pirms tiem ir zvaigznīte.

I

(Leģislatīvi akti)

DIREKTĪVAS

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2010/40/ES

(2010. gada 7. jūlijs)

par pamatu inteligēnto transporta sistēmu ieviešanai autotransporta jomā un saskarnēm ar citiem transporta veidiem

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ta infrastruktūras paplašināšanu. Izvēloties Savienībai piemērotākos risinājumus, būtiska nozīme būs novatorismam.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 91. pantu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽²⁾,

tā kā:

(1) Ar Eiropas Savienības ekonomikas izaugsmi un iedzīvotāju mobilitātes vajadzību paplašināšanos saistītais autotransporta apjoma pieaugums Savienībā ir arvien lielākas ceļu infrastruktūras pārslogotības un augoša energopatēriņa, kā arī vides un sociālo problēmu galvenais iemesls.

(2) Šīs nozīmīgās problēmas nevar risināt ar tradicionāliem pasākumiem vien, cita starpā ar pašreizējās autotranspor-

(3) Inteliģentās transporta sistēmas (ITS) ir progresīvas lietotnes, kurām gan nepiemīt intelīģence kā tāda, tomēr to mērķis ir nodrošināt novatoriskus pakalpojumus attiecībā uz dažādiem transporta veidiem un satiksmes vadību un dot iespēju dažādiem lietotājiem labāk piekļūt informācijai un drošāk, saskaņotāk un gudrāk izmantot transporta tīklus.

(4) ITS saista telekomunikācijas, elektroniku un informācijas tehnoloģijas ar transporta inženieriju, lai plānotu, izstrādātu, izmantotu, uzturētu un apsaimniekotu transporta sistēmas. Informācijas un sakaru tehnoloģiju izmantošana autotransporta nozarē un tās saskarnēs ar citiem transporta veidiem būs ievērojams ieguldījums, kas ļaus uzlabot vides situāciju, efektivitāti, arī energoefektivitāti, autotransporta drošumu un drošību, tostarp bīstamu preču pārvadāšanu, sabiedrības drošību un pasažieru un kravu mobilitāti, vienlaikus nodrošinot iekšējā tirgus darbību, kā arī paaugstinātu konkurētspējas un nodarbinātības līmeni. Tomēr ITS lietotnēm nevajadzētu skart valsts drošības un aizsardzības intereses.

(5) Progresam, kas panākts informācijas un sakaru tehnoloģiju piemērošanas jomā citos transporta veidos, tagad būtu jāatspoguļojas arī autotransporta nozares attīstībā, jo īpaši cenšoties nodrošināt plašāku autotransporta integrāciju ar citiem transporta veidiem.

(6) Dažās dalībvalstīs jau ievieš šo tehnoloģiju izmantošanu autotransporta nozarē. Tomēr šī ieviešana joprojām ir sadrumstalota un nekoordinēta, nespējot nodrošināt ITS pakalpojumu ģeogrāfisku nepārtrauktību visā Savienībā un uz tās ārējām robežām.

⁽¹⁾ OV C 277, 17.11.2009., 85. lpp.

⁽²⁾ Eiropas Parlamenta 2009. gada 23. aprīļa Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta), Padomes 2010. gada 10. maija Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta), Eiropas Parlamenta 2010. gada 6. jūlija Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta).

- (7) Lai nodrošinātu koordinētu un efektīvu ITS ieviešanu visā Savienībā, būtu jāizstrādā specifikācijas, tostarp, attiecīgā gadījumā, standarti, kas nosaka turpmākos noteikumus un procedūras. Pirms specifikāciju pieņemšanas Komisijai būtu jānovērtē to atbilstība dažiem noteiktiem principiem, kas izklāstīti II pielikumā. Prioritāte vispirms būtu jāpiešķir četrām galvenajām ITS izstrādes un ieviešanas jomām. Šajās četrās jomās būtu jānosaka prioritāras darbības specifikāciju un standartu izstrādei un izmantošanai. Turpmākā ITS īstenošanas gaitā būtu jāņem vērā pastāvošā ITS infrastruktūra, ko ievieš atsevišķas dalībvalstis, – tehnoloģiskā progresa un finanšu ieguldījuma ziņā.
- (8) Savukārt, kad ir pieņemts šīs direktīvas 6. panta 2. punkta otrajā daļā minētais leģislatīvais akts, attiecīgi būtu jāgroza 5. panta 1. punkta otrais teikums.
- (9) Specifikāciju sagatavošanā cita starpā būtu jāņem vērā un par pamatu jāizmanto jau esošā pieredze un rezultāti ITS jomā, jo īpaši saistībā ar e-drošības iniciatīvu, ko Komisija uzsāka 2002. gada aprīlī. Saskaņā ar šo iniciatīvu Komisija izveidoja e-drošības forumu, lai sekmētu un īstenotu ieteikumus saistībā ar atbalstu e-drošības sistēmu izstrādei, ieviešanai un izmantošanai.
- (10) Šajā direktīvā noteiktajām prasībām un procedūrām nebūtu jāattiecas uz transportlīdzekļiem, kuri tiek izmantoti galvenokārt to vēsturiskās vērtības dēļ un kuri sākotnēji reģistrēti un/vai kuriem piešķirts tipa apstiprinājums, un/vai kuri laisti aprītē pirms šīs direktīvas un tās īstenošanas pasākumu stāšanās spēkā.
- (11) ITS pamatā vajadzētu būt sadarbspējīgām sistēmām, kuras veidotas pēc atvērta un publiskiem standartiem un kuras vienlīdz nediskriminējošā veidā pieejamas visiem lietotņu un pakalpojumu piegādātājiem un lietotājiem.
- (12) ITS lietotņu un pakalpojumu ieviešana un izmantošana būs saistīta ar personas datu apstrādi. Šāda apstrāde būtu jāveic atbilstīgi Savienības tiesību aktiem, kas cita starpā jo īpaši izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti⁽¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2002/58/EK (2002. gada 12. jūlijs) par personas datu apstrādi un privātās dzīves aizsardzību elektronisko komunikāciju nozarē⁽²⁾. Cita starpā ITS lietotnēm būtu jāpiemēro mērķa ierobežošanas un datu minimizācijas principi.
- (13) Būtu jānodrošina izmantot personas datu anonimizāciju, kas ir viens no personu privātuma nostiprināšanas principiem. Attiecībā uz datu aizsardzību un ar privātumu saistītiem jautājumiem ITS lietotņu un pakalpojumu ieviešanas jomā Komisijai attiecīgā gadījumā būtu papildus jākonsultējas ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju un jālūdz atzinums no Darba grupas par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 95/46/EK 29. pantu.
- (14) ITS lietotņu un pakalpojumu, jo īpaši satiksmes un maršruta informācijas pakalpojumu, ieviešana un izmantošana būs saistīta ar tādu ceļa, satiksmes un maršruta datu apstrādi un izmantošanu, kas veido daļu no dalībvalstu valsts sektora struktūru dokumentācijas. Šāda apstrāde un izmantošana būtu jāveic atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvai 2003/98/EK (2003. gada 17. novembris) par valsts sektora informācijas atkalizmantošanu⁽³⁾.
- (15) Attiecīgos gadījumos vispārējās specifikācijās būtu jāiekļauj sīki izstrādāti noteikumi, ar kuriem nosaka procedūru, ar ko regulē komponentu atbilstības vai lietošanas piemērotības novērtēšanu. Šo noteikumu pamatā vajadzētu būt Eiropas Parlamenta un Padomes Lēmumam Nr. 768/2008/EK (2008. gada 9. jūlijs) par produktu tirdzniecības vienotu sistēmu⁽⁴⁾, jo īpaši attiecībā uz atbilstības novērtēšanas procedūru dažādu stadiju moduļiem. Ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK⁽⁵⁾ jau izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to daļu vai saistītā aprīkojuma tipa apstiprināšanai, un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/24/EK⁽⁶⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/37/EK⁽⁷⁾ attiecīgi paredz noteikumus divriteņu vai trīsriteņu mehāniskajiem transportlīdzekļiem un lauksaimniecības vai mežsaimniecības traktoriem un to daļu vai saistītā aprīkojuma tipa apstiprinājumam. Tādēļ atbilstības novērtēšanas paredzēšana attiecībā uz iekārtām un lietotnēm, kas ietilpst minēto direktīvu darbības jomā, būtu darba dublēšanās. Tajā pašā laikā, lai gan šīs direktīvas piemēro transportlīdzekļos ierīkotām, ar ITS saistītām iekārtām, tās nav piemērojamas ārējās ceļu infrastruktūras ITS iekārtām un programmatūrai. Tādos gadījumos specifikācijās varētu paredzēt atbilstības novērtēšanas procedūras. Šādām procedūrām vajadzētu sastāvēt tikai no pasākumiem, kas ir vajadzīgi katram atsevišķam gadījumam.

(1) OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

(2) OV L 201, 31.7.2002., 37. lpp.

(3) OV L 345, 31.12.2003., 90. lpp.

(4) OV L 218, 13.8.2008., 82. lpp.

(5) OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.

(6) OV L 124, 9.5.2002., 1. lpp.

(7) OV L 171, 9.7.2003., 1. lpp.

- (16) Tādu ITS lietotņu un pakalpojumu vajadzībām, kam nepieciešami precīzi un garantēti laika noteikšanas un pozicionēšanas pakalpojumi, būtu jāizmanto satelītu infrastruktūra vai cita tehnoloģija, kas nodrošina līdzvērtīgu precizitātes līmeni, piemēram, tādas, kas paredzētas Padomes Regulā (EK) Nr. 1/2005 (2004. gada 22. decembris) par dzīvnieku aizsardzību pārvadāšanas un saistīto darbību laikā⁽¹⁾ un Eiropas Parlamenta un Padomes Regulā (EK) Nr. 683/2008 (2008. gada 9. jūlijs) par Eiropas satelītu radionavigācijas programmu (EGNOS un Galileo) turpmāku īstenošanu⁽²⁾.
- (17) ITS lietotņu izstrādē būtu jāizmanto novatoriskas tehnoloģijas, piemēram, radiofrekvenču identifikācijas ierīces (RFID) vai EGNOS/Galileo, jo īpaši – lai uzraudzītu un izsekotu kravu visa maršruta garumā un visos transporta veidos.
- (18) Tādām galvenajām iesaistītajām personām kā ITS pakalpojumu sniedzējiem, ITS lietotāju apvienībām, transporta un iekārtu operatori, ražošanas nozares pārstāvjiem, sociālajiem partneriem, profesionālajām apvienībām un vietējām iestādēm vajadzētu būt iespējai konsultēt Komisiju par komerciālajiem un tehniskajiem aspektiem, kas saistīti ar ITS ieviešanu Savienībā. Lai to paveiktu, Komisijai, nodrošinot ciešu sadarbību ar ieinteresētajām personām un dalībvalstīm, būtu jāizveido ITS konsultatīvā grupa. Konsultatīvās grupas darbs būtu jāveic pārredzami un tā rezultāti būtu jā dara pieejami komitejai, ko izveido saskaņā ar šo direktīvu.
- (19) Lai pieņemtu vadlīnijas un nesaistošus pasākumus, kas veicinātu dalībvalstu sadarbību attiecībā uz ITS prioritārajām jomām, kā arī attiecībā uz vadlīnijām dalībvalstu ziņojumu sniegšanai un darba programmu, būtu jānodrošina vienoti īstenošanas nosacījumi.
- (20) Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 291. pantu noteikumus un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kas attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru piemērošanu, nosaka jau iepriekš ar regulu, ko pieņem saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru. Līdz šīs jaunās regulas pieņemšanai turpina piemērot Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁽³⁾, izņemot attiecībā uz regulatīvo kontroles procedūru, kuru nepiemēro.
- (21) Komisija būtu jāpilnvaro pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar LESD 290. pantu attiecībā uz specifikāciju pieņemšanu. Ir īpaši būtiski, lai Komisija sagatavošanas darbā atbilstīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī.
- (22) Lai garantētu koordinētu pieeju, Komisijai būtu jānodrošina saskaņotība starp šajā direktīvā izveidotās komitejas darbībām un to komiteju darbībām, kuras izveidotas ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/52/EK (2004. gada 29. aprīlis) par ceļu lietotāju nodokļa elektronisko iekasēšanas sistēmu savstarpēju izmantojamību Kopienā⁽⁴⁾, Padomes Regulu (EEK) Nr. 3821/85 (1985. gada 20. decembris) par reģistrācijas kontrolierīcēm, ko izmanto autotransportā⁽⁵⁾, un Direktīvu 2007/46/EK, kā arī tās komitejas darbībām, kuras izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/2/EK (2007. gada 14. marts), ar ko izveido Telpiskās informācijas infrastruktūru Eiropas Kopienā (INSPIRE)⁽⁶⁾.
- (23) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi – proti, nodrošināt sadarbspējīgu inteliģentās transporta sistēmas saskaņotu ieviešanu visā Savienībā – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs un/vai privātajā sektorā, un to, ka minētās rīcības mēroga un iedarbības dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas ir vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai.
- (24) Saskaņā ar 34. punktu Iestāžu nolīgumā par labāku likumdošanas procesu dalībvalstīm ir ieteikts gan pašu, gan arī Savienības vajadzībām sastādīt tabulas, kas iespējami uzskatāmi atspoguļotu atbilstību starp šo direktīvu un tās transponēšanas pasākumiem, kā arī darīt tās pieejamas sabiedrībai,

IR PIEŅĒMUSI ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Priekšmets un darbības joma

1. Ar šo direktīvu izveido pamatu, lai atbalstītu inteliģento transporta sistēmu (ITS) koordinētu un saskaņotu ieviešanu un izmantošanu Savienībā, jo īpaši pāri robežām starp dalībvalstīm, un nosaka vispārējus nosacījumus šim nolūkam.

2. Ar šo direktīvu nodrošina specifikāciju izstrādē darbībām prioritārās jomās, kuras minētas 2. pantā, kā arī attiecīgā gadījumā vajadzīgo standartu izstrādē.

3. Šo direktīvu piemēro ITS lietotnēm un pakalpojumiem autotransporta jomā un to saskarnēm ar citiem transporta veidiem, neskarot valsts drošības un aizsardzības intereses.

⁽¹⁾ OV L 3, 5.1.2005., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 196, 24.7.2008., 1. lpp.

⁽³⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

⁽⁴⁾ OV L 166, 30.4.2004., 124. lpp.

⁽⁵⁾ OV L 370, 31.12.1985., 8. lpp.

⁽⁶⁾ OV L 108, 25.4.2007., 1. lpp.

2. pants

Prioritārās jomas

1. Šajā direktīvā specifiskāciju un standartu izstrādes un izmantošanas prioritārās jomas ir šādas:

- I. Ceļa, satiksmes un maršruta datu optimāla izmantošana,
 - II. Satiksmes un kravu pārvadājumu pārvaldības ITS pakalpojumu nepārtrauktība,
 - III. ITS lietotnes saistībā ar ceļu satiksmes drošumu un drošību,
 - IV. Transportlīdzekļa saiknes izveide ar transporta infrastruktūru.
2. Prioritāro jomu apjoms ir detalizēti aprakstīts I pielikumā.

3. pants

Prioritārās darbības

Prioritārajās jomās ir šādas prioritārās darbības specifiskāciju un standartu izstrādei un izmantošanai, kā noteikts I pielikumā:

- a) nodrošināt multimodālus maršruta informācijas pakalpojumus visā ES;
- b) nodrošināt multimodālus reālā laika satiksmes pakalpojumus visā ES;
- c) nodrošināt datus un procedūras, lai lietotājus, ja iespējams, bez maksas nodrošinātu ar ceļu drošību saistītu minimālo vispārējo satiksmes informāciju;
- d) saskaņoti nodrošināt visā ES piemērojamu, sadarbspējīgu *eCall* sistēmu;
- e) kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem nodrošināt informācijas pakalpojumus par drošām stāvvietām;
- f) kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem nodrošināt rezervēšanas pakalpojumus drošām stāvvietām.

4. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā izmanto šādas definīcijas:

- 1) "inteliģentas transporta sistēmas" vai "ITS" ir tādas sistēmas, kurās informācijas un sakaru tehnoloģijas izmanto auto-transporta jomā, ietverot infrastruktūru, transportlīdzekļus un lietotājus, un satiksmes un mobilitātes pārvaldībā, kā arī lai nodrošinātu saskarni ar citiem transporta veidiem;

- 2) "sadarbspēja" ir sistēmu un ar tām saistīto uzņēmējdarbības procesu spēja veikt datu apmaiņu un nodrošināt informācijas un zināšanu apriti;
- 3) "ITS lietotne" ir darbības instruments ITS piemērošanai;
- 4) "ITS pakalpojums" ir ITS lietotnes nodrošināšana ar skaidri noteiktu organizatorisku un operacionālu pamatu, lai sekmētu lietošanas drošumu, efektivitāti, komfortu un/vai atvieglotu vai veicinātu transporta sistēmas darbību;
- 5) "ITS pakalpojuma sniedzējs" ir ikviens ITS pakalpojuma sniedzējs – gan publisks, gan privāts;
- 6) "ITS lietotājs" ir ikviens ITS lietotņu vai pakalpojumu izmantotājs, arī pasažieri, neaizsargātie satiksmes dalībnieki, autotransporta infrastruktūras lietotāji un operatori, autoparku vadītāji un neatliekamās palīdzības dienestu operatori;
- 7) "neaizsargātie satiksmes dalībnieki" ir nemotorizēti ceļu satiksmes dalībnieki, piemēram, gājēji un riteņbraucēji, kā arī motociklisti un personas ar invaliditāti vai ierobežotām pārvietošanās un orientācijas spējām;
- 8) "pārnēsājamā ierīce" ir portatīva sakaru vai informācijas ierīce, ko transportlīdzekļa vadītājs var ņemt līdzi transportlīdzeklī, lai atvieglotu braukšanu un/vai transporta darbības;
- 9) "platforma" ir iebūvēta vai neiebūvēta vienība, kas ļauj ieviest, nodrošināt, izmantot un integrēt ITS lietotnes un pakalpojumus;
- 10) "arhitektūra" ir konceptuāls projekts, kurā noteikta attiecīgas sistēmas struktūra, veids un tās integrēšana apkārtējā vidē;
- 11) "saskarne" ir iekārta starp sistēmām, kura nodrošina starpniecības līdzekli, ar kuru tās var savienoties un mijiedarboties;
- 12) "savietojamība" ir vispārēja ierīces vai sistēmas spēja darboties ar citu ierīci vai sistēmu bez modifikāciju veikšanas;
- 13) "pakalpojumu nepārtrauktība" ir spēja nodrošināt vienmērīgus pakalpojumus transporta tīklos visā Savienībā;
- 14) "ceļa dati" ir dati par ceļu infrastruktūras iezīmēm, tostarp stacionārām ceļa zīmēm vai to regulatīviem drošības atribūtiem;
- 15) "satiksmes dati" ir senāki un reālā laika dati par autosatiksmes iezīmēm;

- 16) "maršruta dati" ir pamatdati (piemēram, sabiedriskā transporta kustības grafiki un tarifi), kas vajadzīgi, lai sniegtu multimodālu maršruta informāciju pirms brauciena un tā laikā, lai atvieglotu maršruta plānošanu, rezervēšanu un pielāgošanu;
- 17) "specifikācija" ir saistošs pasākums, ar ko paredz noteikumus, ietverot prasības, procedūras vai jebkādu citus atbilstīgus noteikumus;
- 18) "standarts" ir standarts saskaņā ar definīciju, kas dota Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 98/34/EK (1998. gada 22. jūnijs), ar ko nosaka informācijas sniegšanas kārtību tehnisko standartu un noteikumu jomā⁽¹⁾, 1. panta 6. punktā.

5. pants

ITS ieviešana

1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu, ka specifikācijas, ko Komisija pieņēmusi saskaņā ar 6. pantu, atbilstīgi II pielikumā izklāstītajiem principiem piemēro ITS lietotnēm un pakalpojumiem, kad tie tiek ieviesti. Tas neskar katras dalībvalsts tiesības pieņemt lēmumus par to veikto šādu lietotņu un pakalpojumu ieviešanu savā teritorijā. Šīs tiesības neskar tiesību aktus, kas pieņemti saskaņā ar 6. panta 2. punkta otro daļu.
2. Dalībvalstis arī cenšas sadarboties saistībā ar prioritārajām jomām, kamēr nav pieņemtas specifikācijas.

6. pants

Specifikācijas

1. Komisija vispirms pieņem specifikācijas, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu ITS ieviešanas un izmantošanas sadarbību, savietojamību un nepārtrauktību attiecībā uz prioritārajām darbībām.
2. Komisija tiecas pieņemt specifikācijas vienai vai vairākām prioritārajām darbībām līdz 2013. gada 27. februārim.

Vēlākais dienā, kad pagājuši 12 mēneši pēc to specifikāciju pieņemšanas, kas vajadzīgas noteiktai prioritārai darbībai, Komisija, iepriekš veikusi ietekmes novērtējumu, ietverot izmaksu un ieguvumu analīzi, vajadzības gadījumā saskaņā ar LESD 294. pantu iesniedz Eiropas Parlamentam un Padomei priekšlikumu par šīs prioritārās darbības izvērsšanu.

3. Pēc tam, kad ir pieņemtas prioritārajām darbībām vajadzīgās specifikācijas, Komisija pieņem specifikācijas, nodrošinot ITS ieviešanas un izmantošanas sadarbību, savietojamību un nepārtrauktību citām darbībām prioritārajās jomās.

4. Attiecīgā gadījumā un atbilstīgi specifikācijas jomai specifikācijā ietver vienu vai vairākus šāda veida noteikumus:

- a) funkcionālos noteikumus, kas apraksta dažādu iesaistīto personu uzdevumus un informācijas plūsmu starp šīm personām;
- b) tehniskos noteikumus, kas nodrošina tehniskos līdzekļus, lai izpildītu darbības noteikumus;
- c) organizatoriskos noteikumus, kas apraksta dažādu iesaistīto personu procesuālās saistības;
- d) pakalpojumu noteikumus, kas apraksta ITS lietotnēm un pakalpojumiem pakalpojumu saturu un to dažādos līmeņus.

5. Neskarot procedūras saskaņā ar Direktīvu 98/34/EK, specifikācijās attiecīgā gadījumā nosaka apstākļus, kādos dalībvalstis drīkst, paziņojušas par to Komisijai, paredzēt papildu noteikumus ITS pakalpojumu sniegšanai visā to teritorijā vai teritorijas daļā, ja minētie noteikumi netraucē sadarbībai.

6. Specifikācijas attiecīgā gadījumā pamato uz jebkuru no standartiem, kas minēti 8. pantā.

Attiecīgā gadījumā specifikācijās paredz atbilstības novērtēšanu saskaņā ar Lēmumu Nr. 768/2008/EK.

Specifikācijas atbilst II pielikumā izklāstītajiem principiem.

7. Pirms specifikāciju pieņemšanas Komisija veic ietekmes novērtējumu, ietverot izmaksu un ieguvumu analīzi.

7. pants

Deleģētie akti

1. Komisija var pieņemt deleģētus aktus attiecībā uz specifikācijām saskaņā ar LESD 290. pantu. Pieņemot šādus deleģētos aktus, Komisija rīkojas saskaņā ar attiecīgiem šīs direktīvas noteikumiem, jo īpaši ar 6. pantu un II pielikumu.

2. Atsevišķu deleģēto aktu pieņem katrai no prioritārajām darbībām.

3. Šajā pantā minētajiem deleģētajiem aktiem piemēro 12., 13. un 14. pantā noteikto procedūru.

⁽¹⁾ OV L 204, 21.7.1998., 37. lpp.

8. pants

Standarti

1. Standartus, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu ITS ieviešanas un izmantošanas sadarbību, savietojamību un nepārtrauktību, izstrādā prioritārajās jomās un prioritārajām darbībām. Lai to panāktu, Komisija, apspriedusies ar 15. pantā minēto komiteju, lūdz attiecīgas standartizācijas struktūras atbilstīgi Direktīvā 98/34/EK noteiktajai procedūrai pielikt visas iespējamās pūles, lai ātri pieņemtu minētos standartus.

2. Piešķirot pilnvaras standartizācijas iestādēm, tiek ievēroti II pielikumā izklāstītie principi, kā arī visi funkcionālie noteikumi, kas ietverti specifikācijā, kura pieņemta saskaņā ar 6. pantu.

9. pants

Nesaistoši pasākumi

Komisija var pieņemt pamatnostādnes un citus nesaistošus pasākumus, lai sekmētu dalībvalstu sadarbību attiecībā uz prioritārajām jomām atbilstīgi 15. panta 2. punktā minētajai konsultēšanās procedūrai.

10. pants

Noteikumi attiecībā uz privātumu, drošību un informācijas atkārtotu izmantošanu

1. Dalībvalstis nodrošina, ka saistībā ar ITS lietotņu darbību un pakalpojumiem personas datu apstrādi veic saskaņā ar Savienības noteikumiem par privātpersonu pamattiesību un brīvību aizsardzību, jo īpaši ar Direktīvas 95/46/EK un Direktīvas 2002/58/EK noteikumiem.

2. Dalībvalstis jo īpaši nodrošina personas datu aizsardzību pret ļaunprātīgu izmantošanu, cita starpā nelikumīgu piekļuvi, sagrozišanu vai nozaudēšanu.

3. Neskarot 1. punktu, lai nodrošinātu privātumu, attiecībā uz ITS lietotnēm un pakalpojumiem attiecīgos gadījumos veicina anonīmu datu izmantošanu.

Neskarot Direktīvu 95/46/EK, personas datus apstrādā vienīgi tiktāl, ciktāl šāda apstrāde vajadzīga ITS lietotņu darbībai un pakalpojumu sniegšanai.

4. Attiecībā uz Direktīvas 95/46/EK piemērošanu, un jo īpaši – ja iesaistītas īpašas personas datu kategorijas, dalībvalstis arī nodrošina, ka ir ievēroti visi noteikumi par piekrišanu tādu personas datu apstrādei.

5. Piemēro Direktīvu 2003/98/EK.

11. pants

Noteikumi par atbildību

Dalībvalstis nodrošina to, ka jautājumus, kas saistīti ar atbildību attiecībā uz ITS lietotņu un pakalpojumu ieviešanu un izmantojumu, kā izklāstīts specifikācijās, kuras pieņemtas saskaņā ar 6. pantu, risina saskaņā ar Savienības tiesību aktiem, tostarp jo īpaši Padomes Direktīvu 85/374/EEK (1985. gada 25. jūlijs) par dalībvalstu normatīvo un administratīvo aktu tuvināšanu attiecībā uz atbildību par produktiem ar trūkumiem⁽¹⁾, kā arī attiecīgajiem valstu tiesību aktiem.

12. pants

Deleģēšanas īstenošana

1. Pilnvaras pieņemt 7. pantā minētos deleģētos aktus Komisijai ir piešķirtas uz septiņu gadu laikposmu pēc 2010. gada 27. augusta. Komisija iesniedz ziņojumu par deleģētajām pilnvarām ne vēlāk kā sešus mēnešus pirms piecu gadu laikposma beigām pēc 2010. gada 27. augusta.

2. Tiklīdz Komisija pieņem deleģēto aktu, tā par to paziņo vienlaikus Eiropas Parlamentam un Padomei.

3. Komisijai piešķirtās pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot 13. un 14. pantā izklāstītos nosacījumus.

13. pants

Deleģēšanas atsaukšana

1. Eiropas Parlaments vai Padome var atsaukt 7. pantā minēto pilnvaru deleģēšanu.

2. Iestāde, kura ir uzsākusi iekšēju procedūru, lai pieņemtu lēmumu par to, vai atsaukt pilnvaru deleģēšanu, vēlākais vienu mēnesi pirms galīgā lēmuma pieņemšanas informē otru iestādi un Komisiju, norādot, kuras deleģētās pilnvaras varētu atsaukt un šīs atsaukšanas iemeslus.

3. Ar atsaukšanas lēmumu tiek izbeigta minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģēšana. Lēmums stājas spēkā nekavējoties vai vēlākā dienā, kas tajā norādīta. Tas neskar jau spēkā esošo deleģēto aktu derīgumu. Lēmumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

⁽¹⁾ OV L 210, 7.8.1985., 29. lpp.

14. pants

Iebildumi pret deleģētajiem aktiem

1. Eiropas Parlaments vai Padome var izteikt iebildumus pret deleģēto aktu divu mēnešu laikā no tā paziņošanas dienas.

Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo termiņu var pagarināt par diviem mēnešiem.

2. Ja pēc šā termiņam beigām ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus pret deleģēto aktu, to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un tas stājas spēkā dienā, kas tajā noteikta.

Deleģēto aktu var publicēt *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un tas var stāties spēkā pirms šā termiņa beigām, ja gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par to, ka ir nolēmuši neizteikt iebildumus.

3. Ja Eiropas Parlaments vai Padome izsaka iebildumus pret deleģēto aktu, tas nestājas spēkā. Iestāde, kas izsaka iebildumus, iebildumus pamato.

15. pants

Komitejas procedūra

1. Komisijai palīdz Eiropas ITS komiteja (EIK).

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 3. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu.

16. pants

Eiropas ITS konsultatīvā grupa

Komisija izveido Eiropas ITS konsultatīvo grupu, kura konsultē Komisiju attiecībā uz komerciāliem un tehniskiem aspektiem, kas saistīti ar ITS ieviešanu un lietošanu Savienībā. Šajā grupā ir augsta līmeņa pārstāvji no attiecīgajiem ITS pakalpojumu sniedzējiem, lietotāju apvienībām, transporta un iekārtu operatoriem, ražošanas nozares, sociālajiem partneriem, profesionālām apvienībām, vietējām iestādēm un citiem attiecīgajiem forumiem.

17. pants

Ziņojumu sagatavošana

1. Līdz 2011. gada 27. augustam dalībvalstis iesniedz Komisijai ziņojumu par valsts pasākumiem un projektiem saistībā ar prioritārajām jomām.

2. Līdz 2012. gada 27. augustam dalībvalstis informē Komisiju par saviem turpmāko piecu gadu rīcības plāniem saistībā ar ITS.

Pamatnostādnes attiecībā uz dalībvalstu ziņojumiem pieņem saskaņā ar 15. panta 2. punktā minēto konsultatīvo procedūru.

3. Pēc sākotnējā ziņojuma dalībvalstis ik pēc trīs gadiem ziņo par progresu, kāds panākts 1. punktā minēto darbību ieviešanā.

4. Reizi trīs gados Komisija sniedz ziņojumu Eiropas Parlamentam un Padomei par panākumiem šīs direktīvas ieviešanā. Ziņojumam pievieno analīzi par darbību un 5. līdz 11. panta un 16. panta īstenošanu, tostarp par izmantotajiem un vajadzīgajiem finanšu resursiem, vajadzības gadījumā izvērtējot nepieciešamību grozīt šo direktīvu.

5. Atbilstīgi 15. panta 2. punktā minētajai konsultēšanās procedūrai Komisija līdz 2011. gada 27. februārim pieņem darba programmu. Darba programmā iekļauj katra gada mērķus un datumus tās īstenošanai un vajadzības gadījumā ierosina vajadzīgos pielāgojumus.

18. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstis stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības līdz 2012. gada 27. februārim.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces un to formulējumu.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus to tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņēmušas jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

19. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

20. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Strasbūrā, 2010. gada 7. jūlijā

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
J. BUZEK

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
O. CHASTEL

I PIELIKUMS

PRIORITĀRĀS JOMAS UN DARBĪBAS

(kā minēts 2. un 3. pantā)

— I prioritārā joma. Ceļa, satiksmes un maršruta datu optimāla izmantošana

Ceļa, satiksmes un maršruta datu optimālas izmantošanas specifikācijās un standartos iekļauj turpmāk minēto.

1. Specifikācijas a) prioritārajai darbībai

To prasību noteikšana, kas vajadzīgas, lai visu Eiropas Savienību aptverošus multimodālus maršruta informācijas pakalpojumus darītu precīzus un pieejamus pāri robežām ITS lietotājiem, pamatojoties uz:

- multimodālas maršruta informācijas sagatavošanai izmantojamu pastāvošu un precīzu ceļa un reālā laika satiksmes datu pieejamību ITS pakalpojumu sniedzējiem, neskarot drošības un transporta pārvaldības prasības,
- pārrobežu elektronisko datu apmaiņas sekmēšanu starp attiecīgajām valsts iestādēm un iesaistītajām personām, un attiecīgajiem ITS pakalpojumu sniedzējiem,
- multimodālas maršruta informācijas sagatavošanai izmantojamu pieejamu ceļa un satiksmes datu savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic attiecīgās valsts iestādes un iesaistītās personas,
- multimodālas maršruta informācijas savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic ITS pakalpojumu sniedzēji.

2. Specifikācijas b) prioritārajai darbībai

To prasību noteikšana, kas vajadzīgas, lai visu Eiropas Savienību aptverošus reālā laika satiksmes informācijas pakalpojumus darītu precīzus un pieejamus ITS lietotājiem, pamatojoties uz:

- reālā laika satiksmes informācijas sagatavošanai izmantojamu pastāvošu un precīzu ceļa un reālā laika satiksmes datu pieejamību ITS pakalpojumu sniedzējiem, neskarot drošības un transporta pārvaldības prasības,
- pārrobežu elektronisko datu apmaiņas sekmēšanu starp attiecīgajām valsts iestādēm un iesaistītajām personām, un attiecīgajiem ITS pakalpojumu sniedzējiem,
- reālā laika satiksmes informācijas sagatavošanai izmantojamu ceļa un satiksmes datu savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic attiecīgās valsts iestādes un iesaistītās personas,
- reālā laika satiksmes informācijas savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic ITS pakalpojumu sniedzēji.

3. Specifikācijas a) un b) prioritārajai darbībai

3.1. To prasību noteikšana, kas vajadzīgas attiecībā uz ceļa un satiksmes datu (proti, satiksmes kustības plāni, satiksmes noteikumi un ieteicamie maršruti, īpaši attiecībā uz smagkravas transportlīdzekļiem) vākšanu, ko veic attiecīgās valsts iestādes un/vai – attiecīgā gadījumā – privātais sektors, un šo datu piegādi ITS pakalpojumu sniedzējiem, pamatojoties uz:

- ITS pakalpojumu sniedzēju iespējām piekļūt pastāvošiem ceļa un satiksmes datiem (proti, satiksmes kustības plāni, satiksmes noteikumi un ieteicamie maršruti), kurus vāc attiecīgās valsts iestādes un/vai privātais sektors,
- elektronisko datu apmaiņas sekmēšanu starp attiecīgajām valsts iestādēm un ITS pakalpojumu sniedzējiem,
- ceļa un satiksmes datu (proti, satiksmes kustības plāni, satiksmes noteikumi un ieteicamie maršruti) savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic attiecīgās valsts iestādes un/vai – attiecīgā gadījumā – privātais sektors,
- ITS lietotņu un pakalpojumu savlaicīgu atjaunināšanu, kuru, izmantojot šos ceļa un satiksmes datus, veic ITS pakalpojumu sniedzēji.

3.2. To prasību noteikšana, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu, ka digitālajās kartēs izmantotie ceļa, satiksmes un transporta pakalpojumu dati ir precīzi un pieejami, ja iespējams, digitālo karšu ražotājiem un pakalpojumu sniedzējiem, pamatojoties uz:

- digitālajās kartēs izmantoto pastāvošo ceļa un satiksmes datu pieejamību digitālo karšu ražotājiem un pakalpojumu sniedzējiem,
- elektronisko datu apmaiņas sekmēšanu starp attiecīgajām valsts iestādēm un iesaistītajām personām, un privātajiem digitālo karšu ražotājiem un pakalpojumu sniedzējiem,
- digitālajām kartēm vajadzīgo ceļa un satiksmes datu savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic attiecīgās valsts iestādes un iesaistītās personas,
- digitālo karšu savlaicīgu atjaunināšanu, ko veic digitālo karšu ražotāji un pakalpojumu sniedzēji.

4. Specifikācijas c) prioritārajai darbībai

Minimālo prasību noteikšana attiecībā uz tādas ar ceļu satiksmes drošību saistītas "universālas satiksmes informācijas" nodrošināšanu visiem lietotājiem, – bez maksas, ja iespējams, kā arī tās ziņojumu minimālo saturu, pamatojoties uz:

- tāda standartizēta saraksta identificēšanu un izmantošanu, kurā iekļauti ar satiksmes drošību saistīti notikumi ("universālie satiksmes ziņojumi") un kuru vajadzētu bez maksas darīt zināmu ITS lietotājiem,
- "universālo satiksmes ziņojumu" savietojamību un integrēšanu ITS pakalpojumos, kas sniedz reālā laika satiksmes un multimodālu maršruta informāciju.

— II prioritārā joma. Satiksmes un kravu pārvadājumu pārvaldības ITS pakalpojumu nepārtrauktība

Specifikācijās un standartos attiecībā uz satiksmes un kravu pārvadājumu vadības pakalpojumu nepārtrauktību un sadarbību, jo īpaši TEN-T tīklā, iekļauj turpmāk minēto.

1. Specifikācijas citām darbībām

1.1. To prasību noteikšana, kas vajadzīgas, lai izstrādātu ES ITS pamatarhitektūru, pievēršoties jautājumiem, kas ir īpaši saistīti ar ITS sadarbību, pakalpojumu nepārtrauktību un multimodalitātes aspektiem, tostarp, piemēram, multimodālu sadarbīgu biļešu pārdošanu, kādos dalībvalstis un to kompetentas iestādes sadarbībā ar privāto sektoru var izstrādāt savu ITS mobilitātes arhitektūru valstu, reģionu vai vietējā mērogā.

1.2. To minimālo prasību noteikšana, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu ITS pakalpojumu nepārtrauktību, jo īpaši attiecībā uz pārrobežu pakalpojumiem, pasažieru pārvadājumu pārvaldībai dažādos transporta veidos, pamatojoties uz:

- satiksmes datu un informācijas elektroniskas apmaiņas veicināšanu pārrobežu līmenī un attiecīgā gadījumā starp dažādiem reģioniem vai starp pilsētām un starppilsētu apgabaliem attiecīgo satiksmes informācijas/kontroles centru un iesaistīto personu starpā,
- standartizētu informācijas plūsmu vai satiksmes saskarņu izmantošanu attiecīgo satiksmes informācijas/kontroles centru un dažādu iesaistīto personu starpā.

1.3. To minimālo prasību noteikšana, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu ar kravas pārvadājumu vadību saistīto ITS pakalpojumu nepārtrauktību transporta koridoros un dažādos transporta veidos, pamatojoties uz:

- satiksmes datu un informācijas elektroniskas apmaiņas veicināšanu pārrobežu līmenī un attiecīgā gadījumā starp dažādiem reģioniem vai starp pilsētām un starppilsētu apgabaliem attiecīgo satiksmes informācijas/kontroles centru un iesaistīto personu starpā,
- standartizētu informācijas plūsmu vai satiksmes saskarņu izmantošanu attiecīgo satiksmes informācijas/kontroles centru un dažādu iesaistīto personu starpā.

1.4. To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai ITS lietotnes realizētu kravu pārvadājumu loģistikas (*eFreight*) vajadzībām (īpaši kravu uzraudzībai un izsekošanai visa maršruta garumā un visos transporta veidos), pamatojoties uz:

- atbilstīgu ITS tehnoloģiju pieejamību ITS lietotņu izstrādātājiem viņu iespējām šīs tehnoloģijas izmantot,
- pozicionēšanas rezultātu integrēšanu satiksmes vadības instrumentos un centros.

1.5. To saskaņņu noteikšana, kas vajadzīgas, lai nodrošinātu sadarbību un savietojamību starp pilsētas ITS arhitektūru un Eiropas ITS arhitektūru, pamatojoties uz:

- to, ka pilsētu vadības centriem un pakalpojumu sniedzējiem ir pieejami dati par sabiedrisko transportu, maršruta plānošanu, transporta pieprasījumu, satiksmi un stāvvietām,
- sabiedriskā un privātā transporta satiksmes datu elektroniskas apmaiņas sekmēšanu starp dažādiem pilsētu vadības centriem un pakalpojumu sniedzējiem un visos iespējamajos transporta veidos,
- visu attiecīgo datu un informācijas iekļaušanu vienotā arhitektūrā.

— III prioritārā joma. ITS lietotnes saistībā ar ceļu satiksmes drošumu un drošību

Specifikācijās un standartos ITS lietotnēm saistībā ar ceļu satiksmes drošumu un drošību iekļauj turpmāk minēto.

1. Specifikācijas d) prioritārajai darbībai

Vajadzīgo pasākumu noteikšana visā ES piemērojamas, sadarbībspējīgas *eCall* sistēmas saskaņotai ieviešanai, ietverot:

- apmaiņai nepieciešamo transportlīdzekļi integrēto ITS datu pieejamību,
- vajadzīgo iekārtu pieejamību ārkārtas izsaukumu centros, kas saņem transportlīdzekļu raidītos datus,
- datu elektroniskas apmaiņas sekmēšanu starp transportlīdzekļiem un ārkārtas izsaukumu centriem.

2. Specifikācijas e) prioritārajai darbībai

To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu ITS atbalstītas informācijas sistēmas drošām stāvvietām kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem, jo īpaši pieceļu atpūtas zonās un pakalpojumu centros, pamatojoties uz:

- informācijas pieejamību lietotājiem par transporta novietošanas iespējām,
- datu elektroniskas apmaiņas sekmēšanu starp transporta novietošanas zonām, centriem un transportlīdzekļiem.

3. Specifikācijas f) prioritārajai darbībai

To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai nodrošinātu ITS atbalstītas rezervēšanas sistēmas drošām stāvvietām kravu un komerciālajiem transportlīdzekļiem, pamatojoties uz:

- informācijas pieejamību lietotājiem par transporta novietošanas iespējām,
- datu elektroniskas apmaiņas sekmēšanu starp transporta novietošanas zonām, centriem un transportlīdzekļiem,
- attiecīgo ITS tehnoloģiju integrēšanu gan transportlīdzekļos, gan stāvvietu infrastruktūrā, lai rezervēšanas nolūkā nodrošinātu atjauninātu informāciju par pieejamām transporta novietošanas vietām.

4. Specifikācijas citām darbībām
 - 4.1. To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai atbalstītu satiksmes dalībnieku drošību saistībā ar to transportlīdzekļos integrēto cilvēka un mašīnas saskarni un portatīvo ierīču lietošanu, lai atvieglotu braukšanu un/vai transporta darbības, kā arī transportlīdzekļu sakaru sistēmu drošību.
 - 4.2. To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai neaizsargātajiem satiksmes dalībniekiem uzlabotu drošību un ērtumu attiecībā uz visām attiecīgām ITS lietotnēm.
 - 4.3. To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai integrētu tādas progresīvas autovadītāja palīdzības informācijas sistēmas transportlīdzekļos un ceļu infrastruktūrā, kuras neietilpst Direktīvas 2007/46/EK, 2002/24/EK un 2003/37/EK darbības jomā.

— IV prioritārā joma. Transportlīdzekļa saiknes izveide ar transporta infrastruktūru

ITS specifikācijās un standartos transportlīdzekļa sasaistei ar transporta infrastruktūru iekļauj turpmāk minēto.

1. Specifikācijas citām darbībām
 - 1.1. To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai integrētu dažādas ITS lietotnes atvērtās transportlīdzekļu iekšējās platformās, pamatojoties uz:
 - funkcionālo prasību identificēšanu attiecībā uz pašreizējām vai plānotām ITS lietotnēm,
 - tādas atvērtas sistēmas arhitektūras noteikšanu, kura definē funkcijas un saskarnes, kas vajadzīgas sadarbībai/starpsavienojumu iespējai ar infrastruktūras sistēmām un iekārtām,
 - nākotnes jaunu vai uzlabotu ITS lietotņu vienkāršu (*Plug and Play*) integrēšanu atvērtajās transportlīdzekļa iekšējās platformās,
 - standartizācijas procesu sistēmas izmantošanu arhitektūras un atvērtā transportlīdzekļa iekārtu specifikāciju izstrādē.
 - 1.2. To pasākumu noteikšana, kas vajadzīgi, lai turpinātu progresu attiecībā uz kooperatīvo sistēmu (transportlīdzeklis–transportlīdzeklis, transportlīdzeklis–infrastruktūra, infrastruktūra–infrastruktūra) izstrādi un ieviešanu, pamatojoties uz:
 - datu vai informācijas apmaiņas sekmēšanu starp transportlīdzekļiem, infrastruktūrām un starp transportlīdzekli un infrastruktūru,
 - atbilstīgo pārraidāmo datu vai informācijas pieejamības nodrošināšanu attiecīgajiem transportlīdzekļu vai ceļu infrastruktūru dalībniekiem,
 - standartizētu ziņojumu formātu izmantošanu šo datu vai informācijas apmaiņai starp transportlīdzekli un infrastruktūru,
 - sakaru infrastruktūras noteikšanu datu vai informācijas apmaiņai starp transportlīdzekļiem, infrastruktūrām un starp transportlīdzekli un infrastruktūru,
 - standartizācijas procesu izmantošanu attiecīgās arhitektūras pieņemšanā.

II PIELIKUMS

ITS SPECIFIKĀCIJU UN IEVIEŠANAS PRINCIPI

(kā minēts 5., 6. un 8. pantā)

Specifikāciju pieņemšanu, standartu pilnvarojumu izdošanu un ITS lietotņu un pakalpojumu atlasu un ieviešanu pamato ar vajadzību izvērtējumu, kurā piedalās visas attiecīgās iesaistītās personas, un, to veicot, ievēro šādus principus. Šie pasākumi:

- a) **ir efektīvi** – sniedz reālu ieguldījumu, lai risinātu Eiropas autotransporta galvenās problēmas (piemēram, mazinot pārslogotību, pazeminot emisijas, uzlabojot energoefektivitāti, panākot augstāku drošuma un drošības līmeni, tostarp attiecībā uz neaizsargātiem satiksmes dalībniekiem);
- b) **ir rentabli** – optimizē izmaksu attiecību pret panākto rezultātu, ņemot vērā sasniedzamos mērķus;
- c) **ir samērīgi** – attiecīgā gadījumā nodrošina dažādus panākamas pakalpojumu kvalitātes un ieviešanas līmeņus, ievērojot vietējas, reģionālas, valsts un Eiropas īpatnības;
- d) **atbalsta pakalpojumu nepārtrauktību** – nodrošina vienmērīgus pakalpojumus visā Savienībā, kad ITS pakalpojumi tiek ieviesti, jo īpaši Eiropas transporta tīklā un, kad iespējams, uz tās ārējām robežām. Pakalpojumu nepārtrauktību nodrošina tāda līmenī, kas pielāgots to transporta tīklu īpatnībām, kuri savieno valstis ar valstīm un attiecīgos gadījumos reģionus ar reģioniem un pilsētām ar lauku apgabaliem;
- e) **sniedz sadarbību** – nodrošina, ka sistēmas un to pamatā esošie uzņēmējdarbības procesi spēj apmainīties ar datiem un dalīties informācijā un zināšanās, lai ļautu efektīvi sniegt ITS pakalpojumus;
- f) **atbalsta atgriezenisko savietojamību** – attiecīgā gadījumā nodrošina ITS sistēmu spēju strādāt ar pastāvošām sistēmām, kurām ir vienots mērķis, nekavējot jaunu tehnoloģiju attīstību;
- g) **ievēro pastāvošās valstu infrastruktūru un tīklu īpatnības** – ņem vērā atšķirības transporta tīklu īpatnībās, jo īpaši satiksmes intensitātes apmēros un laika apstākļos uz ceļiem;
- h) **veicina vienlīdzīgu piekļuvi** – netraucē vai nediskriminē neaizsargātos satiksmes dalībniekus attiecībā uz piekļuvi ITS lietotnēm un pakalpojumiem;
- i) **atbalsta gatavību** – pēc pienācīga riska novērtējuma uzrāda novatorisko ITS sistēmu uzticamību, izmantojot pienācīgu tehnikas attīstības un ekspluatācijas līmeni;
- j) **nodrošina laika noteikšanas un pozicionēšanas kvalitāti** – izmanto satelītu infrastruktūras vai jebkādas citas tehnoloģijas, kas nodrošina līdzvērtīgus precizitātes līmeņus ITS lietotņu un pakalpojumu vajadzībām, kuri prasa globālus, nepārtrauktus, precīzus un garantētus laika noteikšanas un pozicionēšanas pakalpojumus;
- k) **veicina intermodalitāti** – ieviešot ITS, vajadzības gadījumā ņem vērā dažādu transporta veidu koordināciju;
- l) **ievēro saskaņotību** – ņem vērā spēkā esošos Savienības noteikumus, politiku un darbības, kas attiecas uz ITS jomu, jo īpaši standartizācijas jomā.

EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA 2010/45/ES

(2010. gada 7. jūlijs)

par transplantācijai paredzētu cilvēku orgānu kvalitātes un drošības standartiem

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 168. panta 4. punktu,

ņemot vērā Eiropas Komisijas priekšlikumu,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu ⁽¹⁾,

pēc apspriešanās ar Reģionu komiteju,

ņemot vērā Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja atzinumu ⁽²⁾,

saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru ⁽³⁾,

tā kā:

- (1) Pēdējos 50 gados orgānu transplantācija ir kļuvusi par pasaulē vispārpieņemtu praksi, tādējādi sniedzot ārkārtīgi lielu labumu simtiem tūkstošu pacientu. Cilvēku orgānu (turpmāk "orgāni") izmantošana transplantācijai ir pēdējās divās desmitgadēs nepārtraukti palielinājusies. Patlaban orgānu transplantācija ir visrentablākā ārstēšanas metode nieru mazspējas pēdējā stadijā, bet tādu orgānu kā aknu, plaušu un sirds mazspējas pēdējā stadijā orgānu transplantācija ir vienīgā pieejamā metode.
- (2) Tomēr ar orgānu izmantošanu transplantācijai ir saistīts risks. Plaša orgānu transplantācijas izmantošana terapijā prasa, lai to kvalitāte un drošība būtu tāda, kas samazina slimību pārnesšanas risku. Labi organizētas valstu un starptautiskas transplantācijas sistēmas un labāko pieejamo medicīnisko zināšanu, tehnoloģiju un inovatīvu ārstēšanas metožu izmantošana var ievērojami samazināt ar transplantētajiem orgāniem saistītos riskus saņēmējiem.
- (3) Turklāt orgānu pieejamība izmantošanai ārstnieciskiem mērķiem ir atkarīga no tā, vai Savienības iedzīvotāji ir gatavi tos ziedot. Lai saglabātu sabiedrības veselību un novērstu slimību pārnesšanu ar šiem orgāniem, to ieguves, transportēšanas un izmantošanas laikā būtu jāveic piesardzības pasākumi.
- (4) Katru gadu dalībvalstu starpā notiek orgānu apmaiņa. Orgānu apmaiņa ir nozīmīgs veids, kā palielināt pieejamo orgānu skaitu un nodrošināt labāku saderību starp donoru un saņēmēju, un tādējādi uzlabot transplantācijas kvalitāti. Tas ir īpaši svarīgi specifisku pacientu, piemēram, akūtu pacientu, pacientu ar paaugstinātu jutīgumu vai bērnu, optimālai ārstēšanai. Pieejamos orgānus būtu jāvar pārvest pāri robežām bez nevajadzīgām problēmām un kavēšanās.
- (5) Tomēr transplantāciju veic slimnīcās vai speciālisti, kas darbojas dažādās jurisdikcijās, un dalībvalstu starpā pastāv ievērojami atšķirīgas kvalitātes un drošības prasības.
- (6) Tāpēc Savienības līmenī nepieciešami vienoti orgānu ieguves, transportēšanas un izmantošanas kvalitātes un drošības standarti. Šādi standarti atvieglotu orgānu apmaiņu, kas katru gadu nāks par labu tūkstošiem pacientu Eiropā, kuriem vajadzīga šāda veida terapija. Savienības tiesību aktiem būtu jānodrošina, ka orgāni atbilst atzītiem kvalitātes un drošības standartiem. Tādēļ šādi standarti palīdzētu no jauna pārliecināt sabiedrību, ka uz citā dalībvalstī iegūtiem orgāniem attiecas tādas pašas pamata kvalitātes un drošības garantijas, kādas ir pašu valstī.
- (7) Cilvēku orgānu tirdzniecība, kas dažkārt ir saistīta ar cilvēku tirdzniecību ar mērķi izņemt orgānus, ir uzskatāma par nepieņemamu praksi orgānu ziedošanas un transplantācijas jomā, un tas ir smags pamattiesību pārkāpums, un jo īpaši cilvēka cieņas un fiziskās integritātes pārkāpums. Lai gan šīs direktīvas galvenais mērķis ir orgānu drošība un kvalitāte, tā netieši sekmē orgānu tirdzniecības apkaršanu, jo tiks izveidotas kompetentas iestādes, izsniegtas atļaujas transplantācijas centriem, izstrādāti orgānu ieguves noteikumi un izsekojamības sistēmas.

⁽¹⁾ OV C 306, 16.12.2009., 64. lpp.

⁽²⁾ OV C 192, 15.8.2009., 6. lpp.

⁽³⁾ Eiropas Parlamenta 2010. gada 19. maija Nostāja (Oficiālajā Vēstnesī vēl nav publicēta) un Padomes 2010. gada 29. jūnija Lēmums.

- (8) Saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 168. panta 7. punktu pasākumi, kas pieņemti atbilstīgi tā 168. panta 4. punkta a) apakšpunktam, neietekmē valstu noteikumus par orgānu izmantošanu medicīnā un līdz ar to arī pašu transplantācijas ķirurģisko norisi. Tomēr, ņemot vērā mērķi samazināt ar orgānu transplantāciju saistīto risku, šīs direktīvas darbības jomā ir jāietver konkrēti noteikumi par transplantāciju, un jo īpaši noteikumi par to, kā risināt transplantācijas laikā radušās neplānotas un neparedzētas problēmas, kas var ietekmēt orgānu kvalitāti un drošību.
- (9) Lai samazinātu transplantācijas risku un palielinātu ieguvumus, dalībvalstīm ir jābūt efektīvai kvalitātes un drošības sistēmai. Minētā sistēma būtu jāiesteno un jāuztur visā ķēdē no orgāna ziedošanas līdz transplantācijai vai iznīcināšanai, un tai būtu jāattiecas uz veselības aprūpes personālu, organizāciju, telpām, iekārtām, materiāliem, dokumentāciju un reģistriem. Kvalitātes un drošības sistēmā vajadzības gadījumā būtu jāietver revīzija. Dalībvalstīm vajadzētu būt iespējai deleģēt īpašām iestādēm, kas atbilstīgi valsts tiesību aktiem uzskatāmas par piemērotām, tostarp Eiropas orgānu apmaiņas organizācijām, tādu darbību veikšanu, kas noteiktas saskaņā ar kvalitātes un drošības sistēmu.
- (10) Kompetentām iestādēm būtu jāuzrauga ieguves nosacījumu izpilde, izsniedzot atļaujas ieguves organizācijām. Šādām organizācijām vajadzētu būt atbilstoši struktūrai, pienācīgi kvalificētam vai apmācītam un kompetentam personālam un piemērotām iekārtām un materiāliem.
- (11) Riska un ieguvuma attiecība ir ļoti svarīgs orgānu transplantācijas aspekts. Tā kā orgānu trūkst un dzīvību apdraudošas slimības izraisa nepieciešamību pēc transplantācijai paredzētiem orgāniem, orgānu transplantācijas sniegtie vispārējie ieguvumi ir lieli un ir pieņemams lielāks risks nekā ar asins vai lielāko daļu audu un šūnu ārstēšanas metodēm saistītais risks. Šajā kontekstā nozīmīga loma ir ārstniecības personai, kura izlemj, vai orgāni ir piemēroti transplantācijai. Šajā direktīvā ir izklāstīta informācija, kas vajadzīga šādi novērtēšanai.
- (12) Iespējamo donoru novērtēšana pirms transplantācijas ir orgānu transplantācijas nozīmīga daļa. Šai novērtēšanai jāsniedz transplantācijas centram pietiekama informācija, lai veiktu atbilstošu riska un ieguvuma analīzi. Ar orgānu saistītie riski un tā īpašības ir jānoskaidro un jādokumentē, lai to varētu piešķirt atbilstošam saņēmējam. Būtu jāvāc informācija par potenciālā donora slimības vēsturi, fiziskajiem izmeklējumiem un papildu analīzēm, lai pienācīgi aprakstītu orgānu un donoru. Lai iegūtu precīzu, ticamu un objektīvu slimības vēsturi, ārstniecības personu komandai būtu jāiztaujā dzīvais donors vai – ja vajadzīgs un ja tas ir atbilstīgi – mirušā donora radnieki, šādā iztaujāšanā viņus pienācīgi informējot par iespējamo risku un sekām, kas saistītas ar ziedošanu un transplantāciju. Šāda iztaujāšana ir īpaši svarīga, ņemot vērā laika ierobežojumus, kas saistīti ar orgānu ziedošanu donora nāves gadījumā, kas samazina potenciāli bīstamu pārnēsājamo slimību izslēgšanas iespēju.
- (13) Ņemot vērā to, ka transplantācijai pieejamu orgānu trūkst un ka orgānu ziedošanas un transplantācijas norise laika ziņā ir ierobežota, šie apstākļi ir jāņem vērā, ja transplantācijas brigādes rīcībā nav pilnīgas informācijas, kas nepieciešama, lai aprakstītu orgānu un donoru, kā izklāstīts pielikuma A daļā, kurā konkretizēts datu obligātais minimums. Šādos īpašos gadījumos ārstniecības personu komandai būtu jānovērtē specifiskais risks, kas apdraud iespējamo saņēmēju gan informācijas trūkuma dēļ, gan konkrētā orgāna transplantācijas neveikšanas dēļ. Ja orgānu nav iespējams savlaicīgi vai – kādu īpašu apstākļu dēļ – pilnīgi aprakstīt, kā tas paredzēts pielikuma A daļā, jautājumu par orgāna transplantāciju izskata, ja transplantācijas neveikšana iespējamam saņēmējam varētu radīt lielāku risku. Pielikuma B daļā noteiktajam papildu datu kopumam būtu jāļauj sīkāk aprakstīt orgānu un donoru.
- (14) Būtu jāparedz efektīvi orgānu transportēšanas noteikumi, lai optimizētu išemisko iedarbību un mazinātu orgānu bojāšanos. Ievērojot medicīniskās informācijas konfidencialitāti, orgāna tvertnei vajadzētu būt skaidri marķētai, un tai būtu jāpievieno visa nepieciešamā dokumentācija.
- (15) Transplantācijas sistēmai būtu jānodrošina orgānu izsekojamība no donora līdz saņēmējam un jāspēj brīdināt par negaidītiem sarežģījumiem. Tāpēc būtu jāizveido sistēma, kas nosaka un izmeklē nopietnus nevēlamus notikumus un blaknes, lai aizsargātu attiecīgo personu vitālās intereses.
- (16) Orgānu donors ļoti bieži ir arī audu donors. Orgānu kvalitātes un drošības prasības būtu jāsaista ar pastāvošo Savienības sistēmu attiecībā uz audiem un šūnām, kas izveidota ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2004/23/EK (2004. gada 31. marts) par kvalitātes un drošības standartu noteikšanu cilvēka audu un šūnu ziedošanai, ieguvei, testēšanai, apstrādei, konservācijai, uzglabāšanai un izplatīšanai⁽¹⁾. Tas nenozīmē, ka orgāniem paredzētajai sistēmai un audiem un šūnām paredzētajai sistēmai noteikti vajadzētu būt elektroniski saistītām. Kompetentajai iestādei būtu jāizseko negaidīta nevēlama blakne, kas rodas donoram vai saņēmējam, un par to jāziņo, izmantojot audu uzraudzības sistēmu ziņošanai par negaidītiem nevēlamiem notikumiem un blaknēm audos un šūnās, kā paredzēts minētajā direktīvā.

⁽¹⁾ OV L 102, 7.4.2004., 48. lpp.

- (17) Veselības aprūpes personālam, kas tieši iesaistīts orgānu ziedošanā, pārbaudēs, aprakstīs, ieguvē, konservācijā, transportēšanā un transplantācijā, vajadzētu būt attiecīgi kvalificētam vai apmācītam un kompetentam. Eiropas Padome ir atzinusi, ka liela nozīme ir slimnīcu līmenī ieceltajiem donoru koordinatoriem. Donoru koordinators vai koordinators grupas lomā būtu jāatzīst par galveno faktoru, lai uzlabotu ne tikai ziedošanas un transplantācijas norises efektivitāti, bet arī transplantācijai paredzēto orgānu kvalitāti un drošību.
- (18) Vispārējs princips ir, ka orgānu apmaiņa ar trešām valstīm būtu jāuzrauga kompetentajai iestādei. Orgānu apmaiņa ar trešām valstīm būtu jāatļauj vienīgi tad, ja ir ievēroti standarti, kas ir līdzvērtīgi šajā direktīvā noteiktajiem. Tomēr būtu jāņem vērā nozīmīgā loma, kāda orgānu apmaiņā dalībvalstu starpā ir esošajām Eiropas orgānu apmaiņas organizācijām un trešām valstīm, kuras ir dalībnieces šādās organizācijās.
- (19) Orgānu ziedošanas jomā altruisms ir svarīgs faktors. Lai nodrošinātu orgānu kvalitāti un drošību, orgānu transplantācijas programmu pamatā vajadzētu būt brīvprātīgas un bezmaksas ziedošanas principiem. Tas ir būtiski, jo šo principu neievērošana varētu radīt nepieņemamu risku. Ja ziedošana nav brīvprātīga un/vai tiek veikta finansiāla labuma gūšanas nolūkā, var būt apdraudēta ziedošanas procesa kvalitāte, jo kāda cilvēka dzīves kvalitātes uzlabošana vai dzīvības glābšana nav galvenais un/vai vienīgais mērķis. Arī tad, ja ziedošana notiek saskaņā ar atbilstīgiem kvalitātes standartiem, slimības vēsture, kas iegūta no iespējamā dzīvā donora vai no iespējamā mirušā donora radiniekiem, kuri tiecas pēc finansiāla ieguvuma vai kuri izvēli izdara kādu apstākļu spiesti, var nebūt pietiekami precīza attiecībā uz veselības problēmām un/vai slimībām, kuras saņēmējs, iespējams, var iegūt no donora. Tas iespējamiem saņēmējiem var radīt drošības problēmu, jo ārstniecības personu komandai būtu ierobežotas iespējas pienācīgi analizēt risku. Būtu jāatgādina Eiropas Savienības Pamattiesību harta, jo īpaši tās 3. panta 2. punkta c) apakšpunktā izklāstītais princips. Minētais princips ir ietverts arī daudzu dalībvalstu ratificētās Eiropas Padomes Konvencijas par cilvēktiesībām un biomedicīnu 21. pantā. Tas atspoguļots arī Pasaules Veselības organizācijas Pamatprincipos par cilvēku šūnu, audu un orgānu transplantāciju, saskaņā ar kuriem cilvēka ķermenis un tā daļas nevar būt par tirdzniecības darījumu priekšmetu.
- (20) Citi starptautiski atzīti principi, uz kuriem pamatojas pamatprakse orgānu ziedošanas un transplantācijas jomā, ir arī izziņa par nāves iestāšanos vai miršanas apliecība, kas izsniegta saskaņā ar valsts tiesību aktiem pirms orgānu ieguves no mirušām personām, un orgānu piešķiršana, kas pamatojas uz pārredzamiem, nediskriminējošiem un zinātniskiem kritērijiem. Šie principi būtu jāatgādina un jāņem vērā saistībā ar Komisijas Orgānu ziedošanas un transplantācijas rīcības plānu.
- (21) Savienībā līdzās pastāv vairāki modeļi attiecībā uz piekrišanu orgānu ziedošanai, tostarp iesaistīšanās sistēmas, saskaņā ar kurām ir jāņem nepārprotama piekrišana orgānu ziedošanai, un atteikšanās sistēmas, saskaņā ar kurām ziedošana var notikt, ja nav nekādu pierādījumu par iebildumu pret ziedošanu. Lai ļautu personām izteikt savas vēlmes šajā sakarā, dažas dalībvalstis ir izstrādājušas īpašus reģistrus, kuros pilsoņi tās reģistrē. Šī direktīva neskar daudzās atšķirīgās piekrišanas sistēmas, kuras jau ir izveidotas dalībvalstīs. Turklāt, izmantojot Orgānu ziedošanas un transplantācijas rīcības plānu, Komisijas mērķis ir palielināt sabiedrības informētību par orgānu ziedošanu un jo īpaši izstrādāt mehānismus, kuri sekmē orgānu donoru identifikāciju visā Eiropā.
- (22) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 95/46/EK (1995. gada 24. oktobris) par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti⁽¹⁾ principā aizliedz apstrādāt datus attiecībā uz veselību, vienlaikus nosakot ierobežotus izņēmumus. Direktīva 95/46/EK paredz arī to, ka atbildīgajai personai jāīsteno atbilstoši tehniskie un organizatoriskie pasākumi, lai aizsargātu personas datus pret nejašu vai nelikumīgu iznīcināšanu vai nejašu zudumu, izmaiņām, neatļautu izpaušanu vai piekļūšanu, kā arī pret visiem pārējiem datu apstrādes nelikumīgajiem veidiem. Būtu jānodrošina, lai tiktu izveidoti stingri konfidencialitātes noteikumi un drošības pasākumi donoru un saņēmēju personas datu aizsardzībai saskaņā ar Direktīvu 95/46/EK. Turklāt kompetentā iestāde var arī apspriesties ar valsts datu aizsardzības uzraudzības iestādi par sistēmas izveidi, lai datus par orgāniem pārsūtītu uz trešām valstīm un no tām. Saņēmēja(-u) identitātes neatklāšana donoram vai donora ģimenes locekļiem un otrādi ir vispārējs princips, un tam nevajadzētu skart dalībvalstīs spēkā esošos tiesību aktus, kuros noteikts, ka, ievērojot īpašus nosacījumus, šādu informāciju varētu darīt zināmu donoram vai donoru ģimenes locekļiem un orgānu saņēmējiem.

(1) OV L 281, 23.11.1995., 31. lpp.

- (23) Vairākumā dalībvalstu orgānu ziedojumus saņem gan no dzīviem, gan mirušiem donoriem. Orgānu ziedošana, ko veic dzīvi donori, laika gaitā ir pilnveidojusies tiktāl, ka labus rezultātus var sasniegt pat tad, ja starp donoru un saņēmēju nav ģenētiskas radniecības. Dzīvi donori būtu pienācīgi jānovērtē, lai noteiktu viņu piemērotību ziedot, tā samazinot risku saņēmējiem pārnest slimības. Turklāt dzīvi donori saskaras ar riskiem, kas saistīti gan ar viņu atbilstības noteikšanas pārbaudēm, gan ar orgāna iegūšanas procedūru. Sarežģījumi var būt medicīniski, ķirurģiski, finansiāli vai psiholoģiski. Riska līmenis jo īpaši ir atkarīgs no tā, kāda tipa orgānu ziedo. Tāpēc ziedojumi no dzīviem donoriem jāveic tā, lai samazinātu fizisko, psiholoģisko un sociālo risku individuālajam donoram un saņēmējam un negrautu sabiedrības ticību veselības aprūpes speciālistiem. Potenciālajam dzīvajam donoram jāvar pieņemt patstāvīgu lēmumu, pamatojoties uz visu atbilstošo informāciju, un viņš būtu iepriekš jāinformē par ziedojuma mērķi un raksturu, sekām un risku. Šajā kontekstā un nolūkā nodrošināt ziedošanu reglamentējošo principu ievērošanu būtu jānodrošina visaugstākais iespējamais dzīvu donoru aizsardzības līmenis. Būtu jāatzīmē arī tas, ka dažas dalībvalstis ir parakstījušas Eiropas Padomes Konvenciju par cilvēktiesībām un biomedicīnu un tās Papildprotokolu par cilvēku izcelsmes orgānu un audu transplantāciju. Pilnīga informācija, rūpīgs novērtējums un atbilstīga novērošana ir starptautiski atzīti pasākumi, lai aizsargātu dzīvos donorus, un sekmē orgānu kvalitātes un drošības nodrošināšanu.
- (24) Dalībvalstu kompetentajām iestādēm būtu jāuzņemas galvenā loma orgānu kvalitātes un drošības nodrošināšanā visā ķēdē no ziedošanas līdz transplantācijai un to kvalitātes un drošības novērtēšanā pacientu atveseļošanās laikā, kā arī tam sekojošās pacientu novērošanas laikā. Tādēļ papildus ziņošanas sistēmai par nopietniem nevēlamiem notikumiem un blaknēm ir nepieciešams apkopot attiecīgu informāciju par periodu pēc transplantācijas, lai varētu plašāk izvērtēt transplantācijai paredzēto orgānu kvalitāti un drošību. Šādas informācijas apmaiņa starp dalībvalstīm palīdzētu visā Savienībā arī turpmāk uzlabot ziedošanu un transplantāciju. Kā uzsvērts Eiropas Padomes Ministru komitejas Ieteikumā Rec(2006)15 dalībvalstīm par Valsts transplantācijas organizācijas (VTO) aprakstu, darbību un atbildību, ir ieteicama viena oficiāli atzīta bezpeļņas struktūra, kas ir kopumā atbildīga par ziedošanu, piešķiršanu, izsekojamību un atbildību. Tomēr atkarībā no kompetences sadalījuma dalībvalstīs vietējas, reģionālas, valsts un/vai starptautiskas struktūras var strādāt kopā, lai koordinētu ziedošanu, atrašanu un/vai transplantāciju, ar nosacījumu, ka sistēma nodrošina atbildību, sadarbību un efektivitāti.
- (25) Dalībvalstīm būtu jāparedz noteikumi par sankcijām, kas piemērojamas par atbilstīgi šai direktīvai pieņemto valsts noteikumu pārkāpumiem, un jānodrošina, lai šīs sankcijas tiktu īstenotas. Šīm sankcijām vajadzētu būt iedarbīgām, samērīgām un atturošām.
- (26) Lai pielāgotu pielikumu, Komisija būtu jāpilsonvaro pieņemt deleģētus aktus saskaņā ar LESD 290. pantu. Komisijai būtu jāpapildina vai vienīgi ārkārtas situācijās jāgroza pielikuma A daļā noteiktais datu minimums, ja tas jādara cilvēka veselības nopietna apdraudējuma dēļ, un jāpapildina vai jāgroza pielikuma B daļā noteiktais papildu datu kopums, lai pielāgotu to zinātnes attīstībai un starptautiskiem sasniegumiem transplantācijai paredzēto orgānu kvalitātes un drošības jomā. Ir īpaši svarīgi, lai Komisija, veicot sagatavošanas darbus, atbilstīgi apspriestos, tostarp ekspertu līmenī.
- (27) Lai dalībvalstis varētu veikt orgānu apmaiņu un lai nodrošinātu orgānu izsekojamību un ziņošanu par nopietniem nevēlamiem notikumiem un blaknēm, ir nepieciešams, lai Komisija pieņemtu vienotus noteikumus par procedūrām, saskaņā ar kurām nodod informāciju par orgāniem un donoru aprakstu, tādējādi nodrošinot visaugstākos apmainīto orgānu kvalitātes un drošības standartus. Saskaņā ar LESD 291. pantu normas un vispārīgi principi par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kas attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru piemērošanu, jānosaka iepriekš ar regulu, ko pieņem saskaņā ar parasto likumdošanas procedūru. Līdz šīs jaunās regulas pieņemšanai turpina piemērot Padomes Lēmumu 1999/468/EK (1999. gada 28. jūnijs), ar ko nosaka Komisijai piešķirto ieviešanas pilnvaru īstenošanas kārtību⁽¹⁾, izņemot regulatīvo kontroles procedūru, kura nav jāpiemēro.
- (28) Ņemot vērā to, ka šīs direktīvas mērķi – proti, noteikt transplantācijai cilvēka ķermenī paredzētu orgānu kvalitātes un drošības standartus – nevar pietiekami labi sasniegt atsevišķās dalībvalstīs, un to, ka minētās rīcības mēroga dēļ šo mērķi var labāk sasniegt Savienības līmenī, Savienība var pieņemt pasākumus saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienību 5. pantā noteikto subsidiaritātes principu. Saskaņā ar minētajā pantā noteikto proporcionalitātes principu šajā direktīvā paredz vienīgi tos pasākumus, kas vajadzīgi šā mērķa sasniegšanai,

⁽¹⁾ OV L 184, 17.7.1999., 23. lpp.

IR PIEŅĒMUŠI ŠO DIREKTĪVU.

I NODAĻA

PRIEKŠMETS, DARBĪBAS JOMA UN DEFINĪCIJAS

1. pants

Priekšmets

Ar šo direktīvu paredz noteikumus, kas nodrošina transplantācijai cilvēka ķermenī paredzētu cilvēku orgānu (turpmāk "orgāni") kvalitātes un drošības standartus, lai nodrošinātu cilvēku veselības aizsardzības augstu līmeni.

2. pants

Darbības joma

1. Šī direktīva attiecas uz transplantācijai paredzētu orgānu ziedošanu, pārbaudīšanu, aprakstīšanu, ieguvī, konservāciju, transportēšanu un transplantāciju.

2. Ja šādus orgānus izmanto pētniecības nolūkiem, šī direktīva attiecas tikai uz gadījumiem, kad tie paredzēti transplantācijai cilvēka ķermenī.

3. pants

Definīcijas

Šajā direktīvā piemēro šādas definīcijas:

- a) "atļauja" ir atļauja, akreditācija, norīkošana, licencēšana vai reģistrācija atkarībā no katrā dalībvalstī izmantotajiem jēdzieniem un ieviestās prakses;
- b) "kompetentā iestāde" ir iestāde, struktūra, organizācija un/vai institūcija, kas atbild par šīs direktīvas prasību izpildi;
- c) "iznīcināšana" ir orgāna galīgā novietošana, ja to neizmanto transplantācijai;
- d) "donors" ir persona, kas ziedo vienu vai vairākus orgānus, neatkarīgi no tā, vai ziedošana notiek dzīves laikā vai pēc nāves;
- e) "ziedošana" ir orgānu ziedošana transplantācijai;
- f) "donora apraksts" ir tādas attiecīgās informācijas apkopojums par donora iezīmēm, kura vajadzīga, lai novērtētu donora piemērotību orgāna ziedošanai, rūpīgi novērtētu

risku, samazinātu risku saņēmējam un optimizētu orgānu piešķiršanu;

- g) "Eiropas orgānu apmaiņas organizācija" ir publiska vai privāta bezpeļņas organizācija, kura nodarbojas ar orgānu apmaiņu valstī un starptautiski un kuras locekļu lielākā daļa ir dalībvalstis;
- h) "orgāns" ir cilvēka ķermeņa noteikta daļa, ko veido dažādi audi, kuri saglabā savu struktūru, apasiņošanu un spēju attīstīt fizioloģiskas funkcijas ar ievērojamu autonomijas līmeni. Par orgānu uzskata arī orgāna daļu, ja to paredzēts izmantot cilvēka ķermenī tādām pašām nolūkam kā orgānu kopumā un ja tā saglabā struktūru un apasiņošanu;
- i) "orgāna apraksts" ir tādas attiecīgās informācijas apkopojums par orgāna iezīmēm, kura vajadzīga, lai novērtētu tā piemērotību, rūpīgi novērtētu risku, samazinātu risku saņēmējam un optimizētu orgānu piešķiršanu;
- j) "ieguve" ir process, kura rezultātā orgāni kļūst pieejami transplantācijai;
- k) "ieguves organizācija" ir veselības aprūpes iestāde, slimnīcas vienība vai nodaļa, persona vai jebkāda cita iestāde, kura iegūst orgānus vai koordinē to ieguvī un kurai kompetentā iestāde ir atļāvusi to darīt saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesisko regulējumu;
- l) "konservācija" ir ķīmisko vielu izmantošana, vides apstākļu maiņa vai citi līdzekļi, lai novērstu vai aizkavētu orgānu bioloģisko vai fizisko pasliktināšanos laikā no ieguves līdz transplantācijai;
- m) "saņēmējs" ir persona, kas saņem orgāna transplantu;
- n) "nopietns nevēlams notikums" ir jebkurš nevēlams un negaidīts gadījums, kas saistīts ar jebkuru ķēdes posmu no ziedošanas līdz transplantācijai un kas varētu izraisīt infekcijas slimības pārnesanu, nāvi vai apdraudēt dzīvību, izraisīt darba nespēju vai invaliditāti pacientiem vai kas varētu izraisīt vai pagarināt hospitalizēšanu vai saslimstību;
- o) "nopietna nevēlama blakne" ir neparedzēta dzīvā donora vai saņēmēja reakcija, tostarp infekcijas slimība, kas varētu būt saistīta ar jebkuru ķēdes posmu no ziedošanas līdz transplantācijai un izraisīt nāvi, apdraudēt dzīvību, izraisīt invaliditāti, darba nespēju vai arī izraisīt vai pagarināt hospitalizāciju vai saslimstību;

- p) "darbības procedūras" ir rakstiskas instrukcijas, kurās aprakstīti konkrēta procesa posmi, tostarp izmantojamie materiāli un metodes, kā arī paredzamais iznākums;
- q) "transplantācija" ir process, kas paredzēts, lai atjaunotu noteiktas cilvēka ķermeņa funkcijas, pārstādot saņēmējam donora orgānus;
- r) "transplantācijas centrs" ir veselības aprūpes iestāde, slimnīcas vienība vai nodaļa vai cita iestāde, kura veic orgānu transplantāciju un kurai kompetentā iestāde ir atļāvusi to darīt saskaņā ar attiecīgās dalībvalsts tiesisko regulējumu;
- s) "izsekojamība" ir iespējas atrast un identificēt orgānu jebkurā ķēdes posmā no ziedošanas līdz transplantācijai vai iznīcināšanai, tostarp iespējas:

— identificēt donoru un ieguves organizāciju,

— identificēt saņēmēju(-us) transplantācijas centrā(-os), un

— atrast un identificēt visu atbilstošu informāciju, izņemot personisko informāciju, kas attiecas uz produktiem un materiāliem, kas nonāk kontaktā ar minēto orgānu.

II NODAĻA

ORGĀNU KVALITĀTE UN DROŠĪBA

4. pants

Kvalitātes un drošības sistēma

1. Dalībvalstis nodrošina, ka atbilstīgi šajā direktīvā paredzētajiem noteikumiem tiek izveidota kvalitātes un drošības sistēma, kura aptver visus ķēdes posmus no ziedošanas līdz transplantācijai vai iznīcināšanai.
2. Kvalitātes un drošības sistēma nodrošina, ka tiek pieņemtas un īstenotas darbības procedūras:
 - a) donora identitātes pārbaudei;
 - b) donora vai donora ģimenes piekrišanas, atļaujas vai iebildumu neesamības pārbaudīšanai saskaņā ar valsts noteikumiem, kas jāpiemēro, ja notiek ziedošana vai ieguve;
 - c) orgāna un donora aprakstīšanas veikšanai saskaņā ar 7. pantu un pielikumu;

- d) orgānu ieguvei, konservēšanai, iesaiņošanai un marķēšanai saskaņā ar 5., 6. un 8. pantu;
- e) cilvēka orgānu transportēšanai saskaņā ar 8. pantu;
- f) lai nodrošinātu orgānu izsekojamību saskaņā ar 10. pantu, garantējot atbilstību Savienības un valstu noteikumiem par personas datu aizsardzību un konfidencialitāti;
- g) precīzai, ātrai un uzticamai ziņošanai par nopietniem nevēlamiem notikumiem un blaknēm saskaņā ar 11. panta 1. punktu;
- h) nopietnu nevēlamu notikumu un blakņu pārvaldībai saskaņā ar 11. panta 2. punktu.

Šā punkta f), g) un h) apakšpunktā minētajās darbības procedūrās nosaka, *inter alia*, ieguves organizāciju, Eiropas orgānu apmaiņas organizāciju un transplantācijas organizāciju pienākumus.

3. Turklāt kvalitātes un drošības sistēma nodrošina, lai veselības aprūpes personāls, kas iesaistīts visos ķēdes posmos no ziedošanas līdz transplantācijai vai iznīcināšanai, būtu pienācīgi kvalificēts vai apmācīts un kompetents un lai minētajam personālam būtu izstrādātas īpašas apmācību programmas.

5. pants

Ieguves organizācijas

1. Dalībvalstis nodrošina, ka ieguve notiek ieguves organizācijās vai ka ieguvi veic ieguves organizācijas, kuras atbilst šajā direktīvā paredzētajiem noteikumiem.
2. Dalībvalstis pēc Komisijas vai citas dalībvalsts pieprasījuma informē par valsts prasībām attiecībā uz ieguves organizāciju atļaujām.

6. pants

Orgānu ieguve

1. Dalībvalstis nodrošina, ka medicīniskā darbība ieguves organizācijās, piemēram, donoru atlase un novērtēšana, notiek pēc norādījumiem, ko sniedz ārsts, kā minēts Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvā 2005/36/EK (2005. gada 7. septembris) par profesionālo kvalifikāciju atzīšanu⁽¹⁾, vai viņa uzraudzībā.

⁽¹⁾ OV L 255, 30.9.2005., 22. lpp.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka ieguve notiek operāciju zālēs, kuras ir projektētas, būvētas, uzturētas un izmantotas saskaņā ar attiecīgiem standartiem un labāko medicīnisko praksi, lai nodrošinātu iegūto orgānu kvalitāti un drošību.

3. Dalībvalstis nodrošina, ka ieguves materiālus un iekārtas izmanto saskaņā ar atbilstošiem Savienības, starptautiskiem un valsts tiesību aktiem, standartiem un pamatnostādnēm par medicīnas iekārtu sterilizāciju.

7. pants

Orgānu un donoru apraksts

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visus iegūtos orgānus un to donorus pirms transplantācijas apraksta, vācot informāciju, kas norādīta pielikumā.

Pielikuma A daļā norādīts tādu datu minimums, kuri jāvēc ikvienā ziedošanas gadījumā. Pielikuma B daļā norādīts tādu datu kopums, kuri jāvēc papildus, pamatojoties uz ārstniecības personu komandas lēmumu un ņemot vērā šādas informācijas pieejamību, kā arī konkrētā gadījuma īpašos apstākļus.

2. Neskarot 1. punktu, ja saskaņā ar riska un ieguvumu analīzi konkrētā gadījumā, tostarp dzīvību apdraudošās ārkārtas situācijās, paredzamais saņēmēja ieguvums atsvēr nepilnīgu datu radīto risku, var izskatīt jautājumu par orgāna transplantāciju pat tad, ja nav pieejami visi pielikuma A daļā noteiktie minimuma dati.

3. Lai izpildītu šajā direktīvā noteiktās kvalitātes un drošības prasības, ārstniecības personu komanda cenšas no dzīviem donoriem iegūt visu nepieciešamo informāciju un tādēļ sniegt viņiem informāciju, kas vajadzīga, lai donori izprastu ziedošanas sekas. Pēcnāves ziedojuma gadījumā, ja iespējams un vajadzīgs, ārstniecības personu komanda cenšas šādu informāciju iegūt no mirušā donora radniekiem vai citām personām. Tāpat ārstniecības personu komanda cenšas panākt, lai visas personas, no kurām ir pieprasīta informācija, apzinātos šādas informācijas ātras sniegšanas nozīmīgumu.

4. Orgānu un donoru aprakstam prasītās pārbaudes veic laboratorijas, kurām ir kvalificēts vai apmācīts un kompetents personāls, kā arī piemērotas telpas un iekārtas.

5. Dalībvalstis nodrošina, ka organizācijām, iestādēm un laboratorijām, kuras veic orgānu un donoru aprakstīšanu, ir attiecīgas darbības procedūras, kas nodrošina, ka transplantācijas centrs savlaicīgi saņem orgāna un donora apraksta informāciju.

6. Ja dalībvalstis veic orgānu apmaiņu, šīs dalībvalstis nodrošina, lai informācija par orgānu un donoru aprakstu, kā noteikts pielikumā, tiktu nodota tai dalībvalstij, ar kuru veic orgānu apmaiņu, atbilstīgi procedūrām, ko Komisija nosaka saskaņā ar 29. pantu.

8. pants

Orgānu transportēšana

1. Dalībvalstis nodrošina to, ka tiek izpildītas šādas prasības:

a) orgānu transportēšanā iesaistītajām organizācijām, iestādēm un uzņēmumiem ir atbilstīgas darbības procedūras, lai nodrošinātu orgānu veselumu transportēšanas laikā un piemērotu transportēšanas laiku;

b) orgānu transportēšanai izmantotie konteineri ir marķēti ar šādu informāciju:

i) ieguves organizācijas un ieguves veikšanas iestāde, ietverot abu iestāžu adreses un telefona numurus;

ii) galamērķa transplantācijas centra identifikācija, ietverot tā adresi un telefona numuru;

iii) norāde, ka iepakojumā ir orgāns, konkretizējot orgāna veidu un, attiecīgā gadījumā, tā atrašanos vai nu kreisajā, vai labajā pusē, un marķējums "APIETIES UZMANĪGI";

iv) ieteicamie transportēšanas apstākļi, ietverot norādījumus par tvertnes turēšanu piemērotā temperatūrā un pozīcijā;

c) orgāniem, kurus transportē, pievieno ziņojumu par orgāna un donora aprakstu.

2. Tomēr 1. punkta b) apakšpunktā noteiktās prasības nav vajadzības izpildīt, ja transportēšanu veic tajā pašā iestādē.

9. pants

Transplantācijas centri

1. Dalībvalstis nodrošina, ka transplantācija notiek transplantācijas centros vai arī to veic transplantācijas centri, kuri atbilst šajā direktīvā paredzētajiem noteikumiem.
2. Kompetentā iestāde atļaujā norāda, kādas darbības attiecīgais transplantācijas centrs var veikt.
3. Transplantācijas centrs pirms transplantācijas sākšanas pārlicinās par to, ka:
 - a) orgāna un donora apraksts ir aizpildīts un reģistrēts saskaņā ar 7. pantu un pielikumu;
 - b) orgānu nosūtīšanā ir ievēroti to konservācijas un transportēšanas nosacījumi.
4. Dalībvalstis pēc Komisijas vai citas dalībvalsts pieprasījuma informē par valsts prasībām attiecībā uz transplantācijas centru atļaujām.

10. pants

Izsekojamība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka visiem to teritorijā iegūtiem, piešķirti un transplantētiem orgāniem var izsekot no donora līdz saņēmējam un pretēji, lai aizsargātu donoru un saņēmēju veselību.
2. Dalībvalstis nodrošina donora un saņēmēja identifikācijas sistēmas īstenošanu, kurā var identificēt katru ziedojumu un katru ar to saistīto orgānu un saņēmēju. Attiecībā uz šo sistēmu dalībvalstis nodrošina Savienības un valsts noteikumiem atbilstošus konfidencialitātes un datu aizsardzības pasākumus, kā noteikts 16. pantā.
3. Dalībvalstis nodrošina, ka:
 - a) kompetentā iestāde vai citas organizācijas, kas iesaistītas ķēdē no ziedošanas līdz transplantācijai vai iznīcināšanai, izsekojamības nodrošināšanai visos ķēdes posmos no ziedošanas līdz transplantācijai vai iznīcināšanai glabā vajadzīgos datus un pielikumā noteikto informāciju par orgāna un donora aprakstu saskaņā ar kvalitātes un drošības sistēmu;
 - b) pilnīgai izsekojamībai vajadzīgos datus glabā vismaz 30 gadus pēc ziedošanas. Šādus datus var glabāt elektroniski.
4. Ja dalībvalstis veic orgānu apmaiņu, šīs dalībvalstis atbilstīgi procedūrām, ko Komisija nosaka saskaņā ar 29. pantu,

nodod nepieciešamo informāciju, lai nodrošinātu orgānu izsekojamību.

11. pants

Ziņošanas sistēma par nopietniem nevēlamiem notikumiem un blaknēm un šādu notikumu un blakņu pārvaldība

1. Dalībvalstis nodrošina, ka pastāv ziņošanas sistēma, lai ziņotu, izmeklētu, reģistrētu un pārsūtītu atbilstošu un vajadzīgu informāciju par nopietniem nevēlamiem notikumiem, kuri var ietekmēt orgānu kvalitāti un drošību un kuri var attiekties uz orgānu pārbaudēm, aprakstīšanu, iegūvi, konservāciju un transportēšanu, kā arī visām nopietnām nevēlamām blaknēm, ko novēro transplantācijas laikā vai pēc tās, un kuri var būt saistīti ar minētajām darbībām.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka pastāv darbības procedūra, kas ļauj pārvaldīt nopietnus nevēlamus notikumus un blaknes, kā noteikts kvalitātes un drošības sistēmā.
3. Dalībvalstis jo īpaši un attiecībā uz 1. un 2. punktu nodrošina, lai būtu darbības procedūras, saskaņā ar kurām laikus paziņo:

- a) par ikvienu nopietnu nevēlamu notikumu un blakni – kompetentajai iestādei un attiecīgajai ieguves organizācijai vai transplantācijas centram;
- b) par pārvaldības pasākumiem attiecībā uz nopietniem nevēlamiem notikumiem un blaknēm – kompetentajai iestādei.
4. Ja dalībvalstis veic orgānu apmaiņu, šīs dalībvalstis atbilstīgi procedūrām, ko Komisija nosaka saskaņā ar 29. pantu, nodrošina ziņošanu par nopietniem nevēlamiem notikumiem un blaknēm.

5. Dalībvalstis nodrošina saikni starp ziņošanas sistēmu, kas minēta šā panta 1. punktā, un ziņošanas sistēmu, kas izveidota saskaņā ar Direktīvas 2004/23/EK 11. panta 1. punktu.

12. pants

Veselības aprūpes personāls

Dalībvalstis nodrošina, ka veselības aprūpes personāls, kas tieši iesaistīts ķēdē no orgānu ziedošanas līdz transplantācijai vai iznīcināšanai, ir pienācīgi kvalificēts vai apmācīts un kompetents šādu uzdevumu izpildei un attiecīgi apmācīts, kā minēts 4. panta 3. punktā.

III NODAĻA

**DONORA UN SAŅĒMĒJA AIZSARDZĪBA UN DONORU
ATLASE UN NOVĒRTĒŠANA**

13. pants

Orgānu ziedošanas pamatprincipi

1. Dalībvalstis nodrošina, ka orgānu ziedojumi no mirušiem un dzīviem donoriem ir brīvprātīgi un bezmaksas.

2. Bezmaksas princips nedrīkst liegt dzīviem donoriem saņemt kompensāciju, ja tā tiek izmaksāta tikai un vienīgi, lai atlīdzinātu donoriem ar ziedošanu saistītos izdevumus un ienākumu zaudējumu. Dalībvalstis paredz nosacījumus, ar kādiem var piešķirt šādu kompensāciju, vienlaikus izvairoties no jebkāda finansiāla stimula vai izdevīguma iespējamajam donoram.

3. Dalībvalstis aizliedz reklamēt vajadzību pēc orgāniem vai to pieejamību, ja šādas reklāmas mērķis ir piedāvāt vai iegūt finansiālu labumu vai salīdzinošas priekšrocības.

4. Dalībvalstis nodrošina, ka orgānu ieguve notiek, ievērojot bezpeļņas principu.

14. pants

Piekrīšanas prasības

Orgānu ieguvei var veikt tikai pēc tam, kad ir izpildītas visas prasības saistībā ar piekrīšanu, atļauju vai iebildumu neesamību saistītās prasības, kuras ir spēkā attiecīgajā dalībvalstī.

15. pants

Ar dzīvu donoru ziedojumiem saistītie kvalitātes un drošības aspekti

1. Dalībvalstis veic vajadzīgos pasākumus, lai dzīviem donoriem nodrošinātu iespējami lielāku aizsardzību, tādējādi pilnībā garantējot transplantācijai paredzēto orgānu kvalitāti un drošību.

2. Dalībvalstis nodrošina, ka dzīvus donorus, pamatojoties uz viņu veselību un slimības vēsturi, izvēlas pienācīgi kvalificēti vai apmācīti un kompetenti speciālisti. Šāda vērtēšana var paredzēt, ka no ziedošanas izslēdz personas, kuru ziedojums varētu radīt nepieņemamu risku veselībai.

3. Dalībvalstis nodrošina dzīvo donoru reģistra vai saraksta uzturēšanu saskaņā ar Savienības un valstu noteikumiem par personas datu aizsardzību un statistikas konfidencialitāti.

4. Dalībvalstis cenšas novērot dzīvus donorus, un saskaņā ar valstī spēkā esošajiem noteikumiem tajās ir izveidota sistēma, lai

noteiktu, ziņotu un risinātu jebkādu notikumu, kas var būt saistīts ar ziedotā orgāna kvalitāti un drošību un līdz ar to arī saņēmēja drošību, kā arī jebkādas nopietnas nevēlamas blaknes, kuras, tāpat kā saņēmējam, ziedošanas dēļ rodas dzīvajam donoram.

16. pants

Personas datu aizsardzība, konfidencialitāte un apstrādes drošība

Dalībvalstis nodrošina, ka visās orgānu ziedošanas un transplantācijas darbībās pilnīgi un efektīvi tiek nodrošināta personas datu aizsardzība saskaņā ar Savienības noteikumiem par personas datu aizsardzību, piemēram, Direktīvu 95/46/EK, un jo īpaši tās 8. panta 3. punktu, 16. pantu, 17. pantu un 28. panta 2. punktu. Saskaņā ar Direktīvu 95/46/EK dalībvalstis veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu, ka:

a) apstrādātie dati ir konfidenciali un atrodas drošībā saskaņā ar Direktīvas 95/46/EK 16. un 17. pantu. Jebkāda neatļauta piekļuve datiem vai sistēmām, ar kurām ir iespējams identificēt donoru vai saņēmēju, ir sodāma saskaņā ar šīs direktīvas 23. pantu;

b) donori un saņēmēji, kuru datus apstrādā, ievērojot šīs direktīvas darbības jomu, nav identificējami, izņemot gadījumos, kad tas pieļaujams saskaņā ar Direktīvas 95/46/EK 8. panta 2. un 3. punktu un valsts tiesību aktiem, ar kuriem īsteno minēto direktīvu. Jebkādi sistēmu vai datu izmantošanas gadījumi, kad ir iespējams identificēt donorus un saņēmējus, lai viņus izsekotu mērķiem, kuri nav mērķi, kas atļauti Direktīvas 95/46/EK 8. panta 2. un 3. punktā, tostarp medicīniskie mērķi, un valsts tiesību aktos, ar kuriem īsteno minēto direktīvu, ir sodāmi saskaņā ar šīs direktīvas 23. pantu;

c) ir ievēroti Direktīvas 95/46/EK 6. pantā noteiktie datu kvalitātes principi.

IV NODAĻA

**KOMPETENTO IESTĀŽU PIENĀKUMI UN INFORMĀCIJAS
APMAINA**

17. pants

Kompetento iestāžu norīkošana un uzdevumi

1. Dalībvalstis norīko vienu vai vairākas kompetentās iestādes.

Dalībvalstis var deleģēt vai ļaut kompetentajai iestādei tai saskaņā ar šo direktīvu uzticētos visus uzdevumus vai daļu no tiem deleģēt citai iestādei, kas uzskatāma par piemērotu saskaņā ar valsts tiesību aktiem. Šī iestāde var arī palīdzēt kompetentajai iestādei uzdevumu izpildē.

2. Kompetentā iestāde jo īpaši veic šādus pasākumus:

- a) izveido un uztur modernu kvalitātes un drošības sistēmu saskaņā ar 4. pantu;
- b) nodrošina, ka ieguves organizācijas un transplantācijas centrus regulāri kontrolē vai tajos veic revīzijas, lai nodrošinātu atbilstību šīs direktīvas prasībām;
- c) vajadzības gadījumā piešķir, aptur, atceļ atļaujas ieguves organizācijām vai transplantācijas centriem vai aizliedz ieguves organizāciju vai transplantācijas centru darbību, ja kontroles pasākumi rāda, ka šīs organizācijas vai centri nepilda šīs direktīvas prasības;
- d) izveido ziņošanas sistēmu un pārvaldības procedūru attiecībā uz nopietniem nevēlamiem notikumiem un blaknēm, kā noteikts 11. panta 1. un 2. punktā;
- e) dod atbilstošus norādījumus veselības aprūpes iestādēm, speciālistiem un citām personām, kas iesaistītas visos ķēdes posmos no ziedošanas līdz transplantācijai vai iznīcināšanai, un šajos norādījumos var ietvert arī ieteikumus par svarīgas informācijas vākšanu pēc transplantācijas, lai novērtētu transplantēto orgānu kvalitāti un drošību;
- f) kad vien iespējams, piedalās 19. pantā minētajā kompetento iestāžu tīklā un valsts līmenī koordinē ieguldījumu minētā tīkla darbībā;
- g) uzrauga orgānu apmaiņu ar citām dalībvalstīm un trešām valstīm, kā noteikts 20. panta 1. punktā;
- h) nodrošina, ka visās orgānu transplantācijas darbībās pilnīgi un efektīvi aizsargā pamattiesības uz personas datu aizsardzību saskaņā ar Savienības noteikumiem par personas datu aizsardzību, jo īpaši Direktīvu 95/46/EK.

18. pants

Saraksti un ziņojumi, kas attiecas uz ieguves organizācijām un transplantācijas centriem

1. Dalībvalstis nodrošina, ka kompetentā iestāde:

- a) glabā datus par ieguves organizāciju un transplantācijas centru darbību, tostarp par dzīvo un mirušo donoru kopskaitu, iegūto un transplantēto vai iznīcināto orgānu tipiem un skaitu, saskaņā ar Savienības un valsts noteikumiem par personas datu aizsardzību un statistikas konfidencialitāti;
- b) sagatavo un publicē gada ziņojumu par a) apakšpunktā minētajām darbībām;
- c) izveido un uztur ieguves organizāciju un transplantācijas centru atjauninātu sarakstu.

2. Dalībvalstis pēc Komisijas vai citas dalībvalsts pieprasījuma sniedz informāciju par ieguves organizāciju un transplantācijas centru sarakstu.

19. pants

Informācijas apmaiņa

1. Komisija izveido kompetento iestāžu tīklu informācijas apmaiņai par šīs direktīvas īstenošanas pieredzi.

2. Vajadzības gadījumā šajā tīklā var tikt iekļauti orgānu transplantācijas eksperti, Eiropas orgānu apmaiņas organizāciju pārstāvji, kā arī datu aizsardzības uzraudzības iestādes un citas atbilstošas personas.

V NODAĻA

ORGĀNU APMAIŅA AR TREŠĀM VALSTĪM UN EIROPAS ORGĀNU APMAIŅAS ORGANIZĀCIJAS

20. pants

Orgānu apmaiņa ar trešām valstīm

1. Dalībvalstis nodrošina, ka orgānu apmaiņu ar trešām valstīm pārrauga kompetentā iestāde. Tādēļ kompetentā iestāde un Eiropas orgānu apmaiņas organizācijas var noslēgt vienošanās ar partneriem trešās valstīs.

2. Orgānu apmaiņas ar trešām valstīm pārraudzību dalībvalstis var deleģēt Eiropas orgānu apmaiņas organizācijām.

3. Orgānu apmaiņu, kā minēts 1. punktā, atļauj tikai tad, ja orgāni:

- a) ir izsekojami no donora līdz saņēmējam un pretēji;
- b) atbilst kvalitātes un drošības prasībām, kas līdzvērtīgas šajā direktīvā noteiktajām.

21. pants

Eiropas orgānu apmaiņas organizācijas

Dalībvalstis var noslēgt vai var atļaut kompetentajai iestādei noslēgt rakstiskas vienošanās ar Eiropas orgānu apmaiņas organizācijām ar noteikumu, ka šādas organizācijas nodrošina atbilstību šajā direktīvā noteiktajām prasībām, pilnvarojot minētās organizācijas, *inter alia*:

- a) veikt darbības, kas paredzētas saskaņā ar kvalitātes un drošības sistēmu;
- b) veikt īpašus uzdevumus saistībā ar orgānu apmaiņām uz dalībvalstīm un trešām valstīm un no tām.

VI NODAĻA

VISPĀRĪGI NOTEIKUMI

22. pants

Ziņojumi saistībā ar šo direktīvu

1. Dalībvalstis pirms 2013. gada 27. augusta un turpmāk ik pēc trim gadiem ziņo Komisijai par veiktajām darbībām saistībā ar šīs direktīvas noteikumiem un par tās īstenošanā gūto pieredzi.

2. Komisija pirms 2014. gada 27. augusta un turpmāk ik pēc trim gadiem nosūta Eiropas Parlamentam, Padomei, Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejai un Reģionu komitejai ziņojumu par šīs direktīvas īstenošanu.

23. pants

Sankcijas

Dalībvalstis pieņem noteikumus par sankcijām, kas piemērojamas par to valsts noteikumu pārkāpumiem, kuri pieņemti saskaņā ar šo direktīvu, un veic visus nepieciešamos pasākumus, lai nodrošinātu šo sankciju izpildi. Paredzētajām sankcijām ir

jābūt iedarbīgām, samērīgām un atturošām. Dalībvalstis līdz 2012. gada 27. augustam paziņo par šiem noteikumiem Komisijai un nekavējoties paziņo tai par visiem to turpmākiem grozījumiem.

24. pants

Pielikuma pielāgošana

Saskaņā ar 25. pantu un ievērojot 26., 27. un 28. panta nosacījumus, Komisija var pieņemt deleģētos aktus, lai:

- a) ārkārtas situācijās papildinātu vai grozītu pielikuma A daļā norādīto datu minimumu, ja pamatojums ir nopietns cilvēka veselības apdraudējums, ko par tādu uzskata, ņemot vērā zinātnes attīstību;
- b) papildinātu vai grozītu pielikuma B daļā norādīto papildu datu kopumu, lai pielāgotu to zinātnes attīstībai un starptautiskiem sasniegumiem transplantācijai paredzēto orgānu kvalitātes un drošības jomā.

25. pants

Deleģēšanas kārtība

1. Pilnvaras pieņemt 24. pantā minētos deleģētos aktus piešķir Komisijai uz piecu gadu periodu pēc 2010. gada 27. augusta. Komisija par deleģētajām pilnvarām sagatavo ziņojumu, ko iesniedz ne vēlāk kā sešus mēnešus pirms piecu gadu perioda beigām. Pilnvaru deleģējumu automātiski pagarina uz tikpat ilgiem laikposmiem, ja vien Eiropas Parlaments vai Padome to neatsauc saskaņā ar 26. pantu.

2. Tiklīdz Komisija pieņem deleģētu aktu, tā par to vienlaikus paziņo Eiropas Parlamentam un Padomei.

3. Pilnvaras pieņemt deleģētos aktus Komisijai piešķir, ievērojot 26. un 27. pantā izklāstītos nosacījumus.

4. Ja ārkārtas gadījumā ir radies jauns nopietns drauds cilvēka veselībai, tad, ņemot vērā steidzamības neatliekamību, 28. pantā paredzēto kārtību piemēro deleģētiem aktiem, kuri pieņemti saskaņā ar 24. panta a) punktu.

26. pants

Deleģējuma atsaukšana

1. Eiropas Parlaments vai Padome jebkurā laikā var atsaukt 24. pantā minētās deleģētās pilnvaras.

2. Iestāde, kura ir sākusī iekšēju procedūru, lai pieņemtu lēmumu par deleģēto pilnvaru atsaukšanu, pirms galīgā lēmuma pieņemšanas par to savlaicīgi informē otru iestādi un Komisiju, norādot, kuras deleģētās pilnvaras varētu tikt atsauktas, un minot iespējamās atsaukšanas iemeslus.

3. Ar atsaukšanas lēmumu tiek izbeigta minētajā lēmumā norādīto pilnvaru deleģēšana. Lēmums stājas spēkā nekavējoties vai tajā norādītajā vēlākajā datumā. Tas neskar jau spēkā esošo deleģēto aktu derīgumu. Lēmumu publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

27. pants

Iebildumi pret deleģētiem aktiem

1. Eiropas Parlaments vai Padome var izteikt iebildumus pret deleģēto aktu divu mēnešu laikā no tā paziņošanas dienas.

Pēc Eiropas Parlamenta vai Padomes iniciatīvas šo termiņu pagarina par diviem mēnešiem.

2. Ja pēc minētā termiņa ne Eiropas Parlaments, ne Padome nav izteikuši iebildumus pret deleģēto aktu, to publicē *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* un tas stājas spēkā šajā izdevumā minētajā datumā.

Deleģēto aktu var publicēt *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*, un tas var stāties spēkā pirms minētā termiņa beigām, ja gan Eiropas Parlaments, gan Padome ir informējuši Komisiju par savu nodomu necelt iebildumus.

3. Ja Eiropas Parlaments vai Padome pauž iebildumus pret pieņemto deleģēto aktu, tas nestājas spēkā. Iestāde, kas iebilst pret deleģēto aktu, paskaidro iebildumu iemeslus.

28. pants

Steidzamības procedūra

1. Deleģēti akti, kas pieņemti saskaņā ar šo pantu, stājas spēkā uzreiz un ir piemērojami tik ilgi, līdz tiek pausti iebildumi saskaņā ar 2. punktu. Paziņojumā, ko par deleģētu aktu, kas pieņemts saskaņā ar šo pantu, sniedz Eiropas Parlamentam un Padomei, norāda steidzamības procedūras izmantošanas iemeslus.

2. Eiropas Parlaments vai Padome var saskaņā ar 27. panta 1. punktā minēto procedūru iebilst pret deleģētu aktu, kas

pieņemts saskaņā ar šo pantu. Šādā gadījumā deleģēto aktu beidz piemērot. Iestāde, kas iebilst pret šādu deleģēto aktu, paskaidro savus iebildumus.

29. pants

Īstenošanas pasākumi

Ja dalībvalstis veic orgānu apmaiņu, Komisija šīs direktīvas vienādas īstenošanas nolūkā saskaņā ar 30. panta 2. punktā minēto procedūru pieņem sīki izstrādātus noteikumus par šādiem jautājumiem:

- a) procedūras informācijas nodošanai par orgāna un donora aprakstu saskaņā ar 7. panta 6. punktu, kā paredzēts pielikumā;
- b) procedūras, kā nodot nepieciešamo informāciju, lai nodrošinātu orgānu izsekojamību saskaņā ar 10. panta 4. punktu;
- c) procedūras, kas nodrošina ziņošanu par nopietniem nevēlamiem notikumiem un blaknēm saskaņā ar 11. panta 4. punktu.

30. pants

Komiteja

1. Komisijai palīdz Orgānu transplantācijas komiteja (turpmāk "Komiteja").

2. Ja ir atsauce uz šo punktu, piemēro Lēmuma 1999/468/EK 5. un 7. pantu, ņemot vērā tā 8. pantu. Lēmuma 1999/468/EK 5. panta 6. punktā paredzētais termiņš ir trīs mēneši.

31. pants

Transponēšana

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai līdz 2012. gada 27. augustam izpildītu šīs direktīvas prasības. Dalībvalstis par tiem tūlīt informē Komisiju.

Kad dalībvalstis pieņem minētos noteikumus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka paņēmienus, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Šī direktīva neliedz dalībvalstīm atstāt spēkā vai ieviest stingrākus noteikumus, ja vien tie atbilst Līguma par Eiropas Savienības darbību noteikumiem.

33. pants

Adresāti

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

3. Dalībvalstis dara Komisijai zināmu to savu tiesību aktu tekstu, kurus tās pieņem jomās, uz kurām attiecas šī direktīva.

Strasbūrā, 2010. gada 7. jūlijā

VII NODAĻA

NOBEIGUMA NOTEIKUMI

32. pants

Stāšanās spēkā

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Eiropas Parlamenta vārdā –
priekšsēdētājs
J. BUZEK

Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
O. CHASTEL

PIELIKUMS

ORGĀNU UN DONORU APRAKSTS

A DAĻA

Datu minimums

Datu minimums ir informācija par orgānu un donoru aprakstu, un šī informācija jāvēc ikviena ziedojuma gadījumā saskaņā ar 7. panta 1. punkta otro daļu un neskarot 7. panta 2. punktu.

Datu minimums

Iestāde, kurā veic ieguvu, un citi vispārīgi dati

Donora veids

Asins grupa

Dzimums

Nāves cēlonis

Miršanas datums

Dzimšanas datums vai aptuvenais vecums

Svars

Garums

Atkarība no IV sarakstā iekļautajām narkotikām iepriekš vai pašlaik

Ļaundabīga neoplāzija iepriekš vai pašlaik

Citas iepriekš konstatētas pārnēsājamas slimības

HIV, HCV un HBV testi

Pamatinformācija, lai novērtētu ziedotā orgāna darbību

B DAĻA

Papildu datu kopums

Papildu dati ir orgānus un donorus aprakstoša informācija, kas saskaņā ar 7. panta 1. punktu jāvēc papildus A daļā norādītajam datu minimumam, pamatojoties uz ārstniecības personu komandas lēmumu un ņemot vērā šādas informācijas pieejamību un katra gadījuma īpašos apstākļus.

Papildu datu kopums*Vispārīga informācija*

Ieguves organizācijas/iestādes, kurā veic ieguvu, kontaktinformācija, kas nepieciešama orgānu koordinēšanai, piešķiršanai un izsekojamībai no donoriem līdz saņēmējiem un otrādi.

Donora dati

Demogrāfiski un antropometriski dati, kas nepieciešami, lai garantētu piemērotu saderību starp donoru/orgānu un saņēmēju.

Donora slimības vēsture

Donora slimības vēsture, jo īpaši slimības, kas var ietekmēt transplantācijai paredzēto orgānu piemērotību un var izraisīt slimību pārvešanas risku.

Fiziskie un klīniskie dati

Klīnisko izmeklējumu dati, kas nepieciešami, lai novērtētu iespējamā donora fizioloģisko stāvokli, kā arī jebkādi konstatējumi par slimībām, kuras nav atklātas, pārbaudot donora slimības vēsturi, un kuras var ietekmēt transplantācijai paredzēto orgānu piemērotību vai izraisīt slimību pārvešanas risku.

Laboratoriskie izmeklējumi

Dati, kas nepieciešami, lai novērtētu orgānu funkcionālo raksturojumu un noteiktu varbūtējas pārnēsājamas slimības un iespējamās kontrindikācijas saistībā ar orgāna ziedošanu.

Vizuāli izmeklējumi

Vizuāli izmeklējumi, kas nepieciešami, lai novērtētu transplantācijai paredzēto orgānu anatomisko stāvokli.

Terapija

Donoram ieteiktā ārstēšana, kas ir būtiska, lai novērtētu orgānu funkciju statusu un orgānu piemērotību ziedošanai, jo īpaši antibiotiku lietošana, inotropisks atbalsts vai asins pārliešanas terapija.

Eiropas Parlamenta, Padomes un Komisijas deklarācija par LESD 290. pantu

Eiropas Parlaments, Padome un Komisija paziņo, ka šīs direktīvas noteikumi neskar nekādas turpmākas iestāžu nostājas attiecībā uz LESD 290. panta īstenošanu vai atsevišķus leģislatīvus aktus, kas ietver šādus noteikumus.

Eiropas Komisijas deklarācija (ārkārtas procedūra)

Eiropas Komisija apņemas Eiropas Parlamentu un Padomi pilnīgi informēt par iespēju, ka deleģētu tiesību aktu pieņem ārkārtas procedūrā. Tiklīdz Komisijas dienesti būs paredzējuši, ka deleģētu tiesību aktu varētu pieņemt ārkārtas procedūrā, tie neoficiāli brīdīs Eiropas Parlamenta un Padomes sekretariātus.

IV

(Tiesību akti, kas pieņemti pirms 2009. gada 1. decembra saskaņā ar EK līgumu, ES līgumu un Euratom līgumu)

PADOMES UN PADOMĒ SANĀKUŠO EIROPAS SAVIENĪBAS DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJU LĒMUMS

(2009. gada 30. novembris),

lai parakstītu un provizoriski piemērotu gaisa transporta nolīgumu starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Kanādu, no otras puses

(2010/417/EK)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME UN PADOMĒ SANĀKUŠIE DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJI,

Nolīguma teksts ir pievienots šim lēmumam.

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 80. panta 2. punktu saistībā ar 300. panta 2. punkta pirmās daļas pirmo teikumu,

2. Padomes priekšsēdētājs ar šo tiek pilnvarots norīkot personu vai personas, kas tiesīgas Kopienas vārdā parakstīt nolīgumu, ņemot vērā tā noslēgšanu.

tā kā:

- (1) Komisija Kopienas un dalībvalstu vārdā risināja sarunas ar Kanādu par gaisa transporta nolīgumu (turpmāk "nolīgums") saskaņā ar Padomes lēmumu, ar ko Komisijai piešķir pilnvaras sākt sarunas.
- (2) Nolīgumu parafēja 2008. gada 30. novembrī.
- (3) Nolīgums, par kuru Komisija risināja sarunas, Kopienai un dalībvalstīm būtu jāparaksta un provizoriski jāpieņem, ņemot vērā tā iespējamo noslēgšanu.
- (4) Ir jānosaka procedūras pasākumi Kopienas un dalībvalstu dalībai Apvienotajā komitejā, kas izveidota saskaņā ar nolīguma 17. pantu, un nolīguma 21. pantā paredzētajās strīdu izšķiršanas procedūrās, kā arī konkrētu nolīguma noteikumu īstenošanai attiecībā uz drošību un drošumu,

IR NOLĒMUŠI ŠĀDI.

1. pants

Parakstīšana

1. Ar šo Kopienas vārdā tiek apstiprināta gaisa transporta nolīguma starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Kanādu, no otras puses, (turpmāk "nolīgums") parakstīšana, ņemot vērā Padomes lēmumu attiecībā uz nolīguma noslēgšanu.

2. pants

Provizoriska piemērošana

Līdz laikam, kad nolīgums stājas spēkā, Kopiena un tās dalībvalstis to piemēro provizoriski saskaņā ar valsts tiesību aktiem un no tā mēneša pirmās dienas, kas seko datumam, kad puses pēdējo reizi paziņojušas viena otrai par nolīguma provizoriskai piemērošanai vajadzīgo valsts procedūru pabeigšanu.

3. pants

Apvienotā komiteja

1. Kopienu un dalībvalstis Apvienotajā komitejā, kuru izveido saskaņā ar nolīguma 17. pantu, pārstāv Komisijas un dalībvalstu pārstāvji.

2. Kopienas un tās dalībvalstu nostāju Apvienotajā komitejā jautājumos, kas ir Kopienas ekskluzīvā kompetencē un kam nav vajadzīga tāda lēmumu pieņemšana, kuram ir tiesiskas sekas, nosaka Komisija un to iepriekš paziņo Padomei un dalībvalstīm.

3. Attiecībā uz Apvienotās komitejas lēmumiem jautājumos, kas ir Kopienas kompetencē, Kopienas un tās dalībvalstu nostāju nosaka Padome, lemjot ar kvalificētu balsu vairākumu pēc Komisijas priekšlikuma, ja vien Eiropas Kopienas dibināšanas līgumā noteiktās piemērojamās balsojuma procedūrās nav paredzēts citādi.

4. Attiecībā uz Apvienotās komitejas lēmumiem jautājumos, kas ir dalībvalstu kompetencē, Kopienas un tās dalībvalstu nostāju nosaka Padome, lemjot vienprātīgi pēc Komisijas vai dalībvalstu priekšlikuma, ja vien dalībvalsts nav viena mēneša laikā no nostājas pieņemšanas brīža paziņojusi Padomes Ģenerālsēkretariātam, ka tā var piekrist Apvienotās komitejas pieņemtajam lēmumam tikai ar tās likumdošanas struktūru piekrišanu, jo ir iesniegta parlamentārās izpētes atruna.

5. Ar Kopienas un tās dalībvalstu nostāju Apvienotajā komitejā iepazīstina Komisija, izņemot jomas, kas ir vienīgi dalībvalstu kompetencē; šādā gadījumā ar to iepazīstina Padomes prezidentvalsts vai, ja Padome pieņem attiecīgu lēmumu, – Komisija.

4. pants

Strīdu izšķiršana

1. Komisija pārstāv Kopienas un dalībvalstis strīdu izšķiršanas procesā saskaņā ar nolīguma 21. pantu.

2. Lēmumu pārtraukt priekšrocību piemērošanu saskaņā ar nolīguma 21. panta 7. punktu pieņem Padome, pamatojoties uz Komisijas priekšlikumu. Padome pieņem lēmumu ar kvalificētu balsu vairākumu.

3. Par jebkuriem citiem atbilstīgiem pasākumiem, kas jāveic saskaņā ar nolīguma 21. pantu, jautājumos, kas ir Kopienas

kompetencē, lēmumu pieņem Komisija, kurai palīdz īpaša komiteja, kuru veido Padomes izraudzīti dalībvalstu pārstāvji.

5. pants

Informācija Komisijai

1. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par jebkuru lēmumu atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot atļaujas Kanādas aviosabiedrībai, ko tās plāno pieņemt saskaņā ar nolīguma 3. pantu.

2. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par jebkuru pieprasījumu vai paziņojumu, ko tās ir nosūtījušas vai saņēmušas saskaņā ar nolīguma 6. pantu (Civilās aviācijas drošums).

3. Dalībvalstis nekavējoties informē Komisiju par jebkuru pieprasījumu vai paziņojumu, ko tās ir nosūtījušas vai saņēmušas saskaņā ar nolīguma 7. pantu (Civilās aviācijas drošība).

Briselē, 2009. gada 30. novembrī

Padomes vārdā –

priekšsēdētāja

B. ASK

**Gaisa transporta
NOLĪGUMS
starp Kanādu un Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm**

SATURA RĀDĪTĀJS

<i>Pants</i>	<i>Nosaukums</i>
1.	Virsraksti un definīcijas
2.	Tiesību piešķiršana
3.	Norīkošana, pilnvarošana un atcelšana
4.	Investīcijas
5.	Tiesību aktu piemērošana
6.	Civilās aviācijas drošums
7.	Civilās aviācijas drošība
8.	Muitas nodokļi, citi nodokļi un maksājumi
9.	Statistika
10.	Patērētāju intereses
11.	Lidostu, aviācijas objektu un pakalpojumu pieejamība
12.	Maksājumi par lidostām, aviācijas objektiem un pakalpojumiem
13.	Kommercdarbības pamatnostādnes
14.	Konkurences vide
15.	Gaisa satiksmes pārvaldība
16.	Norīkojumu un pilnvarojumu darbības turpināšana
17.	Apvienotā komiteja
18.	Vide
19.	Nodarbinātības jautājumi
20.	Starptautiskā sadarbība
21.	Strīdu izšķiršana
22.	Grozījumi
23.	Stāšanās spēkā un provizoriska piemērošana
24.	Izbeigšana
25.	Nolīguma reģistrācija
26.	Saistība ar citiem nolīgumiem

GAISA TRANSPORTA NOLĪGUMS

KANĀDA,

no vienas puses,

un

AUSTRIJAS REPUBLIKA,

BELĢIJAS KARALISTE,

BULGĀRIJAS REPUBLIKA,

KIPRAS REPUBLIKA,

ČEHIJAS REPUBLIKA,

DĀNIJAS KARALISTE,

IGAUNIJAS REPUBLIKA,

SOMIJAS REPUBLIKA,

FRANCIJAS REPUBLIKA,

VĀCIJAS FEDERATĪVĀ REPUBLIKA,

GRIEĶIJAS REPUBLIKA,

UNGĀRIJAS REPUBLIKA,

ĪRIJA,

ITĀLIJAS REPUBLIKA,

LATVIJAS REPUBLIKA,

LIETUVAS REPUBLIKA,

LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTE,

MALTA,

NĪDERLANDES KARALISTE,

POLIJAS REPUBLIKA,

PORTUGĀLES REPUBLIKA,

RUMĀNIJA,

SLOVĀKIJAS REPUBLIKA,

SLOVĒNIJAS REPUBLIKA,

SPĀNIJAS KARALISTE,

ZVIEDRIJAS KARALISTE,

LIELBRITĀNIJAS UN ZIEMEĻĪRIJAS APVIENOTĀ KARALISTE,

Eiropas Kopienas dibināšanas līguma puses un Eiropas Savienības dalībvalstis (turpmāk "dalībvalstis"),

un EIROPAS KOPIENA,

no otras puses;

tā kā Kanāda un dalībvalstis ir līgumslēdzējas puses Konvencijai par starptautisko civilo aviāciju (atklāta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī) kopā ar Eiropas Kopieni;

VĒLOTIES veicināt tādas aviācijas sistēmas attīstību, kas balstīta uz aviosabiedrību konkurenci tirgū ar pēc iespējas mazāku valsts iejaukšanos un regulējumu;

VĒLOTIES veicināt savu interešu ievērošanu gaisa transporta jomā;

ATZĪSTOT efektīva gaisa transporta svarīgumu tirdzniecības, tūrisma un investīciju veicināšanā;

VĒLOTIES uzlabot gaisa pārvadājumus;

VĒLOTIES gaisa transporta jomā nodrošināt augstāko drošuma un drošības līmeni;

APŅEMOTIES izmantot iespējamās priekšrocības, ko sniedz regulatīvā sadarbība, un, ciktāl tas praktiski nepieciešams, saskaņot noteikumus un pieejas;

ATZĪSTOT būtiskās, iespējamās priekšrocības, ko var sniegt konkurētspējīgi gaisa pārvadājumi un dzīvotspējīgas gaisa pārvadājumu nozares;

VĒLOTIES veicināt konkurētspējīgu gaisa pārvadājumu vidi, apzinoties, ka iespējamās ieguvumus var neizdoties nodrošināt, ja aviosabiedrībām nepastāv līdzvērtīgi konkurences apstākļi;

VĒLOTIES nodrošināt aviosabiedrībām godīgu un vienlīdzīgu iespēju veikt gaisa pārvadājumus saskaņā ar šo nolīgumu;

VĒLOTIES nodrošināt pēc iespējas lielākus ieguvumus pasažieriem, kravas nosūtītājiem, aviosabiedrībām, lidostām un to darbiniekiem, kā arī citiem, kas gūst netiešu labumu;

APSTIPRINOT vides aizsardzības svarīgumu starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā;

NORĀDOT uz patērētāju aizsardzības svarīgumu un rosinot nodrošināt pienācīgu patērētāju aizsardzības līmeni gaisa pārvadājumu jomā;

NORĀDOT uz kapitāla nozīmi gaisa transporta nozarē turpmākai gaisa pārvadājumu attīstībai;

VĒLOTIES noslēgt gaisa transporta nolīgumu papildus minētajai konvencijai,

IR VIENOJUŠĀS PAR TURPMĀKO.

1. pants

Virsraksti un definīcijas

1. Šajā nolīgumā izmantotie virsraksti ir sniegti vienīgi uzzīņai.

2. Ja nav norādīts citādi, šajā nolīgumā:

a) "aeronavigācijas iestādes" ir ikviena iestāde vai persona, ko puses ir pilnvarojušas veikt šajā nolīgumā izklāstītās funkcijas;

b) "gaisa pārvadājumi" ir regulāri gaisa pārvadājumi pasažieru un kravas, tostarp pasta, atsevišķai vai kopīgai transportēšanai šajā nolīgumā norādītajos maršrutos;

c) "nolīgums" ir šis nolīgums, ikviens tā pielikums un ikviens šā nolīguma vai tā pielikumu grozījums;

d) "aviosabiedrība" ir aviosabiedrība, kas ir norīkota un pilnvarota saskaņā ar šā nolīguma 3. pantu;

e) "puse" ir Kanāda vai dalībvalstis un Eiropas Kopiena kopā vai atsevišķi;

- f) "konvencija" ir Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas tika atklāta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī, un tā ietver arī visus pielikumus, kas pieņemti saskaņā ar minētās konvencijas 90. pantu, un visus pielikumu vai konvencijas grozījumus, kas pieņemti saskaņā ar konvencijas 90. pantu un 94. pantu, tiktāl, ciktāl šos pielikumus un grozījumus ir apstiprinājušas Kanāda un dalībvalstis; un
- g) "teritorija" Kanādas gadījumā nozīmē tās sauszemes teritorijas (kontinentālo daļu un salas), iekšējos ūdeņus un teritoriālos ūdeņus atbilstīgi valsts tiesību aktos noteiktajam, un tajā ietilpst arī gaisa telpa virs minētajām teritorijām; Eiropas Kopienas dalībvalstu gadījumā tā nozīmē sauszemes teritorijas (kontinentālo daļu un salas), iekšējos ūdeņus un teritoriālos ūdeņus, uz kuriem attiecas Eiropas Kopienas dibināšanas līgums atbilstīgi minētā līguma un jebkāda turpmāka instrumenta nosacījumiem, un tajā ietilpst gaisa telpa virs minētajām teritorijām; šā nolīguma piemērošana Gibraltāra lidostai neskar attiecīgās Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes juridiskās nostājas strīdā par tās teritorijas suverenitāti, kurā atrodas minētā lidosta, un to Eiropas Kopienas aviācijas pasākumu neattiecināšanu uz Gibraltāra lidostu, kas ir spēkā starp dalībvalstīm no 2006. gada 18. septembra saskaņā ar ministru paziņojumu par Gibraltāra lidostu, par kuru vienošanās panākta Kordovā 2006. gada 18. septembrī.

2. pants

Tiesību piešķiršana

1. Katra puse piešķir otrai pusei šādas tiesības, lai otras puses aviosabiedrības varētu veikt gaisa pārvadājumus:

- a) tiesības lidot pāri tās teritorijai bez nosēšanās;
- b) tiesības nosēties tās teritorijā nekomerciālā nolūkā;
- c) ciktāl šis nolīgums to atļauj, tiesības nosēties tās teritorijā nolīgumā norādītajos maršrutos, lai uzņemtu un izlaistu pasažierus un iekrautu un izkrautu kravu, tostarp pastu, atsevišķi vai kopā; un
- d) citas šajā nolīgumā norādītās tiesības.

2. Katra puse arī piešķir otrai pusei šā panta 1. punkta a) un b) apakšpunktā minētās tiesības tām otras puses aviosabiedrībām, kas nav minētas šā nolīguma 3. pantā (Norīkošana, pilnvarošana un atcelšana).

3. pants

Norīkošana, pilnvarošana un atcelšana

1. Par šim nolīgumam atbilstīgiem norīkojumiem puses atzīst licences vai citas pilnvarojuma formas, ko otra puse izsniegusi

gaisa pārvadājumu veikšanai saskaņā ar šo nolīgumu. Pēc puses aeronavigācijas iestāžu pieprasījuma otras puses aeronavigācijas iestādes, kas ir izsniegušas attiecīgo licenci vai citu pilnvarojuma formu, pārbauda attiecīgās licences vai pilnvaras statusu.

2. Saņemot noteiktajai formai un iesniegšanas kārtībai atbilstīgu iesniegumu no vienas puses norīkotas aviosabiedrības, otra puse saskaņā ar tās normatīvajiem aktiem un ar pēc iespējas mazāku procesuālo kavēšanos piešķir attiecīgai aviosabiedrībai pilnvarojumus un atļaujas veikt gaisa pārvadājumus, ja ir izpildīti šādi nosacījumi:

- a) attiecīgā aviosabiedrība atbilst normatīvajiem aktiem, ko parasti piemēro tās puses aeronavigācijas iestādes, kura piešķir pilnvarojumus un atļaujas;
- b) attiecīgā aviosabiedrība atbilst pilnvaras un atļaujas piešķiršanas puses normatīvo aktu prasībām;
- c) ievērojot 2. pielikuma nosacījumus, Kanādas aviosabiedrības gadījumā – aviosabiedrības faktiskā kontrole pieder vienas vai otras puses pilsoņiem, aviosabiedrība ir licencēta kā Kanādas aviosabiedrība un aviosabiedrības galvenā uzņēmējdarbības vieta ir Kanādā; dalībvalsts aviosabiedrības gadījumā – aviosabiedrības faktiskā kontrole pieder vienas vai otras puses vai Islandes, Lihtenšteinas, Norvēģijas vai Šveices pilsoņiem, aviosabiedrība ir licencēta kā Kopienas aviosabiedrība un aviosabiedrības galvenā uzņēmējdarbības vieta ir kādā no dalībvalstīm; un
- d) aviosabiedrības darbība citādi atbilst šā nolīguma nosacījumiem.

3. Puse var aizkavēt šā panta 2. punktā minētās pilnvaras un atļaujas, atcelt un apturēt spēkā esošas pilnvaras vai atļaujas, noteikt minētajām pilnvarām un atļaujām darbības nosacījumus vai ierobežojumus vai citādi apturēt vai ierobežot otras puses aviosabiedrības vai aviosabiedrību darbību, ja attiecīgā aviosabiedrība neatbilst 2. punkta noteikumiem vai ja puse ir konstatējusi, ka otras puses teritorijā pastāvošie apstākļi neatbilst godīgas konkurences apstākļiem un saskaņā ar 14. panta (Konkurences vide) 5. punktu nostāda tās aviosabiedrību vai aviosabiedrības neizdevīgā stāvoklī vai nodara tai (tām) ievērojamu kaitējumu.

4. Šā panta 3. punktā minētās tiesības izmanto tikai pēc sarunām Apvienotajā komitejā, ja vien nav vajadzīga tūlītēja rīcība, lai novērstu 2. punktā minēto normatīvo aktu pārkāpumus, vai ja vien nav jārikojas atbilstīgi 6. pantam (Civilās aviācijas drošums) un 7. pantam (Civilās aviācijas drošība), lai nodrošinātu drošumu un drošību.

4. pants

Investīcijas

Katra puse atļauj, ka visas īpašumtiesības uz tās aviosabiedrībām pieder Kanādas vai dalībvalsts vai dalībvalstu valstspiederīgajiem atbilstīgi šā nolīguma 2. pielikuma nosacījumiem.

5. pants

Tiesību aktu piemērošana

Katra puse pieprasa:

- a) lai aviosabiedrības, ielidojot, izlidojot vai uzturoties otras puses teritorijā, ievērotu tās tiesību aktus, noteikumus un procedūras attiecībā uz starptautiskajā aeronavigācijā iesaistīta gaisa kuģa uzņemšanu, uzturēšanos tās teritorijā un izlidošanu no tās vai attiecībā uz šāda gaisa kuģa ekspluatāciju un navigāciju; un
- b) lai aviosabiedrības, pasažieri, apkalpes locekļi un kravas, tostarp pasta, nosūtītāji vai pasažieru, apkalpes locekļu un kravas, tostarp pasta, nosūtītāju vārdā, lidojot pāri puses teritorijai, ielidojot un uzturoties tajā vai izlidojot no tās, ievērotu šīs puses normatīvos aktus attiecībā uz pasažieru, apkalpes locekļu un kravas, tostarp pasta, uzņemšanu, uzturēšanos puses teritorijā un izceļošanu no tās (piemēram, ieceļošanas, apskates, tranzīta, civilās aviācijas drošības, imigrācijas, pasu, muitas un karantīnas noteikumus). Piemērojot minētos normatīvos aktus, līdzīgos apstākļos katra puse attiecas pret aviosabiedrībām ne mazāk labvēlīgi, kā tā attiecas pret savām aviosabiedrībām vai pret jebkuru citu aviosabiedrību, kas veic līdzīgus starptautiskus gaisa pārvadājumus.

6. pants

Civilās aviācijas drošums

1. Puses atkārtoti apstiprina ciešas sadarbības svarīgumu civilās aviācijas drošuma jomā. Šim nolūkam puses iesaistās turpmākā sadarbībā, tostarp gaisa pārvadājumu jomā, jo īpaši, lai nodrošinātu apmaiņu ar tādu informāciju, kas var ietekmēt starptautiskās aeronavigācijas drošumu, lai piedalītos otras puses uzraudzības pasākumos vai īstenotu kopīgus uzraudzības pasākumus civilās aviācijas drošuma jomā un izstrādātu kopīgus projektus un iniciatīvas, tostarp kopā ar trešām valstīm. Šo sadarbību attīsta Kanādas un Eiropas Kopienas civilās aviācijas drošuma nolīguma ietvaros, kas noslēgts Prāgā 2009. gada 6. maijā, attiecībā uz minētajā nolīgumā iekļautajiem jautājumiem.

2. Lidojumperīguma apliecības, kompetences apliecības un licences, ko izsniegusi vai par derīgu atzinusi viena puse, proti, tās aeronavigācijas iestādes, saskaņā ar Civilās aviācijas

drošuma nolīguma starp Kanādu un Eiropas Kopienas piemērojamiem noteikumiem arī otra puse un tās aeronavigācijas iestādes atzīst par derīgām gaisa pārvadājumu veikšanai, ja tādās apliecības vai licences izsniegtas vai atzītas par derīgām vismaz saskaņā ar konvencijā noteiktajiem standartiem.

3. Ja privilēģijās vai nosacījumos, ko piešķir iepriekš 2. punktā minētās licences vai apliecības, kuras vienas puses aeronavigācijas iestādes izsniedz kādai personai, aviosabiedrībai vai attiecībā uz gaisa pārvadājumos izmantotu gaisa kuģi, ir pieļautas atšķirības, kas ir zemākas par konvencijas minimālajiem standartiem, un ja šīs atšķirības ir reģistrētas Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā, vai ja šīs iestādes piemēro standartu vai standartus, kas ir augstāki par konvencijas standartiem vai atšķiras no tiem, tad otra puse var pieprasīt veikt pušu sarunas Apvienotajā komitejā, lai noskaidrotu attiecīgo praksi. Līdz brīdim, kad sarunās tiek panākts konsenss, un atbilstīgi apliecību un licenču savstarpējās atzīšanas režīmam puse turpina atzīt apliecības un licences, ko par derīgām ir atzinušas otras puses aeronavigācijas iestādes. Ja Kanādas un Eiropas Kopienas civilās aviācijas drošuma nolīgumā, kas noslēgts Prāgā 2009. gada 6. maijā, ir iekļauti noteikumi par apliecību un licenču savstarpēju atzīšanu, abas puses piemēro minētos noteikumus.

4. Atbilstīgi piemērojamiem tiesību aktiem un Kanādas un Eiropas Kopienas civilās aviācijas drošuma nolīgumam, kas noslēgts Prāgā 2009. gada 6. maijā, attiecībā uz minētajā nolīgumā ietvertajiem jautājumiem puses apņemas nodrošināt apliecību un licenču savstarpēju atzīšanu.

5. Puse vai tās atbildīgās aeronavigācijas iestādes jebkurā laikā var lūgt veikt sarunas ar otru pusi vai tās aeronavigācijas iestādēm par to uzturētajiem un pārvaldītajiem drošuma standartiem un prasībām. Ja pēc tādām sarunām puse vai tās atbildīgās aeronavigācijas iestādes, kuras pieprasījušas sarunas, secina, ka otra puse vai tās attiecīgās aeronavigācijas iestādes minētajās jomās efektīvi neuztur un nepārvalda tādus drošuma standartus un prasības, kas, ja vien nav noteikts citādi, atbilstu vismaz konvencijā noteiktajiem minimālajiem standartiem, minētā puse vai tās atbildīgās aeronavigācijas iestādes informē par tādiem secinājumiem un vajadzīgajiem pasākumiem, lai nodrošinātu atbilstību minētajiem minimālajiem standartiem. Ja attiecīgā puse vai tās atbildīgās aeronavigācijas iestādes neveic vajadzīgās korektīvās darbības piecpadsmit (15) dienu laikā vai citā atbilstīgi noteiktā termiņā, puse vai tās atbildīgās aeronavigācijas iestādes, kuras pieprasījušas sarunas, ir tiesīgas atcelt, apturēt vai ierobežot spēkā esošās pilnvaras vai tehniskās atļaujas vai citādi apturēt vai ierobežot tās aviosabiedrības pārvadājumus, kuras drošumu uzrauga otra puse vai tās atbildīgās aeronavigācijas iestādes.

6. Katra puse atzīst, ka ikvienam gaisa kuģim, kuru ekspluatē vienas puses aviosabiedrība vai kurš tiek ekspluatēts šīs aviosabiedrības vārdā un kurš atrodas otras puses teritorijā, otras puses aeronavigācijas iestādes ir tiesīgas veikt perona pārbaudi, lai pārlicinātos par gaisa kuģa un tā apkalpes locekļu attiecīgo dokumentu derīgumu, kā arī par gaisa kuģa un tā aprīkojuma ārējo stāvokli, ja vien tāda pārbaude neizraisa nepamatotu gaisa kuģa aizkavēšanos.

7. Ja perona pārbaudē vienas puses aeronavigācijas iestādes konstatē, ka gaisa kuģis vai gaisa kuģa ekspluatācija neatbilst attiecīgajā laika posmā spēkā esošajiem un saskaņā ar konvenciju noteiktajiem minimālajiem standartiem vai ka attiecīgajā laika posmā spēkā esošie un saskaņā ar konvenciju noteiktie drošuma standarti nav pietiekami efektīvi uzturēti un pārvaldīti, minētās puses aeronavigācijas iestādes informē otras puses aeronavigācijas iestādes, kas atbildīgas par drošuma pārraudzību aviosabiedrībā, kas ekspluatē attiecīgo gaisa kuģi, par secinājumiem un vajadzīgajiem pasākumiem, lai nodrošinātu atbilstību minētajiem minimālajiem standartiem. Ja vajadzīgos uzlabojumus neveic piecpadsmit (15) dienu laikā, var atcelt, apturēt vai ierobežot spēkā esošās pilnvaras vai tehniskās atļaujas vai citādi apturēt vai ierobežot gaisa kuģi ekspluatējošās aviosabiedrības pārvadājumus. Tādu lēmumu var pieņemt arī tad, ja ir liegta piekļuve perona pārbaudes veikšanai.

8. Katrai pusei, izmantojot savas atbildīgās aeronavigācijas iestādes, ir tiesības uz tūlītēju rīcību, tostarp tiesības atcelt, apturēt vai ierobežot spēkā esošās pilnvaras vai tehniskās atļaujas vai citādi apturēt vai ierobežot otras puses aviosabiedrības pārvadājumus, ja tās secina, ka tāds lēmums ir vajadzīgs, lai novērstu tiešus draudus civilās aviācijas drošumam. Ja tas ir praktiski iespējams, puse, kas pieņem lēmumu veikt tādus pasākumus, pirms tam apspriežas ar otru pusi.

9. Puse vai tās atbildīgās aeronavigācijas iestādes pārtrauc visus pasākumus, ko veic saskaņā ar šā panta 5., 7. un 8. punktu, ja zūd tādu pasākumu veikšanas pamatojums.

7. pants

Civilās aviācijas drošība

1. Atbilstīgi pušu tiesībām un pienākumiem, kas noteikti starptautiskajās tiesībās, puses atkārtoti apstiprina, ka savstarpējās saistības aizsargāt civilās aviācijas drošību pret nelikumīgām darbībām ir neatņemama šā nolīguma sastāvdaļa.

2. Neierobežojot starptautiskajos tiesību aktos paredzēto tiesību un pienākumu vispārējo piemērojamību, puses it īpaši rīkojas saskaņā ar šādiem dokumentiem: *Konvencija par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos*, noslēgta Tokijā 1963. gada 14. septembrī, *Konvencija*

par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, noslēgta Hāgā 1970. gada 16. decembrī, *Konvencija par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību*, noslēgta Monreālā 1971. gada 23. septembrī, *Protokols par cīņu pret nelikumīgu vardarbību lidostās, kas apkalpo starptautisko aviāciju*, noslēgts Monreālā 1988. gada 24. februārī, *Konvencija par plastikas sprāgstvielu marķēšanu, lai veicinātu to atklāšanu*, noslēgta Monreālā 1991. gada 1. martā, un visas pārējās daudzpusējās vienošanās par civilās aviācijas drošību, kuras nosaka pušu saistības.

3. Puse pēc attiecīga lūguma sniedz otrai pusei visu vajadzīgo palīdzību, lai novērstu nelikumīgu civilās aviācijas gaisa kuģu sagrābšanu vai citas nelikumīgas darbības, kas apdraud gaisa kuģu, pasažieru un apkalpes locekļu, lidostu un aeronavigācijas objektu drošību, kā arī jebkādu citus draudus civilās aviācijas drošībai.

4. Puses rīkojas saskaņā ar civilās aviācijas drošības noteikumiem, ko noteikusi Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija un kas iekļauti Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju pielikumos, ciktāl minētie drošības noteikumi ir piemērojami pusēm. Puses pieprasa to reģistros iekļautu gaisa kuģu ekspluatantiem, gaisa kuģa ekspluatantiem, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta vai pastāvīgā mītne atrodas puses teritorijā, un tās teritorijā esošo lidostu operatoriem darboties saskaņā ar minētajiem civilās aviācijas drošības noteikumiem. Attiecīgi pēc puses lūguma otra puse paziņo tai visas atšķirības starp tās noteikumiem, praksi un šajā punktā minētajos pielikumos iekļautajiem civilās aviācijas drošības standartiem, ja tādas atšķirības pārsniedz vai papildina minētos standartus un ir būtiskas otras puses operatoriem. Katra puse jebkurā brīdī var lūgt sarunas, kas veicamas bez nepamatotas kavēšanās, lai jebkuras minētās atšķirības apspriestu ar otru pusi.

5. Pilnīgi ņemot vērā un abpusēji ievērojot valstu suverenitāti, katra puse piekrīt, ka, lai šā panta 4. punktā minētie gaisa kuģu ekspluatanti varētu ieceļot, izceļot vai uzturēties puses teritorijā, tiem būtu jāievēro minētajā punktā minētie otras puses civilās aviācijas drošības noteikumi. Katra puse savā teritorijā nodrošina efektīvus pasākumus, lai aizsargātu gaisa kuģus un veiktu pasažieru, apkalpes locekļu, bagāžas, rokas bagāžas, kravas, pasta un gaisa kuģu krājumu drošības pārbaudes pirms iekāpšanas vai iekraušanas gaisa kuģī.

6. Puses piekrīt panākt pušu drošības standartu savstarpēju atzīšanu un ciešu sadarbību savstarpēju kvalitātes kontroles pasākumu izstrādē. Puses arī piekrīt vajadzības gadījumā izstrādāt priekšnosacījumus "vienas pieturas" drošības kontroles ieviešanai lidojumos starp pušu teritorijām, katrai pusei lemjot par to atsevišķi; tāds pasākums nozīmē tranzīta pasažieru, tranzīta bagāžas un/vai tranzīta kravas atbrīvošanu no atkārtotas drošības pārbaudes. Šim nolūkam puses izstrādā administratīvu

kārtību, lai apspriestos par pastāvošiem un plānotiem civilās aviācijas drošības pasākumiem un par sadarbību un informācijas apmaiņu saistībā ar pušu īstenotajiem kvalitātes kontroles pasākumiem. Atbilstīgi minētajai administratīvajai kārtībai puses apspriež plānotos drošības pasākumus attiecībā uz operatoriem, kas atrodas otras puses teritorijā.

7. Katra puse, ciktāl tas ir praktiski iespējams, izpilda visus otras puses lūgumus veikt samērīgus drošības pasākumus noteiktu draudu novēršanai atsevišķam lidojumam vai atsevišķai lidojumu sērijai.

8. Puses vienojas sadarboties drošības pārbaužu jomā, ko tās veic kādas puses teritorijā, ieviešot mehānismus, tostarp administratīvu kārtību, informācijas savstarpējai apmaiņai par tādu drošības pārbaužu rezultātiem. Puses apņemas atsaucīgi izskatīt lūgumus novērotāja statusā piedalīties otras puses veiktās drošības pārbaudēs.

9. Ja civilās aviācijas gaisa kuģis ir nelikumīgi sagrābts vai ja pastāv tāda incidenta draudi vai tiek veiktas citas nelikumīgas darbības, kas apdraud gaisa kuģa, tā pasažieru un apkalpes locekļu, lidostu un aeronavigācijas objektu drošību, puses sniedz savstarpēju palīdzību, atvieglotot saziņu un veicot citus vajadzīgos pasākumus, lai ātri un droši izbeigtu šādus incidentus vai to draudus.

10. Ja pusei ir pamats uzskatīt, ka otra puse nav ievērojusi šā panta noteikumus, tā, izmantojot savas atbildīgās iestādes, var pieprasīt pārrunas. Šādām sarunām jā sākas piecpadsmit (15) dienu laikā pēc pieprasījuma saņemšanas. Ja piecpadsmit (15) dienu laikā pēc sarunu sākuma nav panākta pieņemama vienošanās, sarunu pieprasītāja puse var aizturēt, atcelt vai apturēt otras puses aviosabiedrību pilnvaras vai noteikt minētajām pilnvarām atbilstīgus darbības nosacījumus. Ārkārtas gadījumā vai lai novērstu šā panta noteikumu turpmāku neievērošanu, puse, kas uzskata, ka otra puse nav ievērojusi šā panta noteikumus, var jebkurā laikā veikt atbilstīgus pagaidu pasākumus.

11. Neskarot gadījumus, kad ir vajadzīga tūlītēja rīcība, lai aizsargātu pārvadājumu drošību, puses apstiprina, ka, apsverot drošības pasākumu ieviešanu, pusei ir jāizvērtē to iespējamā nelabvēlīgā saimnieciskā un funkcionālā ietekme uz gaisa pārvadājumu norisi atbilstīgi šim nolīgumam, un, ciktāl tas atļauts tiesību aktos, šādus faktorus ņem vērā, nosakot vajadzīgos un atbilstīgos pasākumus drošības jautājumu risināšanai.

8. pants

Muitas nodokļi, citi nodokļi un maksājumi

1. Ciktāl tas ir iespējams atbilstīgi valsts normatīvajiem aktiem, katra puse saskaņā ar savstarpējības principu atbrīvo otras puses aviosabiedrības no visiem importa ierobežojumiem, īpašuma un kapitāla nodokļiem, muitas nodokļiem, akcīzes nodokļiem un līdzīgām nodevām un maksājumiem, ko šīs puses uzliek un kas nav saistītas ar pakalpojumu izmaksām, attiecībā uz gaisa kuģiem, ko šīs aviosabiedrības izmanto starptautiskos gaisa pārvadājumos, šo gaisa kuģu pamataprīkojumu, degvielu, smērvielām, tehniskās apkopes palīgmateriāliem, lidlauka iekārtām, rezerves daļām (tostarp dzinējiem), gaisa kuģa krājumiem (tostarp, bet ne tikai, pārtiku, dzērieniem un alkoholiskiem dzērieniem, tabaku un citiem ražojumiem, kas lidojuma laikā ierobežotā daudzumā ir paredzēti pārdošanai pasažieriem vai pasažieru lietošanai) un citiem izstrādājumiem, ko paredzēts izmantot vai ko izmanto tikai saistībā ar starptautiskos gaisa pārvadājumos iesaistīta gaisa kuģa darbību vai apkopi.

2. Ciktāl tas ir iespējams atbilstīgi valsts tiesību aktiem saskaņā ar savstarpības principu, šā panta 1. punktā minētos nodokļus, nodevas un maksājumus, izņemot maksājumus, kas ir saistīti ar sniegtā pakalpojuma izmaksām, puses neattiecina arī uz:

- a) gaisa kuģa krājumiem, kas ir ievesti vai piegādāti puses teritorijā un samērīgā daudzumā iekrauti, lai tos izmantotu izlidojošā otras puses aviosabiedrības gaisa kuģī, ko izmanto starptautiskos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs šīs puses teritorijas;
- b) lidlauka iekārtām un rezerves daļām (tostarp dzinējiem), ko ievēd šīs puses teritorijā, lai apkalpotu, apkoptu vai remontētu otras puses aviosabiedrības gaisa kuģi, ko izmanto starptautiskos gaisa pārvadājumos, kā arī uz datoriekārtām un pasažieru vai kravas apkalpošanai vai drošības pārbaudēm nepieciešamajām sastāvdaļām;
- c) degvielu, smērvielām un tehniskās apkopes palīgmateriāliem, ko ievēd vai piegādā šīs puses teritorijā izmantošanai otras puses aviosabiedrības gaisa kuģī, ko izmanto starptautiskos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja minētos materiālus izmantos lidojuma posmā, kas notiek virs minētās teritorijas; un

d) drukātiem materiāliem, tostarp aviobiļetēm, biļešu vākiem, starptautiskā gaisa pārvadājuma pavadzīmēm un citiem saistītiem reklāmas materiāliem, ko aviosabiedrība izplata bez maksas.

3. Gaisa kuģa pamataprīkojumu, kā arī materiālus un krājumus, ko parasti glabā gaisa kuģī, ko izmanto vienas puses aviosabiedrība, drīkst izkraut otras puses teritorijā vienīgi ar šīs puses muitas iestāžu atļauju. Tādā gadījumā var pieprasīt nodot minētos materiālus šo iestāžu uzraudzībā uz laiku līdz to atkārtotai izvešanai vai citai realizācijai saskaņā ar muitas noteikumiem.

4. Šajā pantā minētie atbrīvojumi ir spēkā arī tad, ja vienas puses aviosabiedrības ir noslēgušas līgumu ar citu aviosabiedrību, kurai otra puse ir piešķirusi tādus pašus atbrīvojumus, lai otras puses teritorijā izīrētu vai nodotu šā panta 1. un 2. punktā minētos izstrādājumus.

5. Šis nolīgums negroza starp dalībvalstīm un Kanādu noslēgtu spēkā esošu nolīgumu noteikumus par ienākumu un kapitāla nodokļu dubultās uzlikšanas novēršanu.

9. pants

Statistika

1. Katra puse sniedz otrai pusei savos normatīvajos aktos noteikto statistiku un – pēc attiecīga lūguma – citu pieejamu statistikas informāciju, kas var būt vajadzīga, lai izskatītu gaisa pārvadājumu darbības rādītājus.

2. Puses sadarbojas Apvienotajā komitejā, lai uzlabotu savstarpēju apmaiņu ar statistikas informāciju, kas vajadzīga gaisa pārvadājumu attīstības pārraudzībai.

10. pants

Patērētāju intereses

1. Abas puses atzīst patērētāju interešu aizsardzības nozīmi un, ievērojot diskriminācijas aizlieguma principu, pašas var veikt vai lūgt aviosabiedrībām veikt saprātīgus un samērīgus pasākumus attiecībā uz šādiem jautājumiem (bet ne tikai):

- a) prasības par aviosabiedrībām avansētu līdzekļu aizsardzību;
- b) ierosmes kompensēšanai iekāpšanas atteikuma gadījumā;
- c) kompensācijas pasažieriem;
- d) gaisa kuģi faktiski izmantojošā gaisa pārvadātāja identitātes publiska izziņošana;

e) savu aviosabiedrību finansiāla pietiekamība;

f) civiltiesiskas atbildības apdrošināšana pasažieru savainojumu gadījumā; un

g) piekļuves nodrošināšanas pasākumu veikšana.

2. Puses apņemas Apvienotajā komitejā savstarpēji apsprieties par patērētāju interešu jautājumiem, tostarp par plānotiem pasākumiem, lai pēc iespējas panāktu saskaņotu pieeju.

11. pants

Lidostu, aviācijas objektu un pakalpojumu pieejamība

1. Katra puse, izstrādājot izmantošanas kārtību, nodrošina, lai otras puses aviosabiedrības bez diskriminācijas varētu izmantot lidostas, gaisa trases, gaisa satiksmes kontroles un aeronavigācijas dienestus, civilās aviācijas drošības pakalpojumus, apkalpošanu uz zemes un citus saistītos objektus un pakalpojumus, ko nodrošina attiecīgās puses teritorijā.

2. Ciktāl iespējams, puses veic visus vajadzīgos pasākumus, lai nodrošinātu efektīvu piekļuvi iekārtām un pakalpojumiem, ievērojot tiesiskus, operatīvus un fiziskus ierobežojumus un pamatojoties uz taisnīgām un vienlīdzīgām iespējām, kā arī piekļuves atļaujas saņemšanas procedūru pārskatāmību.

3. Katra puse nodrošina, lai procedūras, vadlīnijas un noteikumus attiecībā uz laika nišu pārvaldību tās teritorijā esošajās lidostās piemērotu bez diskriminācijas, efektīvi un pārredzami.

4. Ja puse uzskata, ka otra puse pārkāpj šo pantu, tā var paziņot savu atzinumu otrai pusei un lūgt rīkot apspriedes saskaņā ar 17. panta (Apvienotā komiteja) 4. punktu.

12. pants

Maksājumi par lidostām, aviācijas objektiem un pakalpojumiem

1. Katra puse nodrošina, lai lietošanas maksas, ko kompetentās iestādes vai struktūras var noteikt otras puses aviosabiedrībām par aeronavigācijas un gaisa satiksmes kontroles pakalpojumu izmantošanu, būtu taisnīgas, samērīgas, saistītas ar izmaksām un bez nepamatotas diskriminācijas. Jebkurā gadījumā jebkādas šādas lietošanas maksas otras puses aviosabiedrībām aprēķina saskaņā ar nosacījumiem, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kas ir pieejami jebkurai citai aviosabiedrībai.

2. Katra puse nodrošina, lai lietošanas maksas, ko kompetentās maksājumu noteicējas iestādes vai struktūras var uzlikt otras puses aviosabiedrībām par lidostas, civilās aviācijas drošības pakalpojumu un saistītu objektu un pakalpojumu izmantošanu, ir taisnīgas, samērīgas, bez nepamatotas diskriminācijas un ir objektīvi sadalītas starp lietotāju kategorijām. Tādi maksājumi var atspoguļot, bet nevar pārsniegt pilno pašizmaksu, kas kompetentajām maksājumu noteicējam iestādēm vai struktūrām rodas par attiecīgās lidostas un civilās aviācijas drošības objektu un pakalpojumu nodrošināšanu lidostā vai lidostas sistēmā. Tādi maksājumi var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem pēc nolietojuma summas atskaitīšanas. Iekārtas un pakalpojumus, par ko nosaka lietošanas maksas, nodrošina efektīvi un ekonomiski. Jebkurā gadījumā minētos maksājumus otras puses aviosabiedrībām aprēķina, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kas maksājumu aprēķināšanas brīdī ir pieejami jebkurai citai aviosabiedrībai.

3. Katra puse veicina apspriešanos starp kompetentajām maksājumu noteicējam iestādēm vai struktūrām, kas atrodas tās teritorijā, un aviosabiedrībām vai to pārstāvniecībām, kas izmanto objektus un pakalpojumus, kā arī veicina kompetento maksājumu noteicēju iestāžu vai struktūru un aviosabiedrību vai to pārstāvniecību savstarpēju apmaiņu ar informāciju, kas varētu būt vajadzīga, lai nodrošinātu precīzu pārskatu par maksājumu pamatotību saskaņā ar šā panta 1. un 2. punktā izklāstītajiem principiem. Katra puse rosina kompetentās maksājumu noteicējas iestādes vai struktūras sniegt lietotājiem pamatotu paziņojumu par visiem priekšlikumiem mainīt lietošanas maksas, lai pirms izmaiņu veikšanas dotu iespēju šīm iestādēm ņemt vērā lietotāju pausto viedokli.

4. Strīdu izšķiršanas procedūrās, ko īsteno atbilstīgi 21. pantam (Strīdu izšķiršana), neviena puse nav uzskatāma par vainīgu šā panta noteikumu pārkāpšanā, izņemot gadījumus, kad tā:

- a) saprātīgā laika posmā nepārskata maksājumu vai praksi, par ko ir saņemta otras puses sūdzība; vai
- b) pēc tādas pārskatīšanas neveic visus pasākumus, ko tā ir tiesīga veikt, lai kompensētu maksājumu vai praksi, kas ir pretrunā šā panta noteikumiem.

13. pants

Komerccarbības pamatnostādnes

1. Katra puse nodrošina taisnīgu un vienlīdzīgu iespēju otras puses aviosabiedrībām veikt gaisa pārvadājumus atbilstīgi šim nolīgumam.

Ietilpība

2. Katra puse ļauj ikvienai otras puses aviosabiedrībai atkārtībā no tās komercdarbības apsvērumiem tirgū noteikt to gaisa pārvadājumu biežumu un ietilpību, kurus tā piedāvā saskaņā ar šo nolīgumu. Neviena puse vienpusēji neierobežo satiksmes apjomu, pārvadājumu biežumu vai periodiskumu vai nenosaka gaisa kuģu tipu vai tipus, ko izmanto otras puses aviosabiedrības, un neprasa, lai otras puses aviosabiedrības reģistrētu lidojumu grafikus, charterlidojumu programmas vai darbības plānus, ja vien tas nav vajadzīgs tehnisku, operatīvu vai vides aizsardzības (vietējā gaisa kvalitāte un troksnis) iemeslu dēļ, ievērojot vienotus nosacījumus saskaņā ar konvencijas 15. pantu.

Kodu koplietojums

3. a) Ievērojot normatīvajos aktos noteiktās prasības, ko katra puse parasti piemēro tādiem pasākumiem, ikviena otras puses aviosabiedrība var vienoties par sadarbību, lai:
 - i) piedāvātu gaisa pārvadājumus noteiktos maršrutos, pārdodot pārvadājumus ar savu kodu lidojumos, ko nodrošina Kanādas vai kādas dalībvalsts un/vai trešās valsts aviosabiedrība un/vai kādas valsts pārvadātājs, kas nodrošina pārvadājumus pa sauszemi vai jūru;
 - ii) veiktu pārvadājumus ar citas aviosabiedrības kodu, ja puses aeronavigācijas iestādes ir atļāvušas attiecīgai citai aviosabiedrībai pārdot pārvadājumus ar savu kodu lidojumos, ko nodrošina kāda šīs puses aviosabiedrība;
- b) puse var pieprasīt, lai visām aviosabiedrībām, kas ir iesaistītas kodu koplietošanā, būtu atbilstīga atļauja veikt gaisa pārvadājumus attiecīgajā maršrutā;
- c) ar to, ka gaisa kuģi izmantojošai aviosabiedrībai nav tiesību veikt pārvadājumus ar citu aviosabiedrību kodiem, nevar pamatot puses liegtu atļauju veikt šā panta 3. punkta a) apakšpunkta i) punktā norādītos koda koplietojuma pārvadājumus;
- d) puses pieprasa, lai visas aviosabiedrības, kas ir iesaistītas tādos koda koplietojuma pasākumos, nodrošinātu, ka pasažieri būtu informēti par pārvadātāja identitāti un par pārvadājuma veidu, kas tiks izmantots katrā lidojuma posmā.

Apkalpošana uz zemes

4. Katra puse otras puses aviosabiedrībai, kas veic pārvadājumus tās teritorijā, atļauj:

- a) saskaņā ar savstarpējības principu veikt savu apkalpošanu uz zemes šīs puses teritorijā vai pēc sava ieskata pilnīgi vai daļēji saņemt apkalpošanu uz zemes no kāda pārstāvja, kuru attiecīgās puses kompetentās iestādes ir pilnvarējušas sniegt tādus pakalpojumus; un
- b) nodrošināt apkalpošanu uz zemes citām aviosabiedrībām, kas izmanto to pašu lidostu, ja vien tās ir pilnvarotas sniegt tādus pakalpojumus un atbilst attiecīgajiem normatīvajiem aktiem.

5. Uz šā panta 4. punkta a) un b) apakšpunktā izklāstīto tiesību izmantošanu var attiekties vienīgi fiziski vai darbības ierobežojumi, kas galvenokārt saistīti ar lidostas drošuma un drošības apsvērumiem. Visi ierobežojumi ir piemērojami vienādi un saskaņā ar nosacījumiem, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kuri piešķirti kādas valsts aviosabiedrībai, kas ierobežojumu noteikšanas laikā ir iesaistīta līdzīgos starptautiskos gaisa pārvadājumos.

Aviosabiedrību pārstāvji

6. Katra puse atļauj:

- a) otras puses aviosabiedrībām saskaņā ar savstarpējības principu ievest un nodarbināt tās teritorijā tās pārstāvjus un komerciālās vadības, pārdošanas, tehniskos, operatīvos un citus darbiniekus, kas vajadzīgi pakalpojumu sniegšanai;
- b) otras puses aviosabiedrībai pēc sava ieskata nodrošināt darbiniekus no sava personāla vai izmantot pakalpojumus, ko sniedz kāda cita organizācija, uzņēmums vai aviosabiedrība, kas darbojas šīs puses teritorijā un ir pilnvarota sniegt šādus pakalpojumus citām aviosabiedrībām; un
- c) otras puses aviosabiedrībām izveidot birojus tās teritorijā gaisa pārvadājumu un ar tiem saistītu pakalpojumu reklamēšanai un pārdošanai.

7. Katra puse pieprasa otras puses aviosabiedrību pārstāvjiem un darbiniekiem ievērot tās normatīvos aktus. Atbilstīgi normatīvajiem aktiem:

- a) katra puse iespējami īsā laika posmā piešķir šā panta 6. punktā minētajiem pārstāvjiem un darbiniekiem darba atļaujas, iecelšanas vīzas vai citus līdzīgus dokumentus; un
- b) katra puse atvieglo un paātrina darba atļauju piešķiršanas kārtību darbiniekiem, kas veic atsevišķus īslaicīgus pienākumus ne ilgāk par deviņdesmit (90) dienām.

Pārdošana, vietējie izdevumi un naudas līdzekļu pārskaitījumi

8. Katra puse atļauj otras puses aviosabiedrībām:

- a) tieši vai pēc sava ieskata ar pārstāvju starpniecību iesaistīties gaisa pārvadājumu pārdošanā tās teritorijā un pārdot pārvadājumus šajā teritorijā izmantotajā valūtā vai, pēc aviosabiedrības ieskata, brīvi konvertējamās citu valstu valūtās, un ikviena persona ir tiesīga iegādāties šādus pārvadājumus aviosabiedrību noteiktajās valūtās;
- b) tās teritorijā norēķināties par vietējiem izdevumiem, tostarp par degvielu, vietējā valūtā vai, pēc aviosabiedrību ieskata, kādā brīvi konvertējamā valūtā; un
- c) pēc pieprasījuma konvertēt un pārskaitīt normāla darba gaitā gūtos naudas līdzekļus uz ārvalstīm. Naudas līdzekļu konvertāciju un pārskaitīšanu ir atļauts veikt bez ierobežojumiem vai kavēšanās un atbilstīgi ārvalstu valūtas tirgus kursam, kāds pastāv laikā, kad iesniegts pārskaitīšanas pieprasījums, un šiem darījumiem piemēro tikai parastos maksājumus par šādiem banku pakalpojumiem.

Jaukti pārvadājumi

9. Katra puse ļauj aviosabiedrībām, kas veic:

- a) kombinētos pasažieru pārvadājumus – kopā ar gaisa pārvadājumiem izmantot pārvadājumus pa sauszemi vai ūdeni. Tādus pārvadājumus aviosabiedrības var nodrošināt ar virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju starpniecību vai arī izvēlēties tos veikt pašas;
- b) kravas pārvadājumus – kopā ar gaisa pārvadājumiem neierobežoti izmantot kravas pārvadājumus pa sauszemi vai ūdeni uz jebkādiem pušu teritorijās vai trešās valstīs esošiem punktiem vai no tiem, tostarp pārvadājumus uz visām lidostām, kurās sniedz muitas pakalpojumus, un no tām, un attiecīgos gadījumos saskaņā ar spēkā esošiem normatīvajiem aktiem izmantot tiesības transportēt kravu, par kuru nav samaksāts muitas nodoklis; kravai, ko pārvadā ar virszemes transportu vai gaisa transportu, sniedz iespēju izmantot lidostas muitas procedūras un telpas; pašām veikt kravas virszemes pārvadājumus, ievērojot pārvadājumus reglamentējošus valsts normatīvos aktus, vai nodrošināt tos ar citu virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzēju starpniecību, tostarp – izmantojot virszemes pārvadājumus, ko veic kādas citas valsts aviosabiedrības; un
- c) jauktus pārvadājumus – piedāvāt gaisa pārvadājumus kopā ar virszemes pārvadājumiem par vienu kopēju cenu ar nosacījumu, ka pasažierus un kravas nosūtītājus nemaldina par tāda pārvadājuma būtību.

Cenu noteikšana

10. Puses ļauj aviosabiedrībām brīvi noteikt cenas, pamatojoties uz brīvu un godīgu konkurenci. Neviena no pusēm nepieņem vienaspusējus pasākumus pret kādas cenas noteikšanu vai saglabāšanu starptautiskiem pārvadājumiem uz tās teritoriju vai no tās.

11. Puses nepieprasa reģistrēt cenas aeronavigācijas iestādēs.

12. Puses atļauj aeronavigācijas iestādēm apspriest jautājumus par negodīgu, nesamērīgu un diskriminējošu cenu noteikšanu, kā arī citus jautājumus.

Datorizētas rezervēšanas sistēmas

13. Puses savās teritorijās godīgi un bez diskriminācijas piemēro attiecīgus normatīvos aktus, kas attiecas uz datorizētu rezervēšanas sistēmu darbībām.

Franšīze un marķējums

14. Ikvienas puses aviosabiedrības var veikt gaisa pārvadājumus saskaņā ar šo nolīgumu, ievērojot franšīzes un marķēšanas nolīgumus ar uzņēmumiem, tostarp aviosabiedrībām, ja aviosabiedrība, kas nodrošina gaisa pārvadājumus, ir saņēmusi attiecīgu atļauju veikt pārvadājumus attiecīgajā maršrutā, ir izpildīti valsts normatīvo aktu nosacījumi un ir saņemts aeronavigācijas iestāžu apstiprinājums.

Gaisa kuģu noma kopā ar apkalpi

15. Gaisa pārvadājumu nodrošināšanai saskaņā ar šo nolīgumu pušu aviosabiedrības var izmantot citu aviosabiedrību (tostarp citu valstu aviosabiedrību, ja aeronavigācijas atbildīgās iestādes to ir atļāvušas) gaisa kuģi un tā apkalpi, ja gaisa pārvadājumu veicējam aviosabiedrībai un gaisa kuģa ekspluatantam ir tādai darbībai vajadzīgās pilnvaras. Šajā punktā izklāstītajā gadījumā aviosabiedrībai, kas ekspluatē gaisa kuģi, nav vajadzīga atļauja veikt pārvadājumus noteiktajā maršrutā.

Čarterlidojumi/neregulāri lidojumi

16. Noteikumi, kas izklāstīti šā nolīguma 4. pantā (Investīcijas), 5. pantā (Tiesību aktu piemērošana), 6. pantā (Civīlās aviācijas drošums), 7. pantā (Civīlās aviācijas drošība), 8. pantā (Muitas nodokļi, citi nodokļi un maksājumi), 9. pantā (Statistika), 10. pantā (Patērētāju intereses), 11. pantā (Lidostu, aviācijas objektu un pakalpojumu pieejamība), 12. pantā (Maksājumi par lidostām, aviācijas objektiem un pakalpojumiem), 13. pantā (Komercedarbības pamatnostādnes), 14. pantā (Konkurences

vide), 15. pantā (Gaisa satiksmes pārvaldība), 17. pantā (Apvienotā komiteja) un 18. pantā (Vide), attiecas gan uz čarterlidojumiem, gan uz neregulārajiem lidojumiem, ko vienas puses gaisa pārvadātāji veic uz otras puses teritoriju un no tās.

17. Piešķirot pilnvaras un atļaujas pēc gaisa pārvadātāja iesnieguma saņemšanas par čarterlidojumu un neregulāro lidojumu veikšanu puses rīkojas iespējami bez nevajadzīgiem kavējumiem.

14. pants

Konkurences vide

1. Puses apliecina, ka to kopējs mērķis ir nodrošināt godīgu konkurences vidi gaisa pārvadājumu jomā. Puses atzīst, ka godīga aviosabiedrību konkurence ir iespējama, ja aviosabiedrības darbojas saskaņā ar uzņēmējdarbības principiem un nesaņem valsts subsīdijas. Puses atzīst, ka godīgas konkurences vides nodrošināšanā pastāv vairāki būtiski faktori, piemēram, bet ne tikai, aviosabiedrību privatizācijas nosacījumi, konkurenci kropļojošu subsīdiju atcelšana, vienlīdzīga un nediskriminējoša piekļuve lidostas objektiem, pakalpojumiem un datorizētām rezervēšanas sistēmām.

2. Ja puse konstatē, ka otras puses teritorijā pastāv apstākļi, kas var nelabvēlīgi ietekmēt godīgu konkurences vidi un tās aviosabiedrību veiktos gaisa pārvadājumus saskaņā ar šo nolīgumu, tā var iesniegt otrai pusei savus apsvērumus. Turklāt tā var lūgt sasaukt Apvienotās komitejas sanāksmi. Puses piekrīt, ka tas, cik lielā mērā drīkst neievērot nolīguma nosacījumus par konkurences vides nodrošināšanu, piešķirot subsīdijas vai īstenojot citus intervences pasākumus, ir pamatots jautājums, kas ir jāapspriež Apvienotajā komitejā.

3. Jautājumi, ko var apspriest saistībā ar 14. pantu, cita starpā ir valsts struktūru kapitāla ieguldījumi, šķērsubsidēšana, dotācijas, garantijas, īpašumtiesības, nodokļu atvieglojumi vai atbrīvojumi no nodokļiem, aizsardzība pret bankrotu vai apdrošināšana, ko veic atbildīgās valsts iestādes. Ievērojot 14. panta 4. punktu, puse, saņemot otras puses paziņojumu, var vērsties pie atbildīgajām valsts struktūrām otras puses teritorijā, tostarp valsts, reģionālā vai vietējā līmeņa iestādēm, lai apspriestu ar šo pantu saistītos jautājumus.

4. Puses atzīst attiecīgo konkurences uzraudzības iestāžu sadarbību, par ko liecina Nolīgums starp Kanādas valdību un Eiropas Kopienām par konkurences tiesību piemērošanu, kas noslēgts Bonnā 1999. gada 17. jūnijā.

5. Ja pēc apspriešanās Apvienotajā komitejā puse uzskata, ka 14. panta 2. punktā minētie apstākļi joprojām pastāv un var radīt ievērojamus zaudējumus vai kaitējumu tās aviosabiedrībai vai aviosabiedrībām, tā var atbilstīgi rīkoties. Puse var rīkoties saskaņā ar šo punktu, ja Apvienotā komiteja ar lēmumu ir noteikusi procedūras un kritērijus tādai rīcībai vai ja ir pagājis viens gads kopš puses šo nolīgumu piemēro provizorisks vai tas stājies spēkā. Ikvienai darbībai, ko veic, pamatojoties uz šo punktu, ir jābūt lietderīgai, samērīgai un ierobežotai apjomā un laikā tiktāl, ciktāl absolūti nepieciešams. Tai ir jābūt vērstai vienīgi pret struktūru, kas gūst labumu no 2. punktā minētajiem apstākļiem, un tā neierobežo kādas puses tiesības veikt 21. pantā (Strīdu izšķiršana) minētās darbības.

15. pants

Gaisa satiksmes pārvaldība

Puses sadarbojas drošuma uzraudzīšanā un ar gaisa satiksmes pārvaldību saistītu politikas jautājumu risināšanā, lai uzlabotu kopējo efektivitāti, mazinātu izmaksas un paaugstinātu pastāvošo sistēmu drošumu un jaudu. Puses rosina savus aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējus turpināt sadarbību savietojamības jomā, lai iespējami ciešāk integrētu abu pušu sistēmas, mazinātu aviācijas ietekmi uz vidi un apmainītos ar informāciju, kad tas ir nepieciešams.

16. pants

Norīkojumu un pilnvarojumu darbības turpināšana

1. Ikviena Kanādas vai dalībvalsts aviosabiedrība, kurai ir spēkā esošs norīkojums, ko attiecīgā valsts ir piešķirusi atbilstīgi gaisa transporta nolīgumam ar Kanādu, kuru šis nolīgums aizstāj, ir uzskatāma par gaisa pārvadājumu veikšanai norīkotu aviosabiedrību.

2. Ikviena Kanādas vai dalībvalsts aviosabiedrība, kurai ir puses aeronavigācijas iestāžu izsniegta licence vai pilnvara, kas šā nolīguma spēkā stāšanās datumā ir derīga gaisa pārvadājumu veikšanai, saskaņā ar šo nolīgumu līdz jaunas vai grozītas licences vai pilnvarojuma izsniegšanai saglabā tai piešķirtās tiesības un ir uzskatāma par pilnvarotu veikt gaisa pārvadājumus atbilstīgi šim nolīgumam.

3. Šā panta nosacījumi neliedz kādas puses aviosabiedrībai, kas nav šā panta 1. un 2. punktā minētā aviosabiedrība, tikt norīkotai un saņemt pilnvarojumu gaisa pārvadājumu veikšanai.

17. pants

Apvienotā komiteja

1. Ar šo nolīgumu puses izveido komiteju, kas sastāv no pušu pārstāvjiem (turpmāk "Apvienotā komiteja").

2. Apvienotā komiteja nosaka aeronavigācijas iestādes un citas kompetentas iestādes, kuras ir atbildīgas par šajā nolīgumā izklāstītajiem jautājumiem, un veicina saziņu starp tām.

3. Apvienotās komitejas sēdes notiek pēc vajadzības un vismaz vienu reizi gadā. Ikviena puse var pieprasīt sasaukt sēdi.

4. Puse var arī lūgt sasaukt Apvienotās komitejas sēdi, lai apspriestos par jebkuru jautājumu saistībā ar nolīguma interpretāciju vai piemērošanu un lai censtos atrisināt otras puses paustas bažas. Šādai sēdei jānotiek iespējami drīz, taču ne vēlāk kā divus mēnešus pēc lūguma saņemšanas par sēdes sasaukšanu, ja vien puses nenolemj citādi.

5. Apvienotā komiteja pieņem lēmumus gadījumos, kad nolīgums to skaidri paredz.

6. Apvienotā komiteja sekmē pušu savstarpēju sadarbību un var izskatīt jebkuru jautājumu, kas saistīts ar šā nolīguma darbību vai īstenošanu, tostarp:

a) pārskatīt tirgus nosacījumus, kas ietekmē gaisa pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar šo nolīgumu;

b) apmainīties ar informāciju, tostarp konsultēt par izmaiņām valstu tiesību aktos un politikā, kas ietekmē nolīguma darbību;

c) apsvērt potenciālas jomas, kurās ir iespējama nolīguma tālāka attīstība, tostarp izvērtēt ieteikumus nolīguma grozījumiem;

d) sniegt ieteikumus par nosacījumiem, procedūrām un grozījumiem, kas vajadzīgi, lai jaunās dalībvalstis kļūtu par šā nolīguma pusēm; un

e) apspriest ar investīcijām, īpašumtiesībām un kontroli saistītus jautājumus un apstiprināt nosacījumu izpildi satiksmes tiesību pakāpeniskai piešķiršanai saskaņā ar šā nolīguma 2. pielikumu.

7. Apvienotā komiteja attīsta sadarbību un veicina ekspertu viedokļu apmaiņu par jaunām likumdošanas vai regulatīvajām ierosmēm.

8. Apvienotā komiteja ar attiecīgu lēmumu pieņem savu reglamentu.

9. Visus Apvienotās komitejas lēmumus pieņem konsensa veidā.

18. pants

Vide

1. Puses atzīst vides aizsardzības nozīmi starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā.

2. Neierobežojot pušu tiesības un pienākumus saskaņā ar starptautiskajām tiesībām un konvenciju, katrai pusei tās suverēnajā jurisdikcijā ir tiesības veikt un piemērot atbilstīgus pasākumus gaisa transporta radītās ietekmes uz vidi mazināšanai ar nosacījumu, ka tādus pasākumus piemēro neatkarīgi no valstspiederības.

3. Puses atzīst, ka starptautiskās aviācijas politikas izstrādē rūpīgi jāapsver vides aizsardzības pasākumu izmaksas un to radītais ieguvums. Ja puse apsver noteiktu vides aizsardzības pasākumu ieviešanu, tai ir jāizvērtē pasākumu iespējamā negatīvā ietekme uz šajā nolīgumā noteikto tiesību izmantošanu, un, ja tādus pasākumus piemēro, ir jāveic arī vajadzīgie pasākumi negatīvās ietekmes mazināšanai.

4. Puses atzīst sadarbības nozīmi, daudzpusējās sarunās apspriežot aviācijas ietekmi uz vidi un ekonomiku un nodrošinot, ka visi negatīvo ietekmi mazinošie pasākumi ir pilnīgi savietojami ar šā nolīguma mērķiem.

5. Izstrādājot vides aizsardzības pasākumus, ir jāievēro aviācijas vides standarti, ko Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija ir noteikusi konvencijas pielikumos, izņemot gadījumus, kad ir reģistrētas atšķirības.

6. Puses apņemas savstarpēji apspriesties vides jautājumos, tostarp par plānotajiem pasākumiem, kas var ievērojami ietekmēt starptautiskos gaisa pārvadājumus šā nolīguma ietvaros, lai nodrošinātu iespējami saskaņotu pieeju. Sarunas sākas 30 dienu laikā pēc sarunu lūguma saņemšanas vai citā laikā, ja puses par to ir savstarpēji vienojušās.

19. pants

Nodarbinātības jautājumi

1. Puses atzīst, ka ir būtiski apspriest šā nolīguma ietekmi uz darbaspēku, nodarbinātību un darba apstākļiem.

2. Ikvienu puse var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu saskaņā ar 17. pantu, lai apspriestu šā panta 1. punktā minētos nodarbinātības jautājumus.

20. pants

Starptautiskā sadarbība

Puses Apvienotajā komitejā saskaņā ar 17. pantu var iesniegt jautājumus, kas saistīti ar:

a) gaisa transportu un starptautiskajām organizācijām;

b) iespējamajām pārmaiņām pušu un citu valstu attiecībās gaisa transporta jomā; un

c) divpusēju un daudzpusēju vienošanos attīstības tendencēm,

tostarp, ja iespējams, priekšlikumus koordinētas nostājas izstrādāšanai minētajās jomās.

21. pants

Strīdu izšķiršana

1. Ja pusēm rodas domstarpības par šā nolīguma interpretāciju un piemērošanu, tās vispirms cenšas rast risinājumu Apvienotās komitejas oficiālajās sarunās. Ja vien puses nav nolēmušas citādi, oficiālās sarunas sākas cik drīz vien iespējams un neatkarīgi no 17. panta 4. punkta ne vēlāk kā 30 dienas pēc rakstiska lūguma saņemšanas, ko viena puse iesniedz otrai pusei, atsaucoties uz šo pantu.

2. Ja domstarpības nav atrisinātas 60 dienu laikā pēc oficiāla sarunu lūguma saņemšanas, tās var nosūtīt izlemšanai kādai personai vai organizācijai, pusēm par to savstarpēji vienojoties. Ja puses nevienojas, tad domstarpības pēc jebkuras puses pieprasījuma iesniedz izskatīšanai šķīrējtiesā, kurā ir trīs šķīrējtiesneši, saskaņā ar turpmāk izklāstītajām procedūrām.

3. Pēc strīda izšķiršanas lūguma saņemšanas katra strīdā iesaistītā puse 30 dienu laikā izvirza neatkarīgu šķīrējtiesnesi. Pušu izvirzītie šķīrējtiesneši nākamo 45 dienu laikā vienojas par trešā šķīrējtiesneša iecelšanu. Ja kāda no pusēm neizvirza šķīrējtiesnesi noteiktajā termiņā vai ja trešo šķīrējtiesnesi neieceļ amatā noteiktajā termiņā, jebkura no pusēm var lūgt Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas padomes priekšsēdētāju iecelt šķīrējtiesnesi vai, ja nepieciešams, šķīrējtiesnešus. Ja priekšsēdētājs ir kādas strīda puses valstspiederīgais, tad šķīrējtiesnesi iecel amatā augstākais priekšsēdētāja vietnieks, kurš nav minēto strīda pušu valstspiederīgais. Trešajam šķīrējtiesnesim vienmēr ir jābūt kādas trešās valsts valstspiederīgajam, jāuzņemas šķīrējtiesas priekšsēdētāja pienākumi un jānosaka šķīrējtiesas norises vieta.

4. Šķīrējtiesa nosaka savu tiesvedības reglamentu un procedūras termiņus.

5. Pēc puses lūguma šķīrējtiesa var likt otrai strīdā iesaistītajai pusei īstenot pagaidu korektīvus pasākumus līdz galīgā šķīrējtiesas nolēmuma pieņemšanai.

6. Šķīrējtiesa cenšas sniegt rakstisku nolēmumu 180 dienu laikā pēc strīda izšķiršanas lūguma saņemšanas. Nolēmumu šķīrējtiesā pieņem ar balsu vairākumu.

7. Ja šķīrējtiesa nolēm, ka nolīgums ir pārkāpts un atbildīgā puse pārkāpumu nav novērsusi vai nav panākusi vienošanos ar otru pusi par savstarpēji pieņemamu risinājumu 30 dienu laikā pēc šķīrējtiesas nolēmuma paziņošanas, otra puse līdz domstarpību novēršanas brīdim var apturēt līdzvērtīgu priekšrocību nodrošināšanu, kas izriet no šā nolīguma.

8. Šķīrējtiesas izdevumus vienādās daļās sedz strīdā iesaistītās puses.

9. Šajā pantā izklāstītajā nolūkā Eiropas Kopiena un dalībvalstis sadarbojas.

22. pants

Grozījumi

Puses var savstarpēji vienoties par šā nolīguma grozījumiem pēc sarunām, kas notiek saskaņā ar šā nolīguma 17. pantu (Apvienotā komiteja). Grozījumi stājas spēkā saskaņā ar 23. panta nosacījumiem (Stāšanās spēkā un provizoriska piemērošana).

23. pants

Stāšanās spēkā un provizoriska piemērošana

1. Šis nolīgums stājas spēkā vienu mēnesi pēc pēdējās diplomātiskās notas saņemšanas, kurā puses apstiprina, ka ir pabeigtas visas vajadzīgās procedūras, lai nolīgums varētu stāties spēkā. Tādas saziņas organizēšanai Eiropas Kopiena un tās dalībvalstis izraugās Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariātu. Kanāda iesniedz Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariātam diplomātisku notu(-as), kas adresēta(-as) Eiropas Kopienai un tās dalībvalstīm, un Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariāts iesniedz Kanādai Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu diplomātiskas notas. Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu diplomātiskajā notā vai notās ir iekļauti visu dalībvalstu paziņojumi, apstiprinot, ka ir pabeigtas procedūras, kas vajadzīgas, lai šis nolīgums stātos spēkā.

2. Neskarot šā panta 1. punktu, puses vienojas provizoriski piemērot šo nolīgumu saskaņā ar pušu valsts tiesību aktiem no tā mēneša pirmās dienas, kas seko datumam, kad ir nosūtīta pēdējā nota, ar kuru puses paziņo viena otram par nolīguma provizoriskai piemērošanai attiecīgo valsts procedūru pabeigšanu.

24. pants

Izbeigšana

Puse var jebkurā brīdī rakstiski ar diplomātisku kanālu starpniecību otram pusei paziņot par tās lēmumu izbeigt šo nolīgumu.

Tāds paziņojums ir vienlaikus jānosūta Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijai un Apvienoto Nāciju Organizācijas sekretariātam. Nolīgumu izbeidz vienu (1) gadu pēc tam, kad otra puse ir saņēmusi minēto paziņojumu, ja vien saskaņā ar savstarpēju vienošanos paziņojums par izbeigšanu nav atsaukts pirms šā termiņa beigām. Ja nav saņemts otras puses paziņojums par saņemšanu, paziņojumu var uzskatīt par saņemtu četrpadsmit (14) dienas pēc datuma, kad šo paziņojumu ir saņēmusi Starptautiskā Civilās aviācijas organizācija un Apvienoto Nāciju Organizācijas sekretariāts.

25. pants

Nolīguma reģistrācija

Šo nolīgumu un visus tā grozījumus pēc stāšanās spēkā reģistrē Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā un Apvienoto Nāciju Organizācijas sekretariātā saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Statūtu 102. pantu. Otrā pusi informē par reģistrāciju, tiklīdz to apstiprina Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas un Apvienoto Nāciju Organizācijas sekretariāts.

26. pants

Saistība ar citiem nolīgumiem

1. Ja puses kļūst par cita daudzpusēja nolīguma pusēm vai apstiprina Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas vai citas starptautiskas starpvaldību organizācijas pieņemtu lēmumu, kas skar šajā nolīgumā ietvertos jautājumus, tās apspriežas Apvienotajā komitejā, lai noteiktu, ciklīdz daudzpusēja nolīguma vai lēmuma noteikumi ietekmē šo nolīgumu un vai šis nolīgums ir jāpārskata, lai ņemtu vērā minētos apstākļus.

2. Nolīguma 23. panta (Stāšanās spēkā un provizoriska piemērošana) 2. punktā minētajā provizoriskas piemērošanas laikā ir jāaptur šā nolīguma 3. pielikumā uzskaitīto divpusējo nolīgumu darbība, izņemot šā nolīguma 2. pielikumā paredzētos gadījumus. Nolīgumam stājoties spēkā atbilstīgi 23. panta 1. punktam, tas aizstāj visus attiecīgos šā nolīguma 3. pielikumā uzskaitīto divpusējos nolīgumus, vienlaikus ievērojot šā nolīguma 2. pielikumā noteikto.

TO APLIECINOT, pilnvarotie ir parakstījuši šo nolīgumu.

SAGATAVOTS divos eksemplāros Briselē 2009. gada septiņpadsmitajā decembrī angļu, bulgāru, čehu, dāņu, franču, grieķu, igauņu, itāļu, latviešu, lietuviešu, maltiešu, nīderlandiešu, poļu, portugāļu, rumāņu, slovēņu, somu, spāņu, ungāru, vācu un zviedru valodā, un visas versijas ir vienlīdz autentiskas.

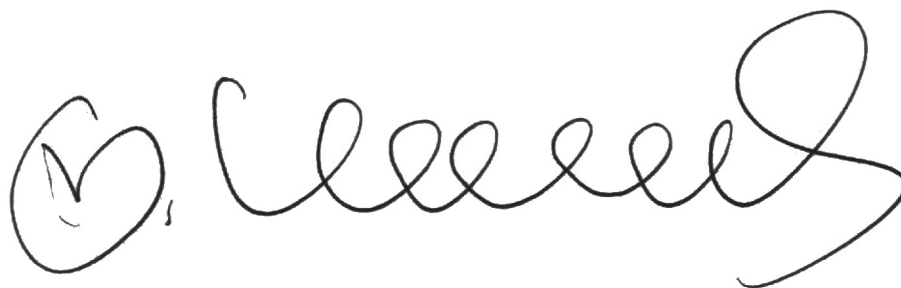
Voor het Koninkrijk België
Pour le Royaume de Belgique
Für das Königreich Belgien



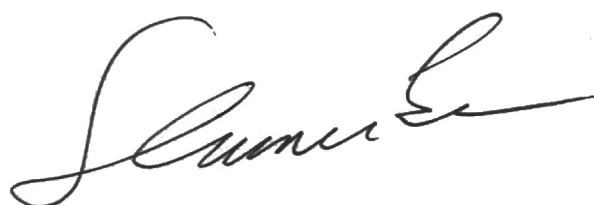
Deze handtekening verbindt eveneens het Vlaamse Gewest, het Waalse Gewest en het Brussels Hoofdstedelijk Gewest.

Cette signature engage également la Région wallonne, la Région flamande et la Région de Bruxelles-Capitale.

За Република България



Za Českou republiku



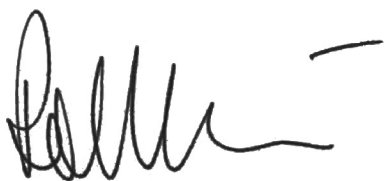
På Kongeriget Danmarks vegne



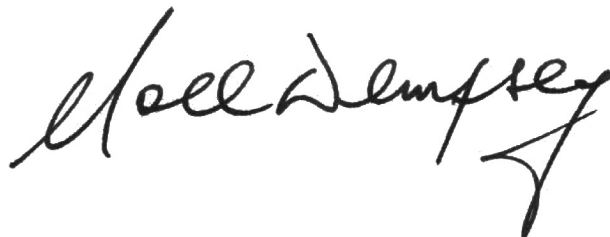
Für die Bundesrepublik Deutschland



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



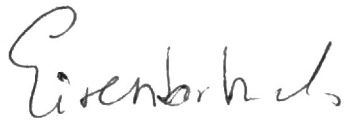
Latvijas Republikas vārdā



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grande-Duché de Luxembourg



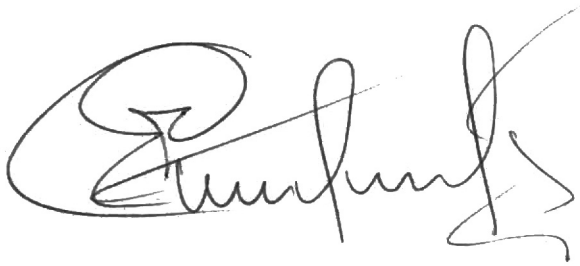
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo

A handwritten signature in black ink, consisting of several vertical, slightly curved strokes that resemble a stylized 'S' or a series of parallel lines.

Za Slovenskú republiku

A handwritten signature in black ink, featuring a small 'h' at the top, followed by a series of loops and a long, sweeping tail that curves to the right.

Suomen tasavallan puolesta

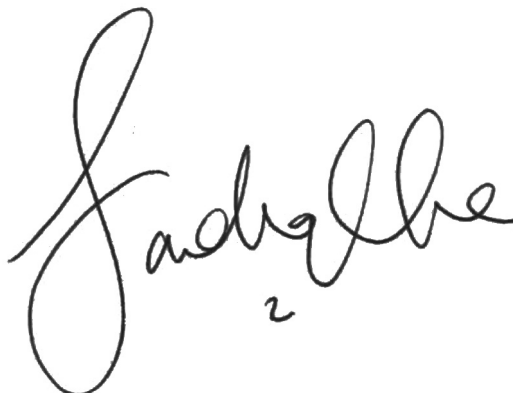
För Republiken Finland

A handwritten signature in black ink, starting with a large, stylized 'A' followed by several loops and a long, sweeping tail.

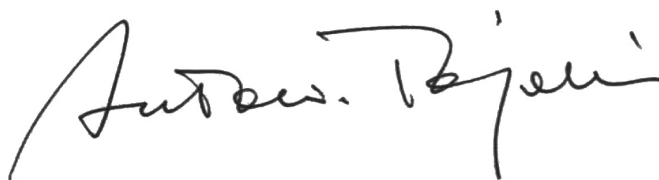
För Konungariket Sverige

A handwritten signature in black ink, starting with a large, stylized 'O' followed by several loops and a long, sweeping tail.

For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



За Европейската общност
 Por la Comunidad Europea
 Za Evropské společenství
 For Det Europæiske Fællesskab
 Für die Europäische Gemeinschaft
 Euroopa Ühenduse nimel
 Για την Ευρωπαϊκή Κοινότητα
 For the European Community
 Pour la Communauté européenne
 Per la Comunità europea
 Eiropas Kopienas vārdā
 Europos bendrijos vardu
 az Európai Közösség részéről
 Ghall-Komunità Ewropea
 Voor de Europese Gemeenschap
 W imieniu Wspólnoty Europejskiej
 Pela Comunidade Europeia
 Pentru Comunitatea Europeană
 Za Európske spoločenstvo
 Za Evropsko skupnost
 Euroopan yhteisön puolesta
 På Europeiska gemenskapens vägnar

For Canada
 Pour le Canada



—

1. PIELIKUMS

MARŠRUTU SARAKSTS

1. Šā nolīguma 2. panta 1. punkta c) apakšpunkta vajadzībām katra puse atļauj otras puses aviosabiedrībām veikt pārvadājumus šādos maršrutos:

a) Kanādas aviosabiedrībām:

punkti aiz Kanādas robežām – punkti Kanādā – starppunkti – punkti dalībvalstīs un dalībvalstu iekšienē – punkti aiz dalībvalstu robežām;

b) Eiropas Kopienas aviosabiedrībām:

punkti aiz dalībvalstu robežām – punkti dalībvalstīs – starppunkti – punkti Kanādā un Kanādas iekšienē – punkti aiz Kanādas robežām.

2. Katras puses aviosabiedrības jebkurā lidojumā vai visos lidojumos pēc savas izvēles var:

a) veikt lidojumus vienā vai abos virzienos;

b) apvienot dažādus lidojuma numurus vienā gaisa kuģa lidojumā;

c) apkalpot punktus pirms pušu teritorijām un aiz tām, starppunktus un punktus pušu teritorijā jebkurā kombinācijā un secībā;

d) izlaist nosēšanos kādā punktā vai punktos;

e) jebkurā punktā pārcelt lidojumu no viena tās gaisa kuģa uz citu tās gaisa kuģi bez ierobežojumiem attiecībā uz gaisa kuģa tipa vai numura maiņu;

f) apkalpot punktus aiz jebkura punkta tās puses teritorijā, mainot vai nemainot gaisa kuģa vai lidojuma numuru, kā arī piedāvāt un reklamēt šos pārvadājumus sabiedrībai kā tiešos pārvadājumus;

g) veikt tranzītolaišanos jebkurā punktā, kas atrodas katras puses teritorijā vai ārpus tās;

h) veikt tranzīta pārvadājumus caur starppunktiem un punktiem otras puses teritorijā;

i) apvienot pārvadājumus vienā gaisa kuģī neatkarīgi no šo pārvadājumu izcelsmes; un

j) nodrošināt pārvadājumus, izmantojot koda koplietojumu atbilstīgi šā nolīguma 13. panta (Komerccarbības pamatnostādnes) 3. punktam,

bez virzienu vai ģeogrāfiskiem ierobežojumiem un nezaudējot tiesības veikt pārvadājumus, kas citādi ir atļauti saskaņā ar šo nolīgumu.

—

2. PIELIKUMS

PASĀKUMI TIESĪBU PIEEJAMĪBAS NODROŠINĀŠANAI

1. IEDAĻA

Īpašumtiesības un kontrole abu pušu aviosabiedrībās

1. Neskarot 4. pantu (Investīcijas), visu citu pušu valstspiederīgo īpašumtiesības uz puses aviosabiedrībām ir pieļaujamas saskaņā ar savstarpējības principu, ciktāl to pieļauj Kanādas valsts normatīvie akti par ārvalstu investīcijām aviosabiedrībās.
2. Neskarot šā nolīguma 3. panta (Norīkošana, pilnvarošana un atcelšana) 2. punkta c) apakšpunktu un 4. pantu (Investīcijas), uz īpašumtiesībām un kontroli aviosabiedrībās attiecas turpmāk izklāstītais noteikums, kas aizstāj 3. panta (Norīkošana, pilnvarošana un atcelšana) 2. punkta c) apakšpunktu līdz brīdim, kad šā pielikuma 2. iedaļas 2. punkta c) un d) apakšpunktā minētajos tiesību aktos tiek noteikta cita kārtība:

“Kanādas aviosabiedrības gadījumā – aviosabiedrības būtiska īpašumtiesību daļa un faktiskā kontrole ir Kanādas valstspiederīgajiem, aviosabiedrība ir licencēta kā Kanādas aviosabiedrība, un aviosabiedrības galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas Kanādā; dalībvalsts aviosabiedrības gadījumā – aviosabiedrības būtiska īpašumtiesību daļa un faktiskā kontrole pieder dalībvalstu, Islandes, Lihtenšteinas, Norvēģijas vai Šveices valstspiederīgajiem, aviosabiedrība ir licencēta kā Kopeniņas aviosabiedrība, un aviosabiedrības galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas dalībvalstī”.

2. IEDAĻA

Satiksmes tiesību pakāpeniska pieejamība

1. Šīs iedaļas 2. punktā noteiktās satiksmes tiesības pušu aviosabiedrības īsteno saskaņā ar operatīvu elastīgumu, kas tām piešķirts ar 1. pielikuma 2. punktu.
2. Neskarot šā nolīguma 1. pielikumā norādītās satiksmes tiesības:
 - a) ja abu pušu valsts normatīvie akti pieļauj, ka puses aviosabiedrībās otras puses valstspiederīgajiem pieder un tie kontrolē līdz 25 procentiem balsstiesīgo akciju, tad piešķir šādas tiesības:
 - i) Kanādas aviosabiedrībām attiecībā uz kombinētajiem pasažieru kravas pārvadājumiem – tiesības nodrošināt starptautiskos pārvadājumus starp jebkuru punktu Kanādā un jebkuru punktu dalībvalstīs; Kopeniņas aviosabiedrībām – tiesības nodrošināt gaisa pārvadājumus starp jebkuru punktu dalībvalstīs un jebkuru punktu Kanādā. Turklāt attiecībā uz kombinētajiem pasažieru un kravas pārvadājumiem puses aviosabiedrībām ir tiesības nodrošināt starptautiskus pārvadājumus uz un no punktiem trešās valstīs caur jebkuriem punktiem šīs puses teritorijā, mainot vai nemainot gaisa kuģa vai lidojuma numuru, kā arī piedāvāt un reklamēt šos pārvadājumus kā tiešos pārvadājumus;
 - ii) abu pušu aviosabiedrībām attiecībā uz kravas pārvadājumiem – tiesības nodrošināt starptautiskos pārvadājumus starp punktiem otras puses teritorijā un punktiem trešās valstīs kopā ar pārvadājumiem starp punktiem savā teritorijā un punktiem otras puses teritorijā;
 - iii) abu pušu aviosabiedrībām attiecībā uz kombinētajiem pasažieru un kravas pārvadājumiem – ekspluatācijas tiesības, kas noteiktas divpusējos gaisa transporta nolīgumos starp Kanādu un dalībvalstīm, kuri uzskaitīti 3. pielikuma 1. iedaļā, un ekspluatācijas tiesības, kas noteiktas iepriekš piemērotajā kārtībā starp Kanādu un dalībvalstīm, kā izklāstīts 3. pielikuma 2. iedaļā. Saistībā ar šajā punktā noteiktajām piektās brīvības tiesībām ir atcelti visi ierobežojumi, izņemot ģeogrāfiskos ierobežojumus, kā arī ierobežojumus attiecībā uz punktu skaitu un norādīto pārvadājumu biežumu; un
 - iv) lielākas noteiktības labad šā apakšpunkta i) un ii) punktā minētās tiesības piešķir, ja šā nolīguma provizorisks piemērošanas vai spēkā stāšanās laikā nav spēkā divpusējs nolīgums vai vienošanās vai ja tiesības nolīgumā, kurš bija spēkā tieši pirms šā nolīguma provizorisks piemērošanas vai spēkā stāšanās, nav tik plašas kā šā apakšpunkta i) un ii) punktā minētās tiesības;

- b) ja abu pušu valsts normatīvie akti pieļauj, ka puses aviosabiedrībās otras puses valstspiederīgajiem pieder un tie kontrolē līdz 49 procentiem balsstiesīgo akciju, tad papildus 2. punkta a) apakšpunktā minētajām tiesībām piešķir šādas tiesības:
- i) attiecībā uz kombinētajiem pasažieru un kravas pārvadājumiem abu pušu aviosabiedrībām ir pieejamas piektās brīvības tiesības jebkurā starppunktā, un Kanādas aviosabiedrībām – starp jebkuriem punktiem dalībvalstīs un jebkuriem punktiem citās dalībvalstīs, ievērojot nosacījumu, ka Kanādas aviosabiedrību gadījumā pārvadājumā ietilpst arī kāds punkts Kanādā, bet Kopienas aviosabiedrību gadījumā – kāds punkts jebkurā dalībvalstī;
 - ii) attiecībā uz kombinētajiem pasažieru un kravas pārvadājumiem Kanādas aviosabiedrībām piektās brīvības tiesības ir pieejamas starp jebkuriem punktiem dalībvalstīs un jebkuriem punktiem Marokā, Šveicē, Eiropas Ekonomikas zonā un citās Eiropas kopējās aviācijas telpas dalībvalstīs; un
 - iii) attiecībā uz kravas pārvadājumiem puses aviosabiedrībām, kam nav izvirzīta prasība apkalpot kādu punktu minētās puses teritorijā, ir tiesības nodrošināt starptautiskos pārvadājumus starp punktiem otras puses teritorijā un punktiem trešās valstīs;
- c) ja abu pušu valsts normatīvie akti atļauj otras puses valstspiederīgajiem nodibināt to teritorijā aviosabiedrību vietēju un starptautisku gaisa pārvadājumu veikšanai, tad saskaņā ar šā nolīguma 17. panta (Apvienotā komiteja) 5. punktu, 6. punkta e) apakšpunktu un 9. punktu papildus 2. punkta a) un b) apakšpunktā minētajām tiesībām piešķir šādas tiesības:
- i) attiecībā uz kombinētajiem pasažieru un kravas pārvadājumiem abu pušu aviosabiedrībām bez biežuma ierobežojuma ir pieejamas piektās brīvības tiesības lidojumos uz punktiem ārpus pušu teritorijas robežām;
- d) ja abu pušu valsts normatīvie akti pieļauj, ka puses aviosabiedrības pilnībā pieder otras puses valstspiederīgajiem un ir to pilnīgā kontrolē, un ja abas puses atļauj 1. pielikuma pilnīgu piemērošanu, tad saskaņā ar šā nolīguma 17. panta (Apvienotā komiteja) 5. punktu, 6. punkta e) apakšpunktu un 9. punktu un pēc pušu apstiprinājuma, ko tās sniedz saskaņā ar savu procesuālo kārtību, iepriekš izklāstītie 2. pielikuma noteikumi zaudē spēku un ir jāpiemēro 1. pielikuma noteikumi.
-

3. PIELIKUMS

DIVPUSĒJIE NOLĪGUMI STARP KANĀDU UN EIROPAS KOPIENAS DALĪBVALSTĪM

1. IEDAĻA

Kā paredzēts šā nolīguma 26. pantā, ar šo nolīgumu aptur vai aizstāj šādus divpusējus Kanādas un dalībvalstu noslēgtus nolīgumus:

- a) Austrijas Republika: Nolīgums starp Kanādas valdību un Austrijas Federālo valdību par gaisa transportu, parakstīts 1993. gada 22. jūnijā;
- b) Beļģijas Karaliste: Nolīgums starp Kanādas valdību un Beļģijas valdību par gaisa transportu, parakstīts 1986. gada 13. maijā;
- c) Čehijas Republika: Nolīgums starp Kanādas valdību un Čehijas Republikas valdību par gaisa transportu, parakstīts 1996. gada 13. martā; Notu apmaiņa, ar ko groza nolīgumu, parakstīta 2004. gada 28. aprīlī un 2004. gada 28. jūnijā;
- d) Dānijas Karaliste: Nolīgums starp Kanādu un Dāniju par gaisa pārvadājumiem starp abām valstīm, parakstīts 1949. gada 13. decembrī; Notu apmaiņa starp Kanādu un Dāniju par gaisa pārvadājumu nolīgumu starp abām valstīm, kas parakstīts Otavā 1949. gada 13. decembrī, parakstīta 1949. gada 13. decembrī; Notu apmaiņa starp Kanādu un Dāniju, ar ko groza 1949. gada nolīgumu par gaisa pārvadājumiem, parakstīta 1958. gada 16. maijā;
- e) Somijas Republika: Nolīgums starp Kanādas valdību un Somijas valdību par gaisa pārvadājumiem starp to teritorijām un aiz to robežām, parakstīts 1990. gada 28. maijā. Nolīgums notu apmaiņas veidā, ar kuru groza Nolīgumu starp Kanādas valdību un Somijas valdību par gaisa pārvadājumiem starp to teritorijām un aiz to robežām, noslēgts Helsinkos 1990. gada 28. maijā, parakstīts 1999. gada 1. septembrī;
- f) Francijas Republika: Gaisa transporta nolīgums starp Kanādas valdību un Francijas Republikas valdību, parakstīts 1976. gada 15. jūnijā; Kanādas valdības un Francijas Republikas valdības notu apmaiņa, ar ko groza Gaisa transporta nolīgumu, kas parakstīts Parīzē 1976. gada 15. jūnijā, parakstīta 1982. gada 21. decembrī;
- g) Vācijas Federatīvā Republika: Gaisa transporta nolīgums starp Kanādas valdību un Vācijas Federatīvās Republikas valdību, parakstīts 1973. gada 26. martā; Kanādas valdības un Vācijas Federatīvās Republikas valdības notu apmaiņa, ar ko groza Gaisa transporta nolīgumu, kas parakstīts Otavā 1973. gada 26. martā, parakstīta 1982. gada 16. decembrī un 1983. gada 20. janvārī;
- h) Grieķijas Republika: Nolīgums starp Kanādas valdību un Grieķijas Republikas valdību par gaisa transportu, parakstīts 1984. gada 20. augustā; Nolīgums notu apmaiņas veidā starp Kanādas valdību un Grieķijas Republikas valdību, ar kuru groza Nolīgumu par gaisa transportu, noslēgts Toronto 1984. gada 20. augustā, parakstīts 1995. gada 23. jūnijā un 1995. gada 19. jūlijā;
- i) Ungārijas Republika: Nolīgums starp Kanādas valdību un Ungārijas Republikas valdību par gaisa transportu, parakstīts 1998. gada 7. decembrī;
- j) Īrija: Nolīgums starp Kanādu un Īriju par gaisa pārvadājumiem starp abām valstīm, parakstīts 1947. gada 8. augustā; Kanādas un Īrijas notu apmaiņa (1948. gada 19. aprīlī un 31. maijā), ar ko groza Nolīgumu par gaisa pārvadājumiem starp abām valstīm, parakstīta 1948. gada 31. maijā; Kanādas un Īrijas nolīgums notu apmaiņas veidā, ar ko groza 1947. gada 8. augusta gaisa pārvadājumu nolīguma pielikumu, parakstīts 1951. gada 9. jūlijā; Kanādas un Īrijas notu apmaiņa, ar ko groza 1947. gada 8. augusta gaisa pārvadājumu nolīgumu starp abām valstīm, parakstīta 1957. gada 23. decembrī;
- k) Itālijas Republika: Nolīgums starp Kanādu un Itāliju par gaisa pārvadājumiem, parakstīts 1960. gada 2. februārī; Kanādas valdības un Itālijas Republikas valdības nolīgums notu apmaiņas veidā, ar kuru groza Nolīgumu par gaisa pārvadājumiem, kā norādīts 1972. gada 28. aprīļa saskaņotajā protokolā, parakstīts 1972. gada 28. augustā;

- l) Nīderlandes Karaliste: Nolīgums starp Kanādas valdību un Nīderlandes Karalistes valdību par gaisa transportu, parakstīts 1989. gada 2. jūnijā; Kanādas valdības un Nīderlandes Karalistes nolīgums notu apmaiņas veidā par neregulāru lidojumu (čarterlidojumu) veikšanu, parakstīts 1989. gada 2. jūnijā;
- m) Polijas Republika: Gaisa transporta nolīgums starp Kanādas valdību un Polijas Tautas Republikas valdību, parakstīts 1976. gada 14. maijā; Kanādas valdības un Polijas Tautas Republikas valdības nolīgums notu apmaiņas veidā par 1976. gada 14. maijā parakstītā gaisa transporta nolīguma IX, XI, XIII un XV pantu, parakstīts tajā pašā datumā;
- n) Portugāles Republika: Nolīgums starp Kanādas valdību un Portugāles valdību par gaisa pārvadājumiem starp Kanādas un Portugāles teritorijām, parakstīts 1947. gada 25. aprīlī; Kanādas valdības un Portugāles valdības notu apmaiņa, ar ko groza 3. un 4. punktu pielikumā nolīgumam par gaisa pārvadājumiem starp abām valstīm, kas parakstīts 1947. gada 25. aprīlī, parakstīta 1957. gada 24. un 30. aprīlī. Kanādas valdības un Portugāles valdības notu apmaiņa, ar ko groza 7. punktu pielikumā nolīgumam par gaisa pārvadājumiem starp abām valstīm, parakstīta 1958. gada 5. un 31. martā;
- o) Rumānija: Nolīgums starp Kanādas valdību un Rumānijas Sociālistiskās Republikas valdību par civilo gaisa transportu, parakstīts 1983. gada 27. oktobrī;
- p) Spānijas Karaliste: Nolīgums starp Kanādas valdību un Spānijas valdību par gaisa transportu, parakstīts 1988. gada 15. septembrī;
- q) Zviedrijas Karaliste: Nolīgums starp Kanādu un Zviedriju par gaisa pārvadājumiem starp Kanādas un Zviedrijas teritorijām, parakstīts 1947. gada 27. jūnijā; Kanādas un Zviedrijas notu apmaiņa, ar ko papildina nolīgumu par gaisa pārvadājumiem starp Kanādas un Zviedrijas teritorijām, parakstīta 1947. gada 27. un 28. jūnijā. Notu apmaiņa starp Kanādu un Zviedriju, ar ko groza 1947. gada nolīgumu par gaisa pārvadājumiem, parakstīta 1958. gada 16. maijā; un
- r) Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste: Nolīgums starp Kanādas valdību un Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotās Karalistes valdību par gaisa pārvadājumiem, parakstīts 1988. gada 22. jūnijā.

2. IEDAĻA

Saskaņā ar 2. punkta a) apakšpunkta iii) punktu ir pieejamas šādas tiesības 2. pielikuma 2. iedaļas nolūkā.

1. daļa – Kanādas aviosabiedrībām

Attiecībā uz kombinētiem pasažieru pārvadājumiem starp Kanādu un atsevišķām dalībvalstīm un attiecībā uz kravas pārvadājumiem Kanādas aviosabiedrībām ir šādas tiesības:

Dalībvalsts	Satiksmes tiesības
Bulgārija	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas uz diviem punktiem, kuri jāpazīņo un kurus var apkalpot kā starppunktus uz Sofiju un/vai aiz robežas.
Čehija	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas uz ne vairāk kā četriem punktiem pēc Kanādas izvēles kā starppunktam uz Prāgu vai aiz robežām un vienam papildu punktam Čehijā.
Dānija	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas starp Kopenhāģenu un <ol style="list-style-type: none"> a) Amsterdamu un Helsinkiem; vai b) Amsterdamu un Maskavu. Amsterdamu var apkalpot kā starppunktu vai kā punktu aiz robežas. Helsinkus un Maskavu apkalpo kā punktus aiz robežas.
Vācija	Piektās brīvības pārvadājumu tiesības var izmantot starp starppunktiem Eiropā un Vācijas Federatīvajā Republikā un starp punktiem Vācijas Federatīvajā Republikā un punktiem aiz robežas.
Grieķija	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas uz starppunktiem uz Atēnām vai aiz robežām un diviem papildu punktiem Grieķijā, izņemot punktus Turcijā un Izraēlā. Saskaņā ar piektās brīvības tiesībām apkalpojamo starppunktu un punktu aiz robežas kopskaits vienlaikus nepārsniedz piecus, no kuriem ne vairāk kā četri var būt starppunkti.
Īrija	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas starp punktiem Īrijā un starppunktiem un starp punktiem Īrijā un punktiem aiz Īrijas robežas. Attiecībā uz kravas pārvadājumiem ir tiesības veikt starptautiskus pārvadājumus starp punktiem Īrijā un punktiem trešās valstīs bez prasības apkalpot punktu Kanādā.

Dalībvalsts	Satiksmes tiesības
Itālija	Piektās brīvības satiksmes tiesības pieejamas starp diviem starppunktiem Eiropā un Romu un/vai Milānu. Starppunktus ar piektās brīvības tiesībām var apkalpot arī kā punktus aiz robežas.
Polija	Piektās brīvības tiesības pieejamas starp Varšavu un diviem starppunktiem Eiropā, kurus Kanāda izvēlas no šādiem: Brisele, Kopenhāgena, Prāga, Šenona, Stokholma, Vīne, Cīrihe.
Portugāle	Piektās brīvības satiksmes tiesības ir pieejamas starp punktiem Portugālē un starppunktiem un starp punktiem Portugālē un punktiem aiz Portugāles robežas.
Spānija	Piektās brīvības tiesības pieejamas starppunktiem un punktiem aiz robežas: a) starp Madridi un trim papildu punktiem Spānijā un punktiem Eiropā (izņemot Minheni, Dāniju, Zviedriju, Norvēģiju, Itāliju un bijušās PSRS republikas); un b) starp Madridi un citu punktu Spānijā un punktiem Āfrikā un Vidējos Austrumos, kā definēts ICAO dokumentā 9060-AT/723. Vienlaikus var izmantot ne vairāk kā četras piektās brīvības tiesības.
Zviedrija	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas starp Stokholmu un: a) Amsterdamu un Helsinkiem; vai b) Amsterdamu un Maskavu. Amsterdamu var apkalpot kā starppunktu vai kā punktu aiz robežas. Helsinkus un Maskavu apkalpo kā punktus aiz robežas.
Apvienotā Karaliste	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas starp punktiem Apvienotajā Karalistē un starppunktiem un starp punktiem Apvienotajā Karalistē un punktiem aiz Apvienotās Karalistes robežas. Attiecībā uz kravas pārvadājumiem ir tiesības veikt starptautiskus pārvadājumus starp punktiem Apvienotajā Karalistē un punktiem trešās valstīs bez prasības apkalpot punktu Kanādā.

2. daļa – Eiropas Kopienas aviosabiedrībām

Attiecībā uz kombinētiem pasažieru pārvadājumiem starp atsevišķām dalībvalstīm un Kanādu un attiecībā uz kravas pārvadājumiem Kopienas aviosabiedrībām ir šādas tiesības:

Dalībvalsts	Satiksmes tiesības
Beļģija	Piektās brīvības satiksmes tiesības pieejamas starp Monreālu un diviem punktiem aiz robežas Amerikas Savienotajās Valstīs, kuri atrodas uz austrumiem no Čikāgas un ietverot to un uz ziemeļiem no Vašingtonas un ietverot to.
Bulgārija	Piektās brīvības tiesības var izmantot vienā punktā aiz robežas Amerikas Savienotajās Valstīs, kurš atrodas uz austrumiem no Čikāgas un neietverot to un uz ziemeļiem no Vašingtonas un ietverot to. Piektās brīvības tiesības nav pieejamas, ja Monreāla un Otava ir lidojuma savienots galapunkts. Piektās brīvības tiesības nav pieejamas starppunktos.
Čehija	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas starp Monreālu un diviem punktiem aiz robežas Amerikas Savienotajās Valstīs, kuri atrodas uz ziemeļiem no Vašingtonas un ietverot to un austrumiem no Čikāgas un ietverot to.
Dānija	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas starp Monreālu un Čikāgu un starp Monreālu un Sietlu. Čikāgu var apkalpot kā starppunktu vai kā punktu aiz robežas. Sietlu var apkalpot tikai kā punktu aiz robežas.
Vācija	Piektās brīvības satiksmes tiesības pieejamas tikai starp Monreālu un vienu punktu aiz robežas Floridā. Alternatīvi piektās brīvības satiksmes tiesības pieejamas starp Monreālu un diviem punktiem aiz robežas Amerikas Savienoto Valstu kontinentālajā daļā, izņemot Kalifornijā, Kolorādo, Floridā, Džordžijā, Oregonā, Teksasā un Vašingtonas pavalstī.
Grieķija	Piektās brīvības satiksmes tiesības pieejamas starp Monreālu un Bostonu vai starp Monreālu un Čikāgu vai aiz robežas no Toronto uz vienu punktu Amerikas Savienotajās Valstīs, kuru nosauc Grieķijas Republika, izņemot punktus Kalifornijā, Teksasā un Floridā.

Dalībvalsts	Satiksmes tiesības
Īrija	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas starp punktiem Kanādā un starppunktiem un starp punktiem Kanādā un punktiem aiz Kanādas robežas. Attiecībā uz kravas pārvadājumiem ir tiesības veikt starptautiskus pārvadājumus starp punktiem Kanādā un punktiem trešās valstīs bez prasības apkalpot punktu Īrijā.
Itālija	Piektās brīvības satiksmes tiesības pieejamas starp diviem starppunktiem Amerikas Savienoto Valstu ziemeļaustrumos (uz ziemeļiem no Vašingtonas un ietverot to, uz austrumiem no Čikāgas un ietverot to) un Monreālu un/vai Toronto. Starppunktus ar piektās brīvības tiesībām var apkalpot arī kā punktus aiz robežas.
Polija	Piektās brīvības tiesības pieejamas starp Monreālu un Ņujorku kā starppunktu vai punktu aiz robežas.
Portugāle	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas starp punktiem Kanādā un starppunktiem un starp punktiem Kanādā un punktiem aiz robežas.
Spānija	Piektās brīvības tiesības pieejamas starppunktiem un punktiem aiz robežas: a) starp Monreālu un trim papildu punktiem Kanādā un Čikāgu, Bostonu, Filadelfiju, Baltimoru, Atlantu, Dalasu/ Fortvortu un Hjūstonu; un b) starp Monreālu un Mehiko. Vienlaikus var izmantot ne vairāk kā četras piektās brīvības tiesības.
Zviedrija	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas starp Monreālu un Čikāgu un starp Monreālu un Sietlu. Čikāgu var apkalpot kā starppunktu vai kā punktu aiz robežas. Sietlu var apkalpot tikai kā punktu aiz robežas.
Apvienotā Karaliste	Piektās brīvības tiesības ir pieejamas starp punktiem Kanādā un starppunktiem un starp punktiem Kanādā un punktiem aiz Kanādas robežas. Attiecībā uz kravas pārvadājumiem ir tiesības veikt starptautiskus pārvadājumus starp punktiem Kanādā un punktiem trešās valstīs bez prasības apkalpot punktu Apvienotajā Karalistē.

3. IEDAĻA

Neskarot šā pielikuma 1. iedaļu, apgabalos, kas nav ietverti šā nolīguma 1. panta "teritorijas" definīcijā, turpina piemērot nolīgumus, kas minēti šīs iedaļas apakšpunktos d) Dānijas Karaliste, f) Francijas Republika, l) Nīderlandes Karaliste un r) Lielbritānijas un Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste, atbilstīgi tajos ietvertajiem nosacījumiem.

**Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu deklarācija par ES un Kanādas gaisa transporta nolīgumu tā
parakstīšanas brīdī**

“Attiecībā uz 26. panta 2. punktu Eiropas Kopiena un tās dalībvalstis apstiprina, ka formulējums ”jāaptur 3. pielikumā uzskaitīto divpusējo nolīgumu darbība, vienlaikus ievērojot 2. pielikumā noteikto” nozīmē, ka nolīguma atbilstīgie noteikumi prevalē pār 3. pielikumā uzskaitīto divpusējo nolīgumu atbilstīgajiem noteikumiem.”

**Eiropas Kopienas un tās dalībvalstu deklarācija par ES un Kanādas gaisa transporta nolīgumu tā
parakstīšanas brīdī**

“Eiropas Kopiena un tās dalībvalstis precizē, ka gaisa transporta nolīgumā starp Eiropas Kopienu un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Kanādu, no otras puses, un jo īpaši tā 8. pantā, nav noteikts atbrīvojums no pievienotās vērtības nodokļa (PVN), izņemot apgrozījuma nodokli importam, un dalībvalstīm nav liegts uzlikt nodokli aviācijas degvielai iekšzemes lidojumiem vai lidojumiem Kopienā saskaņā ar Padomes Direktīvu 2003/96/EK.”

Abonementa cenas 2010. gadā (bez PVN, ieskaitot sūtīšanas izdevumus)

<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 100 gadā
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L un C sērija, papīra formātā + CD-ROM, ikgadējs	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 200 gadā
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 770 gadā
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , L un C sērija, CD-ROM, ikmēneša (apkopojošs)	22 oficiālajās ES valodās	EUR 400 gadā
<i>ES Oficiālā Vēstneša</i> pielikums (S sērija) – <i>Publiskā iepirkuma līgumu konkursi</i> , CD-ROM, divi izdevumi nedēļā	daudzvalodu: 23 oficiālajās ES valodās	EUR 300 gadā
<i>ES Oficiālais Vēstnesis</i> , C sērija – <i>Konkursi</i>	valodā(-ās) saskaņā ar konkursu(-iem)	EUR 50 gadā

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša, kas iznāk oficiālajās Eiropas Savienības valodās, abonements ir pieejams 22 valodās. Tajā ir L sērija ("Tiesību akti") un C sērija ("Paziņojumi un informācija").

Katrai valodas versijai nepieciešams atsevišķs abonements.

Saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 920/2005, kas publicēta 2005. gada 18. jūnijā *Oficiālajā Vēstnesī* L 156, Eiropas Savienības iestādes uz zināmu laiku nesaista pienākums visus tiesību aktus sagatavot īru valodā un tos publicēt šajā valodā. Tādēļ *Oficiālā Vēstneša* izdevumus īru valodā var iegādāties atsevišķi.

Oficiālā Vēstneša pielikumu (S sērija – "Publiskā iepirkuma līgumu konkursi") var abonēt 23 oficiālo valodu versijās vienā daudzvalodu CD-ROM formātā.

Eiropas Savienības Oficiālā Vēstneša abonentiem ir tiesības saņemt dažādus *Oficiālā Vēstneša* pielikumus bez papildu samaksas. Abonentus informē par pielikumiem ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* iekļautiem paziņojumiem lasītājiem.

CD-ROM formāts 2010. gada laikā tiks aizstāts ar DVD formātu.

Pārdošana un abonementi

Dažādus maksas periodiskos izdevumus, tādus kā *Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis*, var abonēt pie mūsu komerciālajiem izplatītājiem. To saraksts ir pieejams šādā tīmekļa vietnē:

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

EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) piedāvā tiešu bezmaksas piekļuvi Eiropas Savienības tiesību aktiem. Šajā vietnē iespējams iepazīties ar *Eiropas Savienības Oficiālo Vēstnesi*, un tajā ir iekļauti arī līgumi, tiesību akti, tiesu prakse un sagatavošanā esošie tiesību akti.

Lai uzzinātu vairāk par Eiropas Savienību, skatīt: <http://europa.eu>



Eiropas Savienības Publikāciju birojs
2985 Luksemburga
LUKSEMBURGA

LV