

Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis

L 334



Izdevums
latviešu valodā

Tiesību akti

55. sējums

2012. gada 6. decembris

Saturs

II Nelegislatīvi akti

STARPTAUTISKI NOLĪGUMI

2012/750/ES:

- ★ **Padomes un Padomē sanākušo dalībvalstu valdību pārstāvju Lēmums (2010. gada 15. oktobris) par to, lai parakstītu un provizoriski piemērotu Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumu starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Jordānijas Hāšimītu Karalisti, no otras puses** 1

Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgums starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Jordānijas Hāšimītu Karalisti, no otras puses 3

REGULAS

- ★ **Padomes Īstenošanas regula (ES) Nr. 1153/2012 (2012. gada 3. decembris), ar ko pēc termiņa beigu pārskatīšanas, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1225/2009 11. panta 2. punktu, nosaka galīgo antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes zamšādas importam** 31

Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 1154/2012 (2012. gada 5. decembris), ar kuru nosaka standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai 44

Cena: EUR 4

(Turpinājums nākamajā lappusē)

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.

LĒMUMI

2012/751/KĀDP:

- ★ **Politikas un drošības komitejas Lēmums EULEX KOSOVO/3/2012 (2012. gada 4. decembris) par Eiropas Savienības Tiesiskuma misijas Kosovā EULEX KOSOVO vadītāja iecelšanu** 46

2012/752/ES:

- ★ **Komisijas Īstenošanas lēmums (2012. gada 4. decembris), ar ko laboratorijām bijušajā Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikā atļauj veikt seroloģiskos testus trakumsērgas vakcīnu efektivitātes pārraudzīšanai (izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 8757) ⁽¹⁾** 47

2012/753/ES:

- ★ **Komisijas Īstenošanas lēmums (2012. gada 4. decembris), ar ko attiecībā uz uzraudzības programmām Somijā un Apvienotajā Karalistē un slimības neskartas teritorijas statusu Somijai un Apvienotajai Karalistei attiecībā uz noteiktām ūdensdzīvnieku slimībām groza Lēmuma 2009/177/EK I pielikumu (izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 8758) ⁽¹⁾** 48

2012/754/ES:

- ★ **Eiropas Centrālās bankas Lēmums (2012. gada 29. novembris) par 2013. gadā emitējamo monētu daudzuma apstiprināšanu (ECB/2012/26)** 50

Labojumi

- ★ **Labojums Padomes un Padomē sanākušo dalībvalstu valdību pārstāvju Lēmumā 2011/181/ES (2010. gada 15. oktobris) par to, lai parakstītu un provizoriski piemērotu Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumu starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Jordānijas Hāšimītu Karalisti, no otras puses (OV L 79, 25.3.2011.)** 51
- ★ **Labojums Komisijas 2012. gada 23. novembra Īstenošanas lēmumā 2012/729/ES, ar ko attiecībā uz piemērošanas termiņu groza Lēmumu 2008/866/EK par neatliekamajiem pasākumiem, ar ko pārtrauc lietošanai pārtikā paredzētu konkrētu gliemeņu importu no Peru (OV L 327, 27.11.2012.)** 52



⁽¹⁾ Dokuments attiecas uz EEZ

II

(Nelegislatīvi akti)

STARPTAUTISKI NOLĪGUMI

PADOMES UN PADOMĒ SANĀKUŠO DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJU LĒMUMS

(2010. gada 15. oktobris)

par to, lai parakstītu un provizoriski piemērotu Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumu starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Jordānijas Hāšimītu Karalisti, no otras puses

(2012/750/ES)

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME UN PADOMĒ SANĀKUŠIE EIROPAS SAVIENĪBAS DALĪBVALSTU VALDĪBU PĀRSTĀVJI,

Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Jordānijas Hāšimītu Karalisti, no otras puses (turpmāk "nolīgums"), ņemot vērā Padomes lēmumu par nolīguma noslēgšanu ⁽¹⁾.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 100. panta 2. punktu kopā ar 218. panta 5. un 7. punktu un 218. panta 8. punkta pirmo daļu,

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

tā kā:

- (1) Savienības un dalībvalstu vārdā Komisija ir risinājusi sarunas par Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumu ar Jordānijas Hāšimītu Karalisti (turpmāk "nolīgums") saskaņā ar Padomes lēmumu, ar kuru Komisiju pilnvaroja sākt sarunas.
- (2) Nolīgums tika parafēts 2010. gada 17. martā.
- (3) Savienībai un dalībvalstīm būtu jāparaksta un provizoriski jāpiemēro nolīgums, ņemot vērā tā iespējamo noslēgšanu vēlāk.
- (4) Ir jānosaka procesuālā kārtība, lai vajadzības gadījumā lemtu par nolīguma provizoriskas piemērošanas izbeigšanu. Jānosaka arī procesuālā kārtība Savienības un dalībvalstu dalībai Apvienotajā komitejā, kas izveidota saskaņā ar nolīguma 21. pantu, un strīdu izšķiršanas procedūrās, kas noteiktas nolīguma 22. pantā, kā arī dažu ar drošību un lidojumu drošumu saistītu nolīguma noteikumu īstenošanai,

IR PIEŅĒMUŠI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Parakstīšana

1. Ar šo Savienības vārdā tiek apstiprināta Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīguma parakstīšana starp

2. pants

Provizoriska piemērošana

Līdz nolīguma spēkā stāšanās dienai Savienība un dalībvalstis to piemēro provizoriski no tā mēneša pirmās dienas, kas ir pēc agrākajam no turpmākajiem datumiem: i) dienas, kad puses viena otrai nosūtījušas pēdējo paziņojumu par nolīguma provizoriskai piemērošanai nepieciešamo procedūru pabeigšanu; vai ii) ņemot vērā Līgumslēdzēju Pušu iekšējās procedūras vai attiecīgos tiesību aktus – dienas, kas atbilst 12 mēnešiem pēc šā nolīguma parakstīšanas dienas.

3. pants

Apvienotā komiteja

1. Eiropas Savienību un dalībvalstis Apvienotajā komitejā, kuru izveido saskaņā ar nolīguma 21. pantu, pārstāv Komisijas un dalībvalstu pārstāvji.

2. Eiropas Savienības un tās dalībvalstu nostāju Apvienotajā komitejā attiecībā uz grozījumiem nolīguma III vai IV pielikumā, ko izdara saskaņā ar nolīguma 26. panta 2. punktu, un jautājumiem, kuri ir ES ekskluzīvā kompetencē un par kuriem nav jāpieņem lēmums, kam ir juridiskas sekas, nosaka Komisija, un šo nostāju iepriekš paziņo Padomei un dalībvalstīm.

3. Attiecībā uz Apvienotās komitejas lēmumiem par jautājumiem, kas ir ES kompetencē, Eiropas Savienības un tās

⁽¹⁾ Skatīt šā Oficiālā Vēstneša 3 lappusi.

dalībvalstu nostāju pēc Komisijas priekšlikuma pieņem Padome ar kvalificētu balsu vairākumu, ja vien piemērojamā ES līgumos noteiktā balsošanas procedūra neparedz citādi.

4. Attiecībā uz Apvienotās komitejas lēmumiem par jautājumiem, kas ir dalībvalstu kompetencē, Eiropas Savienības un tās dalībvalstu nostāju pieņem Padome ar vienprātīgu lēmumu pēc Komisijas vai dalībvalstu priekšlikuma, ja vien dalībvalsts viena mēneša laikā pēc minētās nostājas pieņemšanas nav informējusi Padomes Ģenerālsēkretariātu, ka tā Apvienotās komitejas pieņemtajam lēmumam var piekrist tikai ar tās likumdevēju iestāžu apstiprinājumu.

5. Savienības un dalībvalstu nostāju Apvienotajā komitejā izsaka Komisija, izņemot attiecībā uz jautājumiem, kas ir dalībvalstu ekskluzīvā kompetencē – šādā gadījumā to izsaka Padomes prezidentvalsts vai, ja Padome tā nolemj, Komisija.

4. pants

Strīdu izšķiršana

1. Komisija pārstāv Savienību un dalībvalstis strīdu izšķiršanas procesā, kas noteikts nolīguma 22. pantā.

2. Padome pēc Komisijas priekšlikuma pieņem lēmumu pārtraukt priekšrocību piemērošanu saskaņā ar nolīguma 22. panta 7. punktu. Lēmumu Padome pieņem ar kvalificētu balsu vairākumu.

3. Par citiem nepieciešamajiem pasākumiem, kas saskaņā ar nolīguma 22. pantu jāveic saistībā ar ES kompetencē esošiem jautājumiem, lemj Komisija, sadarbojoties ar īpašo komiteju, kurā ir Padomes iecelti dalībvalstu pārstāvji.

5. pants

Komisijas informēšana

1. Dalībvalstis laikus informē Komisiju par ikvienu tādu lēmumu atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot atļauju gaisa pārvadātājam, kuru dalībvalstis plāno pieņemt saskaņā ar nolīguma 4. pantu.

2. Dalībvalstis laikus informē Komisiju par visiem pieprasījumiem vai paziņojumiem, ko tās ir nosūtījušas vai saņēmušas atbilstīgi nolīguma 13. pantam (Aviācijas drošums).

3. Dalībvalstis laikus informē Komisiju par visiem pieprasījumiem vai paziņojumiem, ko tās ir nosūtījušas vai saņēmušas atbilstīgi nolīguma 14. pantam (Aviācijas drošība).

Luksemburgā, 2010. gada 15. oktobrī

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs*
E. SCHOUPE

EIROPAS UN VIDUSJŪRAS REĢIONA VALSTU AVIĀCIJAS NOLĪGUMS

starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Jordānijas Hāšimītu Karalisti, no otras puses

BEIĢIJAS KARALISTE,

BULGĀRIJAS REPUBLIKA,

ČEHIJAS REPUBLIKA,

DĀNIJAS KARALISTE,

VĀCIJAS FEDERATĪVĀ REPUBLIKA,

IGAUNIJAS REPUBLIKA,

ĪRIJA,

GRIEĶIJAS REPUBLIKA,

SPĀNIJAS KARALISTE,

FRANCIJAS REPUBLIKA,

ITĀLIJAS REPUBLIKA,

KIPRAS REPUBLIKA,

LATVIJAS REPUBLIKA,

LIETUVAS REPUBLIKA,

LUKSEMBURGAS LIELHERCOGISTE,

UNGĀRIJAS REPUBLIKA,

MALTA,

NĪDERLANDES KARALISTE,

AUSTRIJAS REPUBLIKA,

POLIJAS REPUBLIKA,

PORTUGĀLES REPUBLIKA,

RUMĀNIJA,

SLOVĒNIJAS REPUBLIKA,

SLOVĀKIJAS REPUBLIKA,

SOMIJAS REPUBLIKA,

ZVIEDRIJAS KARALISTE,

LIELBRITĀNIJAS UN Ziemeļīrijas Apvienotā Karaliste,

Līguma par Eiropas Savienību un Līguma par Eiropas Savienības darbību līgumslēdzējas puses, turpmāk "dalībvalstis", un

EIROPAS SAVIENĪBA,

no vienas puses, un

JORDĀNIJAS HĀŠIMĪTU KARALISTE, turpmāk "Jordānija",

no otras puses,

VĒLOTIES veicināt starptautisku aviācijas sistēmu, pamatojoties uz godīgu konkurenci starp gaisa pārvadātājiem tirgū ar minimālu valdības iejaukšanos un regulāciju;

VĒLOTIES atvieglināt starptautiskā gaisa transporta iespēju paplašināšanos, tostarp atīstot gaisa satiksmes tīklus, lai apmierinātu pasažieru un kravu nosūtītāju vajadzības pēc ērtiem gaisa pārvadājumu pakalpojumiem;

ATZĪSTOT gaisa transporta nozīmi tirdzniecības, tūrisma un investīciju veicināšanā;

VĒLOTIES radīt iespēju gaisa pārvadātājiem piedāvāt ceļotājiem un kravu nosūtītājiem un saņēmējiem konkurētspējīgas cenas un pakalpojumus atvērto tirgos;

ATZĪSTOT iespējamās priekšrocības, ko sniedz regulatīvā konverģence, un, ciktāl tas praktiski nepieciešams, ar gaisa transportu saistīto noteikumu saskaņošana;

VĒLOTIES, lai visi gaisa transporta nozares sektori, tostarp gaisa pārvadātāju darbinieki, gūtu labumu no liberalizētas vides;

VĒLOTIES panākt visaugstāko drošuma un drošības līmeni starptautiskajā gaisa transportā un atkārtoti apliecinot savas nopietnās bažas par rīcību vai draudiem, kas vērsti pret gaisa kuģu drošību un kas apdraud personu vai īpašuma drošumu, negatīvi ietekmē gaisa transporta darbību un mazina sabiedrības uzticēšanos civilās aviācijas drošumam;

ŅEMOT VĒRĀ Konvenciju par starptautisko civilo aviāciju, kas atvērta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī;

ATZĪSTOT, ka šis Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgums saskan ar jomu, uz kuru attiecas Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu partnerība, kas paredzēta 1995. gada 28. novembra Barselonas deklarācijā;

ATZĪMĒJOT Pušu vienoto gribu sekmēt Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas telpas izveidi, pamatojoties uz regulatīvās konverģences principiem, sadarbību regulatīvā jomā un piekļuves tirgum liberalizāciju;

ŅEMOT VĒRĀ kopīgo deklarāciju, kuru 2008. gada 16. novembrī Šarmelšēhā parakstīja Arābu civilās aviācijas komisija un Arābu gaisa pārvadātāju organizācija, no vienas puses, un Enerģētikas un transporta ģenerāldirektorāts, no otras puses;

VĒLOTIES nodrošināt gaisa pārvadātājiem līdzvērtīgus konkurences apstākļus, dodot tiem taisnīgas un vienlīdzīgas iespējas sniegt saskaņotos pakalpojumus;

ATZĪSTOT, cik svarīgi ir regulēt laika nišu piešķiršanu, pamatojoties uz gaisa pārvadātāju taisnīgām un vienlīdzīgām iespējām, lai garantētu neitrālu un nediskriminējošu attieksmi pret visiem gaisa pārvadātājiem;

ATZĪSTOT, ka subsīdijas var negatīvi ietekmēt konkurenci starp gaisa pārvadātājiem un apdraudēt šā nolīguma galvenos mērķus;

APLIECINOT siltumnīcefekta gāzu emisiju mazināšanas un vides aizsardzības nozīmi starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā;

ATZĪMĒJOT patērētāju aizsardzības nozīmīgumu, tostarp aizsardzību, ko sniedz 1999. gada 28. maijā Monreālā parakstītā Konvencija par dažu starptautiskā gaisa transporta noteikumu unifikāciju, ciktāl abas Līgumslēdzējas Puses ir šīs Konvencijas dalībnieces;

VĒLOTIES pamatoties uz esošajiem gaisa transporta nolīgumiem, lai atvērtu piekļuvi tirgiem un maksimāli palielinātu patērētāju, gaisa pārvadātāju, strādājošo un sabiedrības ieguvumus abās Līgumslēdzējās Pusēs;

ATZĪMĒJOT, ka šā nolīguma mērķis ir tikt piemērotam progresīvā, bet integrētā veidā, un to, ka piemērots mehānisms var nodrošināt arvien ciešāku saskaņotību ar tiesību aktiem,

IR VIENOJUŠĀS PAR TURPMĀKO.

1. pants

Definīcijas

Šajā nolīgumā, ja vien nav norādīts citādi, termins:

- 1) "saskaņotie pakalpojumi" un "konkrētie maršruti" ir starptautiskie gaisa pārvadājumi atbilstīgi šā nolīguma 2. pantam ("Satiksmes tiesības") un I pielikumam;
- 2) "nolīgums" ir šis nolīgums, tā pielikumi un jebkādi to grozījumi;
- 3) "gaisa transports" ir pasažieru, bagāžas, kravu un pasta sūtījumu pārvadājumi ar gaisa kuģi, vai nu atsevišķi, vai apvienojumā, kas tiek piedāvāti sabiedrībai par atlīdzību
- 4) "asociācijas nolīgums" ir Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu nolīgums par asociācijas izveidi starp Eiropas Kopienām un to dalībvalstīm, no vienas puses, un Jordānijas Hāšimītu Karalisti, no otras puses, kas parakstīts Briselē 1997. gada 24. novembrī;
- 5) "valstspiederība" nozīmē to, vai gaisa pārvadātājs atbilst prasībām attiecībā uz tādiem aspektiem kā īpašumtiesības, faktiskā kontrole un galvenā uzņēmējdarbības vieta;
- 6) "kompetentās iestādes" ir valdības aģentūras vai juridiskas personas, kas atbildīgas par administratīvu funkciju veikšanu saskaņā ar šo nolīgumu;

vai īres maksu un kas, lai izvairītos no šaubām, ietver regulāru un neregulāru (līgumreisu) gaisa transportu un pilnu kravu pakalpojumu spektru;

- 7) "Līgumslēdzējas Puses" ir, no vienas puses, Eiropas Savienība vai tās dalībvalstis, vai Eiropas Savienība un tās dalībvalstis saskaņā ar to attiecīgajām pilnvarām un, no otras puses, Jordānija;
- 8) "Konvencija" ir Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas atvērta parakstīšanai Čikāgā 1944. gada 7. decembrī, un ietver:
- a) jebkurus grozījumus, kas stājušies spēkā saskaņā ar Konvencijas 94. panta a) punktu un kurus ir ratificējusi gan Jordānija, gan Eiropas Savienības dalībvalsts vai dalībvalstis; un
- b) jebkuru pielikumu vai jebkuru tā grozījumu, kas pieņemts saskaņā ar Konvencijas 90. pantu, ciktāl šis pielikums vai grozījums jebkurā laikā ir spēkā gan Jordānijā, gan Eiropas Savienības dalībvalstī vai dalībvalstīs, kā tas piemērojams attiecībā uz konkrēto jautājumu;
- 9) "sagatavotība" nozīmē to, vai gaisa pārvadātājs ir sagatavojies starptautisko gaisa pārvadājumu veikšanai, proti, vai tam ir apmierinošas finansiālās iespējas un piemērota vadības pieredze un vai tas ir gatavs izpildīt normatīvos aktus un prasības, kas reglamentē šādu pakalpojumu veikšanu;
- 10) "ECAA valsts" ir visas valstis, kas piedalās daudzpusējā nolīgumā par Eiropas Kopējās aviācijas telpas izveidi (Eiropas Savienības dalībvalstis, Albānijas Republika, Bosnija un Hercegovina, Horvātijas Republika, Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika, Islandes Republika, Melnkalnes Republika, Norvēģijas Karaliste, Serbijas Republika un Kosova saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Drošības padomes Rezolūciju Nr. 1244);
- 11) "Euromed valsts" ir jebkura Vidusjūras reģiona valsts, kas iesaistīta Eiropas kaimiņattiecību politikā (šīs valstis ir Maroka, Alžīrija, Tunisija, Lībija, Ēģipte, Libāna, Jordānija, Izraēla, Palestīniešu teritorija, Sīrija un Turcija);
- 12) "piektās brīvības tiesības" ir tiesības vai privilēģijas, ko viena valsts ("piespirdēja valsts") piešķir otras valsts ("saņēmēja valsts") gaisa pārvadātājiem starptautisko gaisa pārvadājumu veikšanai starp piespirdējas valsts teritoriju un trešās valsts teritoriju, ar nosacījumu, ka šādi pārvadājumi sākas vai beidzas saņēmējas valsts teritorijā;
- 13) "starptautiskie gaisa pārvadājumi" ir gaisa pārvadājumi, kas šķērso gaisa telpu pāri vairāku valstu teritorijai;
- 14) "valstspiederīgais" ir jebkura fiziska vai juridiska persona, kurai ir Jordānijas valstspiederība attiecībā uz Jordānijas pusi vai jebkuras dalībvalsts valstspiederība attiecībā uz Eiropas pusi, ciktāl to, juridiskas personas gadījumā, pastāvīgi un efektīvi, tieši vai ar vairākuma līdzdalību kontrolē fiziskas vai juridiskas personas ar Jordānijas valstspiederību attiecībā uz Jordānijas pusi vai fiziskas vai juridiskas personas ar kādas dalībvalsts vai kādas trešās valsts, kas noteikta IV pielikumā, valstspiederību attiecībā uz Eiropas pusi;
- 15) "darbības licences" Eiropas Savienības un tās dalībvalstu gadījumā ir darbības licences un citi attiecīgie dokumenti vai apliecības, kas izdotas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1008/2008 (2008. gada 24. septembris) par kopīgiem noteikumiem gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai (¹⁾) un attiecīgiem tās tiesības pārņemto tiesību instrumentiem, un Jordānijas gadījumā – saskaņā ar Jordānijas tiesību aktiem izdotas licences, apliecības, atļaujas vai atbrīvojumi atbilstīgi *JCAR Part 119*;
- 16) "cena" ir:
- "gaisa pārvadājumu maksas", kas jāmaksā gaisa pārvadātājiem vai to pārstāvjiem, vai citiem biļešu pārdevējiem par pasažieru un bagāžas pārvadāšanu ar gaisa transportu, un visi nosacījumi, saskaņā ar kuriem piemērojamas šīs cenas, tostarp atlīdzība un nosacījumi, ko piedāvā pārstāvim un citiem palīgdienestiem, kā arī
- "gaisa pārvadājumu tarifi", kas jāmaksā par kravu pārvadāšanu, un nosacījumi, saskaņā ar kuriem piemērojamas šīs cenas, tostarp atlīdzība un nosacījumi, ko piedāvā pārstāvim un citiem palīgdienestiem.
- Šī definīcija attiecīgā gadījumā ietver arī virszemes transporta pārvadājumus saistībā ar starptautiskajiem gaisa pārvadājumiem un nosacījumus, kas attiecas uz to piemērošanu;
- 17) "galvenā uzņēmējdarbības vieta" ir gaisa pārvadātāja galvenais birojs vai Līgumslēdzējā Pusē reģistrēts birojs, kurā veic gaisa pārvadātāja galvenās finanšu darbības un darbības kontroli, tostarp nepārtrauktu lidojumperīguma uzraudzību;
- 18) "sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistības" ir visas saistības, ko gaisa pārvadātājiem uzliek, lai konkrētā maršrutā nodrošinātu regulāru gaisa pārvadājumu minimālo apjomu, kas atbilst noteiktiem nepārtrauktības, regularitātes, cenu veidošanas un minimālās jaudas standartiem, kurus gaisa pārvadātāji neievērotu, ja ņemtu vērā vienīgi savas komerciālās intereses. Attiecīgā Līgumslēdzēja Puse var gaisa pārvadātājiem nodrošināt kompensāciju par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistību pildīšanu;
- 19) "SESAR" nozīmē Eiropas vienotās gaisa telpas tehnisko īstenošanu, kas nodrošina saskaņotu un sinhronizētu jaunās paaudzes gaisa satiksmes vadības sistēmu pētniecību, izstrādi un ieviešanu;

(¹) OV L 293, 31.10.2008., 3. lpp.

- 20) "subsīdijas" ir jebkāds finansiāls ieguldījums, ko piešķirušas valsts iestādes vai kāda reģionāla vai cita sabiedriska organizācija, t. i., ja
- a) valdības vai reģionālas iestādes, vai citas sabiedriskas organizācijas praksē ietilpst tieša finansējuma piešķiršana, piemēram, dotācijas, aizdevumi vai ieguldījums pašu kapitālā, iespējams tiešs finansējums komercsabiedrībai, komercsabiedrības saistību pārņemšana, piemēram, aizdevuma garantijas, kapitāla iepludināšana, īpašumtiesības, aizsardzība pret bankrotu vai apdrošināšana;
 - b) valdība vai reģionāla iestāde, vai cita sabiedriska organizācija atsakās no ieņēmumiem, kas tai parasti pienākas, vai tos neiekasē;
 - c) valdība vai reģionāla iestāde, vai cita sabiedriska organizācija nodrošina preces vai pakalpojumus, kas neattiecas uz vispārējo infrastruktūru, vai pērk preces un pakalpojumus; vai
 - d) valdība vai reģionāla iestāde, vai cita sabiedriska organizācija veic maksājumus finansēšanas mehānismam vai uztic privātai organizācijai vai norīko privātu organizāciju veikt vienu vai vairākas a), b) un c) apakšpunktā minētās funkcijas, kas parasti būtu valdības kompetencē un kas praksē būtiski neatšķiras no funkcijām, ko valdības parasti veic;

un ja tādējādi tiek nodrošinātas priekšrocības;

- 21) "teritorija" attiecībā uz Jordāniju nozīmē sauszemes teritorijas (kontinentālās un salas), iekšējos ūdeņus un teritoriālo jūru tās suverenitātē vai jurisdikcijā un attiecībā uz Eiropas Savienību – sauszemes teritorijas (kontinentālās un salas), iekšējos ūdeņus un teritoriālo jūru, kurām tiek piemērots Līgums par Eiropas Savienību un Līgums par Eiropas Savienības darbību atbilstīgi šā līguma un jebkāda to tiesības pārņemšana dokumenta nosacījumiem. Šā nolīguma piemērošana Gibraltāra lidostai neskar Spānijas Karalistes un Apvienotās Karalistes attiecīgo juridisko nostāju domstarpībās par to, kā suverenitātē ir teritorija, kurā atrodas lidosta, un pastāvīgo Gibraltāra lidostas neiekļaušanu ES pasākumos aviācijas jomā, kas ir spēkā 2006. gada 18. septembrī dalībvalstu starpā saskaņā ministru paziņojumu par Gibraltāra lidostu, par ko vienojās 2006. gada 18. septembrī Kordovā; un
- 22) "lietošanas maksa" ir maksa, ko gaisa pārvadātājiem uzliek par lidostas, lidostas vides, aeronavigācijas vai aviācijas drošības iekārtu vai pakalpojumu izmantošanu, tostarp par saistītu pakalpojumu un iekārtu izmantošanu, un kas attiecīgā gadījumā atspoguļo ar trokšņa emisijām saistītās vides izmaksas.

I SADAĻA

EKONOMISKIE NOTEIKUMI

2. pants

Satiksmes tiesības

1. Katra Līgumslēdzēja Puse piešķir otrai Līgumslēdzējai Pusei saskaņā ar šā nolīguma I un II pielikumu šādas tiesības veikt

starptautiskus gaisa pārvadājumus, ko īsteno otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāji:

- a) tiesības lidot pāri tās teritorijai bez nosēšanās;
- b) tiesības nolaisties tās teritorijā nolūkos, kas nav pasažieru, bagāžas, kravu un/vai pasta sūtījumu uzņemšana gaisa transportā vai izkāpšana/izkraušana no tā (nolūki, kas nav saistīti ar satiksmi);
- c) veicot saskaņoto pakalpojumu konkrētā maršrutā, tiesības nolaisties tās teritorijā pasažieru, bagāžas, kravu un/vai pasta sūtījumu uzņemšanai gaisa transportā vai izkāpšanai/izkraušanai no tā starptautiskajā satiksmē, atsevišķi vai kopā; kā arī
- d) citas šajā nolīgumā norādītās tiesības.

2. Neviens šā nolīguma nosacījums nepiešķir:

- a) Jordānijas gaisa pārvadātājiem – tiesības jebkuras dalībvalsts teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravas un/vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts attiecīgās dalībvalsts teritorijā, lai pārvadātu tos par atlīdzību;
- b) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem – tiesības Jordānijas teritorijā uzņemt pasažierus, bagāžu, kravas un/vai pasta sūtījumus, kuru galamērķis ir cits punkts Jordānijas teritorijā, lai pārvadātu tos par atlīdzību.

3. pants

Atļauju piešķiršana

1. No vienas Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāja saņemot darbības atļaujas pieteikumus, otras Puses kompetentās iestādes piešķir attiecīgās atļaujas ar vismazāko iespējamo procesuālo kavēšanos, ja

- a) attiecībā uz Jordānijas gaisa pārvadātāju:

- gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas Jordānijā, un tas ir saņēmis savu darbības licenci saskaņā ar Jordānijas Hāšimītu Karalistē piemērojamiem tiesību aktiem,
- gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli īsteno un uztur Jordānijas Hāšimītu Karaliste, un

- gaisa pārvadātājs ir Jordānijas un/vai tās valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma tiesībām, un faktiskā kontrolē;

- b) attiecībā uz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju:

- gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta atrodas dalībvalsts teritorijā, kur tiek piemērots Līgums par Eiropas Savienības darbību, un tas ir saņēmis savu darbības licenci, un

- gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli īsteno un uztur dalībvalsts, kas ir atbildīga par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, un ir precīzi norādīta attiecīgā aeronavigācijas iestāde,

- gaisa pārvadātājs ir dalībvalstu un/vai dalībvalstu valstspiederīgo, vai IV pielikumā minēto citu valstu un/vai šo citu valstu valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma līdzdalību;
- c) gaisa pārvadātājs atbilst nosacījumiem, kas paredzēti normatīvajos aktos, kurus parasti piemēro par starptautisko gaisa transporta darbību atbildīgā kompetentā iestādē; un
- d) tiek ievēroti un īstenoti noteikumi, kas izklāstīti šā nolīguma 13. pantā (“Aviācijas drošums”) un 14. pantā (“Aviācijas drošība”).

4. pants

Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana

1. Jebkuras Līgumslēdzējas Puses kompetentās iestādes var atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot darbības atļaujas vai citādi apturēt vai ierobežot otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāja darbību gadījumos, ja:

- a) attiecībā uz Jordānijas gaisa pārvadātāju:

- gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta neatrodas Jordānijā, un tas nav saņēmis savu darbības licenci saskaņā ar piemērojamiem Jordānijas tiesību aktiem,
- gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli neīsteno un neuztur Jordānija,

vai

- gaisa pārvadātājs nav Jordānijas un/vai tās valstspiederīgo īpašumā, tieši vai ar vairākuma līdzdalību, un faktiskā kontrolē;

- b) attiecībā uz Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju:

- gaisa pārvadātāja galvenā uzņēmējdarbības vieta un juridiskā adrese, ja tāda ir, neatrodas dalībvalsts teritorijā, kur tiek piemērots Līgums par Eiropas Savienības darbību, un tas nav saņēmis savu darbības licenci saskaņā ar Eiropas Savienības tiesību aktiem,
- gaisa pārvadātāja efektīvu regulatīvo kontroli neīsteno un neuztur dalībvalsts, kas ir atbildīga par tā gaisa kuģa ekspluatanta apliecības izsniegšanu, vai nav precīzi norādīta attiecīgā kompetentā aeronavigācijas iestādē, vai
- gaisa pārvadātājs nav dalībvalstu un/vai dalībvalstu valstspiederīgo, vai IV pielikumā minēto citu valstu un/vai šo valstu valstspiederīgo īpašumā vai faktiskā kontrolē, tieši vai ar vairākuma līdzdalību;

- c) gaisa pārvadātājs nav izpildījis šā nolīguma 6. pantā (“Atbilstība normatīvo aktu prasībām”) minēto normatīvo aktu prasības; vai

- d) netiek ievēroti vai īstenoti noteikumi, kas izklāstīti šā nolīguma 13. pantā (“Aviācijas drošums”) un 14. pantā (“Aviācijas drošība”).

2. Ja vien tūlītēja rīcība nav būtiski svarīga, lai novērstu neatbilstību šā panta 1. punkta c) vai d) apakšpunktam, šajā pantā noteiktās tiesības – atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot jebkura Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāja atļaujas – īsteno tikai saskaņā ar šā nolīguma 23. pantā (“Aizsargpasākumi”) paredzēto procedūru. Jebkādā gadījumā šīs tiesības ir jāizmanto adekvāti, samērīgi un ierobežoti tajā apjomā un laikā, kas ir obligāti neieciešams. Tās ir vērstas vienīgi pret attiecīgo gaisa pārvadātāju vai gaisa pārvadātājiem un neskar nevienas Līgumslēdzējas Puses tiesības veikt pasākumus saskaņā ar 22. pantu (“Strīdu atrisināšana un izšķiršana”).

3. Neviena Līgumslēdzēja Puse neizmanto šajā pantā noteiktās tiesības atteikt, atsaukt, apturēt vai ierobežot atļaujas kādam Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājam, pamatojoties uz to, ka minētais gaisa pārvadātājs ir citas *Euromed* valsts vai tās valstspiederīgo īpašumā un faktiskā kontrolē, pamatojoties uz vairākuma īpašumtiesībām, ja šī *Euromed* valsts piedalās līdzīgā Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumā un piemēro savstarpējības principu.

4.a pants

Normatīvo konstatējumu savstarpēja atzīšana saistībā ar aviokompānijas sagatavotību un valstspiederību

1. No vienas Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāja saņemot atļaujas pieteikumu, otras Līgumslēdzējas Puses kompetentās iestādes atzīst visus sagatavotības un/vai valstspiederības konstatējumus, ko par attiecīgo gaisa pārvadātāju sagatavojušas pirmās Līgumslēdzējas Puses kompetentās iestādes, tā, it kā šādus konstatējumus būtu sagatavojušas pašas otrās Puses kompetentās iestādes, un neveicot šo jautājumu papildus izmeklēšanu, izņemot sekojošajā 2. punktā norādītos gadījumus.

2. Ja pēc atļaujas pieteikuma saņemšanas no gaisa pārvadātāja vai pēc šādas atļaujas piešķiršanas saņemšanas Līgumslēdzējas Puses kompetentajām iestādēm, uz argumentētu šaubu pamata, ir konkrēts iemesls bažām par to, ka, neraugoties uz otras Līgumslēdzējas Puses kompetento iestāžu sagatavoto konstatējumu, nav izpildīti šā nolīguma 3. pantā (“Atļauju piešķiršana”) izklāstītie nosacījumi attiecīgo atļauju piešķiršanai, saņemšanas Puses kompetentās iestādes nekavējoties informē otras Līgumslēdzējas Puses kompetentās iestādes, pienācīgi pamatojot savu šaubu iemeslus. Šādā gadījumā jebkura Līgumslēdzēja Puse var lūgt konsultāciju, tostarp no abu Līgumslēdzēju Pušu kompetento iestāžu pārstāvjiem, un/vai papildu informāciju saistībā ar šo jautājumu, un uz šādiem pieprasījumiem jāatbild pēc iespējas ātrāk. Ja jautājumu neizdodas atrisināt, jebkura Līgumslēdzēja Puse var iesniegt jautājumu izskatīšanai Apvienotajā komitejā, kas izveidota saskaņā ar šā nolīguma 21. pantu (“Apvienotā komiteja”).

3. Šis pants neattiecas uz konstatējumu atzišanu saistībā ar:

— drošuma apliecībām vai licencēm,

— drošības pasākumiem vai

— apdrošināšanas segumu.

5. pants

Investīcijas

1. Jordānija var īstenot pasākumus, lai atļautu, ka Jordānijas gaisa pārvadātāji ir dalībvalstu vai to valstspiederīgo īpašumā ar vairākuma īpašumtiesībām un/vai faktiskā kontrolē.

2. Pēc tam, kad Apvienotā komiteja saskaņā ar 21. panta ("Apvienotā komiteja") 10. punktu ir pārbaudījusi, ka pastāv nosacījumi atbilstīgi savstarpības principam, Līgumslēdzējas Puses atļauj, lai Jordānijas gaisa pārvadātāji būtu dalībvalstu vai to valstspiederīgo īpašumā ar vairākuma īpašumtiesībām un/vai faktiskā kontrolē un, attiecīgi, – Eiropas Savienības gaisa pārvadātāji būtu Jordānijas vai tās valstspiederīgo īpašumā un/vai faktiskā kontrolē.

3. Šajā pantā paredzētos īpašos investīciju projektus atļauj saskaņā ar iepriekšējiem lēmumiem, kurus pieņem ar šo nolīgumu izveidotā Apvienotā komiteja. Šajos lēmumos var precizēt nosacījumus, kas saistīti ar saskaņotajiem pakalpojumiem atbilstīgi šim nolīgumam un ar pakalpojumiem starp trešām valstīm un Līgumslēdzējām Pusēm. Šāda veida lēmumiem šā nolīguma 21. panta ("Apvienotā komiteja") 9. punkta noteikumi nav piemērojami.

6. pants

Atbilstība normatīvo aktu prasībām

1. Ielidojot vai atrodoties vienas Līgumslēdzējas Puses teritorijā vai izlidojot no tās, otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāji ievēro minētajā teritorijā piemērojamos normatīvos aktus par starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistītu gaisa kuģu uzņemšanu tās teritorijā vai izlidošanu no tās, vai gaisa kuģu ekspluatāciju un navigāciju.

2. Ielidojot vai atrodoties vienas Līgumslēdzējas Puses teritorijā vai izlidojot no tās, attiecībā uz otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāju pasažieriem, apkalpi vai kravu ievēro minētajā teritorijā piemērojamos normatīvos aktus par gaisa kuģu pasažieru, apkalpes vai kravas uzņemšanu tās teritorijā vai aizceļošanu no tās (tostarp noteikumus par ieceļošanu, formalitāšu kārtošānu, imigrāciju, pasēm, muitu un karantīnu vai – pasta sūtījumu gadījumā – pasta noteikumus).

7. pants

Konkurences vide

1. Līgumslēdzējas Puses apstiprina, ka šim nolīgumam piemēro asociācijas nolīguma IV sadaļas II nodaļas principus.

2. Līgumslēdzējas Puses atzīst, ka tās vieno kopējs mērķis – abu Pušu gaisa pārvadātājiem garantēt taisnīgas un vienlīdzīgas

iespējas saskaņoto pakalpojumu ekspluatēšanai. Lai to sasniegtu, ir jānodrošina godīga konkurences vide gaisa pārvadājumu jomā. Līgumslēdzējas Puses atzīst, ka godīga gaisa pārvadātāju konkurence, visticamāk, ir iespējama, ja gaisa pārvadātāji nodrošina gaisa pārvadājumu pakalpojumus pilnīgā saskaņā ar uzņēmējdarbības principiem un nesāņem subsīdijas.

3. Ja viena Līgumslēdzēja Puse uzskata, ka likumīga mērķa sasniegšanai ir svarīgi piešķirt valsts subsīdijas kādam gaisa pārvadātājam, kas darbojas saskaņā ar šo nolīgumu, tā gādā par to, lai šādas subsīdijas būtu proporcionālas attiecīgajam mērķim, lai tās būtu pārskatāmas un organizētas tā, ka pēc iespējas tiktu samazināta to negatīvā ietekme uz otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājiem. Līgumslēdzēja Puse, kas plāno piešķirt jebkādu šāda veida subsīdiju, informē par savu nodomu otru Līgumslēdzēju Pusi un gādā par to, lai šī subsīdija atbilstu šajā nolīgumā paredzētajiem kritērijiem.

4. Ja viena Līgumslēdzēja Puse uzskata, ka otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā pastāv apstākļi, it sevišķi subsīdijas dēļ, kas neatbilst 3. punktā paredzētajiem kritērijiem un kas varētu negatīvi ietekmēt tās gaisa pārvadātāju iespējas taisnīgi un vienlīdzīgi konkurēt, tā var iesniegt savus novērojumus otrai Līgumslēdzējai Pusei. Turklāt atbilstīgi šā nolīguma 21. pantam ("Apvienotā komiteja") tā var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu. Apspriešanās sākas 30 dienu laikā pēc šāda pieprasījuma saņemšanas. Ja Apvienotā komiteja strīdu nevar izšķirt, Līgumslēdzējas Puses joprojām var piemērot to attiecīgos pretsubsīdēšanas pasākumus.

5. Šā panta 4. punktā minētās darbības ir piemērotas, samērīgas un ierobežotas līdz apjomam un laikam, kas ir obligāti nepieciešams. Tās ir vērstas vienīgi pret gaisa pārvadātāju vai gaisa pārvadātājiem, kas gūst labumu no šajā pantā minētās subsīdijas vai nosacījumiem, un neskar nevienas Līgumslēdzējas Puses tiesības veikt pasākumus saskaņā ar šā nolīguma 23. pantu ("Aizsargpasākumi").

6. Katra Līgumslēdzēja Puse, saņemot otras Līgumslēdzējas Puses paziņojumu, var vērsties pie atbildīgajām valdības institūcijām otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā, tostarp valsts, reģionālā vai vietējā līmeņa institūcijām, lai apspriestu ar šo pantu saistītos jautājumus.

7. Šā panta noteikumus piemēro, neskarot Līgumslēdzēju Pušu normatīvos aktus par sabiedrisko pakalpojumu sniegšanas saistībām Līgumslēdzēju Pušu teritorijās.

8. pants

Komerčiālās iespējas

Gaisa pārvadātāja pārstāvji

1. Katras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības izveidot birojus otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā, lai reklamētu un pārdotu gaisa pārvadājumu pakalpojumus un ar tiem saistītas darbības.

2. Katras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāji ir tiesīgi saskaņā ar otras Līgumslēdzējas Puses normatīvajiem aktiem par iecelšanu, uzturēšanu un strādāšanu ievest un uzturēt otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā vadības, pārdošanas, tehnisko, darbības un citu speciālistu personālu, kas ir nepieciešams, lai atbalstītu gaisa pārvadājumu pakalpojumu nodrošināšanu.

Lidlauka pakalpojumi

3. a) Neskarot šā punkta b) apakšpunktu, katram gaisa pārvadātājam saistībā ar lidlauka pakalpojumiem otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā ir:

i) tiesības nodrošināt pašam savus lidlauka pakalpojumus ("pašpakalpojumus"); vai pēc izvēles;

ii) tiesības izvēlēties starp konkurējošiem piegādātājiem, kas sniedz lidlauka pakalpojumus kopumā vai daļēji, ja šādiem piegādātājiem ir atļauta piekļuve tirgum, pamatojoties uz katras Līgumslēdzējas Puses normatīvajiem aktiem, un ja šādi piegādātāji tirgū ir pārstāvēti.

b) Šādām lidlauka pakalpojumu kategorijām, t. i., bagāžas apkalpošana, rampas apkalpošana, degvielas un eļļas apkalpošana, kravu un pasta sūtījumu apkalpošana attiecībā uz kravu un pasta sūtījumu fizisku pārvietošanu starp terminālu un gaisa kuģi, uz šā punkta a) apakšpunkta i) un ii) daļā paredzētajām tiesībām attiecas tikai fiziski vai darbības ierobežojumi saskaņā ar otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā piemērojamiem normatīvajiem aktiem. Gadījumos, kad šādi ierobežojumi aizliedz pašpakalpojumus un kad nav faktiskas konkurences starp piegādātājiem, kas nodrošina lidlauka pakalpojumus, visiem šiem pakalpojumiem uz vienlīdzīgiem un nediskriminējošiem pamatiem jābūt pieejamiem visiem gaisa pārvadātājiem; tādu pakalpojumu cenas nepārsniedz to kopējās izmaksas, kurās ietverta samērīga, aktīvu nesta peļņa pēc amortizācijas atskaitījumiem.

Pārdošana, vietējie izdevumi un naudas līdzekļu pārskaitījumi

4. Ikviens katras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājs drīkst iesaistīties gaisa pārvadājumu pakalpojumu pārdošanā otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā tieši un/vai, pēc gaisa pārvadātāja izvēles, ar tā pārdošanas aģentu vai citu gaisa pārvadātāja izraudzītu starpnieku palīdzību, vai internetā. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības pārdot šādus pārvadājumu pakalpojumus, un ikviena persona drīkst brīvi pirkt šādus pārvadājumu pakalpojumus šīs teritorijas valūtā vai brīvi konvertējamās valūtās.

5. Ikvienam gaisa pārvadātājam ir tiesības konvertēt un pārskaitīt vietējos ieņēmumus no otras Līgumslēdzējas Puses teritorijas uz savas valsts teritoriju un, izņemot gadījumus, kad tas neatbilst vispārēji piemērojamiem normatīvajiem aktiem, uz paša izraudzītu valsti vai valstīm pēc pieprasījuma. Ieņēmumus konvertēt un pārskaitīt ir atļauts tūlīt, bez ierobežojumiem un neuzliekot tiem nodokļus, pēc maiņas kursa, ko kārtējiem darījumiem un pārskaitījumiem piemēro dienā, kad gaisa pārvadātājs iesniedz pārskaitījuma pieteikumu.

6. Katras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājiem ir atļauts segt vietējos izdevumus, tostarp degvielas pirkšanu, otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā vietējā valūtā. Pēc to izvēles katras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāji drīkst segt šādus izdevumus otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā brīvi konvertējamās valūtās saskaņā ar vietējo regulējumu attiecībā uz valūtu.

Vienošanās par sadarbību

7. Veicot vai piedāvājot pakalpojumus saskaņā ar šo nolikumu, ikviens katras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājs drīkst noslēgt vienošanās par sadarbību, piemēram, vienošanās par vietu rezervēšanu tālākpārdošanai vai kopīgiem lidojumiem, ar

a) jebkuru Līgumslēdzēju Pušu gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem; un

b) jebkuru trešās valsts gaisa pārvadātāju vai pārvadātājiem; un

c) jebkuru virszemes, sauszemes vai jūras pārvadātāju;

ja i) visiem šādu vienošanos dalībniekiem ir attiecīgā atļauja veikt pārvadājumus noteiktajā maršrutā un ii) vienošanās atbilst prasībām attiecībā uz drošumu un konkurenci, kas parasti tiek piemērotas šādiem pasākumiem. Attiecībā uz pārdodamajiem pasažieru pārvadājumiem, kuros ietverti kopīgi lidojumi, pārdošanas vietā vai jebkurā gadījumā pirms iekāpšanas pircēju informē par to, kuri pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji darboies katrā pakalpojuma sektorā.

8. a) Saistībā ar pasažieru pārvadājumiem uz virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem neattiecas normatīvie akti, kas reglamentē gaisa pārvadājumu pakalpojumus, pamatojoties vienīgi uz to, ka šos virszemes pārvadājumus piedāvā gaisa pārvadātājs, izmantojot savu nosaukumu. Virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji drīkst izlemt, vai slēgt vienošanos par sadarbību. Pieņemot lēmumu par ikvienu konkrētu vienošanos, virszemes pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji var cita starpā apsvērt patērētāju intereses un tehniskus, ekonomiskus, telpas un jaudas ierobežojumus.

b) Turklāt, neskarot jebkādu citu šā nolikuma noteikumus, Līgumslēdzēju Pušu gaisa pārvadātājiem un netiešiem kravu pārvadājumu pakalpojumu sniedzējiem bez ierobežojumiem atļauts saskaņā ar starptautisko gaisa transportu izmantot jebkādu virszemes transportu kravu pārvadājumiem uz jebkuru punktu Jordānijā un Eiropas Savienības teritorijā vai trešās valstīs un no tā, tostarp pārvadājumiem uz un no visām lidostām ar muitas iestādēm un attiecīgā gadījumā ietverot tiesības pārvadāt kravas, kas atrodas muitas kontrolē, saskaņā ar spēkā esošajiem normatīvajiem aktiem. Šādām kravām, ko pārvadā ar virszemes transportu vai ar gaisa transportu, lidostā ir pieejamas muitas procedūras un telpas. Gaisa pārvadātāji drīkst izvēlēties veikt paši savus virszemes pārvadājumus vai nodrošināt to veikšanu, izmantojot vienošanās ar citiem virszemes pārvadātājiem, tostarp izmantojot virszemes pārvadājumus, ko veic citi gaisa pārvadātāji un netieši kravu gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniedzēji. Šādus intermodālus kravas pārvadājumu pakalpojumus drīkst

piedāvāt par vienu kopīgu cenu par apvienoto gaisa un virszemes pārvadājumu, ja kravu nosūtītāji netiek maldināti par faktiem, kas saistīti ar šādiem pārvadājumiem.

Noma

9. a) Katras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības sniegt saskaņotos pakalpojumus, izmantojot gaisa kuģi un apkalpi, kas iznomāti no jebkura, tostarp trešo valstu, gaisa pārvadātāja, ja visi šādu vienošanos dalībnieki atbilst nosacījumiem, kas paredzēti normatīvajos aktos, kurus Līgumslēdzējas Puses parasti piemēro šādiem pasākumiem.
- b) Neviena no Līgumslēdzējām Pusēm nepieprasa, lai gaisa pārvadātājiem, kas iznomā savu aprīkojumu, būtu tiesības veikt satiksmi saskaņā ar šo nolīgumu.
- c) Izmomāšana ar apkalpi (*wet-leasing*), ko veic Līgumslēdzēju Pušu gaisa pārvadātājs attiecībā uz trešās valsts gaisa pārvadātāja gaisa kuģi, kura nav viena no IV pielikumā minētajām valstīm, lai īstenotu šajā nolīgumā paredzētās tiesības, ir izņēmuma gadījums vai risinājums pagaidu vajadzību apmierināšanai. Šādas izmomāšanas ar apkalpi gadījumā ir vajadzīgs iepriekšējs apstiprinājums no iestādes, kas izsniegusi licenci gaisa pārvadātājam, kurš savu gaisa kuģi iznomā, un no otras Līgumslēdzējas Puses kompetentās iestādes, kur nomāto gaisa kuģi (attiecīgi, ar apkalpi) paredzēts ekspluatēt.

Franšīze un marķējums

10. Katras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājiem ir tiesības slēgt franšīzes vai marķēšanas nolīgumus ar jebkuras Līgumslēdzējas Puses vai trešo valstu komercsabiedrībām, tostarp gaisa pārvadātājiem, ja gaisa pārvadātājiem ir attiecīga atļauja un tie atbilst nosacījumiem, kas paredzēti normatīvajos aktos, kurus Līgumslēdzējas Puses piemēro šādiem pasākumiem, it sevišķi tiem, kuros pieprasīts izpaust pakalpojumu veicošā gaisa pārvadātāja identitāti.

Laika nišu piešķiršana lidostās

11. Laika nišu piešķiršanai lidostās, kas atrodas Līgumslēdzēju Pušu teritorijās, ir jānotiek neatkarīgā, caurskatāmā un nediskriminējošā veidā. Attieksme pret visiem gaisa pārvadātājiem ir taisnīga un vienlīdzīga. Saskaņā ar 21. panta ("Apvienotā komiteja") 5. punktu Līgumslēdzēja Puse var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai risinātu ar šā panta piemērošanu saistītus jautājumus.

9. pants

Muitas nodokļi un maksājumi

1. Ierodoties vienas Līgumslēdzējas Puses teritorijā, gaisa kuģi, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, ko veic otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāji, tā parasto aprīkojumu, degvielu, smērvielas, tehniskos palīgmateriālus patēriņam, lidlauka aprīkojumu, rezerves daļas (tostarp dzinējus), gaisa kuģa krājumus (tostarp, bet ne tikai tādas preces kā pārtika, dzērieni

un alkoholiskie dzērieni, tabakas izstrādājumi un citi ražojumi, kas lidojuma laikā ierobežotā daudzumā ir paredzēti pārdošanai pasažieriem vai pasažieru patēriņam) un citus priekšmetus, kas paredzēti izmantošanai vai tiek izmantoti tikai saistībā ar starptautiskajos gaisa pārvadājumos iesaistīta gaisa kuģa ekspluatāciju vai apkalpošanu, uz savstarpības pamata atbrīvo no visiem importa ierobežojumiem, īpašuma un kapitāla nodokļiem, muitas nodokļiem, akcīzes nodokļiem un līdzīgiem maksājumiem un nodevām, ko a) uzliek valsts vai vietējās iestādes vai Eiropas Savienība un b) kas nav balstītas uz sniegto pakalpojumu izmaksām, ja šis aprīkojums un krājumi paliek gaisa kuģī.

2. Uz savstarpības pamata atbrīvojums no nodokļiem, nodevām un maksājumiem, kuri minēti šā panta 1. punktā, izņemot maksājumus, kas balstīti uz sniegtā pakalpojuma izmaksām, piemēro šādos gadījumos:

- a) gaisa kuģa krājumiem, kas ir ievesti vai piegādāti Līgumslēdzējas Puses teritorijā un samērīgā daudzumā iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;
- b) lidlauka aprīkojumam un rezerves daļām (tostarp dzinējiem), kas ievesti Līgumslēdzējas Puses teritorijā, lai apkalpotu, veiktu tehnisko apkopi vai remontētu tādu otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģi, kas tiek izmantoti starptautiskajos gaisa pārvadājumos;
- c) degvielai, smērvielām un tehniskajiem palīgmateriāliem patēriņam, kas ir ievesti vai piegādāti Līgumslēdzējas Puses teritorijā, lai tos izmantotu otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas;
- d) iespieddarbiem – kā noteikts katras Līgumslēdzējas Puses muitas tiesību aktos –, kas ir ievesti vai piegādāti vienas Līgumslēdzējas Puses teritorijā un iekrauti gaisa kuģī, lai tos izmantotu otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāja izlidojošā gaisa kuģī, kas iesaistīts starptautiskajos gaisa pārvadājumos, arī tad, ja šos krājumus paredzēts izmantot lidojuma posmā, kas notiks virs minētās teritorijas; un
- e) drošuma un drošības aprīkojumam izmantošanai lidostās vai kravas terminālos.

3. Neskarot nekādus citus noteikumus par pretējo, nekas šajā nolīgumā neliedz Līgumslēdzējai Pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus degvielai, kas tās teritorijā nediskriminējošā veidā piegādāta izmantošanai gaisa pārvadātāja gaisa kuģī, kas veic lidojumus starp diviem punktiem tās teritorijā.

4. Var prasīt, lai šā panta 1. un 2. punktā minēto aprīkojumu un krājumus uzglabātu attiecīgu iestāžu uzraudzībā un kontrolē.

5. Šajā pantā paredzētie atbrīvojumi ir spēkā arī gadījumos, kad vienas Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāji ir noslēguši līgumu ar citu gaisa pārvadātāju, kam otra Līgumslēdzēja Puse līdzīgi piešķirusi tādas pašas atbrīvojumus, par 1. un 2. punktā minēto priekšmetu nomu vai pārvietošanu otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā.

6. Nekas šajā nolīgumā neliedz nevienai Līgumslēdzējai Pusei uzlikt nodokļus, nodevas vai maksājumus precēm, ko pārdod citādā veidā nekā pasažieru patēriņam gaisa kuģī gaisa pārvadājumu pakalpojuma posmā starp diviem punktiem tās teritorijā, kur ir atļauta iekāpšana vai izkāpšana.

7. Šā nolīguma noteikumi neietekmē PVN jomu, izņemot apgrozījuma nodokli importam. Šis nolīgums neietekmē starp dalībvalsti un Jordāniju noslēgto spēkā esošo nolīgumu noteikumus par ienākuma un kapitāla nodokļu dubultās uzlikšanas novēršanu.

10. pants

Lidostu, aviācijas objektu un pakalpojumu lietošanas maksas

1. Katra Līgumslēdzēja Puse nodrošina, ka lietošanas maksas, ko kompetentās maksas iekasētājas iestādes vai struktūras var uzlikt otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājiem par aeronavigācijas un gaisa satiksmes vadības pakalpojumu izmantošanu, ir taisnīgas, samērīgas, saistītas ar izmaksām un nav netaisnīgi diskriminējošas. Jebkurā gadījumā šāda veida lietošanas maksas otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājiem aprēķina, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kas ir pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam.

2. Katra Līgumslēdzēja Puse nodrošina, ka lietošanas maksas, ko kompetentās maksas iekasētājas iestādes vai struktūras var uzlikt otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājiem par lidostas, aviācijas drošības pakalpojumu un saistītu objektu un pakalpojumu izmantošanu, ir taisnīgas, samērīgas, nav netaisnīgi diskriminējošas un ir objektīvi sadalītas starp lietotāju kategorijām. Šīs maksas var atspoguļot, bet nevar pārsniegt pilnas izmaksas, kas kompetentajām maksas iekasētājām iestādēm vai struktūrām rodas par attiecīgās lidostas un aviācijas drošības objektu un pakalpojumu nodrošināšanu lidostā vai lidostas sistēmā. Šīs maksas var ietvert samērīgu peļņu no aktīviem pēc nolietojuma summas atskaitīšanas. Objektus un pakalpojumus, par ko nosaka lietošanas maksas, nodrošina efektīvi un ekonomiski. Jebkurā gadījumā šīs maksas otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājiem aprēķina, ievērojot nosacījumus, kas ir ne mazāk izdevīgi kā vislabvēlīgākie nosacījumi, kas ir pieejami jebkuram citam gaisa pārvadātājam maksu aprēķināšanas brīdī.

3. Katra Līgumslēdzēja Puse nodrošina konsultācijas starp kompetentajām maksas iekasētājām iestādēm vai struktūrām, kas atrodas tās teritorijā, un gaisa pārvadātājiem vai to pārstāvēniecībām, kas izmanto objektus un pakalpojumus, un nodrošina

kompetento maksas iekasētāju iestāžu vai struktūru un gaisa pārvadātāju vai to pārstāvēniecību savstarpēju apmaiņšanos ar informāciju, kas varētu būt nepieciešama, lai nodrošinātu precīzu pārskatu par maksu pamatotību saskaņā ar šā panta 1. un 2. punktā izklāstītajiem principiem. Katra Līgumslēdzēja Puse nodrošina, ka kompetentās maksas iekasētājas iestādes sniedz lietotājiem pamatotu paziņojumu par visiem priekšlikumiem mainīt lietošanas maksas, lai lietotāji varētu paust savu viedokli pirms šādu izmaiņu veikšanas.

4. Strīdu atrisināšanas procedūrās saskaņā ar šā nolīguma 22. pantu ("Strīdu atrisināšana un izšķiršana") nevar uzskatīt, ka kāda no Līgumslēdzējām Pusēm pārkāpusi šā panta noteikumus, izņemot gadījumus, kad a) tā pietiekamā laika posmā nav pārskatījusi lietošanas maksas vai praksi, kas ir otras Līgumslēdzējas Puses sūdzības priekšmets, vai b) pēc tādas pārskatīšanas tā neveic visus tai iespējamus pasākumus, lai labotu jebkādu lietošanas maksu vai praksi, kas nav saskaņā ar šo pantu.

11. pants

Cenas

1. Līgumslēdzējas Puses ļauj gaisa pārvadātājiem brīvi noteikt cenas, pamatojoties uz brīvu un godīgu konkurenci.

2. Līgumslēdzējas Puses nepieprasa reģistrēt cenas.

3. Kompetentās iestādes var savstarpēji apspriest jautājumus par negodīgu, nesamērīgu un diskriminējošu cenu noteikšanu, kā arī citus jautājumus.

12. pants

Statistika

1. Katra Līgumslēdzēja Puse sniedz otrai Līgumslēdzējai Pusei savos normatīvajos aktos noteikto statistiku un – pēc pieprasījuma – citu pieejamo statistikas informāciju, kas var būt nepieciešama, lai izskatītu gaisa pārvadājumu darbības rādītājus.

2. Līgumslēdzējas Puses saskaņā ar šā nolīguma 21. pantu ("Apvienotā komiteja") sadarbojas Apvienotajā komitejā, lai uzlabotu savstarpēju apmaiņu ar statistikas informāciju, kas vajadzīga gaisa pārvadājumu attīstības uzraudzīšanai saskaņā ar šo nolīgumu.

II SADAĻA

SADARBĪBA REGULĒJUMA JOMĀ

13. pants

Aviācijas drošums

1. Līgumslēdzējas Puses nodrošina, lai to tiesību akti īstenotu vismaz tos standartus, kas minēti III pielikuma A daļā, ievērojot turpmāk izklāstītos nosacījumus.

2. Līgumslēdzējas Puses nodrošina, ka vienā no Līgumslēdzējām Pusēm reģistrētam gaisa kuģim, par kuru pastāv aizdomas, ka tas neatbilst starptautiskajiem aviācijas drošuma standartiem, kas noteikti saskaņā ar Konvenciju par nosēšanos starptautiskajai gaisa satiksmei atvērtās lidostās, otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā veic perona pārbaudi gaisa kuģī un gaisa kuģa ārpusē, lai pārbaudītu gan gaisa kuģa un apkalpes dokumentu derīgumu, gan gaisa kuģa un tā aprikojuma faktisko stāvokli.

3. Jebkura Līgumslēdzēja Puse jebkurā laikā drīkst pieprasīt konsultācijas par drošuma standartiem, kurus ievēro otra Līgumslēdzēja Puse.

4. Līgumslēdzējas Puses kompetentās iestādes veic piemērotus un tūlītējus pasākumus, ja tās konstatē, ka gaisa kuģis, produkts vai darbība, iespējams,

a) neatbilst obligātajiem standartiem, kas noteikti atbilstīgi konvencijai, tiesību aktiem, kas minēti III pielikumā A daļā, vai arī attiecīgajiem Jordānijas tiesību aktiem, kas saskan ar šā panta 1. punktu, atkarībā no tā, kurš no tiem ir piemērojams;

b) izraisa nopietnas bažas – kuru pamatā ir šā panta 2. punktā minētā pārbaude –, ka gaisa kuģis vai gaisa kuģa ekspluatācija neatbilst obligātajiem standartiem, kas noteikti atbilstīgi konvencijai, tiesību aktiem, kas minēti III pielikumā A daļā, vai arī attiecīgajiem Jordānijas tiesību aktiem, kas saskan ar šā panta 1. punktu, atkarībā no tā, kurš no tiem ir piemērojams; vai

c) izraisa nopietnas bažas, ka netiek efektīvi ievēroti un īstenoti obligātie standarti, kas noteikti atbilstīgi konvencijai, tiesību aktiem, kas minēti šā nolīguma III pielikumā A daļā, vai arī saskaņā ar attiecīgajiem Jordānijas tiesību aktiem, kas saskan ar šā panta 1. punktu, atkarībā no tā, kurš no tiem ir piemērojams.

5. Ja vienas Līgumslēdzējas Puses kompetentās iestādes rīkojas saskaņā ar 4. punktu, tās savlaicīgi informē otras Līgumslēdzējas Puses kompetentās iestādes par šādas rīcības uzsākšanu, minot šādas rīcības iemeslus.

6. Ja pasākumi, kas tiek veikti, piemērojot 4. punktu, netiek pārtraukti, pat ja pamatojums to uzsākšanai vairs nepastāv, jebkura no Līgumslēdzējām Pusēm var vērsties ar šo jautājumu Apvienotajā komitejā.

14. pants

Aviācijas drošība

1. Līgumslēdzējas Puses nodrošina, lai to tiesību akti īstenotu vismaz tos standartus, kas minēti šā nolīguma III pielikuma B daļā, ievērojot turpmāk izklāstītos nosacījumus.

2. Drošuma garantēšana civilajiem gaisa kuģiem, to pasažieriem un apkalpei ir svarīgs priekšnosacījums starptautisko gaisa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, tāpēc Līgumslēdzējas Puses atkārtoti apliecina to savstarpējās saistības rūpēties par

civilās aviācijas drošību pret nelikumīgas iekaušanās aktiem un jo īpaši to saistības saskaņā ar Čikāgas Konvenciju, Konvenciju par noziegumiem un dažām citām nelikumīgām darbībām, kas izdarītas gaisa kuģos, kas parakstīta Tokijā 1963. gada 14. septembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgu gaisa kuģu sagrābšanu, kas parakstīta Hāgā 1970. gada 16. decembrī, Konvenciju par cīņu pret nelikumīgām darbībām, kas apdraud civilās aviācijas drošību, kas parakstīta Monreālā 1971. gada 23. septembrī, Protokolu par cīņu pret nelikumīgām darbībām lidostās, kas apkalpo starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīts Monreālā 1988. gada 24. februārī, un Konvenciju par plastikas sprāgstvielu marķēšanu, lai veicinātu to atklāšanu, kas parakstīta Monreālā 1991. gada 1. martā, ciktāl abas Līgumslēdzējas Puses ir šo konvenciju, kā arī citu konvenciju un protokolu, kas saistīti ar civilās aviācijas drošību, dalībnieces.

3. Līgumslēdzējas Puses pēc attiecīga lūguma sniedz viena otrai visu vajadzīgo palīdzību, lai novērstu civilo gaisa kuģu nelikumīgu sagrābšanu un citas nelikumīgas darbības, kas ir vērstas pret gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes locekļu, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu, un jebkādu citus draudus aviācijas drošībai.

4. Līgumslēdzējas Puses to savstarpējās attiecībās rīkojas saskaņā ar aviācijas drošības standartiem un, ciktāl tā ir piemērojama, saskaņā ar Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) pieņemto ieteicamo praksi, kas ietverta Čikāgas Konvencijas pielikumos, tādā mērā, kādā šie drošības noteikumi ir piemērojami Līgumslēdzējām Pusēm. Abas Līgumslēdzējas Puses pieprasa, lai tajās reģistrētie gaisa kuģu ekspluatanti, uzņēmēji, kuru galvenā uzņēmējdarbības vieta vai pastāvīgā mītne atrodas to teritorijā, un lidostu ekspluatanti to teritorijā darbotos saskaņā ar šiem aviācijas drošības noteikumiem.

5. Katra Līgumslēdzēja Puse nodrošina, ka tās teritorijā tiek veikti efektīvi pasākumi, lai aizsargātu gaisa kuģus, pārbaudītu pasažierus un to rokas bagāžu un īstenotu apkalpes, kravas (tostarp nododamās bagāžas) un gaisa kuģa krājumu piemērotas pārbaudes pirms iekāpšanas un iekraušanas, kā arī tās laikā, un to, ka šie pasākumi tiek pielāgoti pieaugošu draudu gadījumā. Katra Līgumslēdzēja Puse piekrīt, ka tās gaisa pārvadātājiem drīkst pieprasīt ievērot aviācijas drošības noteikumus, kas minēti 4. punktā un ko pieprasa otra Līgumslēdzēja Puse, ierodoties vai atrodoties otras Līgumslēdzējas Puses teritorijā vai izbraucot no minētās teritorijas.

6. Katra Līgumslēdzēja Puse pozitīvi reaģē uz jebkuru otras Līgumslēdzējas Puses prasību pamatotu, īpašu drošības pasākumu veikšanai, lai novērstu konkrētus draudus. Izņemot ārkārtas situācijās, katra Līgumslēdzēja Puse iepriekš informē otru Līgumslēdzēju Pusi par visiem īpašajiem drošības pasākumiem, ko paredzēts ieviest un kas varētu radīt būtisku finansiālu vai operacionālu ietekmi uz gaisa pārvadājumu pakalpojumiem, kurus sniedz saskaņā ar šo nolīgumu. Katra Līgumslēdzēja Puse atbilstīgi šā nolīguma 21. pantam ("Apvienotā komiteja") var pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai apspriestu šādus drošības pasākumus.

7. Civilo gaisa kuģu nelikumīgas sagrābšanas incidenta vai šāda incidenta draudu gadījumā, vai citādu pret šādu gaisa kuģu, to pasažieru un apkalpes locekļu, lidostu un aeronavigācijas iekārtu drošumu vērstu nelikumīgu aktu gadījumā Līgumslēdzējas Puses palīdz cita citai, atvieglinot saziņu un citus atbilstīgus pasākumus, kuru nolūks ir ātri un droši izbeigt šādu incidentu vai tā draudus.

8. Katra Līgumslēdzēja Puse veic visus pasākumus, ko tā uzskata par lietderīgiem, lai nodrošinātu, ka gaisa kuģis, kurš nelikumīgi sagrābts vai pret kuru veiktas citas nelikumīgas darbības, un kurš atrodas uz zemes tās teritorijā, tiek aizturēts uz zemes, ja vien gaisa kuģa izlidošanas nepieciešamību nerada primārais pienākums aizsargāt cilvēku dzīvības. Ja vien tas ir lietderīgi, šādus pasākumus veic uz savstarpējas apspriešanas pamata.

9. Ja Līgumslēdzējai Pusei ir pietiekams pamats uzskatīt, ka otra Līgumslēdzēja Puse neievēro šajā pantā minētos aviācijas drošības noteikumus, šī Līgumslēdzēja Puse var pieprasīt tūlītējas konsultācijas ar otru Līgumslēdzēju Pusi.

10. Neskarot šā nolīguma 4. pantu ("Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana"), gadījumā, ja piecpadsmit (15) dienu laikā pēc šādas prasības izteikšanas nav panākta apmierinoša vienošanās, tas ir pamats, lai aizturētu, atsauktu vai ierobežotu otras Līgumslēdzējas Puses viena vai vairāku gaisa pārvadātāju darbības atļauju vai noteiktu nosacījumus šādām atļaujām.

11. Ja to prasa tūlītēji un ārkārtas draudi, Līgumslēdzēja Puse drīkst veikt pagaidu pasākumus pirms piecpadsmit (15) dienu termiņa beigām.

12. Jebkāda rīcība saskaņā ar šā panta 10. punktu tiek pārtraukta, kad otra Līgumslēdzēja Puse ir izpildījusi šā panta noteikumus.

15. pants

Gaisa satiksmes pārvaldība

1. Līgumslēdzējas Puses nodrošina, lai to tiesību akti īstenotu standartus, kas minēti šā nolīguma III pielikuma C daļā, ievērojot turpmāk izklāstītos nosacījumus.

2. Līgumslēdzējas Puses dara visu, kas to spēkos, lai sadarbības gaisa satiksmes pārvaldības jomā ar mērķi paplašināt vienoto Eiropas gaisa telpu, iekļaujot tajā Jordāniju, lai pilnveidotu šobrīd spēkā esošos drošuma standartus un uzlabotu Eiropas kopējo gaisa satiksmes standartu vispārējo efektivitāti nolūkā optimizēt kapacitāti un pēc iespējas mazināt kavēšanos biežumu. Šajā nolūkā Jordānijai ir pienācīgi jāpiepalīdz Vienotās gaisa telpas komitejā. Apvienotā komiteja atbild par sadarbības pārraudzību un atvieglināšanu gaisa satiksmes pārvaldības jomā.

3. Lai atvieglinātu Eiropas vienotās gaisa telpas tiesību aktu piemērošanu to teritorijās,

a) Jordānija veic nepieciešamos pasākumus, lai pielāgotu savas satiksmes pārvaldības institucionālās struktūras vienotajai Eiropas gaisa telpai, jo īpaši izveidojot attiecīgas pārraudzības valsts organizācijas, kas būtu vismaz funkcionāli neatkarīgas no aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem; un

b) Eiropas Savienība iesaista Jordāniju atbilstošās rīcības iniciatīvās aeronavigācijas pakalpojumu, gaisa telpas un savstarpējās izmantojamības jomās, kas izriet no Eiropas vienotās gaisa telpas, jo īpaši, agrīni iesaistot Jordānijas centienus izveidot funkcionālos gaisa telpas blokus vai atbilstoši saskaņojot ar SESAR.

16. pants

Vides aizsardzība

1. Līgumslēdzējas Puses atzīst, cik liela nozīme starptautiskās aviācijas politikas izstrādē un īstenošanā ir vides aizsardzībai.

2. Līgumslēdzējas 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.

3. Neviens šā nolīguma noteikums nav interpretējams tā, lai ierobežotu kādas Līgumslēdzējas Puses kompetento iestāžu pilnvaras veikt visus atbilstošos pasākumus tās suverēnā jurisdikcijā, lai novērstu vai citādi risinātu gaisa transporta ietekmi uz vidi, ar nosacījumu, ka šie pasākumi pilnībā atbilst starptautiskajos tiesību aktos paredzētajām tiesībām un pienākumiem un tiek piemēroti neatkarīgi no valstspiederības.

4. Līgumslēdzējas Puses nodrošina, lai to tiesību akti īstenotu standartus, kas minēti šā nolīguma III pielikuma D daļā.

17. pants

Patērētāju aizsardzība

Līgumslēdzējas Puses nodrošina, lai to tiesību akti īstenotu tos standartus attiecībā uz gaisa transportu, kas minēti šā nolīguma III pielikuma E daļā.

18. pants

Datorizētas rezervācijas sistēmas

Līgumslēdzējas Puses nodrošina, lai to tiesību akti īstenotu standartus, kas minēti šā nolīguma III pielikuma F daļā.

19. pants

Sociālie aspekti

Līgumslēdzējas Puses nodrošina, lai to tiesību akti īstenotu tos standartus attiecībā uz gaisa transportu, kas minēti šā nolīguma III pielikuma G daļā.

III SADAĻA

INSTITUCIONĀLIE NOTEIKUMI

20. pants

Interpretācija un izpilde

1. Līgumslēdzējas Puses veic visus attiecīgos pasākumus, vispārējos vai īpašos, lai nodrošinātu no nolīguma izrietošo saistību izpildi, un atturas no jebkādiem pasākumiem, kas varētu apdraudēt nolīguma mērķu sasniegšanu.

2. Katra Līgumslēdzēja Puse tās teritorijā ir atbildīga par šā nolīguma pienācīgu īstenošanu un jo īpaši par to tiesību aktu pienācīgu piemērošanu, ar ko īsteno standartus, kuri minēti šā nolīguma III pielikumā.

3. Katra Līgumslēdzēja Puse sniedz otrai Līgumslēdzējai Pusei visu vajadzīgo informāciju un palīdzību gadījumā, ja otra Līgumslēdzēja Puse atbilstoši savām, šajā nolīgumā paredzētajām pilnvarām veic izmeklēšanu par iespējamiem pārkāpumiem.

4. Kad vien Līgumslēdzējas Puses rīkojas atbilstīgi ar šo nolīgumu piešķirtajām pilnvarām jautājumos, kuros otra Līgumslēdzēja Puse ir ieinteresēta un kas attiecas uz otras Līgumslēdzējas Puses iestādēm vai uzņēmumiem, otras Līgumslēdzējas Puses kompetentajām iestādēm jābūt pilnīgi informētām un tām jābūt iespējai paust savus apsvērumus pirms galīgā lēmuma pieņemšanas.

21. pants

Apvienotā komiteja

1. Ar šo tiek izveidota komiteja, kuru veido Līgumslēdzēju Pušu pārstāvji (turpmāk – Apvienotā komiteja), kas ir atbildīga par šā nolīguma administrēšanu un nodrošina tā pareizu izpildi. Šim nolūkam tā sniedz ieteikumus un pieņem lēmumus gadījumos, kas paredzēti šajā nolīgumā.

2. Apvienotās komitejas lēmumi tiek pieņemti vienprātīgi un ir saistoši abām Līgumslēdzējām Pusēm. Līgumslēdzējas Puses tos īsteno saskaņā ar saviem noteikumiem.

3. Apvienotā komiteja pieņem savu reglamentu, apstiprinot to ar lēmumu.

4. Apvienotā komiteja tiekas pēc vajadzības, kad tas nepieciešams. Jebkura no Līgumslēdzējām Pusēm var pieprasīt sanāksmes sasaukšanu.

5. Līgumslēdzēja Puse arī drīkst pieprasīt Apvienotās komitejas sanāksmes sasaukšanu, lai censtos atrisināt jebkuru jautājumu, kas attiecas uz nolīguma interpretāciju vai piemērošanu. Šādi sanāksmei ir jānotiek iespējami nekavējoties un ne vēlāk kā divus mēnešus pēc pieprasījuma saņemšanas par sanāksmes sasaukšanu, ja vien Līgumslēdzējas Puses nevienojas citādi.

6. Šā nolīguma pareizas īstenošanas nolūkā Līgumslēdzējas Puses apmainās ar informāciju un pēc jebkuras Līgumslēdzējas Puses pieprasījuma apspriežas Apvienotajā komitejā.

7. Ja pēc kādas Līgumslēdzējas Puses ieskatiem otra Līgumslēdzēja puse pienācīgi nepilda Apvienotās komitejas lēmumu, tā var prasīt, lai šo jautājumu izskata Apvienotajā komitejā. Ja Apvienotā komiteja nespēj atrisināt šo jautājumu divu mēnešu laikā pēc tā iesniegšanas, pieprasītāja Līgumslēdzēja Puse drīkst īstenot attiecīgus aizsargpasākumus saskaņā ar šā nolīguma 23. pantu ("Aizsargpasākumi").

8. Apvienotās komitejas lēmumos jāmin datums, kad tos īsteno Līgumslēdzējas Puses, un jebkāda cita informācija, kas var attiekties uz uzņēmējiem.

9. Neskarot 2. punktu, ja Apvienotā komiteja nav pieņēmusi lēmumu par kādu tai iesniegto jautājumu sešu mēnešu laikā pēc jautājuma iesniegšanas datuma, Līgumslēdzējas Puses drīkst veikt piemērotus pagaidu aizsargpasākumus saskaņā ar šā nolīguma 23. pantu ("Aizsargpasākumi").

10. Apvienotā komiteja izskata jautājumus saistībā ar divpusējām investīcijām vairākuma īpašumtiesībās vai izmaiņām Līgumslēdzēju Pušu gaisa pārvadātāju faktiskā kontrolē.

11. Apvienotā komiteja arī izvērsē sadarbību,

a) veicinot informācijas apmaiņu speciālistu līmenī par jauniem tiesību aktiem vai likumdošanas iniciatīvām un norisēm, tostarp aizsardzības, drošības, vides, aviācijas infrastruktūras (arī attiecībā uz laika nišām), konkurences apstākļu, kā arī patērētāju aizsardzības jomā;

b) regulāri pārbaudot nolīguma sociālo ietekmi tā īstenošanas gaitā, jo īpaši nodarbinātības jomā, un izstrādājot veidu, kā atbilstīgi jāreaģē uz problēmām, kas atzītas par pamatotām;

c) apsverot iespējamās jomas nolīguma turpmākai izvērsēšanai, arī ieteikumus par nolīguma grozījumiem; un

d) ar vienprātīgu lēmumu vienojoties par priekšlikumiem, strātīgām vai tādiem procedurāla rakstura dokumentiem, kas tieši saistīti ar šā nolīguma darbību.

12. Līgumslēdzējām Pusēm ir kopīgs mērķis – maksimāli palielināt ieguvumu patērētājiem, aviokompānijām, darbaņpēkam un sabiedrībai, šā nolīguma piemērošanas jomā ietverot arī trešās valstis. Šajā nolūkā Apvienotā komiteja izstrādās priekšlikumu par nosacījumiem un procedūram, tostarp par jebkādiem grozījumiem, kas būtu jāizdara šajā nolīgumā, lai trešās valstis varētu tam pievienoties.

22. pants

Strīdu atrisināšana un izšķiršana

1. Jebkura no Līgumslēdzējām pusēm var pieprasīt, lai saskaņā ar asociācijas nolīgumu izveidotā asociācijas padome izskatītu jebkuru strīdu saistībā ar šā nolīguma piemērošanu vai interpretāciju, kas nav atrisināts saskaņā ar šā nolīguma 21. pantu ("Apvienotā komiteja").

2. Saskaņā ar asociācijas nolīgumu izveidotā asociācijas padome strīdu var izšķirt, pieņemot lēmumu.

3. Līgumslēdzējas Puses veic nepieciešamos pasākumus, lai īstenotu 2. punktā minēto lēmumu.

4. Ja Līgumslēdzējas Puses nespēj strīdu izšķirt Apvienotajā komitejā vai saskaņā ar 2. punktu, strīds pēc jebkuras Līgumslēdzējas Puses prasības tiek iesniegts šķīrējtiesībai, kuru veido trīs šķīrējtiesneši saskaņā ar turpmāk noteikto procedūru:

a) katra Līgumslēdzēja Puse ieceļ šķīrējtiesnesi sešdesmit (60) dienu laikā pēc dienas, kad tā saņēmusi paziņojumu par prasību izšķirt strīdu no šķīrējtiesības, pie kuras ar diplomātiskiem līdzekļiem vērsusies otra Līgumslēdzēja Puse; trešo šķīrējtiesnesi sešdesmit (60) papildu dienu laikā ieceļ pārējie divi šķīrējtiesneši. Ja viena no Līgumslēdzējām Pusēm nav iecēlusi šķīrējtiesnesi noteiktajā laika posmā vai ja trešais šķīrējtiesnesis nav iecelts noteiktajā laika posmā, katra Līgumslēdzēja Puse var pieprasīt Starptautiskās civilās aviācijas organizācijas (ICAO) Padomes priekšsēdētājam iecelt šķīrējtiesnesi vai šķīrējtiesnesus atkarībā no konkrētā gadījuma;

b) trešajam šķīrējtiesnesim, kas iecelts saskaņā ar a) apakšpunkta noteikumiem, jābūt trešās valsts valstspiederīgajam un jāpilda šķīrējtiesības priekšsēdētāja funkcijas;

c) šķīrējtiesība pieņem savu reglamentu; un

d) saskaņā ar šķīrējtiesības galīgo lēmumu strīda izšķiršanas sākotnējās izmaksas tiek sadalītas vienādi starp Līgumslēdzējām Pusēm.

5. Pēc Līgumslēdzējas Puses pieprasījuma līdz galīgā šķīrējtiesības nolēmuma pieņemšanai šķīrējtiesība var likt otrai Līgumslēdzējai Pusei īstenot pagaidu korektīvus pasākumus.

6. Jebkāds šķīrējtiesības pagaidu lēmums vai galīgais lēmums Līgumslēdzējām Pusēm ir saistošs.

7. Ja viena Līgumslēdzēja Puse nerīkojas saskaņā ar šķīrējtiesības lēmumu, kas pieņemts saskaņā ar šā panta noteikumiem, trīsdesmit (30) dienu laikā no iepriekš minētā lēmuma paziņošanas, otra Līgumslēdzēja Puse drīkst, kamēr vien šis lēmums

joprojām netiek ievērots, ierobežot, apturēt vai atsaukt tiesības vai privilēģijas, kuras tā saskaņā ar šā nolīguma noteikumiem piešķirusi vainīgajai Līgumslēdzējai Pusei.

23. pants

Aizsargpasākumi

1. Līgumslēdzējas puses veic jebkurus vispārīgus vai konkrētus pasākumus, kas vajadzīgi saistību izpildei saskaņā ar šo nolīgumu. Tās gādā par to, lai nolīgumā noteiktie mērķi tiktu sasniegti.

2. Ja kāda Līgumslēdzēja Puse uzskata, ka otra Līgumslēdzēja Puse nepilda kādu pienākumu saskaņā ar šo nolīgumu, tā var veikt attiecīgus pasākumus. Aizsargpasākumi ir ierobežoti attiecībā uz to darbības jomu un termiņu tā, kā tas ir noteikti nepieciešams, lai atrisinātu situāciju vai saglabātu šā nolīguma līdzsvaru. Priekšroka ir pasākumiem, kas vismazāk traucē šā nolīguma darbību.

3. Līgumslēdzēja Puse, kas apsver iespēju veikt aizsargpasākumus, ar Apvienotās komitejas starpniecību informē pārējās Līgumslēdzējas Puses un sniedz visu atbilstošo informāciju.

4. Līgumslēdzējas Puses nekavējoties sāk apspriedes Apvienotajā komitejā, lai rastu visiem pieņemamu risinājumu.

5. Neskarot šā nolīguma 3. panta ("Atļauju piešķiršana") d) punktu, 4. panta ("Atļaujas atteikšana, atsaukšana, apturēšana vai ierobežošana") d) punktu, kā arī 13. pantu ("Aviācijas drošums") un 14. pantu ("Aviācijas drošība"), attiecīgā Līgumslēdzēja Puse nedrīkst veikt aizsargpasākumus, kamēr nav pagājis viens mēnesis pēc paziņojuma izdarīšanas saskaņā ar 3. punktu, ja vien konsultāciju procedūra saskaņā ar 4. punktu nav pabeigta pirms noteiktā laika ierobežojuma beigām.

6. Attiecīgā Līgumslēdzēja Puse bez kavēšanās informē Apvienoto komiteju par īstenotajiem pasākumiem un sniedz visu attiecīgo informāciju.

7. Jebkāda darbība, kas uzsākta saskaņā ar šā panta noteikumiem, tiek atcelta, tiklīdz vainīgā Līgumslēdzēja Puse nodrošina šā nolīguma noteikumu izpildi.

24. pants

Nolīguma ģeogrāfiskā darbības joma

Līgumslēdzējas Puses apņemas risināt pastāvīgu dialogu, lai nodrošinātu šā nolīguma atbilstību Barselonas procesam un censtos sasniegt galīgo mērķi – Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu kopējās aviācijas telpas izveidi. Tāpēc saskaņā ar 21. panta ("Apvienotā komiteja") 11. punktu Apvienotajā komitejā tiks apsvērta iespēja savstarpēji vienoties par grozījumiem, lai ņemtu vērā līdzīga veida Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumus.

25. pants

Saistība ar citiem nolīgumiem

1. Šā nolīguma noteikumi ir noteicošie attiecībā pret atbilstošajiem noteikumiem līdz šim spēkā esošajos divpusējos nolīgumos starp Jordāniju un dalībvalstīm. Tomēr pašreizējās tiesības veikt gaisa satiksmi, kas izriet no šiem divpusējiem nolīgumiem un uz kurām neattiecas šis nolīgums, var turpināt īstenot, ja vien nav diskriminācijas starp Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem valstspiederības dēļ.

2. Neierobežojot šā panta 1. punkta piemērošanu, kā arī ievērojot 27. pantu ("Nolīguma darbības izbeigšana"), gadījumā, ja šā nolīguma darbība beidzas vai ja tiek pārtraukts to piemērot pagaidu kārtā, Līgumslēdzējas Puses pirms nolīguma darbības izbeigšanas var vienoties par režīmu, ko tās piemēro gaisa pārvadājumiem Līgumslēdzēju Pušu attiecīgajās teritorijās.

3. Ja Līgumslēdzējas Puses kļūst par cita daudzpusēja nolīguma Pusēm vai apstiprina ICAO vai citas starptautiskas organizācijas pieņemtu lēmumu, kas skar šajā nolīgumā ietvertos jautājumus, tās apspriežas Apvienotajā komitejā, lai noteiktu, vai ir nepieciešama šā nolīguma pārskatīšana, lai šādus apstākļus ņemtu vērā.

4. Šis nolīgums neskar nekādus abu Līgumslēdzēju Pušu lēmumus īstenot turpmākus ieteikumus, kurus var izdarīt Starptautiskā civilās aviācijas organizācija (ICAO). Līgumslēdzējas Puses neatsaucas uz šo nolīgumu, ne arī kādu tā daļu, lai pamatotu iebildumu pret alternatīvas politikas izskatīšanu ICAO attiecībā uz jebkuru jautājumu, uz kuru attiecas šis nolīgums.

26. pants

Grozījumi

1. Ja viena no Līgumslēdzējām Pusēm vēlas grozīt šā nolīguma noteikumus, tā atbilstoši informē Apvienoto komiteju. Šā nolīguma grozījumi stājas spēkā pēc tam, kad Līgumslēdzējas Puses pabeigušas attiecīgās iekšējās procedūras.

2. Apvienotā komiteja pēc kādas Līgumslēdzējas Puses priekšlikuma un saskaņā ar šo pantu drīkst grozīt šā nolīguma pielikumus.

3. Šis nolīgums neskar Līgumslēdzēju Pušu tiesības saskaņā ar nediskriminācijas principu vienpusēji pieņemt jaunus tiesību aktus vai grozīt spēkā esošos tiesību aktus gaisa transporta jomā vai ar to saistītā jomā, kas minēta šā nolīguma III pielikumā.

4. Tiklīdz kā viena no Līgumslēdzējām Pusēm ir sagatavojusi jaunus tiesību aktus gaisa transporta jomā vai kādā no saistī-

tajām jomām, uz kurām attiecas III pielikums, tā informē otru Līgumslēdzēju Pusi un ar to apspriežas, cik vien intensīvi iespējams. Ja kāda no Līgumslēdzējām Pusēm to pieprasa, Apvienotajā komitejā notiek iepriekšēja viedokļu apmaiņa.

5. Tiklīdz viena Līgumslēdzēja Puse ir pieņēmusi jaunu tiesību aktu vai grozījumu tās tiesību aktos gaisa transporta jomā vai ar to saistītā jomā, kas minēta III pielikumā, kuri varētu ietekmēt šā nolīguma pareizu darbību, tā par to informē otru Līgumslēdzēju Pusi ne vēlāk kā trīsdesmit dienu laikā pēc tā pieņemšanas. Pēc jebkuras Līgumslēdzējas Puses lūguma Apvienotā komiteja pēc tam sešdesmit dienu laikā rīko viedokļu apmaiņu par šā jaunā tiesību akta vai grozījuma ietekmi uz šā nolīguma pareizu darbību.

6. Pēc šā panta iepriekšējā 5. punktā minētās viedokļu apmaiņas Apvienotā komiteja

a) pieņem lēmumu, ar kuru pārskata šā nolīguma III pielikumu tā, lai tajā vajadzības gadījumā, pamatojoties uz savstarpības principu, iestrādātu attiecīgo jauno tiesību aktu vai grozījumu,

b) pieņem lēmumu, lai attiecīgais jaunais tiesību akts vai grozījums būtu uzskatāms par atbilstīgu šim nolīgumam; un

c) ierosina jebkādus citus pasākumus, kas īstenojami pieņemamā termiņā, lai aizsargātu šā nolīguma pareizu darbību.

27. pants

Nolīguma darbības izbeigšana

1. Šis nolīgums ir noslēgts uz nenoteiktu laiku.

2. Jebkura Līgumslēdzēja Puse jebkurā laikā ar diplomātiskiem līdzekļiem rakstiski var darīt zināmu otrai Līgumslēdzējai Pusei lēmumu izbeigt šā nolīguma darbību. Tādu paziņojumu vienlaikus nosūta ICAO. Šā nolīguma darbība beidzas pusnaktī pēc Griničas laika Starptautiskās gaisa transporta asociācijas (IATA) satiksmes sezonas beigās vienu gadu pēc dienas, kad iesniegts rakstveida paziņojums par tā izbeigšanu, ja vien:

a) šis paziņojums netiek atsaukts pirms šā laika posma beigām, Līgumslēdzējām Pusēm par to vienojoties; vai

b) Līgumslēdzēja Puse, kas nav izbeigšanas paziņojuma iesniedzēja puse, nepieprasa ilgāku laiku, bet ne vairāk kā 18 mēnešus, lai apspriedēs par režīmu, ko turpmāk piemērot gaisa pārvadājumu pakalpojumiem starp Pušu attiecīgajām teritorijām, panāktu apmierinošus rezultātus.

28. pants

Reģistrēšana Starptautiskajā Civilās aviācijas organizācijā un Apvienoto Nāciju Organizācijas Sekretariātā

Šo nolīgumu un visus tā grozījumus reģistrē ICAO un Apvienoto Nāciju Organizācijas Sekretariātā.

29. pants

Stāšanās spēkā

1. Šis nolīgums stājas spēkā vienu mēnesi pēc dienas, kad ar pēdējo diplomātisko notu ir pabeigta Līgumslēdzēju Pušu notu apmaiņa, apliecinot, ka ir pabeigtas visas procedūras, kas vajadzīgas, lai nolīgums stātos spēkā. Šis notu apmaiņas nolūkā Jordānijas Hāšimītu Karaliste iesniedz Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariātam savu diplomātisko notu, ko tā nosūtījusi Eiropas Savienībai un tās dalībvalstīm, bet Eiropas Savienības Padomes Ģenerālsekretariāts iesniedz Jordānijas Hāšimītu Karalistei Eiropas Savienības un tās dalībvalstu diplomātisko notu. Eiropas Savienības un tās dalībvalstu diplomātiskajā notā ir iekļauti visu dalībvalstu paziņojumi, apstiprinot, ka ir pabeigtas to procedūras, kas vajadzīgas, lai šis nolīgums stātos spēkā.

2. Neierobežojot šā panta 1. punkta piemērošanu, Līgumslēdzējas Puses vienojas piemērot šo nolīgumu pagaidu kārtā no tā mēneša pirmās dienas, kas seko agrākajam no turpmākajiem diviem datumiem, proti: i) pēdējā paziņojuma datumam, kas nosūtīts, lai informētu, ka Puses viena otrai ir paziņojušas par to procedūru pabeigšanu, kas nepieciešamas, lai šo nolīgumu piemērotu pagaidu kārtā, vai ii) datumam, kas atbilst 12 mēnešiem pēc šā nolīguma parakstīšanas dienas, ar nosacījumu, ka tas saskan ar iekšējām procedūrām un/vai attiecīgās valsts tiesību aktiem atkarībā no konkrētā gadījumā.

TO APLIECINOT, pilnvarotie ir parakstījuši šo nolīgumu.

Šis nolīgums sagatavots Briselē, divi tūkstoši desmitā gada piecpadsmītajā decembrī, divos oriģināleksemplāros angļu, bulgāru, čehu, dāņu, franču, grieķu, holandiešu, igauņu, itāļu, latviešu, lietuviešu, maltiešu, poļu, portugāļu, rumāņu, slovāku, slovēņu, somu, spāņu, ungāru, vācu, zviedru un arābu valodā, un visi teksti ir vienlīdz autentiski.

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



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

За Република България



Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



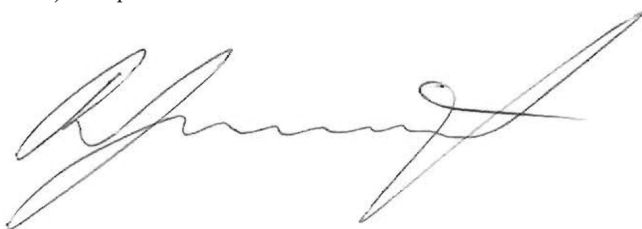
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία

A handwritten signature in Greek, appearing to be 'Εκκλαρουλε', written in a cursive style.

Latvijas Republikas vārdā –

A handwritten signature in Latvian, written in a cursive style.

Lietuvos Respublikos vardu

A handwritten signature in Lithuanian, written in a cursive style.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A handwritten signature for Luxembourg, appearing to be 'Eisenborth d.', written in a cursive style.

A Magyar Köztársaság részéről

A handwritten signature for Hungary, written in a cursive style.

Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige




For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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



عن المملكة الأردنية الهاشمية



I PIELIKUMS

SASKAŅOTIE PAKALPOJUMI UN NOTEIKTIE MARŠRUTI

1. Uz šo pielikumu attiecas pārejas noteikumiem, kas minēti šā nolīguma II pielikumā.
 2. Katra Līgumslēdzēja Puse piešķir otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātājiem tiesības nodrošināt gaisa pārvadājumu pakalpojumus šādos maršrutos.
 - a) Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem: punkti Eiropas Savienībā – viens vai vairāki savienojuma punkti *Euromed* valstīs, *ECAA* valstīs vai valstīs, kas minētas IV pielikumā, – viens vai vairāki punkti Jordānijā;
 - b) Jordānijas gaisa pārvadātājiem: punkti Jordānijā – viens vai vairāki savienojuma punkti *Euromed* valstīs, *ECAA* valstīs vai valstīs, kas minētas IV pielikumā, – viens vai vairāki punkti Eiropas Savienībā.
 3. Jordānijas gaisa pārvadātāju gadījumā pakalpojumiem, kurus ekspluatē saskaņā ar šā punkta 2. punktu, jābūt jābeidzas Jordānijas teritorijā, bet Eiropas Savienības gaisa pārvadātāju gadījumā – Eiropas Savienības teritorijā.
 4. Katras Līgumslēdzējas Puses aviokompānijas jebkurā lidojumā vai visos lidojumos pēc saviem ieskatiem var:
 - a) veikt lidojumus vienā vai abos virzienos;
 - b) apvienot dažādus reisa numurus vienā gaisa kuģa lidojumā;
 - c) apkalpot savienojuma punktus, kā precizēts šā pielikuma 2. punktā, kā arī punktus Līgumslēdzēju Pušu teritorijās jebkurā kombinācijā un secībā;
 - d) izlaist nosēšanos kādā punktā vai punktos;
 - e) pārceļ satiksmi no jebkura tās gaisa kuģa uz citu tās gaisa kuģi jebkurā punktā;
 - f) veikt starpnosēšanos jebkurā punktā, kas atrodas katras Līgumslēdzējas Puses teritorijā vai ārpus tās;
 - g) veikt tranzīta satiksmi caur otras Līgumslēdzējas Puses teritoriju; un
 - h) apvienot pārvadājumus vienā gaisa kuģī neatkarīgi no tādu pārvadājumu izcelsmes.
 5. Katra Līgumslēdzēja Puse ļauj katram gaisa pārvadātājam noteikt tā piedāvāto starptautisko gaisa pārvadājumu biežumu un jaudu, pamatojoties uz komerciāliem apsvērumiem tirgū. Atbilstīgi šīm tiesībām neviena Līgumslēdzēja Puse nedrīkst vienpusēji ierobežot attiecīgo pārvadājumu pakalpojumu apjomu, biežumu vai regularitāti vai otras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāju ekspluatēto gaisa kuģu tipu vai tipus, izņemot gadījumus, kad tas saistīts ar muitas, tehniskiem, darbības, vides un veselības aizsardzības apsvērumiem.
 6. Jebkuras Līgumslēdzējas Puses gaisa pārvadātāji, tostarp, bet ne vienīgi piemērojot sadarbības (*“code share”*) lidojumu nosacījumus, var apkalpot jebkuru punktu, kas atrodas trešā valstī un kas neietilpst konkrētā maršrutā, ja vien tie neizmanto piektās brīvības tiesības.
-

II PIELIKUMS

PĀREJAS NOTEIKUMI

1. To, kā tiek īstenoti un piemēroti visi šā nolīguma noteikumi un jo īpaši III pielikumā precizētie standarti, izņemot šā pielikuma B daļu, pārbauda, veicot izvērtējumu Eiropas Savienības atbildībā, un apstiprina ar Apvienotās komitejas lēmumu. Šādu novērtējumu veic agrākajā no šiem diviem datumiem: i) dienā, kad Jordānija paziņo Apvienotajai komitejai, ka tā ir pabeigusi harmonizācijas procesu, pamatojoties uz šā nolīguma III pielikumu, vai ii) vienu gadu pēc šā nolīguma stāšanās spēkā.
2. Neatkarīgi no I pielikuma noteikumiem, kamēr nav pieņemts II pielikuma 1. punktā minētais lēmums, saskaņotajos pakalpojumos un maršrutos, kas noteikti ar šo nolīgumu, neietilps visu Līgumslēdzēju Pušu gaisa pārvadātāju piektās brīvības tiesības, cita starpā – Jordānijas gaisa pārvadātājiem – tiesības veikt gaisa pārvadājumus starp diviem punktiem Eiropas Savienības teritorijā. Tomēr visas tiesības veikt satiksmi, kas tiek piešķirtas saskaņā ar kādu no divpusējiem nolīgumiem starp Jordāniju un Eiropas Savienības dalībvalstīm, var turpināt izmantot, ja vien nav diskriminācijas starp Eiropas Savienības gaisa pārvadātājiem to valstspiederības dēļ.
3. Neskarot šā pielikuma 1. punktu, to, kā tiek īstenoti un piemēroti III pielikuma B daļā minētie drošības standarti, pārbauda, veicot izvērtējumu Eiropas Savienības atbildībā, un apstiprina ar Apvienotās komitejas lēmumu. Šā nolīguma III pielikuma B daļā minēto drošības jomas tiesības aktu konfidencialās daļas ir pieejamas Jordānijai tikai tad, kad šāds lēmums ir pieņemts.
4. Ne vēlāk kā no 2016. gada 1. janvāra visiem abu Līgumslēdzēju Pušu gaisa pārvadātājiem ir 8. panta 3. punkta a) apakšpunkta i) punktā paredzētās tiesības (tiesības nodrošināt pašam savus pakalpojumus, t. i., "pašpakalpojumus") *Queen Alia* starptautiskajā lidostā. Līdz tam visi lidlauka pakalpojumi – vienlīdzīgi un bez diskriminācijas – ir pieejami visiem gaisa pārvadātājiem. Šādu pakalpojumu cenas nepārsniedz to kopējās izmaksas, kurās ietverta samērīga, aktīvu nesta peļņa pēc amortizācijas atskaitījumiem.

III PIELIKUMS

CIVILĀS AVIĀCIJAS TIESĪBU AKTU SARAKSTS

A. AVIĀCIJAS DROŠUMS

Nr. 3922/91

Padomes Regula (EEK) Nr. 3922/91 (1991. gada 16. decembris) par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā

ar grozījumiem, kas izdarīti ar:

— Komisijas Regulu (EK) Nr. 2176/96 (1996. gada 13. novembris), ar ko zinātnes un tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91;

— Komisijas Regulu (EK) Nr. 1069/1999 (1999. gada 25. maijs), ar ko zinātnes un tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91;

— Komisijas Regulu (EK) Nr. 2871/2000 (2000. gada 28. decembris), ar ko zinātnes un tehnikas attīstībai pielāgo Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā;

— Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1592/2002 (2002. gada 15. jūlijs) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants, 12. un 13. pants, izņemot 4. panta 1. punktu un 8. panta 2. punkta 2. teikumu, I, II un III pielikums. Piemērojot 12. pantu, terminu "dalībvalstis" aizstāj ar "Eiropas Savienības dalībvalstis".

— Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1899/2006 (2006. gada 12. decembris), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā;

— Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 1900/2006 (2006. gada 20. decembris), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 par tehnisko prasību un administratīvo procedūru saskaņošanu civilās aviācijas jomā;

— Komisijas Regulu (EK) Nr. 8/2008 (2007. gada 11. decembris), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 attiecībā uz kopējām tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām, ko piemēro komerciāliem pārvadājumiem ar gaisa kuģiem;

— Komisijas Regulu (EK) Nr. 859/2008 (2008. gada 20. augusts), ar ko groza Padomes Regulu (EEK) Nr. 3922/91 attiecībā uz kopējām tehniskajām prasībām un administratīvajām procedūrām, ko piemēro komerciāliem pārvadājumiem ar gaisa kuģiem;

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants, 12. un 13. pants, izņemot 4. panta 1. punktu un 8. panta 2. punkta otro teikumu, I līdz III pielikums. Piemērojot 12. pantu, terminu "dalībvalstis" aizstāj ar "Eiropas Savienības dalībvalstis".

Nr. 216/2008

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 216/2008 (2008. gada 20. februāris) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas jomā un par Eiropas Aviācijas drošības aģentūras izveidi, un ar ko atceļ Padomes Direktīvu 91/670/EEK, Regulu (EK) Nr. 1592/2002 un Direktīvu 2004/36/EK

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 68. pants, izņemot 65. pantu, 69. panta 1. punkta otrā daļa, 69. panta 4. punkts un I līdz VI pielikums

Nr. 94/56

Padomes Direktīva 94/56/EK (1994. gada 21. novembris), ar ko nosaka civilās aviācijas nelaimes gadījumu un starpgadījumu izmeklēšanas pamatprincipus

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 12. pants

Nr. 2003/42

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/42/EK (2003. gada 13. jūnijs) attiecībā uz ziņošanu par notikumiem civilajā aviācijā

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants, I un II pielikums

Nr. 1702/2003

Komisijas Regula (EK) Nr. 1702/2003 (2003. gada 24. septembris), ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju, ar grozījumiem, kas izdarīti ar:

- Komisijas Regulu (EK) Nr. 381/2005 (2005. gada 7. marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 706/2006 (2006. gada 8. maijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 1702/2003 groza attiecībā uz to, cik ilgā laikposmā dalībvalstis drīkst izdot apstiprinājumus uz noteiktu laiku
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 335/2007 (2007. gada 28. marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 1702/2003 attiecībā uz īstenošanas noteikumiem par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču atbilstību vides aizsardzības prasībām
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 375/2007 (2007. gada 30. marts), ar kuru groza Regulu (EK) Nr. 1702/2003, ar ko paredz īstenošanas noteikumus par sertifikāciju attiecībā uz gaisa kuģu un ar tiem saistīto ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīgumu un atbilstību vides aizsardzības prasībām, kā arī projektēšanas un ražošanas organizāciju sertifikāciju
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 287/2008 (2008. gada 28. marts) par Regulas (EK) Nr. 1702/2003 2.c panta 3. punktā minētā derīguma termiņa pagarināšanu
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 1057/2008 (2008. gada 27. oktobris), ar ko groza Regulas (EK) Nr. 1702/2003 pielikuma II papildinājumu par lidojumderīguma pārbaudes sertifikātu (EASA 15.a veidlapu)

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 4. pants un pielikums. Šajā regulā minētos pārejas periodus nosaka Apvienotā komiteja.

Nr. 2042/2003

Komisijas Regula (EK) Nr. 2042/2003 (2003. gada 20. novembris) par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 6. pants, I līdz IV pielikums

Ar grozījumiem, kas izdarīti ar:

- Komisijas Regulu (EK) Nr. 707/2006 (2006. gada 8. maijs), ar ko Regulu (EK) Nr. 2042/2003 groza attiecībā uz apstiprinājumiem uz noteiktu laiku un I un III pielikumu
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 376/2007 (2007. gada 30. marts), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu
- Komisijas Regulu (EK) Nr. 1056/2008 (2008. gada 27. oktobris), ar ko groza Regulu (EK) Nr. 2042/2003 par gaisa kuģu un aeronavigācijas ražojumu, daļu un ierīču lidojumderīguma uzturēšanu un šo uzdevumu izpildē iesaistīto organizāciju un personāla apstiprināšanu

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 6. pants, I līdz IV pielikums

B. AVIĀCIJAS DROŠĪBA

Nr. 300/2008

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 300/2008 (2008. gada 11. marts) par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 18. pants, 21. pants, 24. panta 2. un 3. punkts un pielikums

Nr. 820/2008

Komisijas Regula (EK) Nr. 820/2008 (2008. gada 8. augusts), ar ko nosaka pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 6. pants, pielikums un 1. papildinājums

Nr. 1217/2003

Komisijas Regula (EK) Nr. 1217/2003 (2003. gada 4. jūlijs), ar ko nosaka kopējas specifikācijas valstu civilās aviācijas drošības kvalitātes kontroles programmām

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants, I un II pielikums

Nr. 1486/2003

Komisijas Regula (EK) Nr. 1486/2003 (2003. gada 22. augusts), ar ko nosaka procedūras Komisijas inspekciju veikšanai civilās aviācijas drošības jomā

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 16. pants

Nr. 1138/2004

Komisijas Regula (EK) Nr. 1138/2004 (2004. gada 21. jūnijs) par kopēju definīciju ierobežotas iekļuves drošības zonu kritiskajām daļām lidostās

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants

C. GAISA SATIKSMES PĀRVALDĪBA

Nr. 549/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 549/2004 (2004. gada 10. marts), ar ko nosaka pamatu Eiropas vienotās gaisa telpas izveidošanai (pamatregula)

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 4. pants, 6. pants un 9. līdz 14. pants

Nr. 550/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 550/2004 (2004. gada 10. marts) par aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (pakalpojumu sniegšanas regula)

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 19. pants

Nr. 551/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 551/2004 (2004. gada 10. marts) par gaisa telpas organizāciju un izmantošanu vienotajā Eiropas gaisa telpā (gaisa telpas regula)

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 11. pants

Nr. 552/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 552/2004 (2004. gada 10. marts) par Eiropas gaisa satiksmes pārvaldības tīkla savietojamību (savietojamības regula)

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 12. pants

Nr. 2096/2005

Komisijas Regula (EK) Nr. 2096/2005 (2005. gada 20. decembris), ar kuru paredz kopīgas prasības aeronavigācijas pakalpojumu sniegšanai, ar grozījumiem, kas izdarīti ar:

— Komisijas Regulu (EK) Nr. 1315/2007 (2007. gada 8. novembris) par drošības uzraudzību gaisa satiksmes pārvaldībā, kas groza Regulu (EK) Nr. 2096/2005

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 9. pants un I līdz V pielikums

— Komisijas Regula (EK) Nr. 482/2008 (2008. gada 30. maijs), ar kuru izveido programmatūras drošības garantijas sistēmu, kas jāsteno aeronavigācijas pakalpojumu sniedzējiem, un ar kuru groza Regulas (EK) Nr. 2096/2005 II pielikumu

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 5. pants, I un II pielikums

Nr. 2150/2005

Komisijas Regula (EK) Nr. 2150/2005 (2005. gada 23. decembris), ar ko nosaka kopīgus noteikumus gaisa telpas elastīgai izmantošanai

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 9. pants un pielikums

Nr. 1794/2006

Komisijas Regula (EK) Nr. 1794/2006 (2006. gada 6. decembris), ar ko nosaka kopēju tarifikācijas sistēmu aeronavigācijas pakalpojumiem

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 17. pants, 18. un 19. pants un I līdz VI pielikums

D. VIDE

Nr. 2006/93

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2006/93/EK (2006. gada 12. decembris) par to lidaparātu ekspluatācijas ierobežošanu, uz kuriem attiecas Konvencijas par starptautisko civilo aviāciju 16. pielikuma otrā izdevuma (1988.) 1. sējuma 3. nodaļas II daļa

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 6. pants un I un II pielikums

Nr. 2002/30

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/30/EK (2002. gada 26. marts) par noteikumiem un procedūrām attiecībā uz tādu ekspluatācijas ierobežojumu ieviešanu Kopienas lidostās, kas saistīti ar troksni

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 15. pants, I un II pielikums

Nr. 2002/49

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2002/49/EK (2002. gada 25. jūnijs) par vides trokšņa novērtēšanu un pārvaldību

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 16. pants, I līdz IV pielikums

E. PATĒRĒTĀJU AIZSARDZĪBA

Nr. 90/314

Padomes Direktīva 90/314/EEK (1990. gada 13. jūnijs) par kompleksiem ceļojumiem, kompleksām brīvdienām un kompleksām ekskursijām

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants

Nr. 93/13

Padomes Direktīva 93/13/EEK (1993. gada 5. aprīlis) par negodīgiem noteikumiem patērētāju līgumos

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 10. pants un pielikums

Nr. 95/46

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

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 34. pants

Nr. 2027/97

Padomes Regula (EK) Nr. 2027/97 (1997. gada 9. oktobris) par gaisa pārvadātāju atbildību nelaimes gadījumos

ar grozījumiem, kas izdarīti ar:

— Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 889/2002 (2002. gada 13. maijs), ar ko groza Padomes Regulu (EK) Nr. 2027/97

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 8. pants

Nr. 261/2004

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 261/2004 (2004. gada 11. februāris), ar ko paredz kopīgus noteikumus par kompensāciju un atbalstu pasažieriem sakarā ar iekāpšanas atteikumu un lidojumu atcelšanu vai ilgu kavēšanos un ar ko atceļ Regulu (EEK) Nr. 295/91

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 17. pants

Nr. 1107/2006

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 1107/2006 (2006. gada 5. jūlijs) par invalīdu un personu ar ierobežotām pārvietošanās spējām tiesībām, ceļojot ar gaisa transportu

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 17. pants, I un II pielikums

F. DATORIZĒTAS REZERVĒŠANAS SISTĒMAS

Nr. 80/2009

Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 80/2009 (2009. gada 14. janvāri) par rīcības kodeksu datorizētām rezervēšanas sistēmām un par Padomes Regulas (EEK) Nr. 2299/89 atcelšanu

G. SOCIĀLIE ASPEKTI

Nr. 1989/391

Padomes Direktīva 89/391/EEK (1989. gada 12. jūnijs) par pasākumiem, kas ieviešami, lai uzlabotu darba ņēmēju drošību un veselības aizsardzību darbā

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 16. pants un 18. un 19. pants

Nr. 2003/88

Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2003/88/EK (2003. gada 4. novembris) par konkrētiem darba laika organizēšanas aspektiem

Piemērojamie noteikumi: 1. līdz 19. pants, 21. līdz 24. pants un 26. līdz 29. pants

Nr. 2000/79

Padomes Direktīva 2000/79/EK (2000. gada 27. novembris) par Eiropas Nolīgumu par civilās aviācijas mobilo darba ņēmēju darba laika organizēšanu, kas noslēgts starp Eiropas Aviokompāniju asociāciju (AEA), Eiropas Transporta darbinieku federāciju (ETF), Eiropas Lidotāju asociāciju (ECA), Eiropas Reģionālo aviokompāniju asociāciju (ERA) un Starptautisko aviosabiedrību asociāciju (IACA)

IV PIELIKUMS

ŠĀ NOLĪGUMA 3. UN 4. PANTĀ, UN I PIELIKUMĀ NORĀDĪTO CITU VALSTU SARAKSTS

1. Islandes Republika (saskaņā ar Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu);
 2. Lihtenšteinas Firstiste (saskaņā ar Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu);
 3. Norvēģijas Karaliste (saskaņā ar Līgumu par Eiropas Ekonomikas zonu);
 4. Šveices Konfederācija (saskaņā ar Eiropas Kopienas un Šveices Konfederācijas nolīgumu).
-

REGULAS

PADOMES ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1153/2012

(2012. gada 3. decembris),

ar ko pēc termiņa beigu pārskatīšanas, ievērojot Regulas (EK) Nr. 1225/2009 11. panta 2. punktu, nosaka galīgo antidempinga maksājumu Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes zamšādas importam

EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME,

Pieprasījumu iesniedza Apvienotās Karalistes Ādas izstrādājumu federācija ("pieprasījuma iesniedzējs"), kas pārstāv vairāk nekā 50 % no kopējā zamšādas ražošanas apjoma Savienībā.

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes Regulu (EK) Nr. 1225/2009 (2009. gada 30. novembris) par aizsardzību pret importu par dempinga cenām no valstīm, kas nav Eiropas Kopienas dalībvalstis⁽¹⁾, ("pamatregula") un jo īpaši tās 9. panta 4. punktu un 11. panta 2. punktu,

ņemot vērā priekšlikumu, ko Eiropas Komisija ("Komisija") iesniedza pēc apspriešanās ar Padomdevēju komiteju,

tā kā:

- (3) Iesniegtais pieprasījums tika pamatots ar to, ka galīgo antidempinga pasākumu izbeigšana varētu izraisīt dempinga un Savienības ražošanas nozarei nodarītā kaitējuma turpināšanos.

3. Termiņa beigu pārskatīšanas sākšana

- (4) Apspriedusies ar Padomdevēju komiteju un konstatējusi, ka ir pietiekami pierādījumi termiņa beigu pārskatīšanas sākšanai, Komisija 2011. gada 13. septembrī ar *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* publicētu paziņojumu⁽⁴⁾ ("paziņojums par procedūras sākšanu") informēja par termiņa beigu pārskatīšanas sākšanu saskaņā ar pamatregulas 11. panta 2. punktu.

4. Izmeklēšana

4.1. Pārskatīšanas izmeklēšanas periods un attiecīgais periods

- (5) Izmeklēšana par dempinga turpināšanos aptvēra laikposmu no 2010. gada 1. jūlija līdz 2011. gada 30. jūnijam ("pārskatīšanas izmeklēšanas periods" jeb "PIP"). Tendences, kas ir svarīgas, lai novērtētu kaitējuma turpināšanās iespējamību, tika pētītas laikposmā no 2008. gada 1. janvāra līdz pārskatīšanas izmeklēšanas perioda beigām ("attiecīgais periods").

4.2. Personas, uz kurām attiecas izmeklēšana

- (6) Komisija par termiņa beigu pārskatīšanas sākšanu oficiāli informēja pieprasījuma iesniedzēju un citus zināmos Savienības ražotājus, ražotājus eksportētājus attiecīgajā valstī, nesaistītus importētājus, lietotājus Savienībā, kuri zināmi kā ieinteresētās personas, kā arī eksportētājvalsts pārstāvjus. Ieinteresētajām personām tika dota iespēja paziņojumā par procedūras sākšanu noteiktajā termiņā rakstiski darīt zināmu savu viedokli un pieprasīt uzklaušanās.

A. PROCEDŪRA

1. Spēkā esošie pasākumi

- (1) Padome pēc antidempinga izmeklēšanas ("sākotnējā izmeklēšana") ar Regulu (EK) Nr. 1338/2006⁽²⁾ noteica galīgo antidempinga maksājumu tādas Ķīnas Tautas Republikas ("ĶTR" jeb "attiecīgā valsts") izcelsmes zamšādas importam, kuru pašlaik klasificē ar KN kodiem 4114 10 10 un 4114 10 90 ("galīgie antidempinga pasākumi"). Pasākumus noteica kā procentuālo maksājumu 58,9 % apmērā.

2. Termiņa beigu pārskatīšanas pieprasījums

- (2) Pēc tam, kad Komisija bija publicējusi paziņojumu par spēkā esošo galīgo antidempinga pasākumu⁽³⁾ gaidāmajām termiņa beigām, tā 2011. gada 14. jūnijā saņēma pieprasījumu sākt šo pasākumu termiņa beigu pārskatīšanu saskaņā ar pamatregulas 11. panta 2. punktu.

⁽¹⁾ OV L 343, 22.12.2009., 51. lpp.

⁽²⁾ OV L 251, 14.9.2006., 1. lpp.

⁽³⁾ OV C 19, 20.1.2011., 9. lpp.

⁽⁴⁾ OV C 270, 13.9.2011., 6. lpp.

- (7) Ņemot vērā Savienības ražotāju, attiecīgās valsts ražotāju eksportētāju un nesaistīto importētāju acīmredzami lielo skaitu, tika uzskatīts par lietderīgu saskaņā ar pamatregulas 17. pantu izvērtēt, vai ir jāizmanto atlase. Lai Komisija varētu lemt, vai ir vajadzīga atlase, un vajadzības gadījumā veidot izlasi, šīs personas tika lūgtas atbilstīgi pamatregulas 17. pantam pieteikties 15 dienās no pārskatīšanas sākšanas un sniegt Komisijai informāciju, kas pieprasīta paziņojumā par procedūras sākšanu.
- (8) Tika veikta Savienības ražotāju atlase, kurā no trim zināmajiem Savienības ražotājiem tika atlasītas divas ražotāju grupas.
- (9) Notika saziņa ar sešiem zināmajiem ražotājiem eksportētājiem ĶTR. Tomēr neviens no šiem uzņēmumiem izmeklēšanā nesadarbojās.
- (10) Tika konstatēti 35 nesaistīti zamsādas importētāji Savienībā, kuri tika aicināti sniegt atlasei vajadzīgo informāciju. Tikai divi no tiem pieteicās un piekrita sadarboties šajā pārskatīšanā. Tādējādi nesaistīto importētāju atlase nebija vajadzīga.
- (11) Komisija nosūtīja anketas visām zināmajām ieinteresētajām personām un citiem, kas pieteicās paziņojumā par procedūras sākšanu noteiktajos termiņos. Atbildes tika saņemtas no atlasītajām Savienības ražotāju grupām un abiem nesaistītajiem importētājiem, kas sadarbojās. Pārskatīšanā nesadarbojās neviens ĶTR ražotājs eksportētājs, un izmeklēšanas gaitā nepieteicās un nesniedza Komisijai informāciju neviena no attiecīgajām patērētāju apvienībām.
- (12) Komisija pieprasīja un pārbaudīja visu informāciju, ko tā uzskatīja par vajadzīgu, lai noteiktu dempinga turpināšanās un tā radītā kaitējuma iespējamību un lai konstatētu, vai pastāv Savienības intereses. Pārbaudes apmeklējumi tika veikti šādu ieinteresēto personu telpās.

Ražotāji Savienībā:

— *Hutchings & Harding Ltd, Cambridge*, Apvienotā Karaliste, un

— *Marocchinerie e Scamoscerie Italiane Spa, Turin*, Itālija.

B. ATTIECĪGAIS RAŽOJUMS UN LĪDZĪGAIS RAŽOJUMS

- (13) Ražojums, uz kuru attiecas šī pārskatīšana, ir sākotnējā izmeklēšanā definētais ražojums, proti, Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes zamsāda un mākslīgā zamsāda, kas ir vai nav piegriezta pēc formas, tostarp izžāvēta zamsāda un izžāvēta mākslīgā zamsāda ("attiecīgais ražojums"), ko patlaban klasificē ar KN kodiem 4114 10 10 un 4114 10 90.
- (14) Izmeklēšanā tika apstiprināts, ka, tāpat kā sākotnējā izmeklēšanā, attiecīgajam ražojumam un ražojumiem, kas tiek ražoti un pārdoti ĶTR iekšzemes tirgū, kā arī ražojumiem, kurus Savienības ražotāji ražo un pārdod Savienībā, ir vienādas fizikālās un tehniskās pamatīpašības un tas pats lietojums, tāpēc tie tiek uzskatīti par līdzīgiem ražojumiem pamatregulas 1. panta 4. punkta nozīmē.

C. DEMPINGA TURPINĀŠANĀS IESPĒJAMĪBA

- (15) Saskaņā ar pamatregulas 11. panta 2. punktu tika pārbaudīts, vai spēkā esošo pasākumu izbeigšanas rezultātā dempinga varētu turpināties.

1. Ievadpiezīmes

- (16) Kā minēts 9. apsvērumā iepriekš, neviens no sešiem ĶTR ražotājiem eksportētājiem, ar kuriem notika saziņa, izmeklēšanā nesadarbojās, un konstatējumi par dempinga turpināšanās iespējamību saskaņā ar pamatregulas 18. pantu bija jāpieņem, pamatojoties uz pieejamajiem faktiem, jo īpaši uz informāciju, ko sniedza pieprasījuma iesniedzējs, tostarp informāciju pārskatīšanas pieprasījumā, un statistiku.

2. Imports par dempinga cenām PIP laikā

2.1. Analogā valsts

- (17) Saskaņā ar pamatregulas 2. panta 7. punkta a) apakšpunkta noteikumiem normālā vērtība bija jānosaka, pamatojoties uz cenu vai salikto normālo vērtību, kas iegūta atbilstošā tirgus ekonomikas trešā valstī ("analogā valsts"), vai uz cenu, par kādu šī analogā valsts pārdod preces citām valstīm, tostarp Savienībai, vai, ja tas nav iespējams, izmantojot jebkuru citu saprātīgu pamatu, tostarp cenu, kāda Savienībā ir faktiski samaksāta vai maksājama par līdzīgu ražojumu, šo cenu vajadzības gadījumā atbilstīgi koriģējot, lai ietvertu samērīgu peļņas normu.

(18) Sākotnējā izmeklēšanā normālās vērtības noteikšanai par analogo valsti izmantoja ASV. Vienīgais zamsādas ražotājs, kas sākotnējās izmeklēšanas laikā darbojās ASV, šobrīd ir slēdzis savu ražotni. Kopš šīs slēgšanas tas importē zamsādu no kopuzņēmuma Turcijā. Tā kā ASV vairs nenotiek zamsādas ražošana ievērojamā apjomā, paziņojumā par šīs procedūras sākšanu kā analogās valstis bija paredzētas citas valstis – Jaunzēlande, Turcija un Indija. Notika saziņa ar iespējamajiem ražotājiem analogajās valstīs (Jaunzēlandē, Turcijā un Indijā), taču attiecīgie ražotāji nesadarbojās.

(19) Tā kā analogo valstu ražotāji nesadarbojās, normālā vērtība tika noteikta, pamatojoties uz informāciju par Indijas izcelsmes importa Savienībā vidējo cenu, kas par PIP pieejama Eurostat importa statistikā (Indija ir valsts ar vislielāko importa apjomu Savienībā). Tā kā ĶTR ražotāji eksportētāji nesadarbojās, eksporta cena tika balstīta uz informāciju par ĶTR importa Savienībā vidējo cenu, kas par PIP pieejama Eurostat importa statistikā. Pamatojoties uz minēto, dempinga starpība tika noteikta kā starpība starp Indijas izcelsmes importa Savienībā vidējo cenu, ko izmantoja kā normālo vērtību, un ĶTR izcelsmes importa vidējo cenu, kuru izmantoja kā eksporta cenu. Veicot aprēķinus, tika iegūta dempinga starpība 64 % apjomā.

2.2. Importa attīstība pasākumu atcelšanas gadījumā

(20) Papildus dempinga esības analīzei pārskatīšanas izmeklēšanas periodā tika pārbaudīta dempinga turpināšanās iespējamība, ja pasākumi tiktu atcelti. Tā kā ĶTR ražotāji eksportētāji šajā izmeklēšanā nesadarbojās, turpmāk izklāstītie secinājumi saskaņā ar pamatregulas 18. pantu ir balstīti uz pieejamajiem faktiem, proti, uz informāciju, kas sniegta pārskatīšanas pieprasījumā, kā arī uz pieprasījuma iesniedzēja sniegtajiem datiem un Eurostat datiem.

(21) Šajā nolūkā tika analizēti šādi elementi: ĶTR izcelsmes importa attīstība, ražotāju eksportētāju ražošanas apjoms un neizmantotā ražošanas jauda, kā arī Savienības tirgus pievilcība cenu un apjoma ziņā.

(22) Kā norādīts turpmāk 32. apsvērumā, PIP salīdzinot ĶTR izcelsmes importa cenas un Savienības ražošanas nozares cenas, ir vērojama ievērojama cenu starpība (51,6 %). Cenu un apjoma ziņā Savienības tirgus joprojām ir pievilcīgs Ķīnas ražotājiem eksportētājiem. To pastiprina fakts, ka kopš pasākumu noteikšanas, kad ĶTR izcelsmes imports tika samazināts, ĶTR ir pieejama ievērojama ražošanas jauda. Jau pirms pasākumu noteikšanas ĶTR trīskāršoja savu šā ražojuma Savienības tirgus daļu – no

10,7 % tirgus daļas Savienības tirgū 2001. gadā līdz 31,7 % 2004. gadā. Turklāt ĶTR eksporta cenas uz Savienību joprojām ir augstākas nekā tā cenas atsevišķu citu trešu valstu tirgos; tas padara Savienības tirgu pievilcīgu ĶTR ražotājiem eksportētājiem.

(23) Iepriekš minētā analīze atklāj, ka Ķīnas eksports turpināja ienākt Savienības tirgū par dempinga cenām ar ļoti augstu dempinga starpību. Jo īpaši ņemot vērā analīzi par cenu līmeni Savienībā, kā arī ĶTR pieejamās jaudas, var secināt, ka pasākumu atcelšanas gadījumā pastāv dempinga turpināšanās iespējamība.

D. KAITĒJUMS

1. Savienības ražošanas nozare

(24) Savienībā līdzīgo ražojumu ražo trīs uzņēmumi (grupas). Divus no tiem pārstāv pieprasījuma iesniedzējs, un tie atrodas Apvienotajā Karalistē un Itālijā (daļa apstrādes notiek Polijā un Rumānijā). Trešais ražotājs atrodas Itālijā un atbalsta pieprasījumu. Ir informācija, ka visi pārējie zamsādas ražotāji kopš 2006. gada, kad tika ieviesti sākotnējie pasākumi, ir slēguši savas ražotnes.

(25) Savienības ražošanas kopējais apjoms pamatregulas 4. panta 1. punkta nozīmē tika noteikts, pamatojoties uz atbildēm uz anketas jautājumiem, kuras tika saņemtas no atlasītajiem Savienības ražotājiem, un makrodatiem, ko atlases gaitā iesniedza trešais ražotājs. Šie uzņēmumi veido Savienības ražošanas nozari pamatregulas 4. panta 1. punkta un 5. panta 4. punkta nozīmē, un tie turpmāk tekstā tiks saukti par "Savienības ražošanas nozari". Abi atlasītie ražotāji veido 80 % Savienības ražošanas apjoma.

(26) Tā kā mikroekonomiskie kaitējuma rādītāji ir balstīti tikai uz divu uzņēmumu datiem, tie saskaņā ar pamatregulas 19. pantu tiek norādīti indeksētā veidā, lai saglabātu konfidencialitāti.

2. Patēriņš Savienības tirgū

(27) Savienības patēriņu noteica, pamatojoties uz Savienības ražošanas nozares pārdevumu apjomiem Savienības tirgū un Eurostat datiem par importu.

- (28) Tāpat jānorāda, ka kopš 2010. gada ievērojams apjoms zamsādas par zemu cenu ir eksportēts uz pārējām Savienības dalībvalstīm caur Spāniju (tirgus daļas ziņā apmēram 31 %). Jānorāda, ka Spānijā vairs nenotiek līdzīgā ražojuma ražošana un no Spānijas nākušās zamsādas pārdevumi uz pārējām Savienības dalībvalstīm pārsniedz importa apjomu. Šie apjomi ir pievienoti patēriņam. No 2008. gada līdz PIP Savienības patēriņš palielinājās par 26 % ar lielāko pieaugumu laikā no 2009. gada līdz 2010. gadam.

1. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Kopējais patēriņš Savienībā (tūkstošos kvadrātpēdu) (*)	22 107	22 300	28 434	27 827
Indekss (2008. gads = 100)	100	101	129	126

(*) Dati no Eurostat un atbildēm uz anketas jautājumiem.

3. Imports no ĶTR

a) Apjoms un tirgus daļa

- (29) Pēc pasākumu noteikšanas 2006. gadā ĶTR izcelsmes imports ievērojami samazinājās un joprojām ir visai neliels – PIP laikā tā tirgus daļa ir apmēram 4 %. Neatkarīgi no tā attiecīgajā periodā ĶTR izcelsmes importa apjoms ir palielinājies par 9 procentu punktiem un PIP laikā sasniedzis 1 103 330 kvadrātpēdas. Tomēr ĶTR izcelsmes imports nav palielinājies tādā pašā ātrumā kā patēriņš Savienībā, un ĶTR izcelsmes importa tirgus daļa attiecīgajā periodā ir samazinājusies.

2. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Importa apjoms no attiecīgās valsts (tūkstošos kvadrātpēdu) (*)	1 010,00	786,67	883,33	1 103,33
Indekss (2008. gads = 100)	100	78	87	109
Importa no attiecīgās valsts tirgus daļa (*)	5 %	4 %	3 %	4 %

(*) Eurostat dati.

b) C e n a s

i) Cenu dinamika

- (30) ĶTR izcelsmes importa vidējā cena attiecīgajā periodā ir mainījusies. Salīdzinājumā ar 2008. gadu tā 2009. gadā sākotnēji palielinājās, tad 2010. gadā samazinājās par 13 %, bet tad PIP atkal pieauga līdz 2008. gada līmenim.

3. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Importa cena no attiecīgās valsts (EUR par kvadrātpēdu) (*)	0,45	0,61	0,39	0,46
Indekss (2008. gads = 100)	100	136	87	102

(*) Eurostat dati.

ii) **Cenu starpība**

- (31) Lai analizētu cenu starpību, Savienības ražošanas nozares vidējās svērtās pārdošanas cenas nesaistītiem pircējiem Savienības tirgū salīdzināja ar attiecīgajām ĶTR eksportētāju vidējām svērtajām CIF cenām. Šim nolūkam Savienības ražošanas nozares pārdošanas cenas tika koriģētas EXW līmenī saistībā ar kredītu izmaksām, piegādes izmaksām, iepakojumu un komisijas maksām. ĶTR eksporta CIF cenas tika iegūtas no Eurostat un koriģētas, lai ietvertu visas izmaksas, kas saistītas ar atmuitošanu, t. i., muitas tarifu un pēcimportēšanas izmaksām (cena pēc izkraušanas).
- (32) Salīdzinājumā izrādījās, ka PIP laikā attiecīgā ražojuma importa cena bija zem Savienības ražošanas nozares cenas par aptuveni 51,6 %.

4. **Savienības ražošanas nozares ekonomiskais stāvoklis**

- (33) Atbilstīgi pamatregulas 3. panta 5. punktam, izvērtējot importa par dempinga cenām ietekmi uz Savienības ražošanas nozari, ņēma vērā visus ekonomikas faktorus un indeksus, kas raksturo stāvokli Savienības ražošanas nozarē attiecīgajā periodā.

- (34) Lai veiktu kaitējuma analīzi, tika noteikti kaitējuma rādītāji šādos divos līmeņos:

— makroekonomiskie rādītāji (ražošanas apjoms, ražošanas jauda, pārdevumu apjoms, tirgus daļa, izaugsme, nodarbinātība, ražīgums, vidējās vienības cenas, dempinga starpību lielums un atlabšana no iepriekš veikta dempinga sekām), kurus novērtēja visas Savienības ražošanas nozares līmenī, pamatojoties uz informāciju, kas iegūta no atlasīto uzņēmumu atbildēm uz anketas jautājumiem un trešā Savienības ražotāja sniegtajiem makrodatiem,

— mikroekonomiskie rādītāji (krājumi, algas, rentabilitāte, ienākums no ieguldījumiem, naudas plūsma, spēja piesaistīt kapitālu un ieguldījumi) tika analizēti, pamatojoties uz atlasīto uzņēmumu sniegto informāciju pienācīgi pārbaudītajās atbildēs uz anketas jautājumiem. Tiek uzskatīts, ka šī informācija attiecas uz visu Savienības ražošanas nozari. Tā kā šie rādītāji ir tikai par diviem uzņēmumiem, absolūtos skaitļus nedrīkst izpaust konfidencialitātes iemeslu dēļ atbilstīgi pamatregulas 19. pantam, un turpmāk ir sniegti tikai indeksēti dati.

a) **Makroekonomiskie rādītāji**4.1. *Ražošanas apjoms*

- (35) Kopš 2008. gada Savienības ražošanas apjoms pastāvīgi samazinājās un PIP bija 12 % zem tā 2008. gada līmeņa – neraugoties uz to, ka patēriņš tajā pašā laikā pieauga par 26 %.

4. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Ražošanas apjoms (tūkstošos kvadrātpēdu) (*)	7 659	7 223	7 100	6 753
Indekss (2008. gads = 100)	100	94	93	88

(*) Dati no atbildēm uz anketas jautājumiem.

4.2. *Ražošanas jauda un jaudas izmantojums*

- (36) Ražošanas jauda no 2008. gada līdz PIP saglabājās stabila. Jaudas izmantojuma līmenis bija zems jau 2008. gadā, bet ražošanas samazināšanās no 2008. gada līdz PIP vēl krietni samazināja jaudas izmantošanu (par 7 procentu punktiem) no 2008. gada līdz PIP.

5. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Ražošanas jauda (tūkstošos kvadrātpēdu) (*)	13 290	13 290	13 290	13 290
<i>Indekss (2008. gads = 100)</i>	100	100	100	100
Jaudas izmantojums (*)	58 %	54 %	53 %	51 %
<i>Indekss (2008. gads = 100)</i>	100	94	93	88

(*) Dati no atbildēm uz anketas jautājumiem.

4.3. Pārdevumu apjoms

- (37) Savienības ražošanas nozares pārdevumu apjoms Savienības tirgū nesaistītiem pircējiem laikā no 2008. gada līdz 2009. gadam pieauga par 5 %, tad 2010. gadā samazinājās par 2 % un tad PIP laikā atkal pieauga. Kopumā attiecīgajā periodā pārdevumu apjoms palielinājās par 9 %.

6. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Savienības ražošanas nozares pārdevumu apjoms nesaistītiem pircējiem (tūkstošos kvadrātpēdu) (*)	5 144	5 393	5 324	5 627
<i>Indekss (2008. gads = 100)</i>	100	105	103	109

(*) Dati no atbildēm uz anketas jautājumiem.

4.4. Tirgus daļa

- (38) No 2008. gada līdz 2009. gadam Savienības ražošanas nozare spēja nedaudz (par 1 %) atgūt savu tirgus daļu no jau tā zemā līmeņa 2008. gadā (23 %), pirms tās tirgus daļa samazinājās par 4 procenta punktiem līdz 20 % PIP laikā.

7. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Savienības ražošanas nozares tirgus daļa (*)	23 %	24 %	19 %	20 %
<i>Indekss (2008. gads = 100)</i>	100	104	80	87

(*) Dati no Eurostat un atbildēm uz anketas jautājumiem.

4.5. Pieaugums

- (39) Lai gan no 2008. gada līdz PIP patēriņš Savienībā palielinājās par 26 %, Savienības ražotāju pārdevumu apjoms Savienības tirgū palielinājās tikai par 9 % un to tirgus daļa samazinājās par 3 procenta punktiem. Tādējādi tiek secināts, ka Savienības ražotāji nevarēja gūt jūtamu labumu no tirgus izaugsmes.

4.6. Nodarbinātība

- (40) Pēc pirmā ievērojamā nodarbinātības apjoma samazinājuma (par 9 %) no 2008. gada līdz 2009. gadam Savienības ražošanas nozares nodarbinātības līmenis turpināja samazināties. No 74 darbiniekiem 2008. gadā PIP bija atlikuši tikai 59, kas nozīmē samazinājumu kopumā par 19 %.

8. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Nodarbinātība, ražojot attiecīgo ražojumu (personas) (*)	74	67	62	59
<i>Indekss (2008. gads = 100)</i>	100	91	84	81

(*) Dati no atbildēm uz anketas jautājumiem.

4.7. Ražīgums

- (41) Savienības ražošanas nozares darbaspēka ražīgums, ko mēra kā produkcijas izlaidi uz vienu darbinieku gadā, no 2008. gada līdz PIP pieauga par 9 %. Tas apliecina, ka nodarbinātība samazinājās straujāk nekā ražošanas apjoms.

9. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Ražīgums (kvadrātpēdas uz darbinieku) (*)	104 031	107 536	114 512	113 655
<i>Indekss (2008. gads = 100)</i>	100	103	110	109

(*) Dati no atbildēm uz anketas jautājumiem.

4.8. Pārdošanas cenas un faktori, kas ietekmē cenas iekšzemes tirgū

- (42) No 2008. gada līdz PIP Savienības ražošanas nozares cenas par pārdoto vienību saglabājās stabilas. Kā minēts iepriekš, Savienības ražošanas nozares cenas bija ievērojami augstākas nekā ĶTR izcelsmes importam par dempinga cenām. Tomēr Savienības ražošanas nozares saglabātais cenu līmenis ir bijis uz tās tirgus daļas rēķina.

10. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Vienības cena Savienības tirgū (EUR par kvadrātpēdu) (*)	1,01	0,97	1,01	1,01
<i>Indekss (2008. gads = 100)</i>	100	96	100	100

(*) Dati no atbildēm uz anketas jautājumiem.

4.9. Dempinga starpības lielums

- (43) Ņemot vērā ĶTR izcelsmes importa apjomu, tirgus daļu un cenas, faktiskās dempinga starpības ietekmi uz Savienības ražošanas nozari nevar uzskatīt par nenozīmīgu.

4.10. Atgūšanās no iepriekšējā dempinga sekām

- (44) Iepriekš analizētie rādītāji liecina, ka, neraugoties uz antidempinga pasākumu noteikšanu 2006. gadā, Savienības ražošanas nozares ekonomiskais un finansiālais stāvoklis joprojām ir īpaši nestabils un kaitējumu radošs. Tādējādi faktisku atgūšanos no iepriekšējā dempinga nevar konstatēt, un tiek uzskatīts, ka Savienības ražošanas nozare joprojām ir neaizsargāta pret kaitējumu, ko nodara imports par dempinga cenām Savienības tirgū.

b) Mikroekonomiskie rādītāji

4.11. Krājumi

- (45) Savienības ražošanas nozares perioda beigu krājumu līmenis no 2008. gada līdz PIP ievērojami palielinājās par 31 %. Papildu analizē tika precizēts mēnešos izteiktās uzkrātās produkcijas izmaiņu novērtējums. Šajā ziņā jānorāda, ka 2008. gadā atlasītie ražotāji krājumus turēja apmēram piecu mēnešu produkciju (43 %), bet spiediens, ko radīja imports par dempinga cenām, lika tiem palielināt krājumus līdz vairāk nekā septiņu mēnešu produkcijas apjomam (kas atbilst 63 % no visa gada ražošanas apjoma) PIP laikā. Tāpēc tiek apstiprināts secinājums, ka krājumu veidošanas tendences liecina par kaitējumu radošu stāvokli.

11. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Krājumi perioda beigās (kvadrātpēdās) (*)	Konfidenciāli komercdati			
Indekss (2008. gads = 100)	100	116	135	131

(*) Dati no atbildēm uz anketas jautājumiem.

4.12. Algas

- (46) Vidējā alga uz vienu darbinieku saglabājās nemainīga gan laikā no 2008. gada līdz 2009. gadam, gan arī no 2010. gada līdz PIP. Krasais pieaugums par 20 % no 2009. gada līdz 2010. gadam skaidrojams ar ievērojamo darbaspēka izmaksu pieaugumu abos atlasītajos uzņēmumos, neraugoties uz to, ka nodarbinātība bija samazinājusies.

12. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Darbaspēka izmaksas uz vienu darbinieku gadā (tūkst. EUR) (*)	Konfidenciāli komercdati			
Indekss (2008. gads = 100)	100	100	120	120

(*) Dati no atbildēm uz anketas jautājumiem.

4.13. Ieguldījumi

- (47) Atlasīto uzņēmumu gada ieguldījumi līdzīgā ražojuma ražošanā bija galvenokārt uzturēšanas jomā, un no 2008. gada līdz PIP palielinājās par 21 %. Krasais pieaugums no 2010. gada līdz PIP skaidrojams ar to, ka viens no atlasītajiem uzņēmumiem 2011. gadā iegādājās konkrētu aprīkojumu.

13. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Neto ieguldījumi (EUR) (*)	Konfidenciāli komercdati			
Indekss (2008. gads = 100)	100	102	72	121

(*) Dati no atbildēm uz anketas jautājumiem.

4.14. Rentabilitāte un ienākums no ieguldījumiem

- (48) Savienības ražošanas nozare visā attiecīgajā periodā strādāja ar zaudējumiem. No 2008. gada līdz PIP zaudējumi (absolūtos skaitļos un procentos no apgrozījuma) vairāk nekā divkāršojās.
- (49) Tāpat arī ienākums no ieguldījumiem (INI) bija negatīvs visā attiecīgajā periodā un no 2008. gada līdz PIP pasliktinājās par – 131 procentu punktu.

14. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Neto peļņa no pārdevumiem ES nesaistītiem pircējiem (% no neto pārdevumiem) (*)	Konfidenciāli komercdati			
<i>Indekss (2008. gads = 100)</i>	- 100	- 95	- 73	- 203
INI (tūrā peļņa % no ieguldījumu neto uzskaites vērtības) (*)	Konfidenciāli komercdati			
<i>Indekss (2008. gads = 100)</i>	- 100	- 95	- 73	- 231

(*) Dati no atbildēm uz anketas jautājumiem.

4.15. Naudas plūsma un spēja piesaistīt kapitālu

- (50) Neto naudas plūsma no darbības bija negatīva visā attiecīgajā periodā un no 2008. gada līdz PIP pasliktinājās par gandrīz – 300 procentu punktiem.

15. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Naudas plūsma (EUR) (*)	Konfidenciāli komercdati			
<i>Indekss (2008. gads = 100)</i>	- 100	- 115	- 77	- 398

(*) Dati no atbildēm uz anketas jautājumiem.

- (51) Nekas neliecināja, ka Savienības ražošanas nozarei ir bijušas grūtības piesaistīt kapitālu.

c) Importa par dempinga cenām un citu faktoru ietekme

4.16. Importa par dempinga cenām radītā ietekme

- (52) Pēc pasākumu noteikšanas ĶTR izcelsmes imports ievērojami samazinājās un joprojām ir visai neliels – PIP laikā tā tirgus daļa bija apmēram 4 %. Tomēr cenu salīdzinājums starp šo importu un Savienības ražošanas nozares cenām liecina, ka pēdējās ir ievērojami augstākas (par 51,6 %). Tā kā zamsāda ir standartizēts ražojums, ražojuma aptvērumi ir ļoti šauri un ĶTR preces pēc kvalitātes ir līdzīgas Eiropas precēm, tad ĶTR izcelsmes importa salīdzinoši mazā tirgus daļa kopā ar lielo cenu starpību liecina par ievērojamo ietekmi, kāda šim importam ir uz Savienības ražošanas nozares stāvokli.

4.17. Imports no citām valstīm

- (53) Pastāv ievērojams imports no Indijas, Turcijas un Jaunzēlandes, kā arī imports no citām valstīm, un visa šā importa tirgus daļa PIP ir 46 % (mazāk nekā 60 %, kas bija 2008. gadā).
- (54) Importa apjoms no Indijas ir ievērojams, un tā tirgus daļa ir pieaugusi no 11 % 2008. gadā līdz 16 % PIP. Vienlaikus Indijas izcelsmes importa vidējās cenas ir mazliet zem Savienības ražotāju vidējām cenām. Ņemot vērā ievērojamos apjomus un cenu starpību, tiek uzskatīts, ka Indijas izcelsmes imports zināmā mērā ietekmē Savienības ražošanas nozares slikto ekonomisko stāvokli. Vienlaikus jānorāda, ka Indijas izcelsmes importa cenas ir vairāk nekā par 60 % augstākas nekā cenas ĶTR izcelsmes importam par dempinga cenām. Tādējādi tiek uzskatīts, ka šī nelielā ietekme uz Savienības ražošanas nozares pašreizējo stāvokli, visticamāk, nepārtrauktu cēloņsakarību starp importu par dempinga cenām un kaitējumu, ja pasākumi tiktu atcelti un ja tādā gadījumā, visticamāk, palielinātos ĶTR izcelsmes imports par dempinga cenām un tādēļ turpmāk pasliktinātos Savienības ražošanas nozares stāvoklis.

16. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Indijas izcelsmes importa apjoms (tūkstošos kvadrātpēdu) (*)	2 330,00	2 123,33	4 276,67	4 436,67
Indijas izcelsmes importa tirgus daļa (*)	11 %	10 %	15 %	16 %
Vidējā cena Indijas izcelsmes importam (EUR par kvadrātpēdu)	0,79	0,82	0,66	0,75

(*) Dati no Eurostat un atbildēm uz anketas jautājumiem.

- (55) Pastāv arī ievērojams importa apjoms no Turcijas, kam PIP bija 10 % tirgus daļa (mazāk nekā 18 %, kas bija 2008. gadā). Vienlaikus šā importa vidējās cenas ir daudz augstākas nekā ĶTR izcelsmes zamšādas cena, un tās ir ļoti tuvas Savienības ražošanas nozares cenu līmenim. Tā kā importam no Turcijas ir tendence samazināties un tā cenas ir salīdzinoši augstas, tiek uzskatīts, ka tas nepārtrauktu cēloņsakarību starp importu par dempinga cenām un kaitējumu, ja pasākumi tiktu atcelti un ja tādā gadījumā, visticamāk, palielinātos ĶTR izcelsmes imports par dempinga cenām un tādēļ turpmāk pasliktinātos Savienības ražošanas nozares stāvoklis.

17. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Turcijas izcelsmes importa apjoms (tūkstošos kvadrātpēdu) (*)	4 063,33	2 623,33	2 933,33	2 700,00
Turcijas izcelsmes importa tirgus daļa (*)	18 %	12 %	10 %	10 %
Vidējā cena Turcijas izcelsmes importam (EUR par kvadrātpēdu)	0,77	0,89	1,05	1,20

(*) Dati no Eurostat un atbildēm uz anketas jautājumiem.

- (56) Pastāv arī ievērojams importa apjoms no Jaunzēlandes, kura tirgus daļa no 3 % 2008. gadā bija palielinājusies līdz 7 % PIP. Tomēr šā importa vidējās cenas ir daudz augstākas nekā ĶTR izcelsmes zamšādas cena, un tās ir pat augstākas nekā Savienības ražošanas nozares cenu līmenis. Tā kā Jaunzēlandes izcelsmes importa cenas ir salīdzinoši augstas, tiek uzskatīts, ka arī tas nepārtrauktu cēloņsakarību starp importu par dempinga cenām un kaitējumu, ja pasākumi tiktu atcelti un ja tādā gadījumā, visticamāk, palielinātos ĶTR izcelsmes imports par dempinga cenām un tādēļ turpmāk pasliktinātos Savienības ražošanas nozares stāvoklis.

18. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Jaunzēlandes izcelsmes importa apjoms (tūkstošos kvadrātpēdu) (*)	716,67	2 426,67	1 966,67	1 883,33
Jaunzēlandes izcelsmes importa tirgus daļa (*)	3 %	11 %	7 %	7 %
Vidējā cena Jaunzēlandes izcelsmes importam (EUR par kvadrātpēdu)	1,29	1,43	1,43	1,48

(*) Dati no Eurostat un atbildēm uz anketas jautājumiem.

- (57) Citu valstu izcelsmes importa tirgus daļa PIP bija 13 % (mazāk nekā 27 %, kas bija 2008. gadā). Vienlaikus šā importa vidējās cenas ir daudz augstākas nekā ĶTR zamšādas cena, un tās ir tuvas Savienības ražošanas nozares cenu līmenim. Tā kā importam no citām valstīm ir tendence samazināties un tā cenas ir salīdzinoši augstas salīdzinājumā ar ĶTR izcelsmes zamšādas importa cenām, tiek uzskatīts, ka tas nepārtrauktu cēloņsakarību starp importu par dempinga cenām un kaitējumu, ja pasākumi tiktu atcelti un ja tādā gadījumā, visticamāk, palielinātos ĶTR izcelsmes imports par dempinga cenām un tādēļ turpmāk pasliktinātos Savienības ražošanas nozares stāvoklis.

19. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Importa apjoms no citām valstīm (tūkstošos kvadrātpēdu) (*)	5 896,67	4 013,33	4 480,00	3 556,67
Importa no citām valstīm tirgus daļa (*)	27 %	18 %	16 %	13 %
Vidējā cena importam no citām valstīm (EUR par kvadrātpēdu)	0,63	0,84	0,81	0,84

(*) Dati no Eurostat un atbildēm uz anketas jautājumiem.

- (58) Importam no visām trešām valstīm kopā tirgus daļa PIP ir 46 % (mazāk nekā 60 %, kas bija 2008. gadā). Vienlaikus šā importa vidējās cenas ir daudz augstākas nekā ĶTR izcelsmes zamšādas cena, un tās ir tuvas Savienības ražošanas nozares cenu līmenim. Tā kā importam no trešām valstīm ir tendence samazināties un tā cenas ir salīdzinoši augstas, tiek uzskatīts, ka arī tas, kopumā ņemot, nepārtrauktu cēloņsakarību starp importu par dempinga cenām un kaitējumu, ja pasākumi tiktu atcelti un ja tādā gadījumā, visticamāk, palielinātos ĶTR izcelsmes imports par dempinga cenām un tādēļ turpmāk pasliktinātos Savienības ražošanas nozares stāvoklis.

20. tabula

	2008	2009	2010	PIP
Importa apjoms no visām trešām valstīm kopā (tūkstošos kvadrātpēdu) (*)	13 006,67	11 186,67	13 656,67	12 576,67
Indekss (2008. gads = 100)	100	86	105	97
Tirgus daļa importam no visām trešām valstīm kopā (*)	60 %	51 %	49 %	46 %
Vidējā cena importam no visām trešām valstīm kopā (EUR par kvadrātpēdu)	0,74	0,98	0,91	0,98

(*) Dati no Eurostat un atbildēm uz anketas jautājumiem.

5. Secinājums par stāvokli Savienības ražošanas nozarē

- (59) Savienībā ir atlikuši tikai trīs ražotāji (visi MVU). Ir informācija, ka visi pārējie zamšādas ražotāji kopš 2006. gada, kad tika ieviesti sākotnējie pasākumi, ir slēguši savas ražotnes. To var uzskatīt par rezultātu spiedienam, ko ĶTR izcelsmes imports par dempinga cenām izdara Savienības tirgū, pat ja palielinās patēriņš.
- (60) Kaitējuma analīze liecina, ka attiecīgajā periodā Savienības ražošanas nozares stāvoklis ir pasliktinājies. Jo īpaši – ražošanas apjoms ir samazinājies par 12 % un, pat ja pārdevumu apjoms nedaudz palielinājās, minētais palielinājums ir mazāks nekā patēriņa pieaugums, un tādējādi Savienības ražotāju tirgus daļa ir samazinājusies par 3 procentu punktiem.
- (61) Vienlaikus mikroekonomisko rādītāju analīze liecina, ka Savienības ražošanas nozares peļņa, ienākums no

ieguldījumiem un naudas plūsma visā attiecīgajā periodā ir saglabājusies negatīva un PIP stāvoklis ir vēl vairāk pasliktinājies.

- (62) Tika analizēts imports no Indijas, Turcijas, Jaunzēlandes un citām valstīm. Skatot katru no šīm importa plūsmām atsevišķi un visas kopā, tiek uzskatīts, ka tās nepārtrauktu cēloņsakarību starp importu par dempinga cenām un kaitējumu, ja pasākumi tiktu atcelti un ja tādā gadījumā, visticamāk, palielinātos ĶTR izcelsmes imports par dempinga cenām un tādēļ turpmāk pasliktinātos Savienības ražošanas nozares stāvoklis.
- (63) Pamatojoties uz iepriekš minēto, tiek secināts, ka Savienības ražošanas nozarei ir nodarīts būtisks kaitējums pamatregulas 3. panta 5. punkta nozīmē un tās situācija ir ļoti nestabila, un tā nesasniedz to stāvokli, kas būtu iespējams, ja tā būtu atguvusies no sākotnējā izmeklēšanā konstatētā kaitējuma.

- (64) Tiek arī secināts, ka Savienības ražošanas nozarei nodarīto kaitējumu galvenokārt ir izraisījis nepārtrauktais (lai arī neliela apjoma) imports par zemām dumpinga cenām no ĶTR.

E. KAITĒJUMA TURPINĀŠANĀS IESPĒJAMĪBA

1. Paredzamā importa apjoma un cenu ietekme pasākumu atcelšanas gadījumā

- (65) Lai gan importa apjoms no ĶTR pēc pasākumu noteikšanas 2006. gadā ir ievērojami samazinājies, tiek uzskatīts, ka ĶTR saglabājas ievērojama ražošanas jauda (sk. 22. apsvērumu). Šo neizmantoto jaudu var viegli novirzīt uz Savienības tirgu, ja pasākumi tiktu atcelti.
- (66) Tiek uzskatīts – ja pasākumi tiktu atcelti, ĶTR ražotāji eksportētāji, visticamāk, censtos no jauna atgūt zaudēto Savienības tirgus daļu. Izmeklēšanā konstatētā ievērojamā cenu starpība liecina, ka cenu līmenis Savienības tirgū padara to ļoti pievilcīgu ĶTR izcelsmes importam (sk. 22. apsvērumu).

2. Secinājums par kaitējuma turpināšanos

- (67) Pamatojoties uz iepriekš minēto, tiek secināts, ka ĶTR izcelsmes importam piemērojamo pasākumu atcelšana, visticamāk, izraisītu to, ka kaitējums Savienības ražošanas nozarei turpinātos.

F. SAVIENĪBAS INTERESES

1. Ievads

- (68) Saskaņā ar pamatregulas 21. pantu tika pārbaudīts, vai spēkā esošo antidempinga pasākumu saglabāšana nebūtu pretrunā Savienības interesēm kopumā. Atbilstība Savienības interesēm tika noteikta, novērtējot dažādās iesaistītās intereses, proti, no vienas puses, Savienības ražošanas nozares intereses, un no otras puses, importētāju un lietotāju intereses.
- (69) Tiek atgādināts – sākotnējā izmeklēšanā tika uzskatīts, ka pasākumu pieņemšana nav pretrunā Savienības interesēm. Turklāt šī izmeklēšana ir pasākumu pārskatīšana, tāpēc, analizējot stāvokli, kad antidempinga pasākumi jau bijuši spēkā, var vērtēt, vai spēkā esošajiem antidempinga pasākumiem ir bijusi nevajadzīga nelabvēlīga ietekme uz attiecīgajām personām.
- (70) Pamatojoties uz to, tika pārbaudīts, vai, neraugoties uz secinājumiem par kaitējumu radošā dumpinga turpināšanās iespējamību, var nepārprotami secināt, ka pasākumu turpināšana šajā konkrētajā gadījumā nebūtu Savienības interesēs.

2. Savienības ražošanas nozares intereses

- (71) Savienības ražošanas nozare, kas sastāv no MVU, attiecīgajā periodā ir pastāvīgi zaudējusi tirgus daļu un piedzīvojusi būtisku kaitējumu. Ja pasākumi tiktu atcelti, Savienības ražošanas nozares stāvoklis, visticamāk, pasliktinātos vēl vairāk.

3. Importētāju intereses

- (72) Šajā izmeklēšanā sadarbojās divi nesaistīti importētāji. Ar zamšādu saistītā uzņēmējdarbība ir tikai neliela daļa no to attiecīgā apgrozījuma. Nav nekādu norāžu, ka pasākumu turpināšana ievērojami negatīvi ietekmētu to darbību.

4. Lietotāju un patērētāju intereses

- (73) Tāpat kā sākotnējā izmeklēšanā, arī šajā izmeklēšanā paziņojumā par procedūras sākšanu noteiktajā termiņā nepieteicās neviena lietotāju vai patērētāju apvienība. Tā kā sākotnējā izmeklēšanā tika konstatēts, ka attiecīgie pasākumi nevajadzīgi neietekmētu šo personu intereses, un tā kā šīs personas turpināja izmeklēšanā nesadarboties, var secināt, ka pasākumu saglabāšana to intereses neietekmēs. Tā kā pastāv ievērojami importa apjomi no citiem avotiem par konkurences cenām, lietotājiem un patērētājiem joprojām būs plaša dažādu attiecīgā ražojuma piegādātāju izvēle pa samērīgām cenām.

5. Secinājums

- (74) Ņemot vērā visus iepriekš izklāstītos faktoros, tiek secināts, ka nav nepārvaramu iemeslu, kuru dēļ nevajadzētu saglabāt spēkā esošos antidempinga pasākumus.

G. ANTIDEMPINGA PASĀKUMI

- (75) Visas personas tika informētas par būtiskajiem faktiem un apsvērumiem, pamatojoties uz kuriem bija iecerēts ieteikt pašreizējo pasākumu saglabāšanu. Pēc informēšanas šīm personām arī deva laiku, lai tās varētu iesniegt piezīmes. Ja iesniegtā informācija un piezīmes bija pamatotas, tās attiecīgi ņēma vērā.
- (76) No iepriekš minētā var secināt, ka saskaņā ar pamatregulas 11. panta 2. punktu būtu jāsaglabā ĶTR izcelsmes zamšādas importam piemērojamie antidempinga pasākumi. Jāatgādina, ka šie pasākumi ir procentuālais maksājums 58,9 % apmērā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

1. Ar šo tiek noteikts galīgais antidempinga maksājums Ķīnas Tautas Republikas izcelsmes zamšādas un mākslīgās zamšādas, kas ir piegriezta vai nav piegriezta pēc formas, tostarp izžāvētas zamšādas un izžāvētas mākslīgas zamšādas, ko šobrīd klasificē ar KN kodiem 4114 10 10 un 4114 10 90, importam.

2. Galīgā antidempinga maksājuma likme, ko piemēro Savienības brīvas robežpiegādes neto cenai pirms muitas nodokļa samaksas par 1. punktā aprakstītajiem ražojumiem, ir 58,9 %.

3. Ja nav noteikts citādi, piemēro spēkā esošos noteikumus par muitas nodokļiem.

2. pants

Šī regula stājas spēkā nākamajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2012. gada 3. decembrī

*Padomes vārdā –
priekšsēdētājs
N. SYLKIOTIS*

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS REGULA (ES) Nr. 1154/2012**(2012. gada 5. decembris),****ar kuru nosaka standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai**

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2007. gada 22. oktobra Regulu (EK) Nr. 1234/2007, ar ko izveido lauksaimniecības tirgu kopīgu organizāciju un paredz īpašus noteikumus dažiem lauksaimniecības produktiem (Vienotā TKO regula) ⁽¹⁾,ņemot vērā Komisijas 2011. gada 7. jūnija Īstenošanas regulu (ES) Nr. 543/2011, ar ko nosaka sīki izstrādātus noteikumus Padomes Regulas (EK) Nr. 1234/2007 piemērošanai attiecībā uz augļu un dārzeņu un pārstrādātu augļu un dārzeņu nozari ⁽²⁾, un jo īpaši tās 136. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Īstenošanas regulā (ES) Nr. 543/2011, piemērojot Urugvajai kārta daudzpusējo tirdzniecības sarunu iznākumu, paredzēti kritēriji, pēc kuriem Komisija nosaka standarta

importa vērtības minētās regulas XVI pielikuma A daļā norādītajiem produktiem no trešām valstīm un laika periodiem.

- (2) Standarta importa vērtību aprēķina katru darbdienu saskaņā ar Īstenošanas regulas (ES) Nr. 543/2011 136. panta 1. punktu, ņemot vērā mainīgos dienas datus. Tāpēc šai regulai būtu jāstājas spēkā dienā, kad to publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī,

IR PIENĒMUSI ŠO REGULU.

1. pants

Standarta importa vērtības, kas paredzētas Īstenošanas regulas (ES) Nr. 543/2011 136. pantā, ir tādas, kā norādīts šīs regulas pielikumā.

2. pants

Šī regula stājas spēkā dienā, kad to publicē Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Šī regula uzliek saistības kopumā un ir tieši piemērojama visās dalībvalstīs.

Briselē, 2012. gada 5. decembrī

*Komisijas
un tās priekšsēdētāja vārdā –
lauksaimniecības un lauku attīstības ģenerāldirektors
José Manuel SILVA RODRÍGUEZ*

⁽¹⁾ OV L 299, 16.11.2007., 1. lpp.

⁽²⁾ OV L 157, 15.6.2011., 1. lpp.

PIELIKUMS

Standarta importa vērtības atsevišķu veidu augļu un dārzeņu ieviešanas cenas noteikšanai

(EUR/100 kg)

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

⁽¹⁾ Valstu nomenklatūra, kas paredzēta Komisijas Regulā (EK) Nr. 1833/2006 (OV L 354, 14.12.2006., 19. lpp.). Kods "ZZ" nozīmē "cita izcelsme".

LĒMUMI

POLITIKAS UN DROŠĪBAS KOMITEJAS LĒMUMS *EULEX KOSOVO/3/2012*

(2012. gada 4. decembris)

par Eiropas Savienības Tiesiskuma misijas Kosovā *EULEX KOSOVO* vadītāja iecelšanu

(2012/751/KĀDP)

POLITIKAS UN DROŠĪBAS KOMITEJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienību un jo īpaši tā 38. panta trešo daļu,

ņemot vērā Padomes Vienoto rīcību 2008/124/KĀDP (2008. gada 4. februāris) par Eiropas Savienības Tiesiskuma misiju Kosovā, *EULEX KOSOVO* ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 12. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Padome 2008. gada 4. februārī pieņēma Vienoto rīcību 2008/124/KĀDP, ar ko izveidoja Eiropas Savienības Tiesiskuma misiju Kosovā *EULEX KOSOVO*.
- (2) Padome 2012. gada 5. jūnijā pieņēma Lēmumu 2012/291/KĀDP ⁽²⁾, ar ko tā grozīja Vienoto rīcību 2008/124/KĀDP un pagarināja *EULEX KOSOVO* misijas termiņu līdz 2014. gada 14. jūnijam.
- (3) Saskaņā ar 12. panta 2. punktu Vienotajā rīcībā 2008/124/KĀDP Politikas un drošības komiteja ir pilnvarota atbilstīgi Līguma 38. pantam pieņemt attiecīgus lēmumus *EULEX KOSOVO* politiskās kontroles un stratēģiskās vadības nodrošināšanai, tostarp lēmumus par misijas vadītāja iecelšanu.

- (4) 2012. gada 20. novembrī Savienības Augstā pārstāve ārlietās un drošības politikas jautājumos ierosināja no 2013. gada 1. februāra par *EULEX KOSOVO* misijas vadītāju iecelt vēstnieku *Bernd BORCHARDT* kungu.

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Ar šo vēstnieks *Bernd BORCHARDT* kungs no 2013. gada 1. februāra tiek iecelts par Eiropas Savienības Tiesiskuma misijas Kosovā *EULEX KOSOVO* vadītāju.

2. pants

Šis lēmums stājas spēkā tā pieņemšanas dienā.

To piemēro līdz 2014. gada 14. jūnijam.

Briselē, 2012. gada 4. decembrī

Politikas un drošības komitejas vārdā –
priekšsēdētājs
O. SKOOG

⁽¹⁾ OV L 42, 16.2.2008., 92. lpp.

⁽²⁾ OV L 146, 6.6.2012., 46. lpp.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS

(2012. gada 4. decembris),

ar ko laboratorijām bijušajā Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikā atļauj veikt seroloģiskos testus trakumsērgas vakcīnu efektivitātes pārraudzīšanai

(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 8757)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2012/752/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2000. gada 20. marta Lēmumu 2000/258/EK, ar ko tiek izraudzīta īpaša iestāde, kas atbildīga par tādu kritēriju noteikšanu, kas vajadzīgi, lai standartizētu seroloģiskos testus trakumsērgas vakcīnu efektivitātes pārraudzīšanai ⁽¹⁾, un jo īpaši tā 3. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) Ar Lēmumu 2000/258/EK iestāde *Agence française de sécurité sanitaire des aliments* (AFSSA) Nansī, Francija (kopš 2010. gada 1. jūlija iekļauta *Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail*, ANSES), ir izraudzīta par īpašo iestādi, kas atbildīga par tādu kritēriju noteikšanu, kas vajadzīgi seroloģisko testu standartizācijai, lai pārraudzītu trakumsērgas vakcīnu efektivitāti.
- (2) Turklāt minētajā lēmumā paredzēts, ka ANSES ir jādokumentē to laboratoriju novērtējums trešās valstīs, kuras pieteikušās veikt seroloģiskos testus trakumsērgas vakcīnu efektivitātes pārraudzīšanai.
- (3) Bijušās Dienvidslāvijas Maķedonijas Republikas kompetentā iestāde ir iesniegusi pieteikumu, lai saņemtu atļauju minētās trešās valsts Veterinārijas institūta trakumsērgas laboratorijā veikt šādus seroloģiskos testus. Minētajam pieteikumam ir pievienots ANSES 2012. gada 3. septembra ziņojums par minētās laboratorijas pozitīvu novērtējumu.
- (4) Tādēļ šai laboratorijai būtu jādod atļauja veikt seroloģiskos testus trakumsērgas vakcīnu efektivitātes pārraudzīšanai suņiem, kaķiem un seskiem.

- (5) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Pārtikas aprites un dzīvnieku veselības pastāvīgās komitejas atziņumu,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Saskaņā ar Lēmuma 2000/258/EK 3. panta 2. punktu šādā laboratorijā ļauj veikt seroloģiskos testus, lai pārraudzītu trakumsērgas vakcīnu efektivitāti suņiem, kaķiem un seskiem:

*Laboratory for Rabies of the Veterinary Institute
Faculty of Veterinary Medicine
Lazar Pop-Trajkov 5-7
1000 Skopje
Bijusī Dienvidslāvijas Maķedonijas Republika*

2. pants

Šo lēmumu piemēro no 2013. gada 1. janvāra.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2012. gada 4. decembrī

*Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Tonio BORG*

⁽¹⁾ OV L 79, 30.3.2000., 40. lpp.

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS

(2012. gada 4. decembris),

ar ko attiecībā uz uzraudzības programmām Somijā un Apvienotajā Karalistē un slimības neskartas teritorijas statusu Somijai un Apvienotajai Karalistei attiecībā uz noteiktām ūdensdzīvnieku slimībām groza Lēmuma 2009/177/EK I pielikumu

(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 8758)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2012/753/ES)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Padomes 2006. gada 24. oktobra Direktīvu 2006/88/EK par akvakultūras dzīvniekiem un to produktiem izvirzītajām dzīvnieku veselības prasībām, kā arī par konkrētu ūdensdzīvnieku slimību profilaksi un kontroli⁽¹⁾ un jo īpaši tās 44. panta 1. punkta pirmo daļu un 49. panta 1. punktu,

tā kā:

- (1) Komisijas 2008. gada 31. oktobra Lēmumā 2009/177/EK, ar ko ievieš Padomes Direktīvu 2006/88/EK attiecībā uz uzraudzības un izskaušanas programmām un slimības neskartu dalībvalstu, zonu un iecirkņu statusu⁽²⁾, iekļauts tādu dalībvalstu, zonu un iecirkņu saraksts, uz ko attiecas apstiprinātās uzraudzības programmas saistībā ar vienu vai vairākām Direktīvas 2006/88/EK IV pielikuma II daļā minētajām neeksotiskajām slimībām (turpmāk "neeksotiskās slimības"). Minētajā lēmumā iekļauts arī to dalībvalstu, zonu un iecirkņu saraksts, kas pasludināti par slimības neskartiem attiecībā uz vienu vai vairākām minētajām slimībām.
- (2) Lēmuma 2009/177/EK I pielikuma B daļā iekļauts tādu dalībvalstu, zonu un iecirkņu saraksts, uz ko attiecas apstiprinātās izskaušanas programmas, un minētā pielikuma C daļā iekļauts tādu dalībvalstu, zonu un iecirkņu saraksts, kas pasludināti par slimības neskartām teritorijām.

- (3) Somija ir iesniegusi Komisijai dokumentāciju par to, ka *Uusikaupunki*, *Pyhäranta* un *Rauma* novadi ir brīvi no virusālās hemorāģiskās septicēmijas (VHS).
- (4) Apvienotā Karaliste ir iesniegusi Komisijai dokumentāciju par to, ka Dienvidrietumu Šetlandas salas ir brīvas no lašu infekciozās anēmijas (ISA).
- (5) Tādēļ būtu attiecīgi jāgroza Lēmuma 2009/177/EK I pielikuma B un C daļa.
- (6) Šajā lēmumā paredzētie pasākumi ir saskaņā ar Pārtikas aprites un dzīvnieku veselības pastāvīgās komitejas atziņumu,

IR PIENĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Lēmuma 2009/177/EK I pielikuma B un C daļu groza saskaņā ar šā lēmuma pielikumu.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts dalībvalstīm.

Briselē, 2012. gada 4. decembrī

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Tonio BORG

(¹) OV L 328, 24.11.2006., 14. lpp.

(²) OV L 63, 7.3.2009., 15. lpp.

PIELIKUMS

Lēmuma 2009/177/EK I pielikumu groza šādi:

1) pielikuma B daļu aizstāj ar šādu:

"B DAĻA

Dalībvalstis, zonas un iecirkņi, uz ko attiecas apstiprinātās izskaušanas programmas

Slimība	Dalībvalsts	ISO kods	Izskaušanas programmas zonas ģeogrāfiskās robežas (dalībvalstis, zonas vai iecirkņi)
Virusālā hemorāģiskā septicēmija (VHS)	Dānija	DK	Ūdens sateces baseini: <i>Tim Å, Hover Å, Heager Å, Velling Å, Skjern Å, Hemmet Mølle Bæk, Lydum Å, Kongeå, Kolding Å, Vejle Å</i> un <i>Holmsland Klit</i>
	Somija	FI	Ālandes province
Infekciozā hematopoētiskā nekroze (IHN)			
Koi herpesvīruss (KHV)	Vācija	DE	Saksijas zeme"
<i>Marteilia refringens</i> infekcija			
<i>Bonamia ostreae</i> infekcija			
<i>White spot</i> slimība;			

2) pielikuma C daļu groza šādi:

a) Somijas ierakstu attiecībā uz virusālo hemorāģisko septicēmiju (VHS) aizstāj ar šādu:

"Somija	FI	Visas kontinentālās un piekrastes zonas tās teritorijā, izņemot Ālandes provinci";
---------	----	--

b) Apvienotās Karalistes ailē attiecībā uz lašu infekciozo anēmiju (ISA) svītro vārdus: ", izņemot Dienvidrietumu Šetlandas salas".

EIROPAS CENTRĀLĀS BANKAS LĒMUMS

(2012. gada 29. novembris)

par 2013. gadā emitējamo monētu daudzuma apstiprināšanu

(ECB/2012/26)

(2012/754/ES)

EIROPAS CENTRĀLĀS BANKAS PADOME,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 128. panta 2. punktu,

tā kā:

- (1) No 1999. gada 1. janvāra Eiropas Centrālajai bankai (ECB) ir ekskluzīvas tiesības apstiprināt euro monētu daudzumu, ko var emitēt dalībvalstis, kuru valūta ir euro.
- (2) Dalībvalstis, kuru valūta ir euro, apstiprinājuma saņemšanai Eiropas Centrālajā bankā iesniegušas aprēķinus par 2013. gadā emitējamo euro monētu daudzumu kopā ar paskaidrojumiem par prognozēm izmantoto metodiku,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

2013. gadā emitējamo euro monētu daudzuma apstiprinājums

ECB apstiprina šajā tabulā norādīto euro monētu daudzumu, ko dalībvalstis, kuru valūta ir euro, emitēs 2013. gadā:

(milj. euro)

	Apgrozībai paredzēto monētu emisija un kolekcijas monētu (nav paredzētas apgrozībai) emisija 2013. gadā
Beļģija	149,9
Vācija	758,0
Igaunija	10,1
Īrija	48,4
Grieķija	8,9

(milj. euro)

	Apgrozībai paredzēto monētu emisija un kolekcijas monētu (nav paredzētas apgrozībai) emisija 2013. gadā
Spānija	230,0
Francija	300,0
Itālija	101,5
Kipra	7,1
Luksemburga	40,0
Malta	8,1
Nīderlande	63,8
Austrija	253,0
Portugāle	17,2
Slovēnija	15,0
Slovākija	21,4
Somija	60,0

2. pants

Nobeiguma noteikums

Šis lēmums adresēts dalībvalstīm, kuru valūta ir euro.

Frankfurtē pie Mainas, 2012. gada 29. novembrī

ECB prezidents
Mario DRAGHI

LABOJUMI

Labojums Padomes un Padomē sanākušo dalībvalstu valdību pārstāvju Lēmumā 2011/181/ES (2010. gada 15. oktobris) par to, lai parakstītu un provizoriski piemērotu Eiropas un Vidusjūras reģiona valstu aviācijas nolīgumu starp Eiropas Savienību un tās dalībvalstīm, no vienas puses, un Jordānijas Hāšimītu Karalisti, no otras puses

(“Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis” L 79, 2011. gada 25. marts)

Lēmuma 2011/181/ES publikāciju uzskata par spēku zaudējušu.

Labojums Komisijas 2012. gada 23. novembra Īstenošanas lēmumā 2012/729/ES, ar ko attiecībā uz piemērošanas termiņu groza Lēmumu 2008/866/EK par neatliekamajiem pasākumiem, ar ko pārtrauc lietošanai pārtikā paredzētu konkrētu gliemeņu importu no Peru

(“Eiropas Savienības Oficiālais Vēstnesis” L 327, 2012. gada 27. novembris)

56. lappusē, virsrakstā:

tekstu: **“Komisijas Īstenošanas lēmums (2012. gada 23. novembris), ar ko attiecībā uz piemērošanas termiņu groza Lēmumu 2008/866/EK par neatliekamajiem pasākumiem, ar ko pārtrauc lietošanai pārtikā paredzētu konkrētu gliemeņu importu no Peru**

(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 8459)

(Dokuments attiecas uz EEZ)”

lasīt šādi: **“Komisijas Īstenošanas lēmums (2012. gada 23. novembris), ar ko attiecībā uz piemērošanas termiņu groza Lēmumu 2008/866/EK par neatliekamajiem pasākumiem, ar ko pārtrauc lietošanai pārtikā paredzētu konkrētu gliemeņu importu no Peru**

(izziņots ar dokumenta numuru C(2012) 8459)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

(2012/729/ES)”

Abonementa cenas 2012. gadā (bez PVN, ieskaitot sūtīšanas izdevumus)

ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 200 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, papīra formātā + DVD, ikgadējs	22 oficiālajās ES valodās	EUR 1 310 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L sērija, tikai papīra formātā	22 oficiālajās ES valodās	EUR 840 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, L un C sērija, DVD, ikmēneša (apkopojošs)	22 oficiālajās ES valodās	EUR 100 gadā
ES Oficiālā Vēstneša pielikums (S sērija) – Publiskā iepirkuma līgumu konkursi, DVD, viens izdevums nedēļā	daudzvalodu: 23 oficiālajās ES valodās	EUR 200 gadā
ES Oficiālais Vēstnesis, C sērija – Konkursi	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 DVD 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.

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>

