

Dziennik Urzędowy

L 334

Unii Europejskiej



Wydanie polskie

Legislacja

Tom 55

6 grudnia 2012

Spis treści

II Akty o charakterze nieustawodawczym

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

2012/750/UE:

- ★ Decyzja Rady i przedstawicieli rządów państw członkowskich zebranych w Radzie z dnia 15 października 2010 r. w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Jordąńskim Królestwem Haszymidzkim, z drugiej strony 1

Eurośródziemnomorska umowa lotnicza między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Jordąńskim Królestwem Haszymidzkim, z drugiej strony 3

ROZPORZĄDZENIA

- ★ Rozporządzenie wykonawcze Rady (UE) nr 1153/2012 z dnia 3 grudnia 2012 r. nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz skóry zamszowej pochodzącej z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1225/2009..... 31

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 1154/2012 z dnia 5 grudnia 2012 r. ustanawiające standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw 44

Cena: 4 EUR

(Ciąg dalszy na następnej stronie)

PL

Akty, których tytuły wydrukowano zwykłą czcionką, odnoszą się do bieżącego zarządzania sprawami rolnictwa i generalnie zachowują ważność przez określony czas.

Tytuły wszystkich innych aktów poprzedza gwiazdka, a drukuje się je czcionką pogrubioną.

DECYZJE

2012/751/WPZiB:

- ★ Decyzja Komitetu Politycznego i Bezpieczeństwa EULEX KOSOVO/3/2012 z dnia 4 grudnia 2012 r. w sprawie mianowania szefa misji Unii Europejskiej w zakresie praworządności w Kosowie, EULEX KOSOVO 46

2012/752/UE:

- ★ Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 4 grudnia 2012 r. upoważniająca laboratorium w byłej jugosłowiańskiej republice Macedonii do przeprowadzania testów serologicznych w celu monitorowania skuteczności szczepionek przeciwko wściekliźnie (notyfikowana jako dokument nr C(2012) 8757) ⁽¹⁾..... 47

2012/753/UE:

- ★ Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 4 grudnia 2012 r. zmieniająca załącznik I do decyzji 2009/177/WE w odniesieniu do programów nadzoru dla Finlandii i Zjednoczonego Królestwa oraz statusu wolnego od choroby dla Finlandii i Zjednoczonego Królestwa w zakresie niektórych chorób zwierząt wodnych (notyfikowana jako dokument nr C(2012) 8758) ⁽¹⁾..... 48

2012/754/UE:

- ★ Decyzja Europejskiego Banku Centralnego z dnia 29 listopada 2012 r. dotycząca zatwierdzenia wielkości emisji monet euro w 2013 r. (EBC/2012/26) 50

Sprostowania

- ★ Sprostowanie do decyzji Rady i przedstawicieli rządów państw członkowskich zebranych w Radzie 2011/181/UE z dnia 15 października 2010 r. w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Jordańskim Królestwem Haszymidzkim, z drugiej strony (Dz.U. L 79 z 25.3.2011) 51
- ★ Sprostowanie do decyzji wykonawczej Komisji z dnia 23 listopada 2012 r. zmieniająca decyzję 2008/866/WE w sprawie środków nadzwyczajnych zawieszających przywóz z Peru niektórych mały przeznaczonych do spożycia przez ludzi w odniesieniu do okresu jej stosowania (Dz.U. L 327 z 27.11.2012) 52



⁽¹⁾ Tekst mający znaczenie dla EOG

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

UMOWY MIĘDZYNARODOWE

DECYZJA RADY I PRZEDSTAWICIELI RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH ZEBRANYCH W RADZIE

z dnia 15 października 2010 r.

w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Jordąńskim Królestwem Haszymidzkim, z drugiej strony

(2012/750/UE)

RADA UNII EUROPEJSKIEJ I PRZEDSTAWICIELE RZĄDÓW PAŃSTW CZŁONKOWSKICH UNII EUROPEJSKIEJ ZEBRANI W RADZIE,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2 w związku z art. 218 ust. 5 i 7 oraz art. 218 ust. 8 akapit pierwszy,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja wynegocjowała w imieniu Unii i państw członkowskich eurośródziemnomorską umowę lotniczą z Jordąńskim Królestwem Haszymidzkim (zwaną dalej „umową”) zgodnie z decyzją Rady upoważniającą Komisję do rozpoczęcia negocjacji.
- (2) Umowa została parafowana dnia 17 marca 2010 r.
- (3) Umowa powinna zostać podpisana i być stosowana tymczasowo przez Unię i państwa członkowskie, z zastrzeżeniem możliwości jej zawarcia w terminie późniejszym.
- (4) Konieczne jest określenie procedur podejmowania, w stosownych przypadkach, decyzji dotyczących sposobu zaprzestania tymczasowego stosowania umowy. Konieczne jest także określenie właściwych procedur udziału Unii i państw członkowskich we wspólnym Komitecie utworzonym na podstawie art. 21 umowy i w postępowaniach w sprawie rozstrzygania sporów przewidzianych w art. 22 umowy, jak również procedur dotyczących wdrażania niektórych postanowień umowy dotyczących ochrony i bezpieczeństwa,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Podpisanie

1. Niniejszym zatwierdza się w imieniu Unii podpisanie Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Jordąń-

skim Królestwem Haszymidzkim, z drugiej strony (zwanej dalej „umową”), z zastrzeżeniem decyzji Rady w sprawie zawarcia umowy ⁽¹⁾.

2. Przewodniczący Rady zostaje niniejszym upoważniony do wyznaczenia osoby lub osób upoważnionych do podpisania umowy w imieniu Unii, z zastrzeżeniem jej zawarcia.

Artykuł 2

Tymczasowe stosowanie

Do momentu wejścia w życie umowa jest stosowana tymczasowo przez Unię i państwa członkowskie, począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po: (i) dacie ostatniej noty, którą umawiające się strony wzajemnie notyfikowały zakończenie procedur koniecznych do tymczasowego stosowania umowy; lub (ii) z zastrzeżeniem odpowiednio procedur wewnętrznych lub prawa krajowego umawiających się stron, dacie następującej w 12 miesięcy od daty podpisania umowy, w zależności od tego, która z tych dat będzie wcześniejsza.

Artykuł 3

Wspólny komitet

1. We wspólnym Komitecie ustanowionym na mocy art. 21 umowy Unię Europejską i państwa członkowskie reprezentują przedstawiciele Komisji i państw członkowskich.

2. Stanowisko, jakie ma zająć Unia Europejska i jej państwa członkowskie we wspólnym Komitecie, dotyczące zmian załącznika III lub załącznika IV do umowy zgodnie z art. 26 ust. 2 umowy oraz kwestii wchodzących w zakres wyłącznych kompetencji UE, które nie wymagają przyjęcia decyzji mającej skutki prawne, ustalane jest przez Komisję i przekazywane z wyprzedzeniem Radzie oraz państwom członkowskim.

3. Odnośnie do decyzji wspólnego komitetu dotyczących spraw wchodzących w zakres kompetencji UE, stanowisko, jakie ma zająć Unia Europejska i jej państwa członkowskie,

⁽¹⁾ Zob. s. 3 niniejszego Dziennika Urzędowego.

przyjmowane jest przez Radę stanowiącą kwalifikowaną większość głosów, na wniosek Komisji, chyba że mające zastosowanie procedury głosowania, określone w Traktatach UE, stanowią inaczej.

4. Odnośnie do decyzji wspólnego komitetu dotyczących spraw wchodzących w zakres kompetencji państw członkowskich, stanowisko, jakie ma zająć Unia Europejska i jej państwa członkowskie, przyjmowane jest przez Radę stanowiącą jednomyślnie, na wniosek Komisji lub państw członkowskich, chyba że w terminie jednego miesiąca od przyjęcia stanowiska państwo członkowskie poinformowało Sekretariat Generalny Rady, że może zaakceptować decyzję, która ma być przyjęta przez wspólny komitet tylko w porozumieniu ze swoimi organami legislacyjnymi.

5. Stanowisko Unii i państw członkowskich we wspólnym Komitecie przedstawiane jest przez Komisję, z wyjątkiem kwestii, które wchodzą w zakres wyłącznych kompetencji państw członkowskich, w których to przypadkach stanowisko przedstawiane jest przez prezydencję Rady lub, jeżeli taką decyzję podejmie Rada, przez Komisję.

Artykuł 4

Rozstrzygnięcie sporów

1. Komisja reprezentuje Unię i państwa członkowskie w postępowaniach w sprawie rozstrzygnięcia sporów, określonych w art. 22 umowy.

2. Decyzja w sprawie zawieszenia korzyści na podstawie art. 22 ust. 7 umowy jest podejmowana przez Radę na wniosek Komisji. Rada stanowi kwalifikowaną większość głosów.

3. Decyzje dotyczące wszystkich pozostałych właściwych działań podejmowanych na podstawie art. 22 umowy w sprawach wchodzących w zakres kompetencji UE są podejmowane przez Komisję wspomaganą przez specjalny komitet złożony z przedstawicieli państw członkowskich wyznaczonych przez Radę.

Artykuł 5

Informacje przekazywane Komisji

1. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich decyzjach dotyczących odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia zezwolenia wydanego przewoźnikowi lotniczemu, które zamierzają podjąć na podstawie art. 4 umowy.

2. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich wnioskach lub powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez nie na podstawie art. 13 umowy (bezpieczeństwo lotnicze).

3. Państwa członkowskie niezwłocznie informują Komisję o wszelkich wnioskach lub powiadomieniach przekazanych lub otrzymanych przez nie na podstawie art. 14 umowy (ochrona lotnictwa).

Sporządzono w Luksemburgu dnia 15 października 2010 r.

W imieniu Rady

E. SCHOUPE

Przewodniczący

**EUROŚRÓDZIEMNOMORSKA UMOWA LOTNICZA MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ
i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Jordańskim Królestwem Haszymidzkim, z drugiej
strony**

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,

KRÓLESTWO HISZPANII,

REPUBLIKA FRANCUSKA,

REPUBLIKA WŁOSKA,

REPUBLIKA CYPRYJSKA,

REPUBLIKA ŁOTEWSKA,

REPUBLIKA LITEWSKA,

WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,

REPUBLIKA WĘGIERSKA,

MALTA,

KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,

REPUBLIKA AUSTRII,

RZECZPOSPOLITA POLSKA,

REPUBLIKA PORTUGALSKA,

RUMUNIA,

REPUBLIKA SŁOWENII,

REPUBLIKA SŁOWACKA,

REPUBLIKA FINLANDII,

KRÓLESTWO SZWECJI,

ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

Umawiające się strony Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwane dalej „państwami członkowskimi”, i

UNIA EUROPEJSKA,

z jednej strony, oraz

JORDAŃSKIE KRÓLESTWO HASZYMIDZKIE, zwane dalej „Jordanią”,

z drugiej strony,

DAŻĄC do propagowania międzynarodowego systemu lotnictwa opartego na uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi na rynku o minimalnym stopniu regulacji i ingerencji ze strony rządów;

DAŻĄC do ułatwienia rozszerzenia możliwości rozwoju transportu lotniczego, w tym poprzez rozwój sieci transportu lotniczego, w której oferowane są dogodne przewozy lotnicze odpowiadające potrzebom pasażerów i nadawców ładunków;

UZNAJĄC znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju handlu, turystyki i inwestycji;

DAŻĄC do umożliwienia przewoźnikom lotniczym zaoferowania pasażerom i nadawcom ładunków konkurencyjnych cen i usług na otwartych rynkach;

UZNAJĄC potencjalne możliwości konwergencji regulacyjnej i, w stopniu, w jakim jest to praktycznie uzasadnione, harmonizacji przepisów w dziedzinie transportu lotniczego;

DAŻĄC do tego, aby wszystkie sektory transportu lotniczego, w tym pracownicy zatrudnieni przez przewoźników lotniczych, skorzystały ze zliberalizowanej umowy;

DAŻĄC do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowym transporcie lotniczym oraz potwierdzając poważne zaniepokojenie z powodu zagrożeń i aktów zagrażających bezpieczeństwu statków powietrznych, narażających na niebezpieczeństwo osoby i mienie, mających negatywny wpływ na działalność transportu lotniczego i podważających zaufanie społeczne do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

UWZGLĘDNIAJĄC Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

UZNAJĄC, że niniejsza eurośródziemnomorska umowa lotnicza wpisuje się w zakres eurośródziemnomorskiego partnerstwa określonego w deklaracji barcelońskiej z dnia 28 listopada 1995 r.;

UWZGLĘDNIAJĄC wspólną wolę promowania eurośródziemnomorskiego obszaru lotniczego opartego na zasadach konwergencji regulacyjnej, współpracy regulacyjnej i liberalizacji dostępu do rynku;

UWZGLĘDNIAJĄC wspólną deklarację Arabskiej Komisji Lotnictwa Cywilnego i Arabskiej Organizacji Przewoźników Lotniczych, z jednej strony, oraz Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu, z drugiej strony, podpisaną dnia 16 listopada 2008 r. w Sharm El Sheikh;

DAŻĄC do zapewnienia równych szans dla przewoźników lotniczych poprzez stworzenie przewoźnikom lotniczym obu Stron równych i sprawiedliwych warunków umożliwiających eksploatację uzgodnionych linii;

UZNAJĄC znaczenie uregulowania kwestii przydziału czasów na start lub lądowanie na podstawie uczciwych i jednakowych zasad wobec wszystkich przewoźników lotniczych, gwarantujących ich neutralne i niedyskryminacyjne traktowanie;

UZNAJĄC, że subwencje mogą negatywnie wpływać na konkurencję pomiędzy przewoźnikami lotniczymi oraz zagrozić podstawowym celom niniejszej Umowy;

POTWIERDZAJĄC znaczenie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, za które odpowiada lotnictwo, oraz ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu polityki w zakresie lotnictwa międzynarodowego;

UWZGLĘDNIAJĄC znaczenie ochrony konsumentów, w szczególności ochrony przewidzianej w Konwencji o ujednoczeniu niektórych przepisów dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., o ile obydwie Umawiające się Strony są stronami tej konwencji;

PLANUJĄC rozwijanie obowiązujących umów o transporcie lotniczym w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, przewoźnikom lotniczym, pracownikom oraz społeczeństwu obydwu Umawiających się Stron;

STWIERDZAJĄC, że celem jest stosowanie niniejszej Umowy w sposób stopniowy, a jednocześnie całościowy oraz że poprzez odpowiedni mechanizm można zapewnić coraz większą harmonizację prawodawstwa,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Definicje

O ile nie określono inaczej, dla celów niniejszej Umowy termin:

- 1) „uzgodnione linie” oraz „określone trasy” oznaczają międzynarodowy transport lotniczy zgodnie z artykułem 2 (Prawa przewozowe) i załącznikiem I do niniejszej Umowy;
- 2) „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, załączniki do niej oraz wszelkie wprowadzone do nich zmiany;
- 3) „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, który dla uniknięcia wątpliwości obej-

muje regularny i nieregularny (czarterowy) przewóz lotniczy oraz przewozy obejmujące jedynie ładunek;

- 4) „układ o stowarzyszeniu” oznacza Układ eurośródziemnomorski ustanawiający stowarzyszenie pomiędzy Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Jordańskim Królestwem Haszymidzkim, z drugiej strony, zawarty w Brukseli w dniu 24 listopada 1997 r.;
- 5) „przynależność państwowa” oznacza, czy przewoźnik lotniczy spełnia wymogi dotyczące takich kwestii, jak prawo własności, skuteczna kontrola oraz główne miejsce prowadzenia działalności;
- 6) „właściwe władze” oznacza agencje lub jednostki rządowe odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;

- 7) „Umawiające się Strony” oznacza, z jednej strony, Unię Europejską lub jej państwa członkowskie, lub Unię Europejską i jej państwa członkowskie, zgodnie z ich odpowiednimi uprawnieniami oraz, z drugiej strony, Jordanię;
- 8) „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
- a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z artykułem 94 litera a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Jordanię, jak i przez państwo członkowskie lub państwa członkowskie Unii Europejskiej; oraz
 - b) każdy załącznik lub każdą zmianę do niego, mające zastosowanie w danym przypadku, przyjęte zgodnie z artykułem 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Jordanii, jak i państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 9) „zdolność” oznacza, czy przewoźnik lotniczy jest zdolny do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, to znaczy czy posiada on należyte możliwości finansowe i odpowiednie kompetencje kierownicze oraz czy jest skłonny przestrzegać przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów obowiązujących przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;
- 10) „państwo WEOL” oznacza państwo będące stroną wielostronnej umowy ustanawiającej wspólny europejski obszar lotniczy (państwa członkowskie Unii Europejskiej, Republika Albanii, Bośnia i Hercegowina, była jugosłowiańska republika Macedonii, Republika Chorwacji, Republika Czarnogóry, Republika Islandii, Królestwo Norwegii, Republika Serbii i Kosowo w rozumieniu rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1244);
- 11) „państwo Euromed” oznacza państwo śródziemnomorskie zaangażowane w europejską politykę sąsiedztwa (są to: Maroko, Algieria, Tunezja, Libia, Egipt, Liban, Jordania, Izrael, terytorium Palestyny, Syria i Turcja);
- 12) „prawo piątej wolności” oznacza prawo lub przywilej, przyznany przez jedno państwo („państwo przyznające”) przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące”), pozwalające wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem że przewozy takie rozpoczynają się lub kończą na terytorium państwa otrzymującego;
- 13) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza przewóz lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- 14) „obywatel” oznacza każdą osobę lub podmiot, posiadających obywatelstwo jordańskie w odniesieniu do strony jordańskiej, lub obywatelstwo państwa członkowskiego w odniesieniu do strony europejskiej, o ile – w przypadku osoby prawnej – znajduje się ona przez cały czas pod skuteczną kontrolą, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, osób lub podmiotów posiadających obywatelstwo jordańskie w odniesieniu do strony jordańskiej, lub osób albo podmiotów posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego lub jednego z państw trzecich określonych w załączniku IV, w odniesieniu do strony europejskiej;
- 15) „koncesje” oznacza, w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, koncesje i wszelkie inne odnośne dokumenty lub certyfikaty wydane na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty⁽¹⁾ lub późniejszych aktów prawnych, oraz, w przypadku Jordanii, koncesje/certyfikaty/zezwoleń lub zwolnienia wydane na podstawie jordańskich przepisów w dziedzinie lotnictwa cywilnego (JCAR), część 119;
- 16) „cena” oznacza:
- „taryfy lotnicze” płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom, lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów i bagażu w ramach przewozów lotniczych, oraz wszelkie warunki, zgodnie z którymi taryfy te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze, oraz
 - „stawki lotnicze” płacone za przewóz ładunku, oraz warunki, zgodnie z którymi stawki te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze.
- Definicja ta obejmuje, w stosownych przypadkach, transport naziemny związany z międzynarodowym transportem lotniczym, a także warunki, jakim podlega;
- 17) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego w państwie Umawiającej się Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności operacyjnej przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciążą zdolnością do lotu;
- 18) „obowiązek użyteczności publicznej” oznacza każdy obowiązek nałożony na przewoźników lotniczych w celu zapewnienia na określonej trasie minimalnej liczby regularnych przewozów lotniczych, spełniających ustalone normy dotyczące ciągłości, regularności, ustalania cen i minimalnej zdolności przewozowej, których przewoźnicy lotniczy nie przyjęliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy. Przewoźnik lotniczy może uzyskać rekompensatę od zainteresowanej Umawiającej się Strony za wypełnianie obowiązków użyteczności publicznej;
- 19) „SESAR” oznacza techniczny aspekt wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, umożliwiający skoordynowane i zsynchronizowane badania, rozwój oraz rozmieszczenie systemów zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji;

⁽¹⁾ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

20) „subwencja” oznacza wszelkiego rodzaju wsparcie finansowe przyznane przez władze państwowe, organizację regionalną lub inną organizację publiczną, tj. w przypadku, gdy:

- a) praktyka organu władz państwowych, organu regionalnego lub innej organizacji publicznej obejmuje bezpośrednie przekazanie środków, na przykład w formie dotacji, pożyczek lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalne bezpośrednie przekazanie środków do przedsiębiorstwa, przejęcie zobowiązań przedsiębiorstwa, takich jak gwarancje kredytowe, dokapitalizowanie, prawa własności, ochrona przed bankrutstwem lub ubezpieczenie;
- b) zrzeczono się lub nie pobrano przychodu należnego organowi władz państwowych lub organowi regionalnemu, lub innej organizacji publicznej;
- c) organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dostarcza towary lub usługi inne niż ogólna infrastruktura, albo zakupuje towary lub usługi; lub
- d) organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dokonuje płatności na rzecz mechanizmu finansowania, lub powierza albo nakazuje prywatnej jednostce wykonywanie jednej lub większej liczby funkcji określonych w literach a), b) oraz c), które zazwyczaj zostałyby przypisane organom państwowym, a w praktyce nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez organy państwowe;

i gdy świadczenie zostaje tym samym przyznane;

21) „terytorium” oznacza, w odniesieniu do Jordanii, obszary lądowe (łąd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne pozostające pod jej zwierzchnictwem lub podlegające jej jurysdykcji oraz, w odniesieniu do Unii Europejskiej, obszary lądowe (łąd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne, na których zastosowanie ma Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach określonych w tych traktatach i we wszelkich zastępujących je aktach prawnych. Stosowanie niniejszej Umowy do portu lotniczego na Gibraltarze uważa się za niestanowiące uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zakresu zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy, i do utrzymania w mocy, w odniesieniu do portu lotniczego na Gibraltarze, zawieszenia stosowania środków UE w dziedzinie lotnictwa obowiązujących na dzień 18 września 2006 r. pomiędzy państwami członkowskimi, zgodnie z deklaracją ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodnioną w Kordobie w dniu 18 września 2006 r.; oraz

22) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia obiektów lub świadczenia usług związanych z portem lotniczym, otoczeniem portu lotniczego, żeglugą powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych z nimi usług i obiektów oraz, w stosownych przypadkach, odzwierciedlającą koszty dla środowiska związane z hałasem.

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

Artykuł 2

Prawa przewozowe

1. Każda z Umawiających się Stron przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie, zgodnie z załącznikiem I i załącznikiem II do niniejszej Umowy, następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony:

- a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
- b) prawo do postoju na jej terytorium w każdym celu poza zabraniami na pokład lub wysadzeniem pasażerów, załadunkiem lub wyładunkiem bagażu, ładunku i/lub poczty w ramach transportu lotniczego (cele niehandlowe);
- c) w ramach eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie, prawo do postoju na jej terytorium w celu zabrania na pokład lub wysadzenia pasażerów, towarów i/lub poczty osobno lub łącznie; oraz
- d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

2. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie przyznaje przewoźnikom lotniczym:

- a) Jordanii prawa do zabierania na pokład, na terytorium któregośkolwiek państwa członkowskiego, pasażerów, bagażu, ładunku i/lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tego państwa członkowskiego;
- b) Unii Europejskiej prawa do zabierania na pokład, na terytorium Jordanii, pasażerów, bagażu, ładunku i/lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium Jordanii.

Artykuł 3

Udzielanie zezwoleń

1. Po otrzymaniu wniosków o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron właściwe władze udzielają odpowiednich zezwoleń w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:

- a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Jordanii:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Jordanii, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję zgodnie z obowiązującym w Jordańskim Królestwie Haszymidzkim prawem,
 - Jordańskie Królestwo Haszymidzkie sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, oraz
 - przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, Jordanii i/lub obywateli Jordanii, i pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;
- b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na terytorium państwa członkowskiego zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, a przewoźnik otrzymał koncesję, oraz
 - państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, przy czym właściwe władze są wyraźnie określone,

- przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich, bądź innych państw wymienionych w załączniku IV i/lub obywateli tych państw;
- c) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zwykle przez właściwe władze w zakresie realizacji usług międzynarodowego transportu lotniczego; oraz
- d) utrzymuje się i stosuje postanowienia określone w artykule 13 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykule 14 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy.

Artykuł 4

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia

1. Właściwe władze każdej z Umawiających się Stron mogą odmówić udzielenia, cofnąć, zawiesić lub ograniczyć zezwolenie eksploatacyjne, lub w inny sposób zawiesić lub ograniczyć wykonywanie operacji przez przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, w przypadku gdy:

- a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Jordanii:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w Jordanii lub przewoźnik lotniczy nie otrzymał koncesji zgodnie z obowiązującym w Jordanii prawem,
 - Jordania nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym,lub
 - przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, Jordanii i/lub obywateli Jordanii, i nie pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;
- b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego lub, jeśli dotyczy, żadne z jego zarejestrowanych biur nie znajdują się na terytorium państwa członkowskiego zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, lub przewoźnik lotniczy nie otrzymał koncesji zgodnie z prawem Unii Europejskiej,
 - państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym, lub właściwe władze nie są wyraźnie określone, lub
 - przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich, bądź innych państw wymienionych w załączniku IV i/lub obywateli tych państw, a także nie pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;
- c) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w artykule 6 (Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych) niniejszej Umowy; lub

- d) nie utrzymuje się lub nie stosuje się postanowień określonych w artykule 13 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykule 14 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy.

2. Z wyjątkiem przypadków, gdy wymagane jest natychmiastowe działanie mające na celu zapobieżenie dalszemu nieprzestrzeganiu ustępu 1 litera c) lub d), z przysługującego na podstawie niniejszego artykułu prawa odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia, ograniczenia upoważnień lub zezwoleń w stosunku do przewoźnika lotniczego Umawiającej się Strony korzysta się wyłącznie zgodnie z procedurą określoną w artykule 23 (Środki ochronne) niniejszej Umowy. W każdym razie zakres wykorzystania powyższego prawa jest odpowiedni, proporcjonalny i ograniczony do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania. Prawo to wykorzystuje się wyłącznie w stosunku do danego przewoźnika lotniczego lub danych przewoźników lotniczych, bez uszczerbku dla prawa którejkolwiek z Umawiających się Stron do podjęcia działań na mocy artykułu 22 (Rozstrzygnięcie sporów i arbitraż).

3. Żadna z Umawiających się Stron nie korzysta ze swoich praw określonych w niniejszym artykule w celu odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia upoważnień lub zezwoleń którejkolwiek przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron w oparciu o fakt posiadania udziału większościowego w przewoźniku lotniczym lub sprawowania skutecznej kontroli nad tym przewoźnikiem przez inne państwo Euromed lub jego obywateli, pod warunkiem że dane państwo Euromed jest stroną podobnej eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej i gwarantuje traktowanie na zasadzie wzajemności.

Artykuł 4a

Wzajemne uznawanie warunków prawnych w zakresie zdolności i przynależności państwowej przedsiębiorstwa lotniczego

1. Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony uznają wszelkiego rodzaju ustalenia w zakresie zdolności i/lub przynależności państwowej dokonane przez właściwe władze pierwszej ze Stron w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe władze, i nie badają dalej tych spraw, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w ustępie 2 poniżej.

2. Jeżeli po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego lub po udzieleniu takiego zezwolenia, właściwe władze Umawiającej się Strony, będącej stroną otrzymującą, mają szczególne powody do obaw, na podstawie uzasadnionych wątpliwości, że, mimo ustaleń dokonanych przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, warunki przewidziane w artykule 3 (Udzielanie zezwoleń) niniejszej Umowy w odniesieniu do udzielania właściwych upoważnień lub zezwoleń nie zostały spełnione, niezwłocznie informują o tym odnośne władze drugiej Umawiającej się Strony oraz przedstawiają uzasadnione przyczyny swoich obaw. W takim wypadku każda z Umawiających się Stron może zwrócić się o przeprowadzenie konsultacji, w których mogą brać udział przedstawiciele odnośnych właściwych władz obydwu Umawiających się Stron, i/lub wnioskodawców o udzielenie dodatkowych informacji dotyczących tej sprawy, przy czym wnioski tego rodzaju należy rozpatrywać w możliwie najkrótszym terminie. Jeżeli sprawa pozostaje nierozstrzygnięta, każda z Umawiających się Stron może wnieść sprawę do Wspólnego Komitetu utworzonego na mocy artykułu 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

3. Niniejszy artykuł nie obejmuje uznawania ustaleń dotyczących:

- certyfikatów lub licencji bezpieczeństwa,
- uzgodnień w dziedzinie ochrony, lub
- zakresu ubezpieczenia.

Artykuł 5

Inwestycje

1. Jordania może przyjąć rozwiązania umożliwiające nabycie większości udziałów w przedsiębiorstwach lotniczych z Jordanii i/lub skutecznej kontroli nad nimi przez państwa członkowskie lub ich obywateli.

2. Po sprawdzeniu przez Wspólny Komitet zgodnie z artykułem 21 ustęp 10 (Wspólny Komitet), że istnieją wzajemne rozwiązania, Umawiające się Strony umożliwiają nabycie większości udziałów w przedsiębiorstwach lotniczych z Jordanii i/lub skutecznej kontroli nad nimi przez państwa członkowskie lub ich obywateli, lub w przedsiębiorstwach lotniczych Unii Europejskiej przez Jordanię lub jej obywateli.

3. Szczegółowe projekty inwestycyjne zgodne z niniejszym artykułem są zatwierdzane w drodze wstępnych decyzji Wspólnego Komitetu ustanowionego na podstawie niniejszej Umowy. Decyzje te mogą określać warunki związane z eksploatacją uzgodnionych linii zgodnie z niniejszą Umową oraz połączeń pomiędzy państwami trzecimi i Umawiającymi się Stronami. Do tego typu decyzji nie stosuje się postanowień artykułu 21 ustęp 9 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

Artykuł 6

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Przekraczając granice terytorium jednej Umawiającej się Strony lub podczas pobytu na jej terytorium przewoźnicy lotniczy drugiej Umawiającej się Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium i opuszczania jej terytorium przez statki powietrzne wykonujące międzynarodowy przewóz lotniczy lub w odniesieniu do eksploatacji i żeglugi statków powietrznych.

2. Przekraczając granice terytorium jednej z Umawiających się Stron lub podczas pobytu na jej terytorium pasażerowie, załoga lub ładunek przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium pasażerów, załogi lub ładunku znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, oraz opuszczania przez nich jej terytorium (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, imigracyjnych, paszportowych, celnych i kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisów pocztowych).

Artykuł 7

Otoczenie konkurencyjne

1. Umawiające się Strony potwierdzają stosowanie w odniesieniu do niniejszej Umowy zasad określonych w tytule IV, rozdział II układu o stowarzyszeniu.

2. Umawiające się Strony uznają, że ich wspólnym celem jest zapewnienie uczciwych i jednakowych możliwości przewoźnikom lotniczym obydwu Stron w zakresie obsługi uzgodnionych linii. Do tego celu niezbędne jest uczciwe i konkurencyjne

otoczenie dla obsługi przewozów lotniczych. Umawiające się Strony uznają, że przewoźnicy lotniczy stosują uczciwe i zgodne z zasadami konkurencyjności praktyki najczęściej wtedy, gdy obsługują przewozy lotnicze w warunkach w pełni rynkowych i nie są subwencjonowani.

3. W przypadku gdy Umawiająca się Strona uzna, że niezbędne jest przyznanie dotacji publicznej przewoźnikowi lotniczemu działającemu na mocy niniejszej Umowy w celu osiągnięcia uzasadnionego celu, Umawiająca się Strona zapewnia proporcjonalność takiej dotacji do założonego celu, jej przejrzystość i w miarę możliwości ograniczenie do minimum jej niekorzystnego oddziaływania na przewoźników drugiej Umawiającej się Strony. Umawiająca się Strona zamierzająca przyznać taką dotację informuje drugą Umawiającą się Stronę o tym zamiarze i zapewnia zgodność takiej dotacji z kryteriami określonymi w niniejszej Umowie.

4. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron stwierdza, że warunki istniejące na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w szczególności wynikające z subwencji, są niezgodne z kryteriami określonymi w ustępie 3 i mogłyby mieć niekorzystny wpływ na uczciwość i konkurencyjność otoczenia przy wykonywaniu przewozów lotniczych przez jej przewoźników lotniczych, Strona ta może przedstawić swoje uwagi drugiej Umawiającej się Stronie. Strona ta może ponadto wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu zgodnie z artykułem 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy. Konsultacje rozpoczynają się w terminie 30 dni od daty otrzymania takiego wniosku. Jeśli Wspólny Komitet nie zdoła zażegnać sporu, Umawiające się Strony zachowują możliwość zastosowania swych odpowiednich środków antysubwencyjnych.

5. Działania, o których mowa w ustępie 4 niniejszego artykułu, muszą być odpowiednie, proporcjonalne i ograniczone do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania. Działania takie podejmowane są wyłącznie w odniesieniu do przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych odnoszącego(-ych) korzyści z subwencji lub warunków, o których mowa w niniejszym artykule, i pozostają bez uszczerbku dla prawa każdej z Umawiających się Stron do podjęcia działań zgodnie z artykułem 23 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.

6. Każda z Umawiających się Stron, po przekazaniu powiadomienia drugiej Umawiającej się Stronie, może zwrócić się do odpowiednich jednostek rządowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w tym do jednostek na szczeblu centralnym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia spraw związanych z niniejszym artykułem.

7. Postanowienia niniejszego artykułu stosuje się bez uszczerbku dla przepisów ustawowych i wykonawczych Umawiających się Stron w odniesieniu do obowiązków użyteczności publicznej na terytorium Umawiających się Stron.

Artykuł 8

Możliwości handlowe

Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

1. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron mają prawo ustanowić biura na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w celu promocji i sprzedaży usług w zakresie transportu lotniczego i prowadzenia związanych z tym działań.

2. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron są upoważnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Umawiającej się Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony personelu zarządzającego, pracowników sprzedaży, personelu technicznego i operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do udzielania wsparcia przy świadczeniu usług transportu lotniczego.

Obsługa naziemna

3. a) Bez uszczerbku dla litery b) poniżej, każdy przewoźnik lotniczy w związku z obsługą naziemną na terytorium drugiej Umawiającej się strony posiada:
- prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna”); lub, według własnego uznania,
 - prawo wyboru dostawców świadczących kompleksową lub częściową obsługę naziemną spośród konkurujących podmiotów, jeżeli dostawców takich dopuszczono na rynek na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych każdej z Umawiających się Stron, i gdy dostawcy tacy są obecni na rynku.
- b) Prawa określone w literze a) ppkt (i) oraz (ii) w odniesieniu do następujących kategorii usług obsługi naziemnej: przeładunek bagażu, obsługa płytowa, zaopatrzenie w paliwo i smary, obsługa towarów i poczty w zakresie obsługi fizycznej towarów i poczty pomiędzy terminalem lotniczym a statkiem powietrznym, podlegają jedynie ograniczeniom fizycznym i operacyjnym zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi mającymi zastosowanie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony. W przypadku gdy ograniczenia takie uniemożliwiają własną obsługę naziemną, i kiedy nie istnieje skuteczna konkurencja pomiędzy dostawcami usług obsługi naziemnej, wszelkie tego rodzaju usługi udostępnia się na równych i niedyskryminacyjnych zasadach wszystkim przewoźnikom lotniczym; ceny tych usług nie mogą przekraczać ich całkowitych kosztów, uwzględniając uzasadnioną stopę zwrotu z aktywów i amortyzację.

Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów

4. Każdy przewoźnik lotniczy każdej z Umawiających się Stron może prowadzić sprzedaż usług transportu lotniczego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio i/lub, jeżeli tak zdecyduje, poprzez agentów sprzedaży, innych pośredników wyznaczonych przez przewoźnika lotniczego lub przez Internet. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo sprzedaży takich usług transportu lotniczego, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych walutach wymiennalnych.

5. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo dokonać wymiany i przelewu, na żądanie, uzyskanych na miejscu dochodów z terytorium drugiej Umawiającej się Strony na swoje własne terytorium oraz, z wyjątkiem przypadków, gdy jest to niezgodne z ogólnie stosowanymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi, do dowolnego(-ych) państwa lub państw. Na wymianę i przekaz zezwala się niezwłocznie bez nakładania ograniczeń lub podatków, po kursie wymiany obowiązującym dla transakcji i przekazów w dniu, w którym przedsiębiorstwo lotnicze składa pierwotny wniosek o wykonanie przekazu.

6. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron mają prawo zapłaty za lokalne wydatki, w tym zakup paliwa, dokonywane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony

w miejscowej walucie. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron mogą według własnego uznania płacić za takie wydatki na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w walutach wymiennalnych zgodnie z miejscowymi przepisami dewizowymi.

Porozumienia o współpracy

7. Przy wykonywaniu lub oferowaniu usług na podstawie niniejszej Umowy każdy przewoźnik lotniczy jednej z Umawiających się Stron może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii, z:

- dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi Umawiających się Stron; oraz
- dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz
- dowolnymi przewoźnikami transportu naziemnego, lądowego lub morskiego;

pod warunkiem że (i) wszyscy uczestnicy takich porozumień posiadają odpowiednie zezwolenie na obsługę danej trasy; oraz (ii) porozumienia spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji stosowane zazwyczaj w przypadku takich porozumień. Przy sprzedaży usług przewozu pasażerskiego obejmujących dzielenie oznaczeń linii nabywcę informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie nie później niż przed wejściem na pokład, o tym, który z przewoźników obsługuje dany odcinek przewozu.

8. a) W odniesieniu do przewozów pasażerskich, przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie na podstawie tego, że takie usługi transportu naziemnego są oferowane przez przewoźnika lotniczego pod jego własną nazwą. Przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego mają swobodę w podejmowaniu decyzji dotyczących zawierania porozumień o współpracy. Przy podejmowaniu decyzji w sprawie danego porozumienia przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego mogą brać pod uwagę m.in. interesy konsumentów oraz ograniczenia techniczne, ekonomiczne oraz związane z powierzchnią i zdolnością przewozową.

b) Ponadto, nie naruszając żadnych innych postanowień niniejszej Umowy, zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług przewozów towarowych obydwu Umawiających się Stron na wykorzystywanie, w związku z międzynarodowymi przewozami lotniczymi, wszelkich środków transportu naziemnego w celu przewozu ładunku do lub z dowolnego punktu na terytorium Jordanii i Unii Europejskiej lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich portów lotniczych wyposażonych w infrastrukturę celną, włącznie z, w stosownych przypadkach, prawem(-ami) do przewozu ładunku pod zamknięciem celnym zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Procedura celna i infrastruktura celna w porcie lotniczym są dostępne dla takiego ładunku, niezależnie od tego, czy przewożony jest drogą naziemną czy powietrzną. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu naziemnego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawarcie porozumień z innym przewoźnikiem transportu naziemnego, włączając również transport naziemny wykonywany

przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczych przewozów towarowych. Tego rodzaju usługi intermodalnych przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną cenę obejmującą zarówno transport lotniczy, jak i naziemny, pod warunkiem że nadawcy ładunków nie są wprowadzeni w błąd co do warunków takiego przewozu.

Leasing

9. a) Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron są uprawnieni do eksploatacji uzgodnionych linii przy użyciu statków powietrznych i załóg wziętych w leasing od dowolnego przewoźnika lotniczego, w tym przewoźnika z państw trzecich, pod warunkiem że wszyscy uczestnicy tego rodzaju porozumień spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Umawiające się Strony w odniesieniu do takich porozumień.
- b) Żadna z Umawiających się Stron nie może wymagać od przewoźników lotniczych, którzy oddają w leasing swoje urządzenia, by posiadali oni prawa przewozowe zgodnie z niniejszą Umową.
- c) W celu wykonywania praw przewidzianych w niniejszej Umowie, branie w leasing przez przewoźnika lotniczego Umawiających się Stron statku powietrznego wraz z załogą, należącego do przewoźnika lotniczego państwa trzeciego, niewymienionego w załączniku IV do niniejszej Umowy, ma miejsce w wyjątkowych przypadkach lub dla zaspokojenia przejściowych potrzeb. Leasing tego rodzaju należy przedłożyć do wcześniejszego zatwierdzenia przez władze wydające koncesję dla przewoźnika biorącego w leasing oraz do właściwych władz drugiej Umawiającej się Strony.

Franczyza / Oznaczenie marką

10. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron są uprawnieni do zawierania porozumień dotyczących franczyzy lub oznaczania marką z przedsiębiorstwami, w tym z przewoźnikami lotniczymi, drugiej Umawiającej się Strony lub państw trzecich, pod warunkiem że przewoźnicy ci posiadają odpowiednie zezwolenia i spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Umawiające się Strony w odniesieniu do takich porozumień, zwłaszcza tych zawierających wymóg ujawnienia tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz.

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych

11. Przydzielanie czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych znajdujących się na terytorium Umawiających się Stron przeprowadza się w sposób niezależny, przejrzysty i niedyskryminacyjny. Wszyscy przewoźnicy lotniczy są jednakowo i uczciwie traktowani. Zgodnie z artykułem 21 ustęp 5 (Wspólny Komitet) Umawiająca się Strona może wnieść o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu rozwiązania wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem niniejszego ustępu.

Artykuł 9

Należności i opłaty celne

1. Przy przekraczaniu granicy terytorium jednej z Umawiających się Stron statki powietrzne eksploatowane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające

zużyciu, urządzenia naziemne, części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (obejmujące między innymi żywność, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż lub do wykorzystania przez pasażerów podczas lotu), jak również inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego eksploatowanego w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, z wszelkich ograniczeń przywzowowych, podatków od majątku i od kapitału, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które są a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne, albo przez Unię Europejską; oraz b) nie są związane z kosztami świadczonych usług, pod warunkiem że wymienione urządzenia i zapasy pozostają na pokładzie tego statku powietrznego.

2. Z podatków, ceł, opłat i należności, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu (z wyjątkiem opłat związanych z kosztami świadczonych usług), są również zwolnione na zasadzie wzajemności:

- a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej z Umawiających się Stron i zabrane na pokład, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;
- b) urządzenia naziemne i części zamienne (w tym silniki), wwieszone na terytorium jednej z Umawiających się Stron w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, używane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego;
- c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;
- d) materiały drukowane, określone przez ustawodawstwo celne każdej z Umawiających się Stron, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej z Umawiających się Stron i zabrane na pokład w celu wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli materiały te mają zostać użyte w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium; oraz
- e) sprzęt do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony przeznaczony do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

3. Nie naruszając jakiegokolwiek innego postanowienia stanowiącego inaczej, żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia którejkolwiek z Umawiających się Stron nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego operującego między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium.

4. W odniesieniu do wyposażenia i zaopatrzenia, o których mowa w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu, można wymagać nadzoru lub kontroli właściwych władz.

5. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają także zastosowanie w sytuacji, gdy przewoźnicy lotniczy jednej z Umawiających się Stron zawarli z innym przewoźnikiem lotniczym, który również korzysta z tego rodzaju zwolnień udzielonych przez drugą Umawiającą się Stronę, umowę w celu użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej z Umawiających się Stron urządzeń i zapasów wyszczególnionych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu.

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza prawa żadnej z Umawiających się Stron do nakładania podatków, należności, ceł, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane pasażerom w innych celach niż do użycia na pokładzie podczas odcinka lotu między dwoma punktami położonymi na jej terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

7. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na podatek VAT, z wyjątkiem podatku obrotowego od towarów importowanych. Niniejsza Umowa nie zmienia postanowień odpowiednich konwencji o unikaniu podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału, pozostających w mocy między państwem członkowskim a Jordanią.

Artykuł 10

Opłaty od użytkownika za korzystanie z portów lotniczych oraz urządzeń i usług lotniczych

1. Każda z Umawiających się Stron zapewnia sprawiedliwy, uzasadniony, oparty na kosztach i wolny od niesprawiedliwej dyskryminacji charakter opłat, jakie mogą być nakładane z tytułu korzystania ze służb żeglugi powietrznej i służb kontroli ruchu lotniczego na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

2. Każda z Umawiających się Stron zapewnia sprawiedliwy, uzasadniony i niedyskryminacyjny charakter oraz równomierny podział między kategorie użytkowników opłat, jakie mogą być nakładane z tytułu korzystania z portów lotniczych oraz urządzeń i służb ochrony lotnictwa i innych powiązanych urządzeń i służb na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty. Opłaty te odzwierciedlają całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urządzeń i służb portu lotniczego oraz ochrony lotnictwa w danym porcie lotniczym lub w ramach systemu danego portu lotniczego, ale nie przekraczają tych kosztów. Opłaty takie mogą uwzględniać odpowiednią stopę zwrotu z aktywów i amortyzację. Urządzenia i służby, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób efektywny i ekonomiczny. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych w momencie ustalania tych opłat jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

3. Każda z Umawiających się Stron zapewnia konsultacje między właściwymi władzami lub podmiotami nakładającymi

opłaty na jej terytorium a przewoźnikami lotniczymi korzystającymi z urządzeń i służb bądź organami je reprezentującymi oraz zapewnia wymianę informacji niezbędnych do dokonania szczegółowego przeglądu zasadności opłat przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty i przewoźników lotniczych, bądź organy je reprezentujące, zgodnie z zasadami ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu. Każda z Umawiających się Stron zapewnia, by właściwe władze nakładające opłaty informowały użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian opłat od użytkownika, tak by umożliwić tym władzom rozważenie opinii wyrażonych przez użytkowników przed dokonaniem tych zmian.

4. Żadna z Umawiających się Stron nie zostanie uznana za naruszającą postanowienie niniejszego artykułu w ramach procedur rozstrzygania sporów przewidzianych w artykule 22 (Rozstrzyganie sporów i arbitraż) niniejszej Umowy, chyba że: a) nie dokona w rozsądnym terminie przeglądu opłaty bądź praktyki będącej przedmiotem skargi drugiej Strony; lub (b) po przeprowadzeniu takiego przeglądu nie podejmie wszelkich działań będących w jej mocy w celu zaradzenia skutkom wszelkiego rodzaju opłat bądź praktyk, które naruszają postanowienia niniejszego artykułu.

Artykuł 11

Ustalanie cen

1. Umawiające się Strony zezwalają na swobodne ustalanie cen przez przewoźników lotniczych w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.

2. Umawiające się Strony nie nakładają wymogu zgłaszania cen.

3. Właściwe władze mogą prowadzić dyskusje w celu omówienia spraw, takich jak między innymi ewentualne niesprawiedliwe, nieuzasadnione lub dyskryminacyjne ceny.

Artykuł 12

Dane statystyczne

1. Każda z Umawiających się Stron udostępnia drugiej Umawiającej się Stronie dane statystyczne wymagane zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz, na żądanie, inne dostępne informacje statystyczne, jakie mogą być w uzasadnionych przypadkach niezbędne przy dokonywaniu przeglądu wykonywania przewozów lotniczych.

2. Umawiające się Strony współpracują ze sobą w ramach Wspólnego Komitetu powołanego na mocy artykułu 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju przewozów lotniczych objętych niniejszą Umową.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE UREGULOWAŃ PRAWNYCH

Artykuł 13

Bezpieczeństwo lotnictwa

1. Umawiające się Strony zapewniają zgodność ich prawodawstwa przynajmniej ze standardami określonymi w części A załącznika III, zgodnie z warunkami podanymi poniżej.

2. Umawiające się Strony zapewniają stosowanie wobec statków powietrznych zarejestrowanych w państwie jednej z Umawiających się Stron, podejrzewanych o nieprzestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych na mocy Konwencji, lądujących w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego transportu lotniczego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony – kontroli na ziemi dokonywanych przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, na pokładzie i wokół statku powietrznego w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego, jak i załogi oraz widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.

3. Każda z Umawiających się Stron może w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o konsultacje na temat norm bezpieczeństwa stosowanych przez drugą Umawiającą się Stronę.

4. Właściwe władze każdej z Umawiających się Stron podejmują wszelkie niezbędne i natychmiastowe działania w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny, produkt lub eksploatacja statku powietrznego mogą:

- a) nie spełniać minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji, prawodawstwa wymienionego w części A załącznika III lub równoważnego prawodawstwa jordańskiego zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, w zależności od przypadku;
- b) dawać powody do poważnych obaw, na podstawie kontroli, o której mowa w ustępie 2, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełnia minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji lub prawodawstwa wymienionego w części A załącznika III lub równoważnego prawodawstwa jordańskiego zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, w zależności od przypadku; lub
- c) dawać powody do poważnych obaw, że minimalne normy, ustanowione na podstawie Konwencji lub prawodawstwa wymienionego w części A załącznika III lub równoważnego prawodawstwa jordańskiego zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, nie są utrzymywane w mocy lub prawidłowo stosowane, w zależności od przypadku.

5. Jeżeli właściwe władze jednej z Umawiających się Stron podejmują działania zgodnie z ustępem 4, niezwłocznie informują o tym właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, podając powody podjętych działań.

6. W przypadku gdy nie zaprzestano stosowania działań podjętych przy zastosowaniu ustępu 4, mimo że ustały przesłanki ich podjęcia, każda z Umawiających się Stron może odwołać się w tej sprawie do Wspólnego Komitetu.

Artykuł 14

Ochrona lotnictwa

1. Umawiające się Strony gwarantują, że ich prawodawstwo odpowiada przynajmniej standardom określonym w części B załącznika III do niniejszej Umowy, zgodnie z warunkami podanymi poniżej.

2. W związku z tym, że zapewnienie bezpieczeństwa cywilnym statkom powietrznym, ich pasażerom i załodze jest podstawowym warunkiem wstępnym wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, Umawiające się Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania w celu zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień konwencji chicagowskiej, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio w dniu 14 września 1963 r.,

Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze w dniu 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu w dniu 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu w dniu 24 lutego 1988 r., oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, podpisanej w Montrealu w dniu 1 marca 1991 r., w zakresie, w jakim obydwie Umawiające się Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, do których przystąpiły obydwie Umawiające się Strony.

3. Na żądanie Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobieżenia aktom bezprawnego zajęcia cywilnych statków powietrznych oraz pozostałym bezprawnym aktom zagrażającym bezpieczeństwu statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych i systemów nawigacji lotniczej, a także wszelkim pozostałym działaniom zagrażającym bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego.

4. Umawiające się Strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie z normami dotyczącymi ochrony lotnictwa oraz, na ile odnoszą się do Umawiających się Stron, z zaleconymi zasadami postępowania ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i oznaczonymi jako załączniki do konwencji chicagowskiej, w zakresie, w jakim tego rodzaju przepisy dotyczące ochrony mają zastosowanie w odniesieniu do Umawiających się Stron. Obydwie Umawiające się Strony nakładają wymóg na użytkowników statków powietrznych zarejestrowanych u nich, użytkowników, których główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania znajduje się na ich terytorium, oraz na zarządzających portami lotniczymi znajdującymi się na ich terytorium, działania zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

5. Każda Umawiająca się Strona zapewnia na swoim terytorium podejmowanie skutecznych działań w celu ochrony statków powietrznych, prowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzania odpowiednich kontroli załogi, ładunku (w tym bagażu rejestrowanego) oraz zapasów pokładowych przed i podczas wchodzenia na pokład lub załadunku, a także dostosowanie takich działań do wymagań zwiększonego zagrożenia. Każda z Umawiających się Stron wyraża zgodę na to, aby jej przewoźnicy lotniczy mogli być objęci wymogiem przestrzegania przepisów dotyczących ochrony lotnictwa określonych w ustępie 4, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy przekraczaniu granicy jej terytorium lub podczas pobytu na nim.

6. Każda z Umawiających się Stron przychyliła się w swoich działaniach do wszelkich wniosków drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia. Z wyjątkiem nagłych przypadków każda z Umawiających się Stron poinformuje z wyprzedzeniem drugą Umawiającą się Stronę o wszelkich specjalnych środkach ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć istotny wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego świadczone na podstawie niniejszej Umowy. Każda z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia tego rodzaju środków w zakresie ochrony, zgodnie z artykułem 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

7. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zajęcia statku powietrznego lub innego bezprawnego aktu zagrażającego bezpieczeństwu statków powietrznych, ich pasażerów, załóg, portów lotniczych lub systemów nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie działania mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

8. Każda z Umawiających się Stron podejmuje wszelkie środki, które uzna za możliwe do wykonania, w celu zagwarantowania, że statek powietrzny, który był przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych bezprawnych aktów ingerencji, znajdujący się na powierzchni ziemi na jej terytorium, zostanie zatrzymany na powierzchni ziemi, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Tam, gdzie jest to możliwe, wspomniane środki podejmuje się na podstawie wzajemnych konsultacji.

9. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron ma uzasadnione powody, by sądzić, że druga Umawiająca się Strona odstąpiła od postanowień niniejszego artykułu dotyczących ochrony lotnictwa, ta Umawiająca się Strona składa wnioski o natychmiastowe konsultacje z udziałem drugiej Umawiającej się Strony.

10. Bez uszczerbku dla artykułu 4 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy, nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od daty złożenia wspomnianego wniosku stanowi podstawę do wstrzymania, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia stosownych warunków na zezwolenie eksploatacyjne jednego lub większej ilości przewoźników lotniczych tej drugiej Umawiającej się Strony.

11. W przypadku nagłego i nadzwyczajnego zagrożenia, Umawiająca się Strona może podjąć działania tymczasowe przed upływem wspomnianego terminu piętnastu (15) dni.

12. Jakikolwiek działanie podjęte zgodnie z ustępem 10 niniejszego artykułu powinno zostać zakończone po spełnieniu przez drugą Umawiającą się Stronę postanowień niniejszego artykułu.

Artykuł 15

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Umawiające się Strony zapewniają zgodność ich prawodawstwa ze standardami określonymi w części C załącznika III do niniejszej Umowy, zgodnie z warunkami podanymi poniżej.

2. Umawiające się Strony zobowiązują się do jak najściślejszej współpracy w zakresie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na Jordanię, co pozwoli poprawić obecne normy bezpieczeństwa i całkowitą skuteczność ogólnych norm regulujących ruch lotniczy w Europie, a także zoptymalizować zdolności przewozowe, zminimalizować opóźnienia i zwiększyć efektywność środowiskową. W tym celu zapewnia się odpowiedni udział Jordanii w pracach Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej. Wspólny Komitet jest odpowiedzialny za monitorowanie i ułatwianie współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym.

3. Mając na względzie uproszczenie stosowania prawodawstwa dotyczącego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na swoim terytorium:

a) Jordania podejmuje niezbędne działania w celu przystosowania swoich struktur instytucjonalnych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez zapewnienie przynajmniej funkcjonalnej niezależności krajowych organów nadzorczych od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej; oraz

b) Unia Europejska włącza Jordanię do odnośnych inicjatyw operacyjnych dotyczących służb żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez włączanie na wczesnym etapie działań podejmowanych przez Jordanię w tworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, lub poprzez odpowiednią koordynację SESAR.

Artykuł 16

Środowisko

1. Umawiające się Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy wypracowywaniu i realizowaniu polityki w dziedzinie lotnictwa.

2. Umawiające się Strony uznają znaczenie współpracy oraz, ramach wielostronnych dyskusji, rozważenia wpływu lotnictwa na środowisko i gospodarkę, a także zapewnienia pełnej zgodności jakichkolwiek środków łagodzących z celami niniejszej Umowy.

3. Żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie należy interpretować jako ograniczenia uprawnień właściwych władz którejkolwiek z Umawiających się Stron do podejmowania wszelkich odpowiednich działań w ramach swojej suwerennej jurysdykcji, w celu zapobiegania skutkom, jakie transport lotniczy wywiera na środowisko, lub podejmowania innych kroków w związku z tym problemem, pod warunkiem że działania takie są całkowicie zgodne z ich prawami i zobowiązaniami w ramach prawa międzynarodowego oraz że stosuje się je bez względu na przynależność państwową.

4. Umawiające się Strony zapewniają zgodność ich prawodawstwa ze standardami określonymi w części D załącznika III do niniejszej Umowy.

Artykuł 17

Ochrona konsumentów

Umawiające się Strony zapewniają zgodność ich prawodawstwa w dziedzinie transportu lotniczego ze standardami określonymi w części E załącznika III do niniejszej Umowy.

Artykuł 18

Komputerowe systemy rezerwacji

Umawiające się Strony zapewniają zgodność ich prawodawstwa ze standardami określonymi w części F załącznika III do niniejszej Umowy.

Artykuł 19

Aspekty społeczne

Umawiające się Strony zapewniają zgodność ich prawodawstwa w dziedzinie transportu lotniczego ze standardami określonymi w części G załącznika III do niniejszej Umowy.

TYTUŁ III

PRZEPISY INSTYTUCJONALNE

Artykuł 20

Interpretacja i wykonanie

1. Umawiające się Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy i powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.
2. Każda z Umawiających się Stron jest odpowiedzialna na swoim terytorium za właściwe wykonanie niniejszej Umowy, a w szczególności prawodawstwa zgodnego z przepisami wymienionymi w załączniku III do niniejszej Umowy.
3. Każda z Umawiających się Stron przekazuje drugiej Umawiającej się Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela pomocy w przypadku dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń postanowień niniejszej Umowy, prowadzonych przez drugą Umawiającą się Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień przewidzianych w niniejszej Umowie.
4. W każdym przypadku, gdy Umawiające się Strony działają w ramach uprawnień nadanych im na mocy niniejszej Umowy w sprawach, które mają istotne znaczenie dla drugiej Umawiającej się Strony i które dotyczą władz lub przedsiębiorstw drugiej Umawiającej się Strony, właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony otrzymują pełne informacje i mają możliwość wyrażenia opinii, zanim zostanie podjęta ostateczna decyzja.

Artykuł 21

Wspólny Komitet

1. Niniejszym ustanawia się komitet składający się z przedstawicieli Umawiających się Stron (zwany dalej „Wspólnym Komitetem”), który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą Umową i zapewnia jej właściwe wykonanie. W tym celu Wspólny Komitet formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach określonych w niniejszej Umowie.
2. Decyzje Wspólnego Komitetu są przyjmowane jednomyślnie i są wiążące dla Umawiających się Stron. Są one wprowadzane w życie przez Umawiające się Strony zgodnie z ich wewnętrznymi regulacjami.
3. Wspólny Komitet przyjmuje w drodze decyzji swój regulamin wewnętrzny.
4. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb. Każda z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia.
5. Każda z Umawiających się Stron może ponadto wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu dążenia do rozwiązania wszelkich kwestii związanych z interpretacją lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie musi rozpocząć się w najwcześniejszym możliwym termi-

nie, nie później jednak niż dwa miesiące od daty otrzymania wniosku, chyba że Umawiające się Strony uzgodniły inaczej.

6. W celu właściwego wykonywania niniejszej Umowy Umawiające się Strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej z Umawiających się Stron przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu.

7. Jeżeli, według jednej z Umawiających się Stron, decyzja Wspólnego Komitetu nie jest właściwie wykonywana przez drugą Umawiającą się Stronę, może ona wnioskować o omówienie tej kwestii przez Wspólny Komitet. Jeżeli Wspólny Komitet nie zdoła rozwiązać kwestii w ciągu dwóch miesięcy od daty wniesienia sprawy, Umawiająca się Strona wnioskująca o jej rozpatrzenie może podjąć odpowiednie środki zabezpieczające na mocy artykułu 23 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.

8. W decyzjach Wspólnego Komitetu określa się datę ich wdrożenia przez Umawiające się Strony oraz wszelkie pozostałe informacje mogące dotyczyć podmiotów gospodarczych.

9. Bez uszczerbku dla ustępu 2, jeżeli Wspólny Komitet nie podejmie decyzji dotyczącej przedstawionej mu sprawy w ciągu sześciu miesięcy od daty jej wniesienia, Umawiające się Strony mogą podjąć odpowiednie tymczasowe środki zabezpieczające na mocy artykułu 23 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.

10. Wspólny Komitet rozpatruje kwestie związane z dwustronnymi inwestycjami dotyczącymi udziałów większościowych lub zmianami w skutecznej kontroli nad przewoźnikami Umawiających się Stron.

11. Wspólny Komitet rozwija także współpracę poprzez:

- a) wspieranie wymiany ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i zmian w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym w dziedzinach ochrony lotnictwa, bezpieczeństwa, środowiska, infrastruktury lotniczej (włączając w to przydziały czasu na start lub lądowanie), otoczenia konkurencyjnego oraz ochrony konsumentów;
- b) stałe badanie społecznych skutków wdrażania niniejszej Umowy, zwłaszcza w dziedzinie zatrudnienia, a także opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uznania zgłoszonych obaw za zasadne;
- c) rozpatrywanie potencjalnych obszarów dalszych prac nad rozwojem niniejszej Umowy, w tym zaleceń dotyczących zmian tej Umowy; oraz
- d) uzgadnianie, na zasadzie porozumienia, wniosków, koncepcji lub dokumentów o charakterze proceduralnym, związanych bezpośrednio z funkcjonowaniem niniejszej Umowy.

12. Wspólnym celem Umawiających się Stron jest maksymalizacja korzyści dla konsumentów, przedsiębiorstw lotniczych, rynku pracy i społeczności lokalnych poprzez rozszerzenie niniejszej Umowy na państwa trzecie. W tym celu Wspólny Komitet opracowuje wniosek dotyczący warunków i procedur, w tym niezbędnych zmian w niniejszej Umowie, niezbędnych do przystąpienia do niniejszej Umowy przez państwa trzecie.

Artykuł 22

Rozstrzygnięcie sporów i arbitraż

1. Każda z Umawiających się Stron może złożyć wniosek do Rady Stowarzyszenia ustanowionej na mocy układu o stowarzyszeniu o zbadanie sporu dotyczącego interpretacji lub wykonania niniejszej Umowy, który nie został rozstrzygnięty zgodnie z artykułem 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

2. Rada Stowarzyszenia ustanowiona na mocy układu o stowarzyszeniu może rozstrzygnąć spór w drodze decyzji.

3. Umawiające się Strony podejmują właściwe działania w celu wdrożenia decyzji, o której mowa w ustępie 2.

4. Jeśli Umawiające się Strony nie są w stanie rozstrzygnąć sporu poprzez Wspólny Komitet lub zgodnie z ustępem 2, spór, na wniosek jednej z Umawiających się Stron, przekazuje się do trybunału arbitrażowego, w skład którego wchodzi trzech arbitrów zgodnie z procedurą przedstawioną poniżej:

a) każda z Umawiających się Stron wyznacza jednego arbitra w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania drogą dyplomatyczną notyfikacji w sprawie wniosku o arbitraż przez trybunał arbitrażowy, przesłanej przez drugą Umawiającą się Stronę; trzeci arbiter powinien zostać wyznaczony przez dwóch pozostałych arbitrów w terminie kolejnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie wyznaczyła arbitra w określonym terminie, lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony w określonym terminie, każda z Umawiających się Stron może zwrócić się do przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego z wnioskiem o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od przypadku;

b) trzeci arbiter, wyznaczony zgodnie z warunkami określonymi w literze a) powyżej, powinien być obywatelem państwa trzeciego, przy czym sprawuje on funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;

c) trybunał arbitrażowy wspólnie ustala swój regulamin wewnętrzny; oraz

d) z zastrzeżeniem ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego, wstępne wydatki w związku z arbitrażem dzieli się równo pomiędzy Umawiające się Strony.

5. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron i w oczekiwaniu na ostateczną decyzję trybunału arbitrażowego ten ostatni może nakazać drugiej Umawiającej się Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do momentu wydania przez trybunał ostatecznego orzeczenia.

6. Każda decyzja tymczasowa lub decyzja ostateczna trybunału arbitrażowego jest wiążąca dla Umawiających się Stron.

7. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie zastosuje się do decyzji trybunału arbitrażowego, podjętej zgodnie z warunkami niniejszego artykułu, w terminie trzydziestu (30) dni od daty notyfikacji wspomnianej decyzji, druga Umawiająca się Strona może, przez cały okres, w którym zachodzi takie niezastosowanie się, ograniczyć, zawiesić lub cofnąć prawa lub przywileje,

których udzieliła na podstawie niniejszej Umowy Umawiającej się Stronie niestosującej się do decyzji.

Artykuł 23

Środki zabezpieczające

1. Umawiające Strony podejmują wszelkie działania, ogólne lub szczegółowe, niezbędne do wypełnienia ich zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy. Zapewniają one osiągnięcie celów określonych w niniejszej Umowie.

2. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa, że druga Umawiająca się Strona nie wypełniła zobowiązania wynikającego z niniejszej Umowy, może ona zastosować odpowiednie środki zabezpieczające. Środki zabezpieczające powinny ograniczać się do zakresu i okresu obowiązywania absolutnie niezbędnego dla naprawy sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w możliwie najmniejszy sposób zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.

3. Umawiająca się Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających powiadamia o tym drugą Umawiającą się Stronę za pośrednictwem Wspólnego Komitetu i przekazuje wszelkie właściwe informacje.

4. Umawiające się Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu określenia możliwego do zaakceptowania przez wszystkich rozwiązania.

5. Bez uszczerbku dla artykułu 3 litera d) (Udzielanie zezwoleń), artykułu 4 litera d) (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) oraz artykułu 13 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykułu 14 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy, odnośna Umawiająca się Strona nie stosuje środków zabezpieczających przed upływem okresu jednego miesiąca od daty powiadomienia dokonanego na mocy ustępu 3, chyba że procedura konsultacji na mocy ustępu 4 została zakończona przed upływem określonego dla niej terminu.

6. Umawiająca się Strona niezwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o podjętych działaniach, przekazując wszelkie właściwe informacje.

7. Wszelkie działania podjęte na mocy niniejszego artykułu zawieszają się z chwilą, gdy Umawiająca się Strona niewypielniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

Artykuł 24

Zakres geograficzny obowiązywania Umowy

Umawiające się Strony zobowiązują się prowadzić stały dialog w celu zapewnienia zgodności niniejszej Umowy z procesem barcelońskim i realizacji ostatecznego celu, jakim jest wspólny eurośroziemnomorski obszar lotniczy. W związku z tym analizowana jest w ramach Wspólnego Komitetu, zgodnie z artykułem 21 ustęp 11 (Wspólny Komitet), możliwość wzajemnego uzgadniania zmian w celu uwzględnienia podobnych eurośroziemnomorskich umów lotniczych.

Artykuł 25

Związek z innymi umowami

1. Postanowienia niniejszej Umowy zastępują odpowiednie postanowienia obowiązujących umów dwustronnych pomiędzy Jordanią a państwami członkowskimi. Jednakże istniejące prawa przewozowe, które wynikają ze wspomnianych umów dwustronnych i których nie obejmuje niniejsza Umowa, mogą być w dalszym ciągu realizowane, pod warunkiem że nie wiążą się z dyskryminacją przewoźników lotniczych ze względu na ich przynależność państwową.

2. Bez uszczerbku dla ustępu 1 niniejszego artykułu i z zastrzeżeniem artykułu 27 (Rozwiązanie Umowy), jeśli niniejsza Umowa zostanie rozwiązana lub przestanie być tymczasowo stosowana, Umawiające się Strony mogą przed jej zakończeniem uzgodnić zasady dotyczące przewozów lotniczych realizowanych pomiędzy terytoriami Umawiających się Stron.

3. Jeżeli Umawiające się Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję przyjętą przez ICAO albo inną organizację międzynarodową, która dotyczy spraw objętych niniejszą Umową, przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu rozstrzygnięcia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego rozwoju wydarzeń.

4. Niniejsza Umowa nie wpływa na decyzje obydwu Umawiających się Stron dotyczące wdrażania przyszłych zaleceń wydawanych przez ICAO. Umawiające się Strony zobowiązują się nie przytaczać niniejszej Umowy lub jej części jako podstawy zastrzeżeń na forum ICAO co do odmiennej polityki w sprawach objętych niniejszą Umową.

Artykuł 26

Zmiany

1. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron zażyczy sobie dokonania zmian postanowień niniejszej Umowy, powiadamia o tym Wspólny Komitet. Zmiany do niniejszej Umowy wchodzi w życie po zakończeniu odpowiednich procedur wewnętrznych każdej z Umawiających się Stron.

2. Wspólny Komitet może, na wniosek jednej z Umawiających się Stron i zgodnie z niniejszym artykułem, podejmować decyzje dotyczące zmian w załącznikach do niniejszej Umowy.

3. Niniejsza Umowa nie narusza prawa żadnej z Umawiających się Stron do jednostronnego przyjmowania nowego prawodawstwa lub wprowadzania zmian w swoim obowiązującym prawodawstwie w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych, wymienionym w załączniku III do niniejszej Umowy, z zachowaniem zasady niedyskryminacji.

4. Z chwilą przygotowania przez jedną z Umawiających się Stron nowego prawa w dziedzinie transportu lotniczego lub

w pokrewnej dziedzinie wymienionej w załączniku III, które mogłyby mieć wpływ na prawidłowe funkcjonowanie niniejszej Umowy, powiadamia ona o tym drugą Umawiającą się Stronę oraz konsultuje się z nią w możliwie najszerszym zakresie. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron wstępna wymiana poglądów odbywa się na forum Wspólnego Komitetu.

5. Z chwilą przyjęcia przez Umawiającą się Stronę nowego prawa lub zmiany w prawodawstwie w dziedzinie transportu lotniczego lub w pokrewnej dziedzinie wymienionej w załączniku III, które mogłyby mieć wpływ na prawidłowe funkcjonowanie niniejszej Umowy, powiadamia ona o tym drugą Umawiającą się Stronę nie później niż trzydzieści dni od przyjęcia takiego prawa lub zmiany. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron, Wspólny Komitet w terminie sześćdziesięciu (60) kolejnych dni przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków takiego nowego prawodawstwa lub zmiany w prawodawstwie dla właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

6. W następstwie wymiany poglądów, o której mowa w ustępie 5, Wspólny Komitet:

- a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik III do niniejszej Umowy, wprowadzając do niego nowe prawodawstwo lub przedmiotowe zmiany, w razie konieczności na zasadzie wzajemności;
- b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowe prawodawstwo lub przedmiotowe zmiany uznaje się za zgodne z niniejszą Umową; lub
- c) zaleca wszelkiego rodzaju inne środki, które zostaną zastosowane w rozsądnym terminie w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

Artykuł 27

Wypowiedzenie

1. Niniejsza Umowa zostaje zawarta na czas nieokreślony.

2. Każda z Umawiających się Stron może w dowolnej chwili powiadomić na piśmie drugą Umawiającą się Stronę na drodze dyplomatycznej o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie przesyła się jednocześnie do ICAO. Niniejsza Umowa wygasa o północy GMT na koniec sezonu lotniczego IATA następującego po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu, chyba że:

- a) powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za obopólną zgodą Umawiających się Stron; lub
- b) Umawiająca się Strona, niebędąca stroną składającą wypowiedzenie, wnioskuje o dłuższy okres wypowiedzenia, nieprzekraczający jednak 18 miesięcy, w celu zapewnienia satysfakcjonującej negocjacji na temat przyszłych zasad dotyczących przewozów lotniczych realizowanych pomiędzy terytoriami Umawiających się Stron.

*Artykuł 28***Rejestracja w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego i w Sekretariacie Organizacji Narodów Zjednoczonych**

Niniejszą Umowę oraz wszelkie zmiany do niej rejestruje się w ICAO i w Sekretariacie ONZ.

*Artykuł 29***Wejście w życie**

1. Niniejsza Umowa wchodzi w życie po upływie jednego miesiąca od daty ostatniej noty przekazanej w ramach wymiany not dyplomatycznych między Umawiającymi się Stronami, potwierdzającej zakończenie wszystkich procedur koniecznych do wejścia w życie niniejszej Umowy. Dla celów wspomnianej wymiany, Jordañskie Królestwo Haszymidzkie przekazuje Sekretariatowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej notę dyplomatyczną dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, a Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej przekazuje Jordañskiemu Królestwu Haszymidzkiemu notę dyplomatyczną od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich. Nota dyplomatyczna od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich zawiera

złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne dla wejścia w życie niniejszej Umowy zostały zakończone.

2. Nie naruszając postanowień ustępu 1 niniejszego artykułu, Umawiające się Strony zgadzają się na tymczasowe stosowanie niniejszej Umowy począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po (i) dacie ostatniej noty, którą Strony wzajemnie notyfikowały zakończenie procedur koniecznych do tymczasowego stosowania niniejszej Umowy; lub (ii) z zastrzeżeniem odpowiednio procedur wewnętrznych i/lub prawa krajowego Umawiających się Stron, dacie następującej w 12 miesięcy od daty podpisania niniejszej Umowy, w zależności od tego, która z tych dat będzie wcześniejsza.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, złożyli podpisy pod niniejszą Umową.

Sporządzono w Brukseli dnia piętnastego grudnia roku dwa tysiące dziesiątego w dwóch egzemplarzach w językach: angielskim, bułgarskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim i arabskim, przy czym każdy z tych tekstów jest jednako autentyczny.

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

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

За Република България

Za Českou republiku

På Kongeriget Danmarks vegne

Für die Bundesrepublik Deutschland

Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



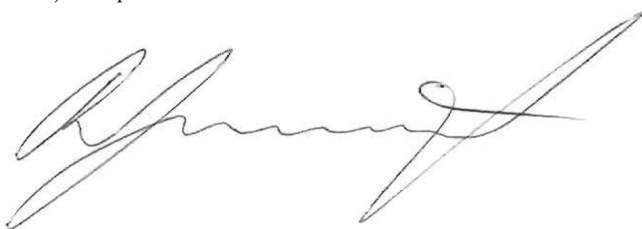
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta

För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland



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



عن المملكة الأردنية الهاشمية



ZAŁĄCZNIK I

UZGODNIONE LINIE I OKREŚLONE TRASY

1. Niniejszy załącznik podlega postanowieniom przejściowym zawartym w załączniku II do niniejszej Umowy.
2. Każda z Umawiających się Stron przyznaje przewoźnikom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawo do świadczenia usług transportu lotniczego na trasach określonych poniżej:
 - a) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej: punkty w Unii Europejskiej – jeden lub większa liczba punktów pośrednich w państwach Euromed, państwach WEOL lub w państwach wymienionych w załączniku IV – jeden lub większa liczba punktów w Jordanii;
 - b) w odniesieniu do przewoźników z Jordanii: punkty w Jordanii – jeden lub większa liczba punktów pośrednich w państwach Euromed, państwach WEOL lub w państwach wymienionych w załączniku IV – jeden lub większa liczba punktów w Unii Europejskiej.
3. Przewozy wykonywane zgodnie z ust. 2 niniejszego załącznika rozpoczynają się lub kończą na terytorium Jordanii, w przypadku przewoźników lotniczych z Jordanii, oraz na terytorium Unii Europejskiej w przypadku przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej.
4. Przewoźnicy lotniczy obydwu Umawiających się Stron mogą w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach, i według własnego uznania:
 - a) wykonywać loty w jednym lub w obu kierunkach;
 - b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji lotniczej;
 - c) obsługiwać punkty pośrednie, określone w ust. 2 niniejszego załącznika, oraz punkty położone na terytoriach Umawiających się Stron w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności;
 - d) rezygnować z lądowania w dowolnym punkcie lub punktach;
 - e) przekazywać ruch z jakiegokolwiek swojego na inny ze swoich statków powietrznych w jakimkolwiek punkcie;
 - f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek z Umawiających się Stron;
 - g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony; oraz
 - h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu.
5. Każda z Umawiających się Stron pozwala każdemu przewoźnikowi lotniczemu na określenie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej w międzynarodowym przewozie lotniczym, na podstawie uwarunkowań handlowych na rynku. Zgodnie ze wspomnianym prawem, żadna z Umawiających się Stron nie ogranicza jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozu, ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych, ze względu na ochronę środowiska bądź zdrowia.
6. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron mogą obsługiwać, nie tylko w ramach porozumień o dzieleniu oznaczeń linii, każdy punkt położony w państwie trzecim, który nie jest ujęty w wykazie określonych tras, pod warunkiem że nie wykonują praw piątej wolności.

ZAŁĄCZNIK II

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Wdrożenie i stosowanie wszystkich postanowień niniejszej Umowy, zwłaszcza przepisów wymienionych w załączniku III, z wyjątkiem części B tego załącznika, poddaje się ocenie prowadzonej pod nadzorem Unii Europejskiej i zatwierdzonej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się (i) w dniu notyfikowania przez Jordanię Wspólnemu Komitetowi zakończenia procesu harmonizacji zgodnie z załącznikiem III do niniejszej Umowy; lub (ii) jeden rok po wejściu w życie niniejszej Umowy, w zależności od tego, która z tych dat będzie wcześniejsza.
2. Bez uszczerbku dla postanowień załącznika I, uzgodnione linie i określone trasy ujęte w niniejszej Umowie nie obejmują, do chwili przyjęcia decyzji, o której mowa w ust. 1 niniejszego załącznika II, prawa przewoźników lotniczych wszystkich Umawiających się Stron do wykonywania piątej wolności, w tym przewoźników lotniczych z Jordanią, pomiędzy punktami położonymi na terytorium Unii Europejskiej. Jednakże wszystkie prawa przywzowowe przyznane już w ramach jednej z umów dwustronnych pomiędzy Jordanią i państwami członkowskim Unii Europejskiej mogą być w dalszym ciągu realizowane, o ile nie dochodzi do dyskryminacji względem poszczególnych przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej, wynikającej z ich przynależności państwowej.
3. Bez uszczerbku dla pkt 1 niniejszego załącznika wdrożenie i stosowanie przepisów w zakresie ochrony, wymienionych w części B załącznika III, poddaje się ocenie prowadzonej pod nadzorem Unii Europejskiej i zatwierdzonej decyzją Wspólnego Komitetu. Części poufne przepisów w zakresie ochrony, wymienione w części B załącznika III, zostaną udostępnione Jordani po przyjęciu odpowiedniej decyzji.
4. Wszyscy przewoźnicy lotniczy obydwu Umawiających się Stron korzystają z prawa określonego w art. 8 ust. 3 lit. a) ppkt (i) („własna obsługa naziemna”) w porcie lotniczym Queen Alia International najpóźniej od dnia 1 stycznia 2016 r. Tymczasem cała obsługa naziemna w porcie lotniczym jest dostępna dla wszystkich przewoźników lotniczych na równych i niedyskryminacyjnych zasadach. Ceny tych usług nie mogą przekraczać ich całkowitych kosztów uwzględniających uzasadnioną stopę zwrotu z aktywów i amortyzację.

ZAŁĄCZNIK III

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO LOTNICTWA CYWILNEGO

A. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

Nr 3922/91

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2176/96 z dnia 13 listopada 1996 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1069/1999 z dnia 25 maja 1999 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2871/2000 z dnia 28 grudnia 2000 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91,
- rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

Obowiązujące przepisy: art. 1–10, 12–13, z wyjątkiem art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2 zdanie drugie, załączniki I, II i III. Jeżeli chodzi o stosowanie art. 12, termin „państwa członkowskie” zastępuje się terminem „państwa członkowskie Unii Europejskiej”,

- rozporządzeniem (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego,
- rozporządzeniem (WE) nr 1900/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 8/2008 z dnia 11 grudnia 2007 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego.

Obowiązujące przepisy: art. 1–10, 12–13, z wyjątkiem art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2 zdanie drugie, załączniki I, II i III. Jeżeli chodzi o stosowanie art. 12, termin „państwa członkowskie” zastępuje się terminem „państwa członkowskie Unii Europejskiej”.

Nr 216/2008

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

Obowiązujące przepisy: art. 1–68, z wyjątkiem art. 65, art. 69 ust. 1 akapit drugi, art. 69 ust. 4 oraz załączniki I–VI

Nr 94/56

Dyrektywa Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym

Obowiązujące przepisy: art. 1–12

Nr 2003/42

Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Obowiązujące przepisy: art. 1–11, załączniki I i II

Nr 1702/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących, zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 381/2005 z dnia 7 marca 2005 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 706/2006 z dnia 8 maja 2006 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 w odniesieniu do okresu, w jakim państwa członkowskie mogą wydawać zatwierdzenia o ograniczonym terminie ważności,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 335/2007 z dnia 28 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 w odniesieniu do przepisów wykonawczych dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie ochrony środowiska,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 375/2007 z dnia 30 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 287/2008 z dnia 28 marca 2008 r. w sprawie przedłużenia okresu obowiązywania wymagań, o którym mowa w art. 2c ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1702/2003,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1057/2008 z dnia 27 października 2008 r. zmieniającym dodatek II do załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 dotyczący poświadczenia przeglądu zdolności do lotu (Formularz 15a EASA).

Obowiązujące przepisy: art. 1–4 oraz załącznik. Okresy przejściowe, o których mowa w tym rozporządzeniu, ustala Wspólny Komitet.

Nr 2042/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

Obowiązujące przepisy: art. 1–6, załączniki I–IV

Zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 707/2006 z dnia 8 maja 2006 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie zezwoleń na czas określony oraz załączników I i III,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 376/2007 z dnia 30 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1056/2008 z dnia 27 października 2008 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

Obowiązujące przepisy: art. 1–6, załączniki I–IV

B. OCHRONA LOTNICTWA

Nr 300/2008

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002

Obowiązujące przepisy: art. 1–18, art. 21, art. 24 ust. 2–3 oraz załącznik

Nr 820/2008

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 820/2008 z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

Obowiązujące przepisy: art. 1–6, załącznik, dodatek 1

Nr 1217/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1217/2003 z dnia 4 lipca 2003 r. ustanawiające wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

Obowiązujące przepisy: art. 1–11, załączniki I i II

Nr 1486/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1486/2003 z dnia 22 sierpnia 2003 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

Obowiązujące przepisy: art. 1–16

Nr 1138/2004

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1138/2004 z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiające wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych

Obowiązujące przepisy: art. 1–8

C. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Nr 549/2004

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe)

Obowiązujące przepisy: art. 1–4, 6 oraz 9–14

Nr 550/2004

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

Obowiązujące przepisy: art. 1–19

Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

Obowiązujące przepisy: art. 1–11

Nr 552/2004

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)

Obowiązujące przepisy: art. 1–12

Nr 2096/2005

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej, zmienione:

— rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1315/2007 z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2096/2005

Obowiązujące przepisy: art. 1–9 oraz załączniki I–V,

— rozporządzeniem Komisji (WE) nr 482/2008 z dnia 30 maja 2008 r. ustanawiającym system zapewnienia bezpieczeństwa oprogramowania do stosowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz zmieniającym załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005

Obowiązujące przepisy: art. 1–5, załączniki I–II

Nr 2150/2005

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej

Obowiązujące przepisy: art. 1–9 oraz załącznik

Nr 1794/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

Obowiązujące przepisy: art. 1–17, art. 18–19 oraz załączniki I–VI

D. ŚRODOWISKO NATURALNE

Nr 2006/93

Dyrektywa 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 rok)

Obowiązujące przepisy: art. 1–6, załączniki I i II

Nr 2002/30

Dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu na lotniskach Wspólnoty

Obowiązujące przepisy: art. 1–15, załączniki I i II

Nr 2002/49

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku

Obowiązujące przepisy: art. 1–16 oraz załączniki I–IV

E. OCHRONA KONSUMENTÓW

Nr 90/314

Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek

Obowiązujące przepisy: art. 1–10

Nr 93/13

Dyrektywa Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich

Obowiązujące przepisy: art. 1–10 oraz załącznik

Nr 95/46

Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych

Obowiązujące przepisy: art. 1–34

Nr 2027/97

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych,

zmienione:

— rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97.

Obowiązujące przepisy: art. 1–8

Nr 261/2004

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

Obowiązujące przepisy: art. 1–17

Nr 1107/2006

Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą

Obowiązujące przepisy: art. 1–17, załączniki I i II

F. KOMPUTEROWE SYSTEMY REZERWACJI

Nr 80/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89

G. ASPEKTY SPOŁECZNE

Nr 1989/391

Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy

Obowiązujące przepisy: art. 1–16 i 18–19

Nr 2003/88

Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy

Obowiązujące przepisy: art. 1–19, art. 21–24 oraz art. 26–29

Nr 2000/79

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

ZAŁĄCZNIK IV

WYKAZ INNYCH PAŃSTW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 3 I 4 ORAZ W ZAŁĄCZNIKU I

1. Republika Islandii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
 2. Księstwo Liechtensteinu (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
 3. Królestwo Norwegii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
 4. Konfederacja Szwajcarska (na mocy umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską).
-

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE RADY (UE) NR 1153/2012

z dnia 3 grudnia 2012 r.

nakładające ostateczne cło antydumpingowe na przywóz skóry zamszowej pochodzącej z Chińskiej Republiki Ludowej w następstwie przeglądu wygaśnięcia na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 1225/2009

RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

Leather Federation („wnioskodawcę”), reprezentującego ponad 50 % ogólnej unijnej produkcji skóry zamszowej.

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1225/2009 z dnia 30 listopada 2009 r. w sprawie ochrony przed przywozem produktów po cenach dumpingowych z krajów niebędących członkami Wspólnoty Europejskiej⁽¹⁾ („rozporządzenie podstawowe”), w szczególności jego art. 9 ust. 4 i art. 11 ust. 2,

uwzględniając wniosek przedstawiony przez Komisję Europejską („Komisję”) po konsultacji z Komitetem Doradczym,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (3) W uzasadnieniu wniosku podano, że w związku z wygaśnięciem ostatecznych środków antydumpingowych istnieje prawdopodobieństwo kontynuacji lub ponownego wystąpienia dumpingu i szkody dla przemysłu unijnego.

3. Wszczęcie przeglądu wygaśnięcia

- (4) Ustaliwszy, po konsultacji z Komitetem Doradczym, że istnieją wystarczające dowody do wszczęcia przeglądu wygaśnięcia, w dniu 13 września 2011 r. w zawiadomieniu opublikowanym w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*⁽⁴⁾ („zawiadomienie o wszczęciu”) Komisja ogłosiła wszczęcie przeglądu wygaśnięcia na podstawie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego.

A. PROCEDURA

1. Obowiązujące środki

- (1) W następstwie dochodzenia antydumpingowego („pierwotne dochodzenie”) Rada nałożyła, rozporządzeniem (WE) nr 1338/2006⁽²⁾, ostateczne cło antydumpingowe na przywóz skóry zamszowej objętej obecnie kodami CN 4114 10 10 oraz 4114 10 90, pochodzącej z Chińskiej Republiki Ludowej („ChRL” lub „państwo, którego dotyczy postępowanie”) („ostateczne środki antydumpingowe”). Środki przyjęły formę cła *ad valorem* w wysokości 58,9 %.

2. Wniosek o dokonanie przeglądu wygaśnięcia

- (2) Po opublikowaniu zawiadomienia o przyszłym wygaśnięciu obowiązujących ostatecznych środków antydumpingowych⁽³⁾ Komisja otrzymała w dniu 14 czerwca 2011 r. wniosek o wszczęcie przeglądu wygaśnięcia tych środków na podstawie art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego. Wniosek został złożony przez UK

4. Dochodzenie

4.1. Okres objęty dochodzeniem przeglądownym i okres badany

- (5) Dochodzenie w sprawie dumpingu objęło okres od dnia 1 lipca 2010 r. do dnia 30 czerwca 2011 r. („okres objęty dochodzeniem przeglądownym” lub „ODP”). Analiza tendencji mających znaczenie dla oceny prawdopodobieństwa kontynuacji szkody objęła okres od dnia 1 stycznia 2008 r. do końca okresu objętego dochodzeniem przeglądownym („okres badany”).

4.2. Strony zainteresowane postępowaniem

- (6) Komisja oficjalnie zawiadomiła o wszczęciu przeglądu wygaśnięcia wnioskodawcę, innych znanych producentów unijnych, producentów eksportujących w państwie, którego dotyczy postępowanie, importerów niepowiązanych, zainteresowanych użytkowników w Unii, a także przedstawicieli państwa wywozu, którego dotyczy postępowanie. Zainteresowanym stronom umożliwiono przedstawienie opinii na piśmie oraz złożenie wniosku o przesłuchanie w terminie określonym w zawiadomieniu o wszczęciu.

⁽¹⁾ Dz.U. L 343 z 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ Dz.U. L 251 z 14.9.2006, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. C 19 z 20.1.2011, s. 9.

⁽⁴⁾ Dz.U. C 270 z 13.9.2011, s. 6.

- (7) Ze względu na dużą liczbę producentów unijnych, producentów eksportujących do państwa, którego dotyczy postępowanie, oraz importerów niepowiązanych za właściwe uznano zbadanie, zgodnie z art. 17 rozporządzenia podstawowego, czy należy przeprowadzić kontrolę wyrwykową. Aby umożliwić Komisji podjęcie decyzji o konieczności przeprowadzenia kontroli wyrwykowej, a jeżeli konieczność taka zostanie stwierdzona, aby umożliwić dobór próby, wyżej wymienione strony zostały poproszone, zgodnie z art. 17 rozporządzenia podstawowego, o zgłoszenie się do Komisji w ciągu 15 dni od wszczęcia przeglądu i dostarczenie informacji określonych w zawiadomieniu o wszczęciu.
- (8) Przeprowadzono kontrolę wyrwykową producentów unijnych, podczas której objęto próbą dwie z trzech znanych grup producentów unijnych.
- (9) Skontaktowano się z sześcioma znanymi producentami eksportującymi w ChRL. Żadne spośród tych przedsiębiorstw nie współpracowało jednak podczas badania.
- (10) Jeśli chodzi o importerów, zidentyfikowano 35 niepowiązanych importerów skóry zamszowej w Unii oraz zwrócono się do nich o udzielenie informacji do celów kontroli wyrwykowej. Jedynie dwóch importerów zgłosiło się i wyraziło chęć podjęcia współpracy w obecnym przeglądzie. W związku z tym kontrola wyrwykowa nie była konieczna w odniesieniu do importerów niepowiązanych.
- (11) Komisja rozesłała kwestionariusze do wszystkich zainteresowanych stron oraz do tych podmiotów, które zgłosiły się w terminach określonych w zawiadomieniu o wszczęciu. Otrzymało odpowiedzi od grup producentów unijnych objętych próbą oraz dwóch współpracujących importerów niepowiązanych. Żaden z producentów eksportujących w ChRL nie współpracował w postępowaniu w sprawie przeglądu ani żadne odpowiednie stowarzyszenie konsumentów nie przedstawiło Komisji informacji lub nie zgłosiło się w trakcie dochodzenia.
- (12) Komisja prowadziła dalsze badanie i weryfikację informacji uważanych za niezbędne do ustalenia prawdopodobieństwa kontynuacji dumpingu i wynikającej z niego szkody oraz określenia interesu Unii. Wizyty weryfikacyjne odbyły się na terenie następujących przedsiębiorstw:

Producenci unijni

- Hutchings & Harding Ltd, Cambridge, Zjednoczone Królestwo, oraz
- Marocchinerie e Scamoscerie Italiane Spa, Turin, Włochy.

B. PRODUKT OBJĘTY POSTĘPOWANIEM I PRODUKT PODOBNY

- (13) Produkt objętym przeglądem jest tożsamy z produktem objętym dochodzeniem pierwotnym, tzn. jest to skóra zamszowa i zamsz kombinowany, nawet cięte do kształtu, włączając skórę zamszową „crust” i zamsz kombinowany „crust”, pochodzące z Chińskiej Republiki Ludowej („produkt objęty postępowaniem”) oraz objęte obecnie kodami CN 4114 10 10 i 4114 10 90.
- (14) Dochodzenie potwierdziło, że – podobnie jak w pierwotnym dochodzeniu – produkt objęty postępowaniem i produkty wytwarzane i sprzedawane na krajowym rynku w ChRL oraz produkty wytwarzane i sprzedawane w Unii przez producentów unijnych mają te same podstawowe cechy fizyczne i techniczne oraz takie samo zastosowanie, a zatem stanowią one produkty podobne w rozumieniu art. 1 ust. 4 rozporządzenia podstawowego.

C. PRAWDOPODOBIEŃSTWO KONTYNUACJI DUMPINGU

- (15) Zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego zbadano, czy wygaśnięcie istniejących środków prowadziłoby do kontynuacji dumpingu.

1. Uwagi wstępne

- (16) Jak stwierdzono w motywie 9 powyżej, żaden z sześciu producentów eksportujących ChRL, z którymi się skontaktowano, nie współpracował w ramach dochodzenia, a ustalenia dotyczące prawdopodobieństwa kontynuacji dumpingu oprzeć musiano na dostępnych faktach, w szczególności na informacjach przedłożonych przez wnioskodawcę, włączając w to informacje zawarte we wniosku o dokonanie przeglądu oraz statystyki zgodnie z art. 18 rozporządzenia podstawowego.

2. Przywóz dumpingowy w okresie objętym dochodzeniem przeglądownym

2.1. Państwo analogiczne

- (17) Zgodnie z przepisami art. 2 ust. 7 lit. a) rozporządzenia podstawowego wartość normalną trzeba było określić na podstawie ceny lub skonstruowanej wartości normalnej uzyskanej w państwie trzecim o gospodarce rynkowej („państwo analogiczne”) lub na podstawie ceny stosowanej przy wywozie z państwa analogicznego do innych państw, w tym państw Unii, a w przypadku gdy jest to niemożliwe, na podstawie innej uzasadnionej metody, w tym na podstawie ceny faktycznie płaconej lub należnej w Unii za produkt podobny, w stosownych przypadkach odpowiednio skorygowanej, tak by uwzględniała rozsądną marżę zysku.

(18) W pierwotnym dochodzeniu Stany Zjednoczone służyły jako państwo analogiczne w celu określenia wartości normalnej. Jedyny producent skóry zamszowej prowadzący działalność w Stanach Zjednoczonych w czasie pierwotnego postępowania zamknął w międzyczasie swoje zakłady produkcyjne. Od tego momentu skóra zamszowa producenta była przywożona ze spółki *joint venture* w Turcji. Jako że obecnie produkcja skóry zamszowej w Stanach Zjednoczonych jest nieznaczna, inne państwa, tj. Nowa Zelandia, Turcja i Indie, zostały przewidziane jako państwa analogiczne w zawiadomieniu o wszczęciu niniejszego przeglądu. Skontaktowano się z możliwymi producentami z państw analogicznych mającymi siedzibę w Nowej Zelandii, Turcji i Indiach, lecz nie udało się nawiązać żadnej współpracy.

(19) Jeśli chodzi o wartość normalną, ze względu na brak współpracy z producentem z państwa analogicznego, została ona określona na podstawie informacji dotyczących średniej ceny przywozu z Indii do Unii, pochodzących z dostępnych danych Eurostatu na temat przywozu, obejmujących ODP (jako że Indie są państwem charakteryzującym się najwyższym wolumenem przywozu do Unii). Jeśli chodzi o cenę eksportową, ze względu na brak współpracy z producentami eksportującymi z ChRL, została ona określona na podstawie informacji dotyczących średniej ceny przywozu chińskiego do Unii, pochodzących z dostępnych danych Eurostatu na temat przywozu, obejmujących ODP. Na tej podstawie margines dumpingu określono jako różnicę między średnią ceną przywozu z Indii do Unii traktowaną jako wartość normalną oraz średnią ceną przywozu z Chin traktowaną jako cenę eksportową. W wyniku tych obliczeń margines dumpingu ustalono na poziomie 64 %.

2.2. Zmiany wielkości przywozu w przypadku uchylenia środków

(20) W nawiązaniu do analizy występowania dumpingu w ODP zbadano również prawdopodobieństwo kontynuacji dumpingu w przypadku uchylenia środków. Zważywszy, że żaden producent eksportujący z ChRL nie podjął współpracy w dochodzeniu, przedstawione poniżej wnioski opierają się – zgodnie z art. 18 rozporządzenia podstawowego – na faktach dostępnych, a mianowicie informacjach zawartych we wniosku o dokonanie przeglądu, danych przekazanych przez wnioskodawcę oraz danych Eurostatu.

(21) W tym zakresie przeanalizowano następujące elementy: zmiany wielkości przywozu z ChRL, produkcję i wolne moce produkcyjne producentów eksportujących oraz atrakcyjność rynku unijnego pod względem cen i wielkości sprzedaży.

(22) Jak stwierdzono w motywie 32 poniżej, porównanie cen przywozu z ChRL w ODP z cenami stosowanymi w przemyśle unijnym wskazuje na istnienie znacznego podcięcia cenowego (51,6 %). Rynek unijny nadal pozostaje atrakcyjny dla chińskich producentów eksportujących

zarówno ze względu na ceny, jak i wielkość sprzedaży. Do takiego stanu rzeczy przyczynia się również fakt, że po wprowadzeniu środków zmniejszono przywóz z ChRL, wskutek czego w ChRL dostępne są znaczne moce produkcyjne. Jeszcze przed wprowadzeniem środków ChRL potroiła swój udział w rynku unijnym w odniesieniu do tego produktu – z 10,7 % w 2001 r. do 31,7 % w 2004 r. Ponadto chińskie ceny eksportowe do Unii nadal są wyższe niż ceny na rynkach niektórych państw trzecich, dzięki czemu rynek unijny jest atrakcyjny dla chińskich producentów eksportujących.

(23) Z powyższej analizy wynika, że chiński wywóz nadal napływał na rynek unijny po cenach dumpingowych, przy bardzo wysokich marginesach dumpingu. Biorąc pod uwagę przede wszystkim analizę poziomów cen na rynku Unii oraz mocy produkcyjnych dostępnych w ChRL, można stwierdzić, że w razie zniesienia środków zachodzi prawdopodobieństwo kontynuacji dumpingu.

D. SZKODA

1. Przemysł unijny

(24) W Unii produkt podobny jest wytwarzany przez trzy przedsiębiorstwa (ich grupy). Dwa z nich, reprezentowane przez wnioskodawcę, mają siedzibę w Zjednoczonym Królestwie i we Włoszech oraz posiadają część zakładów przetwórstwa w Polsce i Rumunii. Trzeci producent ma siedzibę we Włoszech i popiera wniosek. Zgłoszono, że od 2006 r., tj. od momentu wprowadzenia środków pierwotnych, wszyscy pozostali producenci skóry zamszowej zamknęli swoje zakłady produkcyjne.

(25) Ogólną produkcję unijną w rozumieniu art. 4 ust. 1 rozporządzenia podstawowego określono na podstawie odpowiedzi na kwestionariusze przesłanych przez producentów unijnych objętych próbą oraz podstawowych danych makroekonomicznych przekazanych przez trzeciego producenta w ramach badania sytuacji/kontroli wyrwkowej. Wymienione przedsiębiorstwa stanowią przemysł unijny w rozumieniu art. 4 ust. 1 i art. 5 ust. 4 rozporządzenia podstawowego i będą one zwane dalej „przemysłem unijnym”. Na dwóch producentów objętych próbą przypadało 80 % produkcji unijnej.

(26) Jako że wskaźniki mikroekonomiczne odnoszące się do szkody oparte są na danych pochodzących jedynie od dwóch spółek, są one przedstawione w formie zindeksowanej w celu zachowania poufności, zgodnie z art. 19 rozporządzenia podstawowego.

2. Konsumpcja na rynku unijnym

(27) Konsumpcję w Unii ustalono na podstawie wielkości sprzedaży przemysłu unijnego na rynku unijnym oraz danych dotyczących przywozu pochodzących z Eurostatu.

- (28) Stwierdzono również, że od 2010 r. znaczne ilości skóry zamszowej w niskiej cenie wywieziono do Unii przez Hiszpanię (około 31 % ze względu na udział rynkowy). Ponadto zauważa się, że Hiszpania nie posiada już żadnej produkcji produktu podobnego, a sprzedaż skóry zamszowej z Hiszpanii do reszty Unii przekracza przywóz. Liczby te dodano do wielkości konsumpcji. Między 2008 r. a ODP konsumpcja w Unii wzrosła o 26 %, a główny wzrost nastąpił między 2009 r. a 2010 r.

Tabela 1

	2008	2009	2010	ODP
Łączna konsumpcja w Unii (w tys. stóp kwadratowych) (*)	22 107	22 300	28 434	27 827
Indeks (2008 = 100)	100	101	129	126

(*) Dane Eurostatu i odpowiedzi na kwestionariusze.

3. Przywóz z ChRL

a) Wielkość i udział w rynku

- (29) Po wprowadzeniu środków w 2006 r. chiński przywóz znacznie spadł i nadal jest dosyć ograniczony, odpowiadając udziałowi w rynku w wysokości 4 % podczas ODP. Jednak mimo wszystko w okresie objętym postępowaniem wielkość przywozu pochodzącego z ChRL wzrosła o 9 punktów procentowych i osiągnęła poziom 1 103 330 stóp kwadratowych podczas ODP. Chiński przywóz nie zwiększył się jednak w takim samym stopniu jak konsumpcja w Unii, a udział chińskiego przywozu w rynku uległ spadkowi w okresie badanym.

Tabela 2

	2008	2009	2010	ODP
Wielkość przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie (w tys. stóp kwadratowych) (*)	1 010,00	786,67	883,33	1 103,33
Indeks (2008 = 100)	100	78	87	109
Udział przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie, w rynku (*)	5 %	4 %	3 %	4 %

(*) Źródło: Eurostat

b) Ceny

(i) Zmiany cen

- (30) Średnia cena przywożonych z ChRL towarów wykazywała wahania w okresie badanym. W porównaniu do 2008 r. cena początkowo wzrosła w 2009 r., a następnie spadła o 13 % w 2010 r., by ponownie osiągnąć poziom z 2008 r. podczas ODP.

Tabela 3

	2008	2009	2010	ODP
Cena przywozu z państwa, którego dotyczy postępowanie (EUR/stopa kwadratowa) (*)	0,45	0,61	0,39	0,46
Indeks (2008 = 100)	100	136	87	102

(*) Źródło: Eurostat

(ii) **Podcięcia cenowe**

- (31) W celu dokonania analizy podcięcia cenowego porównano średnie ważone ceny sprzedaży przemysłu unijnego na rzecz niepowiązanych nabywców na rynku unijnym z odpowiednimi średnimi ważonymi cenami CIF stosowanymi przez eksporterów z ChRL. W związku z tym ceny sprzedaży przemysłu unijnego skorygowano w szczególności ze względu na koszty kredytu, dostawy, pakowania i przewozi do poziomu *ex-works*. Ceny CIF wywozu z ChRL uzyskano z Eurostatu i skorygowano je tak, aby uwzględniały wszystkie koszty związane z odprawą celną, tj. taryfę celną i koszty ponoszone po przywozie (cena wraz z kosztami wyładunku).
- (32) Porównanie to wykazało, że w trakcie ODP przywóz produktu objętego postępowaniem podcinał ceny przemysłu unijnego o około 51,6 %.

4. Sytuacja gospodarcza przemysłu unijnego

- (33) Zgodnie z art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego badanie wpływu przywozu towarów po cenach dumpingowych na przemysł unijny zawierało ocenę wszystkich czynników i wskaźników gospodarczych, które wywierają wpływ na przemysł Unii w okresie badanym.
- (34) Do celów analizy szkody ustanowiono wskaźniki szkody na następujących dwóch poziomach:
- wskaźniki makroekonomiczne (produkcja, moce produkcyjne, wielkość sprzedaży, udział w rynku, wzrost gospodarczy, zatrudnienie, wydajność, średnie ceny jednostkowe, wielkość marginesów dumpingu i poprawa sytuacji po wcześniejszym dumpingu) poddane zostały ocenie na poziomie całego przemysłu unijnego, przeprowadzonej na podstawie pełnych odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszach przesłanych przez przedsiębiorstwa objęte próbą oraz makrodanych przedstawionych przez trzeciego producenta unijnego,
 - analiza wskaźników mikroekonomicznych (zapasów, wynagrodzeń, rentowności, zwrotu z inwestycji, przepływów pieniężnych, zdolności do pozyskiwania kapitału i inwestycji) opiera się na informacjach pochodzących z należycie sprawdzonych odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu przedstawionych przez przedsiębiorstwa objęte próbą. Uznaje się, że informacje te są reprezentatywne dla całego przemysłu unijnego. Z uwagi na fakt, że wskaźniki te dotyczą jedynie dwóch przedsiębiorstw, w celu zachowania poufności zgodnie z art. 19 rozporządzenia podstawowego nie można ujawnić danych liczbowych w ujęciu bezwzględnym, tak więc poniżej podano jedynie wskaźniki.

a) Wskaźniki makroekonomiczne**4.1. Produkcja**

- (35) Od 2008 r. produkcja unijna nieustannie malała i podczas ODP spadła do 12 % poniżej poziomu z 2008 r., mimo iż w tym samym czasie konsumpcja wzrosła o 26 %.

Tabela 4

	2008	2009	2010	ODP
Produkcja (w tys. stóp kwadratowych) (*)	7 659	7 223	7 100	6 753
Indeks (2008 = 100)	100	94	93	88

(*) Dane z odpowiedzi na kwestionariusz

4.2. Moce produkcyjne i stopa wykorzystania mocy produkcyjnych

- (36) Moce produkcyjne nie uległy zmianie między 2008 r. a ODP. Choć wykorzystanie mocy produkcyjnych było na niskim poziomie już w 2008 r., spadek produkcji między 2008 r. a ODP doprowadził do dalszego znacznego spadku wykorzystania mocy produkcyjnych o 7 punktów procentowych między 2008 r. a ODP.

Tabela 5

	2008	2009	2010	ODP
Moce produkcyjne (w tys. stóp kwadratowych) (*)	13 290	13 290	13 290	13 290
Indeks (2008 = 100)	100	100	100	100
Wykorzystanie mocy produkcyjnych (*)	58 %	54 %	53 %	51 %
Indeks (2008 = 100)	100	94	93	88

(*) Dane z odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

4.3. Wielkość sprzedaży

- (37) W latach 2008–2009 sprzedaż prowadzona przez przemysł unijny na rynkach unijnych na rzecz niepowiązanych nabywców wzrosła o 5 %, w 2010 r. – spadła o 2 %, a następnie ponownie wzrosła podczas ODP. Całkowita wielkość sprzedaży zwiększyła się o 9 % w okresie badanym.

Tabela 6

	2008	2009	2010	ODP
Unijna wielkość sprzedaży niepowiązanym nabywcom (w tys. stóp kwadratowych) (*)	5 144	5 393	5 324	5 627
Indeks (2008 = 100)	100	105	103	109

(*) Dane z odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

4.4. Udział w rynku

- (38) W latach 2008–2009 przemysł unijny zwiększył o 1 % swój, i tak już niski, udział w rynku wynoszący 23 % w 2008 r., po czym jego udział rynkowy spadł o 4 punkty procentowe do wartości 20 % w ODP.

Tabela 7

	2008	2009	2010	ODP
Udział przemysłu unijnego w rynku (*)	23 %	24 %	19 %	20 %
Indeks (2008 = 100)	100	104	80	87

(*) Dane Eurostatu i odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

4.5. Wzrost

- (39) Między 2008 r. a ODP, podczas gdy konsumpcja w Unii wzrosła o 26 %, wielkość sprzedaży prowadzonej przez producentów unijnych na rynku unijnym wzrosła jedynie o 9 %, a udział w rynku producentów unijnych zmniejszył się o 3 punkty procentowe. Stwierdza się zatem, że wzrost rynku nie przyniósł większych korzyści producentom unijnym.

4.6. Zatrudnienie

- (40) Po pierwszym znacznym spadku zatrudnienia w wysokości 9 % w latach 2008–2009 poziom zatrudnienia w przemyśle unijnym nieustannie malał. Z 74 pracowników w 2008 r. pozostało tylko 59 w ODP, co oznacza ogólny spadek w wysokości 19 %.

Tabela 8

	2008	2009	2010	ODP
Zatrudnienie związane z produktem objętym postępowaniem (liczba zatrudnionych) (*)	74	67	62	59
<i>Indeks (2008 = 100)</i>	100	91	84	81

(*) Dane z odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

4.7. Wydajność

- (41) Wydajność siły roboczej przemysłu unijnego, mierzona jako produkcja przypadająca na jednego pracownika w ujęciu rocznym, wzrosła między 2008 r. a ODP o 9 %. Jest to odzwierciedleniem faktu, że zatrudnienie spadało w szybszym tempie niż produkcja.

Tabela 9

	2008	2009	2010	ODP
Wydajność (w stopach kwadratowych na pracownika) (*)	104 031	107 536	114 512	113 655
<i>Indeks (2008 = 100)</i>	100	103	110	109

(*) Dane z odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

4.8. Ceny sprzedaży i czynniki wpływające na ceny krajowe

- (42) Jednostkowe ceny sprzedaży przemysłu unijnego utrzymywały się na niezmiennym poziomie między 2008 r. a ODP. Jak wspomniano powyżej, ceny przemysłu unijnego zostały znacznie podcięte przez przywóz chiński po cenach dumpingowych. Poziom cen utrzymano jednak kosztem udziału przemysłu unijnego w rynku.

Tabela 10

	2008	2009	2010	ODP
Cena jednostkowa stosowana na rynku unijnym (EUR/stopa kwadratowa) (*)	1,01	0,97	1,01	1,01
<i>Indeks (2008 = 100)</i>	100	96	100	100

(*) Dane z odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

4.9. Wielkość marginesu dumpingu

- (43) Wpływ rzeczywistych marginesów dumpingu na przemysł unijny nie może zostać uznany za nieistotny, biorąc pod uwagę wielkość przywozu z ChRL, jego udział w rynku i ceny.

4.10. Poprawa sytuacji po wcześniejszym dumpingu

- (44) Analizowane powyżej wskaźniki wskazują, że mimo wprowadzenia środków antydumpingowych w 2006 r. sytuacja gospodarcza i finansowa przemysłu unijnego pozostaje podatna na zagrożenia i niestabilna. Nie dało się zatem stwierdzić rzeczywistej poprawy sytuacji po wcześniejszym dumpingu i uznaje się, że przemysł unijny jest nadal podatny na szkodliwy wpływ przywozu po cenach dumpingowych na rynek unijny.

b) Wskaźniki mikroekonomiczne

4.11. Zapasy

- (45) Poziom zapasów przemysłu unijnego na koniec okresu sprawozdawczego znacznie wzrósł o 31 % między 2008 r. a ODP. Dalsza analiza umożliwiła dokładne skorygowanie oceny rozwoju sytuacji w oparciu o liczbę miesięcy produkcji, jakiej odpowiadają zapasy. W tym względzie w 2008 r. producenci objęci próbą posiadali zapasy odpowiadające ok. pięciu miesiącom produkcji (43 %), jednak presja ze strony przywozu po cenach dumpingowych zmusiła ich do zwiększenia zapasów do ponad siedmiu miesięcy produkcji (co odpowiada 63 % całkowitej produkcji rocznej) w ODP. Wniosek, że tendencje dotyczące ilości zapasów wskazują na zaistnienie szkody, został zatem potwierdzony.

Tabela 11

	2008	2009	2010	ODP
Zapasy na koniec okresu sprawozdawczego (w stopach kwadratowych) (*)	Poufne dane handlowe			
Indeks (2008 = 100)	100	116	135	131

(*) Dane z odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

4.12. Wynagrodzenia

- (46) W latach 2008–2009 średnia płaca na pracownika pozostawała na niezmiennym poziomie, podobnie jak w okresie między 2010 r. i ODP. Gwałtowny wzrost o 20 % między 2009 r. i 2010 r. wynika ze znacznego wzrostu kosztów pracy w dwóch przedsiębiorstwach objętych próbą, mimo że zmniejszono zatrudnienie.

Tabela 12

	2008	2009	2010	ODP
Roczny koszt pracy w przeliczeniu na pracownika (w tys. EUR) (*)	Poufne dane handlowe			
Indeks (2008 = 100)	100	100	120	120

(*) Dane z odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

4.13. Inwestycje

- (47) Roczne inwestycje objętych próbą producentów w produkcję produktu podobnego były głównie przeznaczone na utrzymanie zakładów i wzrosły o 21 % między 2008 r. a ODP. Gwałtowny wzrost między 2010 r. i ODP wynika z zakupu w 2011 r. kilku elementów wyposażenia przez jedno z przedsiębiorstw objętych próbą.

Tabela 13

	2008	2009	2010	ODP
Inwestycje netto (EUR) (*)	Poufne dane handlowe			
Indeks (2008 = 100)	100	102	72	121

(*) Dane z odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

4.14. Rentowność i zwrot z inwestycji

- (48) Przemysł unijny ponosił straty przez cały okres badany. Między 2008 r. i ODP straty (zarówno w ujęciu bezwzględny, jak i wyrażone jako procent obrotów) wzrosły ponaddwukrotnie.
- (49) Podobnie, zwrot z inwestycji był ujemny przez cały okres badany i pogorszył się o 131 punktów procentowych między 2008 r. i ODP.

Tabela 14

	2008	2009	2010	ODP
Zysk netto ze sprzedaży niepowiązanym klientom w UE (% sprzedaży netto) (*)	Poufne dane handlowe			
<i>Indeks (2008 = 100)</i>	- 100	- 95	- 73	- 203
Zwrot z inwestycji (zysk netto w ujęciu procentowym wartości księgowej netto inwestycji) (*)	Poufne dane handlowe			
<i>Indeks (2008 = 100)</i>	- 100	- 95	- 73	- 231

(*) Dane z odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

4.15. Przepływy pieniężne i zdolność do pozyskania kapitału

- (50) Przepływy pieniężne z działalności operacyjnej netto pozostały ujemne przez cały badany okres i pogorszyły się o niemal 300 punktów procentowych między 2008 r. i ODP.

Tabela 15

	2008	2009	2010	ODP
Przepływy środków pieniężnych (EUR) (*)	Poufne dane handlowe			
<i>Indeks (2008 = 100)</i>	- 100	- 115	- 77	- 398

(*) Dane z odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

- (51) Nie było oznak trudności w pozyskiwaniu kapitału ze strony przemysłu unijnego.

c) Wpływ przywozu towarów po cenach dumpingowych i innych czynników

4.16. Wpływ przywozu towarów po cenach dumpingowych

- (52) Po wprowadzeniu środków chiński przywóz znacznie spadł i nadal jest dosyć ograniczony, odpowiadając udziałowi w rynku w wysokości 4 % podczas ODP. Porównanie cen tego wywozu oraz cen przemysłu unijnego wskazuje jednak na wystąpienie znacznego podcięcia cenowego (51,6 %). Jako że skóra zamszowa jest produktem standardowym, zakres produktu jest bardzo ograniczony, a towary chińskie są podobne pod względem jakości do towarów europejskich, stosunkowo niewielki udział rynkowy przywozu chińskiego w połączeniu ze znacznym podcięciem cenowym wskazuje na to, jak znaczny wpływ ma ten przywóz na sytuację przemysłu unijnego.

4.17. Przywóz z innych państw trzecich

- (53) Odnotowano znaczny przywóz z Indii, Turcji i Nowej Zelandii, jak również pewną wielkość przywozu z innych państw, co łącznie odpowiada udziałowi w rynku w wysokości 46 % w ODP (spadek z 60 % w 2008 r.).
- (54) Jeśli chodzi o przywóz z Indii, zauważa się, że jego wielkość jest znaczna, a jego udział w rynku wzrósł z 11 % w 2008 r. do 16 % w ODP. Jednocześnie średnie ceny przywozu indyjskiego kształtują się na poziomie nieco poniżej średnich cen producentów unijnych. Uwzględniając znaczną wielkość przywozu oraz różnicę w cenie, uznaje się, że przywóz indyjski przyczynia się w pewnym stopniu do negatywnej sytuacji gospodarczej przemysłu unijnego. Jednocześnie zauważa się, że ceny przywozu indyjskiego są o ponad 60 % wyższe niż ceny dumpingowe przywozu chińskiego. W związku z tym stwierdza się, że ten ograniczony wpływ na obecną sytuację przemysłu unijnego z całym prawdopodobieństwem nie zerwie związku przyczynowego między przywozem po cenach dumpingowych a zaistnieniem szkody w przypadku prawdopodobnego wzrostu chińskiego przywozu po cenach dumpingowych oraz wynikającego z tego dalszego pogorszenia sytuacji przemysłu unijnego, jeśli środki zostałyby uchylone.

Tabela 16

	2008	2009	2010	ODP
Wielkość przywozu z Indii (w tys. stóp kwadratowych) (*)	2 330,00	2 123,33	4 276,67	4 436,67
Udział w rynku przywozu z Indii (*)	11 %	10 %	15 %	16 %
Średnia cena przywozu z Indii (EUR/stopa kwadratowa)	0,79	0,82	0,66	0,75

(*) Dane Eurostatu i odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

- (55) Odnotowano również znaczny przywóz z Turcji, odpowiadający udziałowi w rynku w wysokości 10 % w ODP (spadek z 18 % w 2008 r.). Jednocześnie średnie ceny tego przywozu są znacznie wyższe niż ceny skóry zamszowej pochodzącej z ChRL oraz są bardzo zbliżone do cen przemysłu unijnego. Uwzględniając tendencję spadkową przywozu z Turcji oraz jego stosunkowo wysokie ceny, stwierdza się, że nie zerwą one związku przyczynowego między przywozem po cenach dumpingowych a zaistnieniem szkody w przypadku prawdopodobnego wzrostu chińskiego przywozu po cenach dumpingowych oraz wynikającego z tego dalszego pogorszenia sytuacji przemysłu unijnego, jeśli środki zostałyby uchylone.

Tabela 17

	2008	2009	2010	ODP
Wielkość przywozu z Turcji (w tys. stóp kwadratowych) (*)	4 063,33	2 623,33	2 933,33	2 700,00
Udział w rynku przywozu z Turcji (*)	18 %	12 %	10 %	10 %
Średnia cena przywozu z Turcji (EUR/stopa kwadratowa)	0,77	0,89	1,05	1,20

(*) Dane Eurostatu i odpowiedzi na kwestionariusze.

- (56) Odnotowano również znaczny przywóz z Nowej Zelandii, który odpowiada udziałowi w rynku w wysokości 7 % w ODP i który wzrósł z poziomu 3 % w 2008 r. Średnie ceny tego przywozu są jednak znacznie wyższe niż ceny skóry zamszowej pochodzącej z ChRL oraz nawet wyższe niż poziom cen przemysłu unijnego. Uwzględniając stosunkowo wysokie ceny przywozu z Nowej Zelandii, stwierdza się, że nie zerwą one związku przyczynowego między przywozem po cenach dumpingowych a zaistnieniem szkody w przypadku prawdopodobnego wzrostu chińskiego przywozu po cenach dumpingowych oraz wynikającego z tego dalszego pogorszenia sytuacji przemysłu unijnego, jeśli środki zostałyby uchylone.

Tabela 18

	2008	2009	2010	ODP
Wielkość przywozu z Nowej Zelandii (w tys. stóp kwadratowych) (*)	716,67	2 426,67	1 966,67	1 883,33
Udział w rynku przywozu z Nowej Zelandii (*)	3 %	11 %	7 %	7 %
Średnia cena przywozu z Nowej Zelandii (EUR/stopa kwadratowa)	1,29	1,43	1,43	1,48

(*) Dane Eurostatu i odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

- (57) Przywóz z reszty świata odpowiada udziałowi w rynku w wysokości 13 % w ODP (spadek z 27 % w 2008 r.). Jednocześnie średnie ceny tego przywozu są znacznie wyższe niż ceny skóry zamszowej pochodzącej z ChRL oraz zbliżone do cen przemysłu unijnego. Uwzględniając tendencję spadkową przywozu z reszty świata oraz jego stosunkowo wysokie ceny w porównaniu do przywozu skóry zamszowej z ChRL, stwierdza się, że one również nie zerwą związku przyczynowego między przywozem po cenach dumpingowych a zaistnieniem szkody w przypadku prawdopodobnego wzrostu chińskiego przywozu po cenach dumpingowych oraz wynikającego z tego dalszego pogorszenia sytuacji przemysłu unijnego, jeśli środki zostałyby uchylone.

Tabela 19

	2008	2009	2010	ODP
Wielkość przywozu z reszty świata (w tys. stóp kwadratowych) (*)	5 896,67	4 013,33	4 480,00	3 556,67
Udział przywozu z pozostałych części świata w rynku (*)	27 %	18 %	16 %	13 %
Średnia cena przywozu z reszty świata (EUR/stopa kwadratowa)	0,63	0,84	0,81	0,84

(*) Dane Eurostatu i odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

- (58) Przywóz ze wszystkich państw trzecich łącznie odpowiada udziałowi w rynku w wysokości 46 % w ODP (spadek z 60 % w 2008 r.). Jednocześnie średnie ceny tego przywozu są znacznie wyższe niż ceny skóry zamszowej pochodzącej z ChRL oraz bardzo zbliżone do cen przemysłu unijnego. Uwzględniając tendencję spadkową przywozu z państw trzecich oraz jego stosunkowo wysokie ceny, stwierdza się, że jako całość, również nie zerwą one związku przyczynowego między przywozem po cenach dumpingowych a zaistnieniem szkody w przypadku prawdopodobnego wzrostu chińskiego przywozu po cenach dumpingowych oraz wynikającego z tego dalszego pogorszenia sytuacji przemysłu unijnego, jeśli środki zostałyby uchylone.

Tabela 20

	2008	2009	2010	ODP
Wielkość przywozu z innych państw (w tys. stóp kwadratowych) (*)	13 006,67	11 186,67	13 656,67	12 576,67
Indeks (2008 = 100)	100	86	105	97
Udział w rynku przywozu z innych państw (*)	60 %	51 %	49 %	46 %
Średnia cena przywozu z innych państw (EUR/stopa kwadratowa)	0,74	0,98	0,91	0,98

(*) Dane Eurostatu i odpowiedzi na pytania zawarte w kwestionariuszu

5. Wnioski dotyczące sytuacji panującej na rynku unijnym

- (59) W Unii pozostało jedynie trzech producentów (wszyscy z nich to MŚP). Zgłoszono, że od 2006 r., tj. od momentu wprowadzenia środków pierwotnych, wszyscy pozostali producenci skóry zamszowej zamknęli swoje zakłady produkcyjne. Można uznać, że nastąpiło to w wyniku wzrastającej presji, jaką na rynek unijny wywierał przywóz chiński po cenach dumpingowych, nawet w sytuacji zwiększonej konsumpcji.
- (60) Z analizy szkody wynika, że sytuacja przemysłu unijnego uległa pogorszeniu w okresie badanym. W szczególności produkcja spadła o około 12 %, a mimo że sprzedaż nieznacznie wzrosła, wzrost ten był niższy niż wzrost konsumpcji, w wyniku czego udział rynkowy producentów unijnych spadł o 3 punkty procentowe.
- (61) Jednocześnie z analizy wskaźników mikroekonomicznych wynika, że wielkość rentowności, zwrotu z inwestycji oraz przepływów pieniężnych przemysłu unijnego pozostawała ujemna przez cały okres badany i ulegała dalszemu pogorszeniu w okresie poprzedzającym ODP.
- (62) Dokonano analizy przywozu z Indii, Turcji, Nowej Zelandii i reszty świata. W odniesieniu do każdego z tych przepływów przywozu oddzielnie, jak również ujmując je jako całość, stwierdza się, że nie zerwą one związku przyczynowego między przywozem po cenach dumpingowych a zaistnieniem szkody w przypadku prawdopodobnego wzrostu chińskiego przywozu po cenach dumpingowych oraz wynikającego z tego dalszego pogorszenia sytuacji przemysłu unijnego, jeśli środki zostałyby uchylone.
- (63) W związku z powyższym uznaje się, że przemysł unijny nadal ponosi istotną szkodę w rozumieniu art. 3 ust. 5 rozporządzenia podstawowego, a jego sytuacja jest bardzo podatna na zagrożenia oraz niestabilna, i daleka od warunków, jakich można byłoby oczekiwać, gdyby udało się odrobić szkody stwierdzone w pierwotnym dochodzeniu.

- (64) Stwierdza się również, że podatna na zagrożenia sytuacja przemysłu unijnego została głównie spowodowana przez dalszą obecność (nawet jeżeli występowała ona w mniejszych ilościach) przywozu z ChRL po cenach dumpingowych i zaniżonych.

E. PRAWDOPODOBIENSTWO KONTYNUACJI SZKODY

1. Skutki przewidywanej wielkości przywozu oraz wpływ na ceny w przypadku uchylecia środków

- (65) Mimo że po wprowadzeniu środków w 2006 r. nastąpił znaczny spadek wielkości przywozu z ChRL, uznaje się, że w ChRL nadal występują znaczne moce produkcyjne (zob. motyw 22). W przypadku uchylecia środków moce te mogłyby zostać z łatwością przekierowane na rynek Unii.
- (66) Uznaje się, że w przypadku uchylecia środków chińscy producenci eksportujący z całym prawdopodobieństwem próbowaliby odzyskać swoje utracone udziały na rynku unijnym. Znaczne podcięcie cen wykryte w trakcie dochodzenia w rzeczy samej pokazuje, że ze względu na poziom cen w Unii stanowi ona bardzo interesujący rynek dla przywozu chińskiego (zob. motyw 22).

2. Wniosek dotyczący kontynuacji szkody

- (67) Na tej podstawie stwierdza się, że uchylecie środków wprowadzonych w odniesieniu do przywozu z ChRL najprawdopodobniej spowodowałoby dalsze występowanie szkody dla przemysłu unijnego.

F. INTERES UNII

1. Wprowadzenie

- (68) Zgodnie z art. 21 rozporządzenia podstawowego zbadano, czy utrzymanie istniejących środków antidumpingowych nie zaszkodzi interesom Unii jako całości. Interes Unii określono na podstawie analizy wszystkich zaangażowanych interesów, tj. interesu przemysłu unijnego z jednej strony oraz tych importerów i użytkowników z drugiej strony.
- (69) Należy przypomnieć, że w pierwotnym dochodzeniu wprowadzenie środków nie zostało uznane za działanie wbrew interesom Unii. Co więcej: fakt, że obecne dochodzenie to przegląd, a więc obejmuje ono analizę sytuacji, w której środki antidumpingowe były już stosowane, umożliwia ocenę jakiegokolwiek nadmiernie niekorzystnego wpływu aktualnie obowiązujących środków antidumpingowych na zainteresowane strony
- (70) Na tej podstawie zbadano, czy – pomimo wniosków w sprawie prawdopodobieństwa kontynuacji powodującego szkodę dumpingu – możliwe byłoby stwierdzenie w jasny sposób, że utrzymanie obecnych środków w tym konkretnym przypadku nie leży w interesie Unii.

2. Interes przemysłu unijnego

- (71) Przemysł unijny składający się z MŚP systematycznie tracił udziały w rynku i doznał istotnej szkody w okresie badanym. W przypadku uchylecia środków przemysł unijny znalazłby się z całą pewnością w jeszcze gorszej sytuacji.

3. Interes importerów

- (72) Dwóch importerów niepowiązanych podjęło współpracę w trakcie dochodzenia. Działalność związana ze skórą zamszową stanowi każdorazowo jedynie pewną część ich obrotów. Nic nie wskazuje na to, aby dalsze stosowanie środków miało znaczny negatywny wpływ na ich działalność.

4. Interes użytkowników i konsumentów

- (73) Podobnie jak w przypadku pierwotnego dochodzenia, żaden użytkownik ani żadne stowarzyszenie konsumentów nie zgłosiło się w terminie określonym w zawiadomieniu o wszczęciu. Uwzględniając fakt, że w pierwotnym dochodzeniu stwierdzono, iż środki objęte postępowaniem nie będą miały nadmiernego wpływu na interes stron, oraz biorąc pod uwagę ich ciągły brak współpracy, można stwierdzić, że utrzymanie środków nie naruszy ich interesu. Istnienie znacznego przywozu z innych źródeł po konkurencyjnych cenach rzeczywiście zagwarantuje, że użytkownicy i konsumenci nadal będą mieli szeroki wybór różnych dostawców produktu objętego postępowaniem, oferujących go po rozsądnych cenach.

5. Wniosek

- (74) Uwzględniając wszystkie czynniki przedstawione powyżej, stwierdza się, że nie ma istotnych powodów przemawiających przeciwko utrzymaniu obecnych środków antidumpingowych.

G. ŚRODKI ANTYDUMPINGOWE

- (75) Wszystkie strony zostały poinformowane o istotnych faktach i ustaleniach, na podstawie których zamierza się zalecić utrzymanie obowiązujących środków. Wyznaczono również termin, w którym strony mają możliwość przedstawienia uwag dotyczących ujawnionych informacji. Przedstawione uwagi i komentarze, o ile były uzasadnione, zostały należycie uwzględnione.
- (76) Z powyższych względów wynika, że zgodnie z art. 11 ust. 2 rozporządzenia podstawowego środki antidumpingowe mające zastosowanie do przywozu skóry zamszowej pochodzącej z ChRL powinny zostać utrzymane. Przypomina się, że środki te mają formę cła *ad valorem* na poziomie 58,9 %.

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

1. Niniejszym nakłada się ostateczne cło antidumpingowe na przywóz skóry zamszowej i skóry zamszowej kombinowanej, nawet ciętej do kształtu, włączając skórę zamszową „crust” i skórę zamszową kombinowaną „crust”, obecnie objętej kodami CN 4114 10 10 i 4114 10 90 i pochodzącej z Chińskiej Republiki Ludowej

2. Stawka ostatecznego cła antidumpingowego stosowana do cen netto na granicy Unii, przed ocenieniem, produktów opisanych w ust. 1 wynosi 58,9 %

3. O ile nie określono inaczej, zastosowanie mają obowiązujące przepisy dotyczące należności celnych.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie następnego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 3 grudnia 2012 r.

W imieniu Rady
N. SYLIKOTIS
Przewodniczący

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 1154/2012**z dnia 5 grudnia 2012 r.****ustanawiające standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Rady (WE) nr 1234/2007 z dnia 22 października 2007 r. ustanawiające wspólną organizację rynków rolnych oraz przepisy szczegółowe dotyczące niektórych produktów rolnych („rozporządzenie o jednolitej wspólnej organizacji rynku”) ⁽¹⁾,uwzględniając rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 543/2011 z dnia 7 czerwca 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania rozporządzenia Rady (WE) nr 1234/2007 w odniesieniu do sektorów owoców i warzyw oraz przetworzonych owoców i warzyw ⁽²⁾, w szczególności jego art. 136 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 543/2011 przewiduje – zgodnie z wynikami wielostronnych negocjacji handlowych Rundy Urugwajskiej – kryteria, na których podstawie ustalania Komisja ustala standardowe wartości

dla przywozu z państw trzecich, w odniesieniu do produktów i okresów określonych w części A załącznika XVI do wspomnianego rozporządzenia.

- (2) Standardowa wartość w przywozie jest obliczana każdego dnia roboczego, zgodnie z art. 136 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 543/2011, przy uwzględnieniu podlegających zmianom danych dziennych. Niniejsze rozporządzenie powinno zatem wejść w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Standardowe wartości celne w przywozie, o których mowa w art. 136 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 543/2011, są ustalone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie z dniem jego opublikowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 5 grudnia 2012 r.

*W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,*

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ

*Dyrektor Generalny ds. Rolnictwa i Rozwoju
Obszarów Wiejskich*

⁽¹⁾ Dz.U. L 299 z 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 157 z 15.6.2011, s. 1.

ZAŁĄCZNIK

Standardowe wartości w przywozie dla ustalania ceny wejścia niektórych owoców i warzyw

(EUR/100 kg)

Kod CN	Kod państw trzecich ⁽¹⁾	Standardowa wartość w przywozie
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⁾ Nomenklatura krajów ustalona w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 1833/2006 (Dz.U. L 354 z 14.12.2006, s. 19). Kod „ZZ” odpowiada „innym pochodzeniom”.

DECYZJE

DECYZJA KOMITETU POLITYCZNEGO I BEZPIECZEŃSTWA EULEX KOSOVO/3/2012

z dnia 4 grudnia 2012 r.

w sprawie mianowania szefa misji Unii Europejskiej w zakresie praworządności w Kosowie,
EULEX KOSOVO

(2012/751/WPZiB)

KOMITET POLITYCZNY I BEZPIECZEŃSTWA,

uwzględniając Traktat o Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 38 akapit trzeci,

uwzględniając wspólne działanie Rady 2008/124/WPZiB z dnia 4 lutego 2008 r. w sprawie misji Unii Europejskiej w zakresie praworządności w Kosowie, EULEX KOSOVO ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 12 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 4 lutego 2008 r. Rada przyjęła wspólne działanie 2008/124/WPZiB w sprawie misji Unii Europejskiej w zakresie praworządności w Kosowie, EULEX KOSOVO.
- (2) W dniu 5 czerwca 2012 r. Rada przyjęła decyzję 2012/291/WPZiB ⁽²⁾ zmieniającą wspólne działanie 2008/124/WPZiB i przedłużającą czas trwania misji EULEX KOSOVO do dnia 14 czerwca 2014 r.
- (3) Zgodnie z art. 12 ust. 2 wspólnego działania 2008/124/WPZiB Komitet Polityczny i Bezpieczeństwa jest upoważniony, zgodnie z art. 38 Traktatu, do podejmowania stosownych decyzji w celu sprawowania kontroli politycznej i kierownictwa strategicznego nad misją EULEX KOSOVO, w tym decyzji w sprawie mianowania szefa misji.

- (4) W dniu 20 listopada 2012 r. Wysoki Przedstawiciel Unii do Spraw Zagranicznych i Polityki Bezpieczeństwa zaproponował, by na szefa misji EULEX KOSOVO od dnia 1 lutego 2013 r. mianować ambasadora Berndta BORCHARDTA,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Ambasador Bernd BORCHARDT zostaje niniejszym mianowany na szefa misji Unii Europejskiej w zakresie praworządności w Kosowie, EULEX KOSOVO, ze skutkiem od dnia 1 lutego 2013 r.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie z dniem przyjęcia.

Niniejszą decyzję stosuje się do dnia 14 czerwca 2014 r.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 grudnia 2012 r.

W imieniu Komitetu Politycznego i Bezpieczeństwa
O. SKOOG
Przewodniczący

⁽¹⁾ Dz.U. L 42 z 16.2.2008, s. 92.

⁽²⁾ Dz.U. L 146 z 6.6.2012, s. 46.

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI**z dnia 4 grudnia 2012 r.****upoważniająca laboratorium w byłej jugosłowiańskiej republice Macedonii do przeprowadzania testów serologicznych w celu monitorowania skuteczności szczepionek przeciwko wściekliźnie***(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 8757)***(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

(2012/752/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając decyzję Rady 2000/258/WE z dnia 20 marca 2000 r. określającą specjalny instytut odpowiedzialny za ustanawianie kryteriów niezbędnych do standaryzacji testów serologicznych w monitorowaniu skuteczności szczepień przeciwko wściekliźnie ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 3 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W decyzji 2000/258/WE wyznaczono laboratorium Agence française de sécurité sanitaire des aliments, AFSSA w Nancy we Francji (w dniu 1 lipca 2010 r. włączone do Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail, ANSES) jako specjalny instytut odpowiedzialny za ustanawianie kryteriów niezbędnych do standaryzacji testów serologicznych w celu monitorowania skuteczności szczepionek przeciwko wściekliźnie.
- (2) W decyzji przewidziano także, że ANSES ma poświadcząć ocenę laboratoriów w państwach trzecich ubiegających się o zgodę na przeprowadzanie testów serologicznych w celu monitorowania skuteczności szczepionek przeciwko wściekliźnie.
- (3) Właściwy organ byłej jugosłowiańskiej republiki Macedonii złożył wniosek o zatwierdzenie laboratorium ds. wścieklizny Instytutu Weterynarii w tym państwie trzecim do celów przeprowadzania takich testów serologicznych. Wniosek jest poparty pozytywnym sprawozdaniem ANSES z oceny tego laboratorium z dnia 3 września 2012 r.

(4) Należy zatem upoważnić to laboratorium do przeprowadzania testów serologicznych w celu monitorowania skuteczności szczepionek przeciwko wściekliźnie u psów, kotów i fretek.

(5) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Łańcucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zgodnie z art. 3 ust. 2 decyzji 2000/258/WE następujące laboratorium zostaje upoważnione do przeprowadzania testów serologicznych w celu monitorowania skuteczności szczepionek przeciwko wściekliźnie u psów, kotów i fretek:

Laboratorium ds. wścieklizny Instytutu Weterynarii
Wydział Weterynarii
Lazar Pop-Trajkov 5-7
1000 Skopje
była jugosłowiańska republika Macedonii

Artykuł 2

Niniejszą decyzję stosuje się od dnia 1 stycznia 2013 r.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 grudnia 2012 r.

W imieniu Komisji

Tonio BORG

Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 79 z 30.3.2000, s. 40.

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI**z dnia 4 grudnia 2012 r.****zmieniająca załącznik I do decyzji 2009/177/WE w odniesieniu do programów nadzoru dla Finlandii i Zjednoczonego Królestwa oraz statusu wolnego od choroby dla Finlandii i Zjednoczonego Królestwa w zakresie niektórych chorób zwierząt wodnych***(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 8758)***(Tekst mający znaczenie dla EOG)****(2012/753/UE)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Rady 2006/88/WE z dnia 24 października 2006 r. w sprawie wymogów w zakresie zdrowia zwierząt akwakultury i produktów akwakultury oraz zapobiegania niektórym chorobom zwierząt wodnych i zwalczania tych chorób ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 44 ust. 1 akapit pierwszy i art. 49 ust. 1,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W decyzji Komisji 2009/177/WE z dnia 31 października 2008 r. wdrażającej dyrektywę Rady 2006/88/WE w odniesieniu do programów nadzoru i eliminowania chorób oraz statusu państw członkowskich, stref i enklaw wolnych od choroby ⁽²⁾ ustanowiono wykaz państw członkowskich, stref i enklaw objętych zatwierdzonymi programami nadzoru w odniesieniu do co najmniej jednej choroby nieegzotycznej, wymienionej w części II załącznika IV do dyrektywy 2006/88/WE („choroby nieegzotyczne”). W decyzji tej ustanowiono także wykaz państw członkowskich, stref i enklaw uznanych za wolne od choroby w odniesieniu do co najmniej jednej z tych chorób.
- (2) W części B załącznika I do decyzji 2009/177/WE ustanowiono wykaz państw członkowskich, stref i enklaw objętych zatwierdzonymi programami eliminowania chorób, a w części C tego załącznika – wykaz państw członkowskich, stref i enklaw uznanych za wolne od choroby w odniesieniu do co najmniej jednej choroby nieegzotycznej.

- (3) Finlandia przedłożyła Komisji dokumentację, zgodnie z którą gminy Uusikaupunki, Pyhäranta i Rauma są wolne od wirusowej posocznicy krwotocznej (VHS).
- (4) Zjednoczone Królestwo przedłożyło Komisji dokumentację, zgodnie z którą południowo-zachodnie Szetlandy są wolne od zakaźnej anemii łososi (ISA).
- (5) Należy zatem odpowiednio zmienić części B i C załącznika I do decyzji 2009/177/WE.
- (6) Środki przewidziane w niniejszej decyzji są zgodne z opinią Stałego Komitetu ds. Łańcucha Żywnościowego i Zdrowia Zwierząt,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W częściach B i C załącznika I do decyzji 2009/177/WE wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do państw członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 4 grudnia 2012 r.

W imieniu Komisji

Tonio BORG

Członek Komisji

⁽¹⁾ Dz.U. L 328 z 24.11.2006, s. 14.⁽²⁾ Dz.U. L 63 z 7.3.2009, s. 15.

ZAŁĄCZNIK

W załączniku I do decyzji 2009/177/WE wprowadza się następujące zmiany:

1) część B otrzymuje brzmienie:

„CZĘŚĆ B

Państwa członkowskie, strefy i enklawy objęte zatwierdzonymi programami eliminowania chorób

Choroba	Państwo członkowskie	Kod ISO	Zasięg geograficzny obszaru objętego programem eliminowania chorób (państwo członkowskie, strefy lub enklawy)
Wirusowa posocznica krwotoczna (VHS)	Dania	DK	Następujące zlewnie: Tim Å, Hover Å, Heager Å, Velling Å, Skjern Å, Hemmet Mølle Bæk, Lydum Å, Kongeå, Kolding Å, Vejle Å i Holmsland Klit.
	Finlandia	FI	Prowincja Åland
Zakaźna martwica układu krwiotwórczego ryb łososiowatych (IHN)			
Zakażenie herpeswirusem koi (KHV)	Niemcy	DE	Kraj związkowy Saksonia”
Zakażenie wywołane przez <i>Marteilia refringens</i>			
Zakażenie wywołane przez <i>Bonamia ostreae</i>			
Choroba wywołana przez <i>Whispovirus</i> (White spot disease)			

2) w części C wprowadza się następujące zmiany:

a) odnoszący się do Finlandii wpis dotyczący wirusowej posocznicy krwotocznej (VHS) otrzymuje brzmienie:

„Finlandia	FI	Wszystkie lądowe i przybrzeżne obszary na terytorium kraju z wyjątkiem prowincji Åland”
------------	----	---

b) w wierszu odnoszącym się do Zjednoczonego Królestwa dotyczącym zakaźnej anemii łososi (ISA) skreśla się słowa „z wyjątkiem południowo-zachodnich Szetlandów”.

DECYZJA EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO
z dnia 29 listopada 2012 r.
dotycząca zatwierdzenia wielkości emisji monet euro w 2013 r.
(EBC/2012/26)
(2012/754/UE)

RADA PREZESÓW EUROPEJSKIEGO BANKU CENTRALNEGO,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,
w szczególności art. 128 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Od dnia 1 stycznia 1999 r. Europejski Bank Centralny (EBC) ma wyłączne prawo do zatwierdzania wielkości emisji monet przez państwa członkowskie, których walutą jest euro.
- (2) Państwa członkowskie, których walutą jest euro, przedstawiły EBC do zatwierdzenia własne szacunki wielkości emisji monet euro w 2013 r. wraz z wyjaśnieniami dotyczącymi zastosowanej metodologii prognozowania,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Zatwierdzenie wielkości emisji monet euro w 2013 r.

EBC niniejszym zatwierdza wielkość emisji monet euro przez państwa członkowskie, których walutą jest euro w 2013 r., zgodnie z następującą tabelą:

(w mln EUR)

	Emisja monet przeznaczonych do obiegu oraz emisja monet kolekcjonerskich (nieprzeznaczonych do obiegu) w 2013 r.
Belgia	149,9
Niemcy	758,0
Estonia	10,1
Irlandia	48,4
Grecja	8,9

(w mln EUR)

	Emisja monet przeznaczonych do obiegu oraz emisja monet kolekcjonerskich (nieprzeznaczonych do obiegu) w 2013 r.
Hiszpania	230,0
Francja	300,0
Włochy	101,5
Cypr	7,1
Luksemburg	40,0
Malta	8,1
Niderlandy	63,8
Austria	253,0
Portugalia	17,2
Słowenia	15,0
Słowacja	21,4
Finlandia	60,0

Artykuł 2

Przepis końcowy

Niniejsza decyzja jest adresowana do państw członkowskich, których walutą jest euro.

Sporządzono we Frankfurcie nad Menem dnia 29 listopada 2012 r.

Mario DRAGHI
Prezes EBC

SPROSTOWANIA

Sprostowanie do decyzji Rady i przedstawicieli rządów państw członkowskich zebranych w Radzie 2011/181/UE z dnia 15 października 2010 r. w sprawie podpisania i tymczasowego stosowania Eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Jordańskim Królestwem Haszymidzkim, z drugiej strony

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 79 z dnia 25 marca 2011 r.)

Publikację decyzji 2011/181/UE należy uważać za nieważną i niebyłą.

Sprostowanie do decyzji wykonawczej Komisji z dnia 23 listopada 2012 r. zmieniająca decyzję 2008/866/WE w sprawie środków nadzwyczajnych zawieszających przywóz z Peru niektórych małą przeznaczonych do spożycia przez ludzi w odniesieniu do okresu jej stosowania

(Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej L 327 z dnia 27 listopada 2012 r.)

Strona 56, tytuł:

zamiast: „Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 23 listopada 2012 r. zmieniająca decyzję 2008/866/WE w sprawie środków nadzwyczajnych zawieszających przywóz z Peru niektórych małą przeznaczonych do spożycia przez ludzi w odniesieniu do okresu jej stosowania

(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 8459)

(Tekst mający znaczenie dla EOG),

powinno być: „Decyzja wykonawcza Komisji z dnia 23 listopada 2012 r. zmieniająca decyzję 2008/866/WE w sprawie środków nadzwyczajnych zawieszających przywóz z Peru niektórych małą przeznaczonych do spożycia przez ludzi w odniesieniu do okresu jej stosowania

(notyfikowana jako dokument nr C(2012) 8459)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2012/729/EU)”.

CENY PRENUMERATY w 2012 r. (bez VAT, włącznie z normalną opłatą za dostawę przesyłki)

Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	1 200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, wersja papierowa + roczne wydanie na płycie DVD	w 22 językach urzędowych UE	1 310 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria L, wyłącznie wersja papierowa	w 22 językach urzędowych UE	840 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, serie L i C, miesięczne wydanie na płycie DVD (komplet)	w 22 językach urzędowych UE	100 EUR/rok
Suplement do Dziennika Urzędowego (seria S) – Ogłoszenia o przetargach, płyta DVD raz w tygodniu	wielojęzyczny: w 23 językach urzędowych UE	200 EUR/rok
Dziennik Urzędowy UE, seria C – Konkursy	w językach, których dotyczy konkurs	50 EUR/rok

Prenumerata *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, który jest wydawany w językach urzędowych Unii, dostępna jest w 22 wersjach językowych. Dziennik Urzędowy składa się z dwóch serii – L (Legislacja) oraz C (Informacje i zawiadomienia).

Dla każdej wersji językowej jest otwierana osobna prenumerata.

Zgodnie z rozporządzeniem Rady (WE) nr 920/2005, opublikowanym w Dzienniku Urzędowym L 156 z dnia 18 czerwca 2005 r., instytucje Unii Europejskiej nie mają obowiązku sporządzania wszystkich aktów prawnych w języku irlandzkim ani publikowania ich w tym języku. W związku z tym irlandzkie wydania Dziennika Urzędowego sprzedawane są osobno.

Prenumerata Suplementu do Dziennika Urzędowego (seria S – Ogłoszenia o przetargach) obejmuje wszystkie 23 wersje językowe na pojedynczej płycie DVD.

Na żądanie prenumeratorzy *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* mogą otrzymać różne załączniki do Dziennika Urzędowego. Prenumeratory informowani są o publikacji załączników poprzez zawiadomienia dołączane do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*.

Sprzedaż i prenumerata

Prenumeratę różnych odpłatnych publikacji wydawanych okresowo, na przykład prenumeratę *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej*, można zamówić u naszych dystrybutorów handlowych. Wykaz dystrybutorów handlowych znajduje się na stronie internetowej:

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

Portal EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) zapewnia bezpośredni i bezpłatny dostęp do prawodawstwa Unii Europejskiej. EUR-Lex umożliwia dostęp do *Dziennika Urzędowego Unii Europejskiej* oraz traktatów, aktów prawnych, orzecznictwa i aktów przygotowawczych.

Dodatkowe informacje o Unii Europejskiej znajdują się na stronie: <http://europa.eu>

