

Europeiska unionens officiella tidning

L 334



Svensk utgåva

Lagstiftning

femtiofemte årgången

6 december 2012

Innehållsförteckning

II *Icke-lagstiftningsakter*

INTERNATIONELLA AVTAL

2012/750/EU:

- ★ **Beslut av rådet och företrädarna för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet av den 15 oktober 2010 om undertecknande och provisorisk tillämpning av Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan** 1

Europa–Medelhavsavtal om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan 3

FÖRORDNINGAR

- ★ **Rådets genomförandeförordning (EU) nr 1153/2012 av den 3 december 2012 om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av sämskläder med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 1225/2009**..... 31

Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 1154/2012 av den 5 december 2012 om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker 44

Pris: 4 EUR

(forts. på nästa sida)

SV

De rättsakter vilkas titlar är tryckta med fin stil är sådana rättsakter som har avseende på den löpande handläggningen av jordbrukspolitiska frågor. De har normalt begränsad giltighetstid.

Beträffande alla övriga rättsakter gäller att titlarna är tryckta med fet stil och föregås av en asterisk.

BESLUT

2012/751/Gusp:

- ★ Beslut EULEX KOSOVO/3/2012 av kommittén för utrikes- och säkerhetspolitik av den 4 december 2012 om utnämning av uppdragschefen för Europeiska unionens rättsstatsuppdrag i Kosovo, Eulex Kosovo 46

2012/752/EU:

- ★ Kommissionens genomförandebeslut av den 4 december 2012 om godkännande av ett laboratorium i f.d. jugoslaviska republiken Makedonien för att utföra serologiska tester för kontroll av rabiesvaccins effektivitet [delgivet med nr C(2012) 8757] ⁽¹⁾ 47

2012/753/EU:

- ★ Kommissionens genomförandebeslut av den 4 december 2012 om ändring av bilaga I till beslut 2009/177/EG vad gäller övervakningsprogram för Finland och Förenade kungariket samt sjukdomsfri status för Finland och Förenade kungariket i fråga om vissa sjukdomar hos vattenlevande djur [delgivet med nr C(2012) 8758] ⁽¹⁾ 48

2012/754/EU:

- ★ Europeiska centralbankens beslut av den 29 november 2012 om godkännande av den mängd mynt som ska ges ut 2013 (ECB/2012/26) 50

Rättelser

- ★ Rättelse till beslut 2011/181/EU av rådet och företrädarna för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet, av den 15 oktober 2010 om undertecknande och provisorisk tillämpning av Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan (EUT L 79 av den 25.3.2011) 51
- ★ Rättelse till kommissionens genomförandebeslut 2012/729/EU av den 23 november 2012 om ändring av beslut 2008/866/EG om nödgärder för att tillsvidare stoppa importen från Peru av vissa musslor avsedda att användas som livsmedel vad gäller tillämpningsperioden (EUT L 327 av den 27.11.2012) 52



⁽¹⁾ Text av betydelse för EES

II

(Icke-lagstiftningsakter)

INTERNATIONELLA AVTAL

**BESLUT AV RÅDET OCH FÖRETRÄDARNA FÖR MEDLEMSSTATERNAS REGERINGAR,
FÖRSAMLADE I RÅDET**

av den 15 oktober 2010

**om undertecknande och provisorisk tillämpning av Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan
Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket
Jordanien, å andra sidan**

(2012/750/EU)

EUROPEISKA UNIONENS RÅD OCH FÖRETRÄDARNA FÖR
EUROPEISKA UNIONENS MEDLEMSSTATERS REGERINGAR,
FÖRSAMLADE I RÅDET, HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-
sätt, särskilt artikel 100.2 jämförd med artikel 218.5 och 218.7
samt 218.8 första stycket, och

av följande skäl:

- (1) Kommissionen har på unionens och medlemsstaternas vägnar förhandlat med Hashemitiska konungariket Jordanien om ett Europa–Medelhavsavtal om luftfart (nedan kallat *avtalet*), i enlighet med rådets beslut om bemyndigande för kommissionen att inleda förhandlingar.
- (2) Avtalet paraferades den 17 mars 2010.
- (3) Avtalet bör undertecknas och tillämpas provisoriskt av unionen och medlemsstaterna, med förbehåll för att det kan komma att ingås vid en senare tidpunkt.
- (4) Det är nödvändigt att fastställa förfaranden för att besluta att, i förekommande fall, avbryta den provisoriska tillämpningen av avtalet. Det är även nödvändigt att fastställa förfaranden för unionens och medlemsstaternas deltagande i den gemensamma kommitté som inrättas genom artikel 21 i avtalet och i de tvistlösningsförfaranden som föreskrivs i artikel 22 i avtalet samt förfaranden för genomförande av vissa av avtalets föreskrifter, bl.a. om luftfartsskydd och flygsäkerhet.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Undertecknande

1. Undertecknandet av Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan,

och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan, (nedan kallat *avtalet*) godkänns härmed på unionens vägnar, med förbehåll för ett rådsbeslut om ingående av avtalet ⁽¹⁾.

2. Rådets ordförande bemyndigas att utse den eller de personer som ska ha rätt att underteckna avtalet på unionens vägnar, med förbehåll för att det ingås.

Artikel 2

Provisorisk tillämpning

I avvaktan på avtalets ikraftträdande ska unionen och dess medlemsstater tillämpa det provisoriskt från och med den första dagen i månaden efter den dag som infaller tidigast av i) dagen för det senaste meddelande genom vilket avtalsparterna under rättade varandra om att de förfaranden som krävs för att avtalet ska kunna tillämpas provisoriskt har avslutats, eller ii) med förbehåll för avtalsparternas tillämpliga interna förfaranden och/eller nationella lagstiftning, den dag som infaller 12 månader efter dagen för avtalets undertecknande.

Artikel 3

Gemensamma kommittén

1. I den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 21 i avtalet ska Europeiska unionen och medlemsstaterna företrädas av företrädare för kommissionen och medlemsstaterna.
2. När det gäller ändringar av bilaga III eller bilaga IV i avtalet i enlighet med artikel 26.2 i avtalet och i frågor där EU har ensam behörighet och där något beslut med rättslig verkan inte krävs, ska unionens och dess medlemsstaters ståndpunkt inom gemensamma kommittén antas av kommissionen och i förväg meddelas rådet och medlemsstaterna.

3. I frågor om andra beslut i gemensamma kommittén inom EU:s behörighetsområde ska Europeiska unionens och dess medlemsstaters ståndpunkt antas av rådet med kvalificerad

⁽¹⁾ Se sidan 3 i detta nummer av EUT.

majoritet på förslag av kommissionen, om inget annat föreskrivs i de tillämpliga röstningsförfaranden som fastställs i EU-fördragen.

4. I fråga om andra beslut i gemensamma kommittén inom medlemsstaternas behörighetsområde ska unionens och dess medlemsstaters ståndpunkt antas enhälligt av rådet på förslag från kommissionen eller medlemsstaterna, förutom då en medlemsstat inom en månad efter det att ståndpunkten har antagits meddelar rådets generalsekretariat att den kan samtycka till det beslut som ska fattas av gemensamma kommittén först efter godkännande från medlemsstatens lagstiftande organ.

5. Unionens och medlemsstaternas ståndpunkt inom gemensamma kommittén ska presenteras av kommissionen, utom i frågor som omfattas av medlemsstaternas exklusiva behörighet, då den ska presenteras av rådets ordförandeskap eller, om rådet bestämmer det, av kommissionen.

Artikel 4

Tvistlösning

1. Kommissionen ska företräda unionen och medlemsstaterna i tvistlösningsförfaranden enligt artikel 22 i avtalet.
2. Ett beslut om att tillfälligt upphäva avtalsenliga förmåner i enlighet med artikel 22.7 i avtalet ska fattas av rådet på grundval av ett förslag från kommissionen. Rådet ska besluta med kvalificerad majoritet.

3. Beslut om andra åtgärder som vidtas i enlighet med artikel 22 i avtalet i frågor inom EU:s behörighetsområde ska fattas av kommissionen, biträdd av en särskild kommitté bestående av företrädare för medlemsstaterna utsedda av rådet.

Artikel 5

Information till kommissionen

1. Medlemsstaterna ska omedelbart informera kommissionen om varje beslut om att vägra, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa ett godkännande av ett lufttrafikföretag som de har för avsikt att bevilja enligt artikel 4 i avtalet.
2. En medlemsstat som gör eller tar emot en begäran eller en underrättelse i enlighet med artikel 13 (Flygsäkerhet) i avtalet ska omedelbart underrätta kommissionen om detta.
3. En medlemsstat som gör eller tar emot en begäran eller en underrättelse i enlighet med artikel 14 (Luftfartsskydd) i avtalet ska omedelbart underrätta kommissionen om detta.

Utfärdat i Luxemburg den 15 oktober 2010.

På rådets vägnar
E. SCHOUPE
Ordförande

EUROPA-MEDELHAVSAVTAL OM LUFTFART

mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan

KONUNGARIKET BELGIEN,

REPUBLIKEN BULGARIEN,

REPUBLIKEN TJECKIEN,

KONUNGARIKET DANMARK,

FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,

REPUBLIKEN ESTLAND,

IRLAND,

REPUBLIKEN GREKLAND,

KONUNGARIKET SPANIEN,

REPUBLIKEN FRANKRIKE,

REPUBLIKEN ITALIEN,

REPUBLIKEN CYPERN,

REPUBLIKEN LETTLAND,

REPUBLIKEN LITAUEN,

STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,

REPUBLIKEN UNGERN,

REPUBLIKEN MALTA,

KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

RUMÄNIEN,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND,

avtalsslutande parter i fördraget om Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, nedan kallade *medlemsstaterna*, och

EUROPEISKA UNIONEN,

å ena sidan, och

HASHEMITISKA KONUNGARIKET JORDANIEN, nedan kallat *Jordanien*,

å andra sidan,

SOM ÖNSKAR främja ett internationellt luftfartssystem grundat på rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretag på marknaden, med minsta möjliga statliga inblandning och reglering,

SOM ÖNSKAR underlätta utvidgningen av internationella lufttransportmöjligheter, bland annat genom uppbyggnad av lufttransportnät som uppfyller passagerares och transportörers behov av praktiska lufttransporttjänster,

SOM INSER betydelsen av lufttransport för att främja handel, turism och investeringar,

SOM ÖNSKAR göra det möjligt för lufttrafikföretag att erbjuda den resande och transporterande allmänheten konkurrenskraftiga priser och tjänster på öppna marknader,

SOM INSER de potentiella fördelarna med lagstiftningskonvergens och, i den mån det är praktiskt möjligt, harmonisering av lagstiftning om lufttransport,

SOM ÖNSKAR att alla sektorer av lufttransportbranschen, inbegripet anställda hos lufttrafikföretagen, ska gynnas av en avreglerad miljö,

SOM ÖNSKAR tillgodose bästa möjliga luftfartsskydd och flygsäkerhet för internationella lufttransporter och som upprepar sin djupa oro över sådana handlingar och hot mot luftfartygens säkerhet som äventyrar säkerheten för personer och egendom, negativt inverkar på lufttransporterna och undergräver allmänhetens förtroende för den civila luftfartens säkerhet,

SOM NOTERAR konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944,

SOM INSER att detta Europa–Medelhavsavtal om luftfart ligger inom ramen för det Europa–Medelhavspartnerskap som avses i Barcelonadeklarationen av den 28 november 1995.

SOM NOTERAR sin gemensamma vilja att främja ett lufttrum i Europa–Medelhavsområdet grundat på principerna om lagstiftningskonvergens, regleringssamarbete och liberalisering av marknadstillträdet,

SOM NOTERAR den gemensamma förklaring som den arabiska kommissionen för civil luftfart och den arabiska organisationen för lufttrafikföretag å ena sidan och generaldirektoratet för energi och transport å andra sidan undertecknade den 16 november 2008 i Sharm El Sheikh,

SOM ÖNSKAR säkerställa lika konkurrensvillkor för lufttrafikföretag och ge dessa rättvis och lika möjlighet att erbjuda överenskommen trafik,

SOM INSER vikten av att reglera fördelningen av ankomst- och avgångstider på grundval av rättvis och lika möjlighet för lufttrafikföretagen för att garantera alla lufttrafikföretag neutral och icke-diskriminerande behandling,

SOM INSER att statliga subventioner kan försämra konkurrensen mellan lufttrafikföretag och äventyra detta avtals grundläggande mål,

SOM BEKRÄFTAR vikten av att begränsa luftfartens utsläpp av växthusgaser och beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av en internationell luftfartspolitik,

SOM NOTERAR vikten av att skydda konsumenter, inbegripet det skydd som följer av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter, antagen i Montreal den 28 maj 1999, i den mån de båda avtalslutande parterna också är parter i denna konvention,

SOM HAR FÖR AVSIKT att bygga vidare på den grund som lagts av befintliga avtal, med målsättningen att öppna marknaderna och maximera fördelarna för de båda avtalslutande parternas konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkning,

SOM NOTERAR att syftet med detta avtal är att det ska få en progressiv men fullständig tillämpning, och att en lämplig mekanism kan säkerställa en ständigt ökande harmonisering av lagstiftningen,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner om inget annat anges:

1. *överenskommen trafik* och *angivna flygrutter*: internationell lufttransport enligt artikel 2 (Trafikrättigheter) i och bilaga I till detta avtal.
2. *avtal*: detta avtal och dess bilagor med ändringar.
3. *lufttransport*: transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, vilket för att undvika tvivelsmål ska inbegripa reguljär och icke-reguljär (charter) lufttransport, och fullständig godstransport.
4. *associeringsavtal*: Europa–Medelhavsavtalet om upprättande av en associering mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan, ingånget i Bryssel den 24 november 1997.
5. *medborgarskap*: huruvida ett lufttrafikföretag uppfyller kraven gällande ägarskap, effektiv kontroll och huvudsakligt verksamhetsställe.
6. *behörig myndighet*: de statliga myndigheter eller organ som ansvarar för förvaltningsfunktionerna enligt detta avtal.

7. *avtalslutande parter*: å ena sidan Europeiska unionen eller dess medlemsstater, eller Europeiska unionen och dess medlemsstater enligt deras respektive befogenheter och, å andra sidan, Jordanien.
8. *konventionen*: konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med
- alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av både Jordanien och medlemsstaten eller medlemsstaterna i Europeiska unionen,
 - alla bilagor och ändringar som har antagits enligt artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid en viss tidpunkt är i kraft för både Jordanien och den eller de medlemsstater i Europeiska unionen som berörs av det fall det är fråga om.
9. *lämplighet*: att ett lufttrafikföretag är lämpligt att bedriva internationell lufttrafik, dvs. huruvida företaget har tillfredsställande finansiell kapacitet och adekvat kunskande om företagsledning samt är villigt att följa de lagar och bestämmelser och uppfylla de krav som reglerar bedrivandet av sådan trafik.
10. *ECAA-land*: ett land som är part i det multilaterala avtalet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum (Europeiska unionens medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Kosovo enligt FN:s säkerhetsråds resolution 1244,
11. *Euromed-land*: alla Medelhavsländer som deltar i den europeiska grannskapspolitiken (Marocko, Algeriet, Tunisien, Libyen, Egypten, Libanon, Jordanien, Israel, de palestinska områdena, Syrien och Turkiet).
12. *femte frihetsrättigheten*: den rätt eller det privilegium som beviljas av en stat (*beviljande stat*) för lufttrafikföretag i en annan stat (*mottagande stat*) att tillhandahålla internationella lufttransporttjänster mellan den beviljande statens territorium och en tredje stats territorium, på villkor att sådana tjänster inleds och avslutas på den mottagande statens territorium.
13. *internationell lufttransport*: lufttransport som passerar minst två staters luftrum.
14. *medborgare*: alla personer eller rättssubjekt med jordansk nationalitet för den jordanska parten, eller med en medlemsstats nationalitet för den europeiska parten, förutsatt att de, när det gäller rättssubjekt, står under ständig kontroll, direkt eller genom majoritetsandel, av personer eller rättssubjekt med jordansk nationalitet för den jordanska parten, eller personer eller rättssubjekt med en medlemsstats eller ett i bilaga IV angivet tredjelands nationalitet för den europeiska parten.
15. *operativa licenser*: för Europeiska unionen och dess medlemsstater operativa licenser och alla andra relevanta dokument eller certifikat utfärdade enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen ⁽¹⁾ och eventuella efterföljande instrument och, när det gäller Jordanien, licenser/intyg/tillstånd eller undantag utfärdade enligt JCAR Part 119.
16. *pris*:
- passagerarpriser* som ska erläggas till lufttrafikföretag eller deras ombud eller andra biljettförsäljare för transport av passagerare och bagage med lufttrafik och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder, och
 - fraktpriser* som ska erläggas för godstransport och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder.
- Denna definition omfattar i tillämpliga fall marktransport i samband med internationell lufttransport och de villkor som gäller för dessa priser.
17. *huvudsakligt verksamhetsställe*: ett lufttrafikföretags huvudkontor eller säte i den avtalslutande part i vilken lufttrafikföretagets huvudsakliga finansiella funktioner och operativa ledning utövas, inbegripet styrning av fortsatt luftvärdighet.
18. *allmän trafikplikt*: alla skyldigheter som åläggs lufttrafikföretag att på en angiven flygrutt garantera ett minsta utbud av reguljära flygningar som tillgodoser fastställda standarder avseende kontinuitet, regelbundenhet, prissättning och minsta kapacitet, vilka lufttrafikföretaget inte skulle åta sig om de endast beaktade sina kommersiella intressen. Den avtalslutande parten får kompensera berörda lufttrafikföretag för att de uppfyller sin trafikplikt.
19. *Sesar*: det tekniska genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet som innebär en samordnad, synkroniserad forskning, utveckling och spridning av nya generationer system för flygledningstjänst.

⁽¹⁾ EUT L 293, 31.10.2008, s. 3.

20. *subvention*: alla finansiella bidrag som beviljas av myndigheter eller en regional eller annan offentlig organisation, dvs. när

- a) ett förfarande som tillämpas av ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation medför en direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån eller kapitaltillskott, en potentiell direkt överföring av medel till företaget eller övertagande av företagets förpliktelser, t.ex. lånegarantier, statliga kapitaltillskott, ägarskap, konkursskydd eller försäkring,
- b) intäkter som skulle tas in av ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation efterskänks eller inte drivs in,
- c) ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation tillhandahåller andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller köper varor eller tjänster, eller
- d) ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns i leden a, b och c som normalt tillhör statens uppgifter och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis,

och när detta medför en förmån.

21. *territorium*: i fråga om Jordanien avser territorium Jordaniens landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav under landets överhöghet och jurisdiktion, och i fråga om Europeiska unionen avser territorium landområden (fastland och öar), inre vatten och territorialhav på vilket fördraget om upprättandet av Europeiska unionen och fördraget om Europeiska unionens funktionssätt tillämpas, enligt de villkor som fastställs i dessa fördrag eller i eventuella efterföljande instrument. Avtalets tillämpning på Gibraltars flygplats påverkar inte Konungariket Spaniens och Förenade kungarikets rättsliga ställning när det gäller suveränitetsvisten om det territorium där flygplatsen är belägen och inte heller det fortsatta tillfälliga undantaget för Gibraltars flygplats vad gäller tillämpningen av de luftfartsåtgärder som gäller mellan medlemsstaterna sedan den 18 september 2006, i enlighet med det i Córdoba den 18 september 2006 antagna ministeruttalandet om Gibraltars flygplats.

22. *användaravgift*: en avgift som lufttrafikföretag måste betala för att få tillgång till anläggningar eller tjänster avseende flygplatser, flygplatsmiljö, flygnavigering eller luftfarts-skydd, ingripet därmed förknippade anläggningar och tjänster och som i tillämpliga fall avspeglar miljökostnader förknippade med bulleremissioner.

AVDELNING I

EKONOMISKA BESTÄMMELSER

Artikel 2

Trafikrättigheter

1. En avtalslutande part ska i enlighet med bilagorna I och II till detta avtal bevilja den andra avtalslutande parten följande

rättigheter för internationella lufttransporter som bedrivs av den andra avtalslutande partens lufttrafikföretag:

- a) Att flyga över dess territorium utan att landa.
- b) Att landa inom dess territorium av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, gods och/eller post i lufttransport (andra ändamål än trafikändamål).
- c) Att under utövande av överenskommen trafik på en angiven flygrutt landa på dess territorium i syfte att ta ombord och sätta av passagerare, gods och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans.
- d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

2. Ingenting i detta avtal ska anses medföra rätt för

- a) jordanska lufttrafikföretag att inom en medlemsstat ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning med en annan punkt inom den medlemsstatens territorium som destination,
- b) EU-lufttrafikföretag att inom Jordaniens territorium ta ombord passagerare, bagage, gods och/eller post mot ersättning med en annan punkt inom Jordaniens territorium som destination.

Artikel 3

Godkännande

1. Vid ansökan om trafik tillstånd från ett lufttrafikföretag i en av de avtalslutande parterna, ska den behöriga myndigheten bevilja lämpliga godkännanden med kortast möjliga handläggningstid om följande villkor är uppfyllda:

- a) I fråga om jordanska lufttrafikföretag:
 - Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Jordanien och ska ha fått sin operativa licens i enlighet med lagstiftningen i Hashemitiska konungariket Jordanien,
 - effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av Hashemitiska konungariket Jordanien, och
 - lufttrafikföretaget ska vara ägt, direkt eller genom majoritetsandel, och effektivt kontrollerat av Jordanien och/eller av jordanska medborgare.
- b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

- Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe inom en medlemsstats territorium, i enlighet med fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, och ska ha fått sin operativa licens, och
- effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av den medlemsstat som ansvarar för utfärdande av drifttillstånd (AOC) och dess luftfartsmyndighet ska vara tydligt angiven,

- lufttrafikföretaget ska vara ägt, direkt eller genom majoritetsandel, av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstaterna, eller av andra stater som förtecknas i bilaga IV och/eller av medborgare i dessa andra stater.
- c) Lufttrafikföretaget ska ha förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den behöriga myndigheten normalt tillämpar på internationell lufttransport.
- d) Bestämmelserna i artikel 13 (Flygsäkerhet) och artikel 14 (Luftfartsskydd) ska upprätthållas och tillämpas.

Artikel 4

Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande

1. En avtalslutande parts behöriga myndigheter får avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillståndet för ett lufttrafikföretag i den andra avtalslutande parten i följande fall:

a) I fråga om jordanska lufttrafikföretag:

- Om lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Jordanien eller inte har fått sin operativa licens i enlighet med tillämplig lagstiftning i Jordanien,
- om effektiv tillsyn av lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av Jordanien,

eller

- om lufttrafikföretaget inte är ägt och effektivt kontrollerat, direkt eller genom majoritetsandel, av Jordanien och/eller av jordanska medborgare.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

- Om lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, i förekommande fall, sitt registrerade kontor inom en medlemsstats territorium, i enlighet med fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, eller inte har fått sin operativa licens i enlighet med unionens lagstiftning,
- om effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av den medlemsstat som ansvarar för utfärdande av drifttillstånd (AOC) eller om dess behöriga luftfartsmyndighet inte är tydligt angiven, eller
- om lufttrafikföretaget inte är ägt och effektivt kontrollerat, direkt eller genom majoritetsandel, av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstaterna, eller av andra stater som förtecknas i bilaga IV och/eller av medborgare i dessa andra stater.

c) Om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som anges i artikel 6 (Efterlevnad av lagar och andra författningar).

d) Om bestämmelserna i artikel 13 (Flygsäkerhet) och artikel 14 (Luftfartsskydd) inte upprätthålls eller tillämpas.

2. Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller d, får rättigheterna enligt denna artikel att avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa godkännanden eller tillstånd för en avtalslutande parts lufttrafikföretag utövas endast enligt det förfarande som anges i artikel 23 (Skyddsåtgärder). Under alla omständigheter ska utövandet av dessa rättigheter vara relevant, proportionellt och begränsat i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt. De ska endast rikta sig mot det eller de berörda lufttrafikföretagen och ska inte påverka en avtalslutande parts rätt att vidta åtgärder enligt artikel 22 (Tvistlösning och skiljeförfarande).

3. Ingendera avtalslutande part ska utnyttja de rättigheter som fastställs i den här artikeln för att avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa godkännanden eller tillstånd för ett lufttrafikföretag i en avtalslutande part på grund av att ett annat Euromed-land eller dess medborgare utövar majoritetsägande och effektiv kontroll av lufttrafikföretaget, förutsatt att detta Euromed-land är part i ett liknande Europa-Medelhavsavtal om luftfart och erbjuder lika behandling.

Artikel 4a

Ömsesidigt erkännande av tillsyn med avseende på lämplighet, ägarskap och kontroll

1. När en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag i den ena avtalslutande parten tas emot ska den andra avtalslutande partens behöriga myndighet erkänna det beslut avseende lämplighet och/eller medborgarskap som har fattats av den första avtalslutande partens behöriga myndighet när det gäller det lufttrafikföretaget, som om beslutet hade fattats av den egna behöriga myndigheten, och ska inte utreda ärendet ytterligare, utom om detta föreskrivs i punkt 2 nedan.

2. Om den mottagande avtalslutande partens behöriga myndighet efter mottagande av en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag eller efter beviljande av ett sådant godkännande har särskilda skäl att misstänka att villkoren i artikel 3 (Godkännande) för beviljande av lämpliga godkännanden eller tillstånd inte har uppfyllts, trots det beslut som fattats av den andra avtalslutande partens behöriga myndigheter, ska den genast underrätta dessa myndigheter och ange välgrundade skäl för sin misstanke. I detta fall får endera avtalslutande parten söka samråd, vilket kan inbegripa företrädare för de båda avtalslutande parternas behöriga myndigheter och/eller ytterligare uppgifter som rör misstanken. Sådana förfrågningar ska tillgodoseas så snart som möjligt. Om frågan inte kan lösas får endera avtalslutande parten föra den vidare till den gemensamma kommitté som inrättas enligt artikel 21 (Gemensamma kommittén).

3. Den här artikeln omfattar inte erkännande av beslut avseende

- säkerhetscertifikat eller -licenser,
- säkerhetsarrangemang, eller
- försäkringstäckning.

Artikel 5

Investeringar

1. Jordanien får vidta åtgärder för att tillåta medlemsstaterna eller deras medborgare att vara majoritetsägare i och/eller utöva effektiv kontroll över jordanska lufttrafikföretag.
2. Efter det att gemensamma kommittén i enlighet med artikel 21.10 (Gemensamma kommittén) har kontrollerat att ömsesidiga arrangemang föreligger, ska de avtalsslutande parterna tillåta medlemsstaterna eller deras medborgare att vara majoritetsägare i och/eller utöva effektiv kontroll över jordanska lufttrafikföretag, eller Jordanien och dess medborgare att vara majoritetsägare i och/eller utöva effektiv kontroll över EU-lufttrafikföretag.
3. Särskilda investeringsprojekt enligt denna artikel ska godkännas genom preliminära beslut av den gemensamma kommitté som inrättas enligt detta avtal. Besluten ska innehålla de villkor som är förknippade med bedrivande av överenskommen trafik enligt detta avtal och med trafik mellan tredjeländer och de avtalsslutande parterna. Bestämmelserna i artikel 21.9 (Gemensamma kommittén) i detta avtal ska inte gälla för denna typ av beslut.

Artikel 6

Efterlevnad av lagar och andra författningar

1. En avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska vid inresa i, avresa från och under uppehåll inom den andra avtalsslutande partens territorium iakta de lagar och andra författningar som gäller inom det territoriet om in- och avresa med luftfartyg som utför internationella lufttransporter eller för drift och manövrering av luftfartyg.
2. En avtalsslutande parts lufttrafikföretags passagerare, besättning eller gods ska vid inresa i, avresa från och under uppehåll inom den andra avtalsslutande partens territorium, personligen eller genom ombud, iakta de lagar och andra författningar som gäller inom det territoriet för passagerares, besättnings och lasts in- och avresa med luftfartyg (t.ex. bestämmelser om inresa, tullbehandling, immigration, pass, tull, karantän och post).

Artikel 7

Konkurrensutsatt miljö

1. De avtalsslutande parterna bekräftar att principerna i kapitel II avdelning IV i associeringsavtalet ska gälla för detta avtal.
2. De avtalsslutande parterna bekräftar att det är deras gemensamma mål att säkerställa rättvisa och lika möjligheter för båda sidornas lufttrafikföretag att bedriva den överenskomna

trafiken. För att åstadkomma detta är det nödvändigt att ha en rättvis och konkurrensutsatt miljö för bedrivande av lufttrafik. De avtalsslutande parterna erkänner att rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretagen är mest sannolik om lufttrafikföretagen bedriver lufttrafik på helt kommersiella grunder och inte subventioneras.

3. När en avtalsslutande part i syfte att uppnå ett legitimt mål bedömer det nödvändigt att bevilja offentliga subventioner till ett lufttrafikföretag som bedriver verksamhet inom ramen för detta avtal, ska den se till att subventionerna står i proportion till målet, är klara och tydliga och utformade så att de negativa effekterna för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag blir så små som möjligt. Den avtalsslutande part som har för avsikt att bevilja en sådan subvention ska informera den andra avtalsslutande parten om sin avsikt och ska se till att subventionen är förenlig med de kriterier som anges i detta avtal.

4. En avtalsslutande part som konstaterar att det på den andra avtalsslutande partens territorium råder villkor, särskilt på grund av en subvention som inte är förenlig med kriterierna i punkt 3, som skulle inverka negativt på dess lufttrafikföretags möjligheter att konkurrera på rättvisa och lika villkor, får göra den andra avtalsslutande parten uppmärksam på detta. Parten får också begära att gemensamma kommittén enligt artikel 21 (Gemensamma kommittén) i detta avtal sammanträder. Sådana samråd ska påbörjas inom 30 dagar från mottagandet av en sådan begäran. Om en tvist inte kan avgöras i gemensamma kommittén har de avtalsslutande parterna möjlighet att tillämpa sina respektive antisubventionsåtgärder.

5. De åtgärder som vidtas enligt punkt 4 i denna artikel ska vara relevanta, proportionella och begränsade i omfattning och varaktighet till vad som är absolut nödvändigt. De ska endast rikta sig mot det eller de lufttrafikföretag som gynnas av en subvention eller förhållanden som avses i denna artikel och ska inte påverka en avtalsslutande parts rätt att vidta åtgärder enligt artikel 23 (Skyddsåtgärder) i detta avtal.

6. En avtalsslutande part får, efter att ha underrättat den andra avtalsslutande parten, kontakta ansvariga offentliga organ på den andra avtalsslutande partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, för att diskutera frågor rörande denna artikel.

7. Bestämmelserna i denna artikel påverkar inte de avtalsslutande parternas lagar och andra författningar rörande allmän trafikplikt inom de avtalsslutande parternas territorier.

Artikel 8

Kommersiella möjligheter

Företrädare för lufttrafikföretag

1. Båda avtalsslutande parternas trafikföretag ska ha rätt att inrätta kontor på den andra avtalsslutande partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet.

2. Båda avtalsslutande parter lufttrafikföretag ska ha rätt att på den andra avtalsslutande partens territorium ta in och hålla personal för ledning, försäljning, tekniska uppgifter och drift, samt annan specialistpersonal som behövs för tillhandahållande av lufttransporter, under förutsättning att det sker i enlighet med den andra avtalsslutande partens lagar och andra författningar om inresa, uppehåll och anställning.

Markttjänster

3. a) Utan att det påverkar tillämpningen av led b nedan ska alla lufttrafikföretag, i fråga om markttjänster på den andra avtalsslutande partens territorium, ha rätten

i) att utföra sina egna markttjänster (*self-handling*), eller

ii) att välja fritt bland konkurrerande leverantörer som tillhandahåller kompletta eller partiella markttjänster, under förutsättning att leverantörerna har tillträde till marknaden enligt båda avtalsslutande parter lagar och andra författningar, och att det finns sådana leverantörer på marknaden.

b) För följande kategorier av markttjänster – bagagehantering, ramptjänster, hantering av bränsle och olja, hantering av fraktgodis och post i samband med den fysiska hanteringen av fraktgodis och post mellan flygterminalen och luftfartyget – får de rättigheter som anges i led a i och a ii ovan inskränkas endast om det motiveras av fysiska begränsningar eller drifts begränsningar enligt de lagar och andra författningar som gäller inom den andra avtalsslutande partens territorium. Om sådana begränsningar utesluter att lufttrafikföretaget utför sin egen markttjänst, och det i praktiken inte råder konkurrens mellan markttjänstleverantörerna, ska alla markttjänster vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika och icke-diskriminerande villkor. Tjänsterna ska också prissättas så att priset inte överstiger den fulla kostnaden inklusive en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning.

Försäljning, lokala utgifter och överföring av medel

4. De avtalsslutande parterna ska tillåta att den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag ägnar sig åt försäljning av lufttransporter inom dess territorium, direkt och/eller, om lufttrafikföretaget så önskar, genom försäljningsombud, andra mellanhänder som utses av lufttrafikföretaget eller via internet. Lufttrafikföretagen ska ha rätt att sälja – och alla personer ska ha rätt att köpa – sådana transporttjänster i lokal eller fritt konvertibel valuta.

5. Alla lufttrafikföretag ska ha rätt att konvertera lokala intäkter, och överföra dem från den andra avtalsslutande partens territorium till sitt hemland eller, om det är förenligt med generell tillämpliga lagar och andra författningar, till andra länder som lufttrafikföretaget väljer. Konvertering och överföring ska vara tillåten utan dröjsmål och utan inskränkning eller beskattning, till den växelkurs för löpande betalningar som gäller den dag då begäran om överföring lämnas in.

6. De avtalsslutande parternas lufttrafikföretag ska tillåtas betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra avtalsslutande partens territorium i lokal valuta. Båda avtalsslutande parter lufttrafikföretag får, om de så önskar, betala sådana utgifter på den andra avtalsslutande partens territorium i fritt konvertibla valutor i enlighet med lokala valutabestämmelser.

Samarbetsavtal

7. Vid bedrivande eller erbjudande av tjänster enligt detta avtal får en avtalsslutande parts lufttrafikföretag ingå avtal om samverkande marknadsföring, t.ex. överenskommelser om reserverat utrymme på luftfartyg och gemensamma linjebeteckningar (*code-sharing*), med

a) de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag, och

b) tredjeländers lufttrafikföretag, och

c) land- eller sjötransportföretag,

under förutsättning att i) alla som deltar i det avtalet har den underliggande trafikrättighet för en flygrutt som krävs och ii) det avtalet uppfyller de krav rörande säkerhet och konkurrens som normalt gäller för sådana avtal. När det gäller försäld passagerartransport som omfattar gemensamma linjebeteckningar, ska köparen på försäljningsstället, och under alla omständigheter före ombordstigning, informeras om vilket transportföretag som kommer att stå för varje del av tjänsten.

8. a) När det gäller passagerartransporter ska land- och sjötransportföretagen inte omfattas av de lagar och andra författningar som styr lufttransporterna enbart på grundval av att land- och sjötransporterna erbjuds av ett lufttrafikföretag i detta företags eget namn. Land- och sjötransportföretag ska själva kunna välja om de vill ingå samarbetsavtal. Vid beslut om vilken typ av avtal som ska ingås kan land- och sjötransportföretagen bland annat ta hänsyn till konsumentintressen och begränsningar av tekniska och ekonomiska skäl samt av utrymmes- och kapacitetsskäl.

b) De avtalsslutande parternas lufttrafik- och fraktföretag ska vidare, utan hinder av andra bestämmelser i detta avtal, tillåtas att i samband med internationell lufttransport utan begränsningar välja land- och sjötransport-sätt för godstransport till och från punkter inom Jordaniens eller Europeiska unionens territorier eller i tredjeländ, inbegripet transport till och från samtliga flygplatser som har tullkontor och inbegripet eventuella rättigheter enligt tillämpliga lagar och andra författningar att transportera gods som inte har förtullats eller hänförs till något tullförfarande. Sådant gods ska, oavsett om det fraktas till lands eller till sjöss eller med luftfartyg, kunna presenteras vid flygplatsens tullkontor för tullbehandling. Lufttrafikföretag får utföra sina egna land- och sjötransporter eller ingå avtal om sådana med andra land- eller sjötransportföretag, inbegripet

land- och sjötransporter som bedrivs av andra lufttrafik- och flygfraktföretag. Sådana intermodala frakttjänster får erbjudas till ett enda pris för hela transporten, inbegripet luft-, land- och sjötransport, förutsatt att befraktarna inte vilseleds i fråga om fakta om sådana transporter.

In- och uthyrning

9. a) Båda avtalsslutande parter lufttrafikföretag ska ha rätt att erbjuda överenskommen trafik med användning av luftfartyg och besättning som har hyrts in från ett annat lufttrafikföretag, inbegripet från lufttrafikföretag i tredjeländer, förutsatt att alla som deltar i ett sådant avtal uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar de avtalsslutande parterna normalt tillämpar på sådana avtal.
- b) Ingen av de avtalsslutande parterna ska kräva att de lufttrafikföretag som hyr ut sin utrustning ska ha trafikrättigheter enligt detta avtal.
- c) En avtalsslutande parts lufttrafikföretag får endast undantagsvis och för att klara tillfälliga behov använda luftfartyg som hyrts in med besättning (*wet-leasing*) från ett lufttrafikföretag från ett annat tredjeland än de som anges i bilaga IV, för att utöva de rättigheter som avses i det här avtalet. En sådan inhyrning ska förhandsgodkännas av den myndighet som har utfärdat licensen för det lufttrafikföretag som hyr luftfartyget och av den behöriga myndigheten i den andra avtalsslutande parten som ska trafikeras med det inhyrda luftfartyget.

Franchising och varumärken

10. De avtalsslutande parternas lufttrafikföretag får tillhandahålla lufttrafik enligt detta avtal genom ett avtal om franchising eller varumärken med företag, inbegripet avtalsslutande parter eller tredjeländers luftföretag, under förutsättning att de lufttrafikföretag som tillhandahåller lufttrafiken har den trafikrättighet för en flygrutt som krävs och uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som de avtalsslutande parterna tillämpar på sådana avtal, särskilt villkor som kräver att namnet på det lufttrafikföretag som bedriver lufttrafiken offentliggörs.

Fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser

11. Fördelningen av ankomst- och avgångstider vid flygplatserna inom de avtalsslutande parternas territorier ska ske på ett oberoende, genomsynligt och icke-diskriminerande sätt. Alla lufttrafikföretag kommer att behandlas på rättvisa och lika villkor. Enligt artikel 21.5 (Gemensamma kommittén) får en avtalsslutande part begära ett sammanträde i gemensamma kommittén för att försöka lösa frågor som rör tillämpningen av den här punkten.

Artikel 9

Tullar och avgifter

1. När luftfartyg som används för internationell lufttransport av den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag kommer till den andra avtalsslutande partens territorium ska luftfartyget på ömsesidig basis vara befriat från importrestriktioner, skatt på

egendom och kapital, tullar, punktskatter och liknande avgifter som a) tas ut av nationella eller lokala myndigheter eller av Europeiska unionen och b) inte grundas på den tillhandahållna tjänstens kostnad; detta gäller även luftfartygets sedvanliga utrustning, bränsle, smörjmedel, teknisk förbrukningsmateriel, markutrustning, reservdelar (inbegripet motorer), luftfartygsförråd (inbegripet, men inte begränsat till, artiklar som livsmedel, drycker och sprit, tobak och andra varor avsedda att säljas till eller förbrukas av passagerare i begränsade kvantiteter under flygningen) och annat som är avsett för eller enbart används i samband med drift eller underhåll av luftfartyg som används för internationell lufttransport, under förutsättning att utrustningen och förråden förvaras ombord på luftfartyget.

2. Även följande ska på ömsesidig basis vara befriat från de skatter, tullar och avgifter som anges i punkt 1, utom de avgifter som motsvarar den tillhandahållna tjänstens kostnad:

- a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord i skäligen mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.
- b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs i en avtalsslutande parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag och används för internationell lufttransport.
- c) Bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmateriel som förs in i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium för användning i ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.
- d) Trycksaker, i enlighet med respektive avtalsslutande parts tullagstiftning, som införs på eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den avtalsslutande parts territorium där de har tagits ombord.
- e) Säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktkterminaler.

3. Utan hinder av eventuella andra bestämmelser med annat innehåll, ska ingenting i detta avtal hindra en avtalsslutande part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på flygbränsle som på icke-diskriminerande grund tillhandahålls på dess territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan två punkter inom dess territorium.

4. Det får krävas att utrustning och förråd enligt punkterna 1 och 2 ska stå under behöriga myndigheters övervakning eller kontroll.

5. Befrielse enligt denna artikel ska också gälla om den ena avtalsslutande partens lufttrafikföretag ingår avtal med ett lufttrafikföretag, som åtnjuter sådan befrielse på den andra avtalsslutande partens territorium, om att inom den andra avtalsslutande partens territorium låna eller överföra utrustning eller förråd enligt punkterna 1 och 2.

6. Ingenting i detta avtal ska hindra en avtalsslutande part från att ta ut tullar, skatter eller avgifter på varor som säljs för annat ändamål än konsumtion ombord till passagerare på en lufttrafiksträcka mellan två punkter inom den avtalsslutande partens territorium vid vilka av- eller påstigning är tillåten.

7. Föreskrifterna i detta avtal ska inte påverka området mervärdesskatt, utom när det gäller omsättningsskatt på import. Bestämmelserna i de respektive konventioner som är i kraft mellan en medlemsstat och Jordanien för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital ändras inte genom detta avtal.

Artikel 10

Användaravgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster

1. Båda avtalsslutande parter ska se till att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster är rättvisa, skäliga, kostnadsbaserade och inte orättfärdigt diskriminerande. Villkoren för användaravgifterna för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag.

2. Båda avtalsslutande parter ska se till att de användaravgifter som dess behöriga myndigheter eller organ får ta ut av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag för användningen av flygplatsen, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster är rättvisa, skäliga, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland användarkategorierna. Dessa avgifter får avspegla men inte överstiga den behöriga myndighetens eller organets fulla kostnad för tillhandahållandet av lämpliga anläggningar och tjänster avseende flygplatser och luftfartsskydd vid flygplatsen eller inom flygplatssystemet. Avgiften får inkludera en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning. Avgiftsbelagda anläggningar och tjänster ska tillhandahållas på en effektiv och ekonomisk grundval. Villkoren för avgifterna för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag ska vara minst lika förmånliga som de förmånligaste villkor som gäller för något annat lufttrafikföretag vid den tidpunkt avgifterna fastställs.

3. En avtalsslutande part ska se till att samråd sker mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag eller de organ som företräder dem som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och ska sä-

kerställa att dessa utbyter den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i den här artikeln. En avtalsslutande part ska se till att de myndigheter som tar ut användaravgifter i skälig tid i förväg underrettar användarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att myndigheterna får möjlighet att beakta användarnas synpunkter innan ändringarna görs.

4. Under ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 22 (Tvistlösning och skiljeförfarande) ska en avtalsslutande part anses ha brutit mot en bestämmelse i denna artikel endast om den avtalsslutande parten a) inte inom skälig tid granskar den avgift eller den praxis som den andra avtalsslutande parten har klagat på, eller b) inte vidtar alla åtgärder som står i dess makt för att rätta till en avgift eller praxis som vid granskningen visar sig vara oförenlig med den här artikeln.

Artikel 11

Prissättning

1. De avtalsslutande parterna ska tillåta att priserna sätts fritt av lufttrafikföretagen grundat på fri och rättvis konkurrens.

2. De avtalsslutande parterna får inte kräva att priserna ska anmälas.

3. Diskussioner mellan behöriga myndigheter får hållas för att diskutera frågor om till exempel, men inte uteslutande, priser som kan vara oskäliga, orimliga eller diskriminerande.

Artikel 12

Statistik

1. De avtalsslutande parterna ska förse varandra med den statistik som krävs enligt nationella lagar och andra författningar och, på begäran, annan tillgänglig statistisk information som rimligtvis kan krävas för granskning av lufttrafiken.

2. De avtalsslutande parterna ska samarbeta inom ramen för gemensamma kommittén enligt artikel 21 (Gemensamma kommittén) i detta avtal för att underlätta utbytet av statistisk information sinsemellan i syfte att övervaka lufttrafikens utveckling inom ramen för detta avtal.

AVDELNING II

REGLERINGSSAMARBETE

Artikel 13

Flygsäkerhet

1. De avtalsslutande parterna ska se till att deras lagstiftning minst uppfyller de normer som anges i del A i bilaga III, på nedanstående villkor.

2. De avtalsslutande parterna ska se till att luftfartyg registrerade i en avtalsslutande part som misstänks inte uppfylla internationella normer för flygsäkerhet enligt konventionen och som landar på flygplatser som är öppna för internationell trafik på den andra avtalsslutande partens territorium, omfattas av rampinspektioner utförda av den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter, ombord på och kring luftfartyget, för kontroll av giltigheten hos luftfartygets och besättningens handlingar samt av luftfartygets och utrustningens synliga skick.

3. En avtalsslutande part kan när som helst begära samråd rörande den andra avtalsslutande partens upprätthållande av säkerhetsnormerna.

4. En avtalsslutande parts behöriga myndigheter ska vidta alla lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de konstaterar att ett luftfartyg, en produkt eller ett arbetsmoment

a) inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i del A i bilaga III, eller likvärdig lagstiftning i Jordanien som motsvarar kravet i punkt 1 i denna artikel, beroende på vad som är tillämpligt i det specifika fallet,

b) ger upphov till allvarlig misstanke – konstaterad efter inspektion enligt punkt 2 – om att ett luftfartyg eller framförandet av ett luftfartyg inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den lagstiftning som anges i del A i bilaga III, eller likvärdig lagstiftning i Jordanien som motsvarar kravet i punkt 1 i denna artikel, beroende på vad som gäller i det specifika fallet, eller

c) ger upphov till allvarlig misstanke om att det finns brister i upprätthållandet och förvaltningen av miniminormerna enligt konventionen eller den lagstiftning som anges i del A i bilaga III, eller likvärdig lagstiftning i Jordanien som motsvarar kravet i punkt 1 i denna artikel, beroende på vad som gäller i det specifika fallet.

5. När en avtalsslutande parts behöriga myndigheter vidtar åtgärder enligt punkt 4, ska de omedelbart underrätta den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter om detta och ange skälen till att de vidtar dessa åtgärder.

6. Om åtgärder som vidtagits med stöd av punkt 4 inte avbryts trots att grunden för dem inte längre existerar, får en avtalsslutande part hänskjuta ärendet till gemensamma kommittén.

Artikel 14

Luftfartsskydd

1. De avtalsslutande parterna ska se till att deras lagstiftning minst uppfyller de normer som anges i del B i bilaga III till detta avtal, på nedanstående villkor.

2. Med tanke på att skyddet av civila luftfartyg, deras passagerare och besättning är en grundläggande förutsättning för

driften av internationella lufttrafiktjänster, bekräftar de avtalsslutande parterna sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning, och särskilt sina skyldigheter enligt Chicagokonventionen, konventionen om brott och vissa andra handlingar begångna ombord på luftfartyg, undertecknad i Tokyo den 14 september 1963, konventionen för bekämpande av olaga besittningstagande av luftfartyg, undertecknad i Haag den 16 december 1970, konventionen för bekämpande av brott mot den civila luftfartens säkerhet, undertecknad i Montreal den 23 september 1971, protokollet för bekämpande av våldsbrott på flygplatser som används för civil luftfart i internationell trafik, undertecknat i Montreal den 24 februari 1988, samt konventionen om märkning av plastiska sprängämnen i detekteringssyfte, undertecknad i Montreal den 1 mars 1991, i den mån båda avtalsslutande parter är parter i dessa konventioner, såväl som andra konventioner och protokoll rörande civilt luftfartsskydd där båda avtalsslutande parter är parter.

3. De avtalsslutande parterna ska på begäran ge varandra allt stöd som krävs för att förhindra olaga besittningstagande av civila luftfartyg och andra olagliga handlingar riktade mot luftfartygens säkerhet, passagerarna eller besättningen, flygplatser och flygnavigeringsanläggningar, eller andra hot mot säkerheten hos civilflyget.

4. De avtalsslutande parterna ska sinsemellan handla i enlighet med de normer för luftfartsskydd och, i den mån parterna tillämpar den, den rekommenderade praxis som har fastställts av Internationella civila luftfartsorganisationen (Icao), och som utgör bilagor till Chicagokonventionen, i den mån dessa säkerhetsföreskrifter är tillämpliga på de avtalsslutande parterna. En avtalsslutande part ska ålägga luftfartygsoperatörer som är registrerade i dess register eller som har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller sin varaktiga hemvist inom dess territorium, samt dem som driver flygplatser där, att följa dessa bestämmelser om luftfartsskydd.

5. De avtalsslutande parterna ska se till att verkningfulla åtgärder vidtas inom deras respektive territorier för att skydda luftfartyg, kontrollera passagerare och deras handbagage och utföra lämpliga kontroller av besättning, last (även lastrumsbagage) och luftfartygsförråd före och under påstigning och lastning, samt anpassa åtgärderna om hotet ökar. De avtalsslutande parterna är överens om att deras lufttrafikföretag kan åläggas att iaktta de luftfartsskyddsbestämmelser som avses i punkt 4 på den andra avtalsslutande partens begäran, vid inresa till, avresa från eller under uppehåll inom denna andra avtalsslutande parts territorium.

6. En avtalsslutande part ska också, om den andra avtalsslutande parten av rimliga säkerhetsskäl så begär, vidta särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot. Utom i nödfall ska en avtalsslutande part i förväg underrätta den andra avtalsslutande parten om alla särskilda säkerhetsåtgärder som den avser att införa och som skulle kunna ha väsentlig finansiell eller operativ inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt detta avtal. En avtalsslutande part får också begära att gemensamma kommittén enligt artikel 21 (Gemensamma kommittén) i detta avtal diskuterar sådana säkerhetsåtgärder.

7. När det inträffar en incident eller vid hot om en incident som innebär olagligt besittningstagande av ett luftfartyg eller andra olagliga handlingar mot säkerheten för passagerare, besättning, flygplatser eller flygnavigeringsanläggningar, ska de avtalsslutande parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert avvärja incidenten eller hotet.

8. En avtalsslutande part ska vidta alla åtgärder den finner rimliga för att säkerställa att ett luftfartyg som utsätts för olaga besittningstagande eller andra olagliga handlingar och som finns på marken inom dess territorium hålls kvar på marken förutom om luftfartyget måste lyfta på grund av den övergripande skyldigheten att skydda människors liv. Sådana åtgärder ska alltid, om det är praktiskt möjligt, vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.

9. Om en avtalsslutande part har rimliga skäl att tro att den andra avtalsslutande parten inte följer luftfartsskyddsbestämmelserna i denna artikel får den avtalsslutande parten begära omedelbart samråd med den andra avtalsslutande parten.

10. Om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton (15) dagar från begäran får, utan att detta påverkar artikel 4 (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande), trafiktillstånd utfärdade för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor.

11. Om ett omedelbart och oförutsett hot kräver det får en avtalsslutande part vidta interimsåtgärder innan 15-dagarsfristen har löpt ut.

12. Alla åtgärder som vidtas enligt punkt 10 ska avbrytas så snart den andra avtalsslutande parten följer bestämmelserna i den här artikeln.

Artikel 15

Flygtrafikledning

1. De avtalsslutande parterna ska se till att deras lagstiftning uppfyller de normer som anges i del C i bilaga III till detta avtal, på nedanstående villkor.

2. De avtalsslutande parterna förbinder sig till största möjliga samarbete inom flygtrafikledning, med sikte på att utvidga det gemensamma europeiska luftrummet till Jordanien för att förbättra gällande säkerhetsnormer och göra allmänna lufttrafiknormer effektivare i Europa, optimera kapaciteten och minimera förseningarna. I detta syfte ska ett lämpligt deltagande från Jordanien i kommittén för det gemensamma luftrummet säkerställas. Gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbete inom flygtrafikledning.

3. Med sikte på att underlätta tillämpningen av lagstiftningen om det gemensamma europeiska luftrummet på deras respektive territorium

a) ska Jordanien vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella struktur för flygtrafikledning till det gemen-

samma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone är funktionellt oberoende av leverantörer av lufttrafiklednings-tjänster, och

b) Europeiska unionen ska associera Jordanien med lämpliga driftsinitiativ på områdena flygtrafiktjänster, luftrum och driftskompatibilitet som härrör från upprättandet av det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att på ett tidigt stadium inkludera Jordanien i strävan att upprätta funktionella luftrumsblock eller genom en lämplig samordning rörande Sesar.

Artikel 16

Miljöskydd

1. De avtalsslutande parterna erkänner vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av internationell luftfartspolitik.

2. De avtalsslutande parterna erkänner vikten av att arbeta tillsammans och att inom ramen för multilaterala diskussioner beakta luftfartens effekter på miljön och ekonomin, och att säkerställa att eventuella förmildrande åtgärder är fullt förenliga med målen i detta avtal.

3. Ingenting i detta avtal ska hindra en avtalsslutande parts behöriga myndigheter från att vidta alla lämpliga åtgärder inom sin egen suveräna jurisdiktion för att förhindra eller på annat sätt åtgärda miljökonsekvenser av lufttransport, förutsatt att åtgärderna överensstämmer med deras rättigheter och skyldigheter enligt internationell lag och tillämpas utan åtskillnad i fråga om nationalitet.

4. De avtalsslutande parterna ska se till att deras lagstiftning uppfyller de normer som anges i del D i bilaga III till detta avtal.

Artikel 17

Konsumentskydd

De avtalsslutande parterna ska se till att deras lagstiftning uppfyller de normer för lufttransport som anges i del E i bilaga III till detta avtal.

Artikel 18

Datoriserade bokningssystem

De avtalsslutande parterna ska se till att deras lagstiftning uppfyller de normer som anges i del F i bilaga III till detta avtal.

Artikel 19

Sociala aspekter

De avtalsslutande parterna ska se till att deras lagstiftning uppfyller de normer för lufttransport som anges i del G i bilaga III till detta avtal.

AVDELNING III

INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

Artikel 20

Tolkning och genomförande

1. De avtalsslutande parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs, och de ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål.
2. De avtalsslutande parterna ska inom sitt eget territorium ansvara för ett korrekt genomförande av detta avtal och särskilt den lagstiftning som uppfyller de normer som anges i bilaga III till detta avtal.
3. En avtalsslutande part ska förse den andra avtalsslutande parten med all information och assistans som behövs vid utredningar av eventuella överträdelser som denna andra avtalsslutande part genomför inom ramen för sina respektive behörighetsområden, i enlighet med detta avtal.
4. Närhelst de avtalsslutande parterna agerar med stöd av de befogenheter de tilldelats enligt detta avtal i frågor som är av intresse för den andra avtalsslutande parten och som berör den andra avtalsslutande partens myndigheter eller företag, ska den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter få fullständig information om detta och ges möjlighet att yttra sig innan det slutliga beslutet fattas.

Artikel 21

Gemensamma kommittén

1. En kommitté sammansatt av företrädare för de avtalsslutande parterna (nedan kallad *gemensamma kommittén*) inrättas härmed. Den ska ansvara för förvaltningen av detta avtal och se till att det genomförs på rätt sätt. För detta ändamål ska gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i detta avtal.
2. Gemensamma kommitténs beslut ska fattas med konsensus och ska vara bindande för de avtalsslutande parterna. De ska verkställas av de avtalsslutande parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser.
3. Gemensamma kommittén ska genom beslut anta sin egen arbetsordning.
4. Gemensamma kommittén ska sammanträda om och när det är nödvändigt. Båda avtalsslutande parter får begära att ett sammanträde hålls.
5. En avtalsslutande part får också begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, dock senast två månader efter det att begäran togs emot, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om något annat.

6. För att detta avtal ska kunna genomföras på ett korrekt sätt ska de avtalsslutande parterna utbyta information med varandra och, om någon av de avtalsslutande parterna så begär, hålla samråd i gemensamma kommittén.

7. Om den ena avtalsslutande parten anser att ett beslut fattat av gemensamma kommittén inte genomförts på ett riktigt sätt av den andra avtalsslutande parten, får den första avtalsslutande parten begära att frågan diskuteras i gemensamma kommittén. Om gemensamma kommittén inte kan komma fram till en lösning inom två månader från hänskjutandet, får den avtalsslutande part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 23 (Skyddsåtgärder).

8. I gemensamma kommitténs beslut ska dag för genomförande i de avtalsslutande parterna anges tillsammans med alla övriga uppgifter som kan vara av betydelse för ekonomiska aktörer.

9. Om gemensamma kommittén inte fattar ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader efter dagen för hänskjutandet, får de avtalsslutande parterna, utan att det påverkar tillämpningen av punkt 2, vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 23 (Skyddsåtgärder).

10. Gemensamma kommittén ska granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsandelar, eller förändringar i den faktiska kontrollen över de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag.

11. Gemensamma kommittén ska också bygga upp ett samarbete genom att

- a) främja diskussioner på expertnivå om nya lag- och regleringsförslag om bland annat luftfartsskydd, flygsäkerhet, miljö, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider) och konsumentskydd,
- b) regelbundet granska de arbetsmarknadspolitiska effekterna av tillämpningen av avtalet, särskilt när det gäller sysselsättning, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,
- c) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet, och
- d) med konsensus besluta om förslag, strategier eller dokument som rör förfaranden och som är direkt kopplade till avtalets funktion.

12. De avtalsslutande parterna har som gemensamt mål att maximera fördelarna för konsumenterna, lufttrafikföretagen, arbetskraften och befolkningen genom att utvidga detta avtal till tredjeländer. Gemensamma kommittén ska i detta syfte utarbeta ett förslag som omfattar de villkor och förfaranden, inklusive alla nödvändiga ändringar av detta avtal, som krävs för att tredjeländer ska kunna ansluta sig till detta avtal.

Artikel 22

Tvistlösning och skiljeförfarande

1. En avtalsslutande part får begära att det associeringsråd som inrättats enligt associeringsavtalet prövar eventuella tvister som rör tillämpningen eller tolkningen av detta avtal och som inte har lösts i enlighet med artikel 21 (Gemensamma kommittén).

2. Det associeringsråd som inrättats enligt associeringsavtalet får avgöra tvister genom ett beslut.

3. De avtalsslutande parterna ska vidta de åtgärder som krävs för genomförandet av det beslut som avses i punkt 2.

4. Om de avtalsslutande parterna inte kan lösa tvisten inom gemensamma kommittén eller i enlighet med punkt 2, ska tvisten, på begäran av endera avtalsslutande parten, hänskjutas till en skiljenämnd sammansatt av tre skiljemän i enlighet med följande förfarande:

a) De avtalsslutande parterna ska utse var sin skiljeman inom sextio (60) dagar efter det att begäran om skiljeförfarande togs emot av den skiljenämnd till vilken den andra avtalsslutande parten på diplomatisk väg hänskjutit ärendet. Den tredje skiljemannen bör utses inom ytterligare sextio (60) dagar av de båda övriga skiljemännen. Om någon av de avtalsslutande parterna inte utser en skiljeman inom den fastställda tiden, eller om den tredje skiljemannen inte utses inom den fastställda tiden, får endera avtalsslutande parten begära att ordföranden i Icaos råd utser en skiljeman eller skiljemän, beroende på vad som är tillämpligt.

b) Den tredje skiljemannen som utses enligt punkt a ovan ska vara medborgare i en tredje stat och ska fungera som skiljenämndens ordförande.

c) Skiljenämnden ska fastställa reglerna för sin handläggning av tvistlösning.

d) Fram till dess att skiljenämnden fattat ett beslut, ska utgifterna för skiljeförfarandet inledningsvis delas lika mellan de avtalsslutande parterna.

5. Skiljenämnden får på den ena avtalsslutande partens begäran ålägga den andra avtalsslutande parten i tvisten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder i väntan på skiljenämndens slutliga beslut.

6. Skiljenämndens preliminära och slutliga beslut ska vara bindande för de avtalsslutande parterna.

7. Om en av de avtalsslutande parterna inte handlar i enlighet med ett skiljenämndsbeslut fattat i enlighet med denna artikel inom trettio (30) dagar från anmälan av detta beslut får den andra avtalsslutande parten, så länge underlåtenheten varar, begränsa, tillfälligt upphäva eller återkalla de rättigheter och privilegier som den enligt villkoren i detta avtal beviljar den felande avtalsslutande parten.

Artikel 23

Skyddsåtgärder

1. De avtalsslutande parterna ska vidta de allmänna eller särskilda åtgärder som fordras för att de ska fullgöra sina skyldigheter enligt detta avtal. De ska se till att de mål som anges i detta avtal uppnås.

2. Om en avtalsslutande part anser att den andra avtalsslutande parten har underlåtit att uppfylla någon av sina skyldigheter enligt detta avtal får den vidta lämpliga åtgärder. Skyddsåtgärder ska med avseende på räckvidd och varaktighet begränsas till vad som är absolut nödvändigt för att åtgärda situationen eller upprätthålla jämvikten i detta avtal. Sådana åtgärder som i minsta möjliga mån stör avtalets avsedda funktion ska prioriteras.

3. En avtalsslutande part som överväger att vidta säkerhetsåtgärder ska underrätta den andra avtalsslutande parten via gemensamma kommittén och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

4. De avtalsslutande parterna ska omgående inleda samråd i gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning.

5. Utan att det påverkar tillämpningen av artikel 3 d (Godkännande), artikel 4 d (Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande), artikel 13 (Flygsäkerhet) och artikel 14 (Luftfartsskydd) i detta avtal, får den berörda avtalsslutande parten inte vidta säkerhetsåtgärder förrän en månad har förflutit från dagen för underrättelsen enligt punkt 3, såvida inte samrådsförfarandet enligt punkt 4 har slutförts före den angivna tidsfristens utgång.

6. Den berörda avtalsslutande parten ska utan dröjsmål underrätta gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter.

7. Alla åtgärder som vidtas med stöd av denna artikel ska upphöra så snart den felande avtalsslutande parten uppfyller bestämmelserna i detta avtal.

Artikel 24

Avtalets geografiska räckvidd

De avtalsslutande parterna förbinder sig att föra en löpande dialog i syfte att garantera avtalets överensstämmelse med Barcelonaprocessen, och har som slutligt mål att skapa ett gemensamt luftrum för Europa–Medelhavsområdet. Därför ska möjligheten att gemensamt besluta om ändringar för att ta hänsyn till liknande Europa–Medelhavsavtal om luftfart utredas inom gemensamma kommittén i enlighet med artikel 21.11 (Gemensamma kommittén).

Artikel 25

Förhållande till andra avtal

1. Bestämmelserna i detta avtal har företräde framför relevanta bestämmelser i befintliga bilaterala avtal mellan Jordanien och medlemsstaterna. Redan befintliga trafikrättigheter enligt dessa bilaterala avtal som inte täcks av detta avtal får dock fortsätta att utövas, förutsatt att ingen diskriminering mellan EU-lufttrafikföretag sker på grund av nationalitet.

2. Om detta avtal sägs upp eller upphör att tillämpas provisoriskt får de avtalsslutande parterna, utan hinder av punkt 1, och om inte annat följer av artikel 27 (Uppsägning), före uppsägningen fastställa regler för lufttrafik mellan de avtalsslutande parternas respektive territorier.

3. Om de avtalsslutande parterna blir parter i en multilateral överenskommelse, eller om de godkänner ett beslut som antagits av Icao eller av en annan internationell organisation, som behandlar frågor som omfattas av detta avtal, ska de samråda i gemensamma kommittén för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

4. Detta avtal ska inte påverka eventuella beslut av de båda avtalsslutande parterna om att tillämpa senare rekommendationer som kan komma att utfärdas av Icao. De avtalsslutande parterna får inte anföra detta avtal, eller någon del av det, som grund för att bestrida överväganden i Icao om att tillämpa alternativa strategier i frågor som omfattas av detta avtal.

Artikel 26

Ändringar

1. Om en av de avtalsslutande parterna önskar ändra bestämmelserna i detta avtal ska den underrätta gemensamma kommittén om detta. Ändringar av detta avtal ska träda i kraft efter det att de båda avtalsslutande parternas interna förfaranden har avslutats.

2. Gemensamma kommittén får på förslag från en avtalsslutande part och i enlighet med denna artikel besluta om ändring av bilagorna till detta avtal.

3. Detta avtal ska inte påverka de avtalsslutande parternas rätt att, under förutsättning att principen om icke-diskriminering efterlevs, unilateralt anta ny lagstiftning eller ändra gällande lagstiftning inom lufttransportområdet eller ett anknutet område som anges i bilaga III.

4. Så snart en av de avtalsslutande parterna utarbetar ny lagstiftning inom lufttransportområdet eller ett anknutet område

som anges i bilaga III som kan påverka detta avtals avsedda funktion, ska den underrätta och samråda med den andra avtalsslutande parten i så hög grad som möjligt. På begäran av en av de avtalsslutande parterna kan ett preliminärt utbyte av synpunkter äga rum i gemensamma kommittén.

5. Så snart en avtalsslutande part har antagit ny lagstiftning eller en ändring av sin lagstiftning inom lufttransportområdet eller ett anknutet område som anges i bilaga III som kan påverka detta avtals avsedda funktion, ska den underrätta den andra avtalsslutande parten senast trettio dagar efter antagandet. På begäran av en avtalsslutande part ska gemensamma kommittén inom sextio (60) dagar därefter organisera ett utbyte av synpunkter på den nya lagstiftningens eller ändringens konsekvenser för detta avtals avsedda funktion.

6. Efter det utbyte av synpunkter som avses i punkt 5 ska gemensamma kommittén

a) fatta beslut om att ändra bilaga III till detta avtal så att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga införlivas med avtalet, vid behov på grundval av ömsesidighet,

b) fatta ett beslut om att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga ska anses vara i överensstämmelse med detta avtal, eller

c) rekommendera andra åtgärder som ska antas inom rimlig tid för att skydda detta avtals avsedda funktion.

Artikel 27

Uppsägning

1. Detta avtal ingås på obestämd tid.

2. En avtalsslutande part får när som helst skriftligen på diplomatisk väg underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att säga upp avtalet. Underrättelsen ska samtidigt skickas till Icao. Avtalet ska upphöra att gälla vid midnatt GMT vid utgången av den IATA-trafiksäsong som löper ett år efter dagen för den skriftliga underrättelsen om uppsägning, såvida inte

a) uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna före utgången av denna period, eller

b) den avtalsslutande part som inte lämnat underrättelse om uppsägning begär en längre tidsperiod, dock högst 18 månader, för att säkerställa tillfredsställande förhandlingar om de efterföljande reglerna för lufttrafik mellan deras respektive territorier.

*Artikel 28***Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen och Förenta nationernas sekretariat**

Detta avtal och alla ändringar av det ska registreras hos Icao och hos FN:s sekretariat.

*Artikel 29***Ikraftträdande**

1. Detta avtal träder i kraft en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan de avtalsslutande parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har slutförts. I denna utväxling ska Hashemitiska konungariket Jordanien tillställa generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd sin diplomatiska not till Europeiska unionen och dess medlemsstater, och generalsekretariatet vid Europeiska unionens råd ska tillställa Hashemitiska konungariket Jordanien den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater. Den diplomatiska noten från Europeiska unionen och dess medlemsstater ska innehålla meddelanden från varje medlemsstat som

intygar att respektive medlemsstat har slutfört de förfaranden som är nödvändiga för att avtalet ska kunna träda i kraft.

2. Utan hinder av punkt 1 enas de avtalsslutande parterna om en provisorisk tillämpning av detta avtal från första dagen i månaden efter den tidigaste av följande tidpunkter: i) dagen för den senaste not genom vilken de avtalsslutande parterna har underrättat varandra om slutförandet av nödvändiga förfaranden för provisorisk tillämpning av detta avtal, eller ii) i tillämpliga fall, beroende av de avtalsslutande parternas interna förfaranden och/eller nationell lagstiftning, den dag som infaller 12 månader efter dagen för undertecknande av detta avtal.

TILL BEVIS HÄR PÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

Upprättat i Bryssel, i två exemplar, den femtonde december tjugohundratio, på bulgariska, danska, engelska, estniska, finska, franska, grekiska, italienska, lettiska, litauiska, maltesiska, nederländska, polska, portugisiska, rumänska, slovakiska, slovenska, spanska, svenska, tjeckiska, tyska, ungerska och arabiska, vilka alla texter är lika giltiga.

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



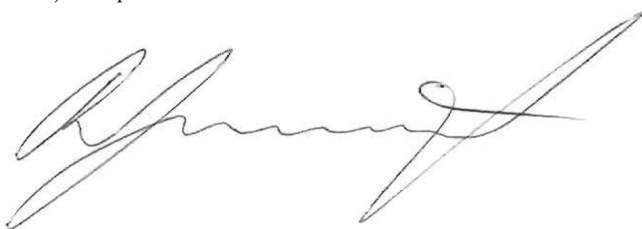
Per la Repubblica italiana



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



BILAGA I

ÖVERENSKOMMEN TRAFIK OCH ANGIVNA FLYGRUTTER

1. Denna bilaga omfattas av övergångsbestämmelserna i bilaga II till det här avtalet.
 2. Varje avtalsslutande part beviljar den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag rätten att tillhandahålla lufttransporttjänster på de flygrutter som anges nedan:
 - a) För EU-lufttrafikföretag: Punkter i Europeiska unionen – en eller flera mellanliggande punkter i Euromed-länder, ECAA-länder eller länder förtecknade i bilaga IV – en eller flera punkter i Jordanien.
 - b) För jordanska lufttrafikföretag: Punkter i Jordanien – en eller flera mellanliggande punkter i Euromed-länder, ECAA-länder eller länder förtecknade i bilaga IV – en eller flera punkter i Europeiska unionen.
 3. Lufttransporttjänster enligt punkt 2 i den här bilagan ska, för jordanska lufttrafikföretag, utgå från eller avslutas inom Jordaniens territorium och ska, för EU-lufttrafikföretag, utgå från eller avslutas inom Europeiska unionens territorium.
 4. Båda avtalsslutande parternas lufttrafikföretag får
 - a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,
 - b) kombinera olika linjenummer inom ramen för en och samma verksamhet med luftfartyg,
 - c) trafikera mellanliggande punkter enligt punkt 2 i den här bilagan och punkter inom de avtalsslutande parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd,
 - d) avstå från att landa på en eller flera punkter,
 - e) överföra trafik mellan sina luftfartyg på en eller flera punkter,
 - f) göra uppehåll på punkter inom eller utanför de avtalsslutande parternas territorium,
 - g) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra avtalsslutande partens territorium, och
 - h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg.
 5. De avtalsslutande parterna ska låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera avtalsslutande part ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag använder, utom av tekniska eller tull-, drifts- miljö- eller hälsoskyddsskäl.
 6. Båda avtalsslutande parternas lufttrafikföretag får betjäna, särskilt men inte uteslutande inom ramen för gemensamma linjebeteckningar, en eller flera punkter i ett tredjeland som inte inbegrips i angivna flygrutter, förutsatt att de inte utövar femte frihetsrättigheten.
-

BILAGA II

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

1. Genomförande och tillämpning av alla bestämmelser i detta avtal, särskilt de normer som anges i bilaga III, utom del B i den bilagan, ska kontrolleras genom en utvärdering under ansvar av Europeiska unionen och ska godkännas genom ett beslut av gemensamma kommittén. En sådan utvärdering ska genomföras vid den tidigaste av följande tidpunkter: i) den dag då Jordanien underrättar gemensamma kommittén om att man har slutfört harmoniseringsprocessen enligt bilaga III till detta avtal, eller ii) ett år efter detta avtals ikraftträdande.
2. Utan hinder av bestämmelserna i bilaga I ska överenskommen trafik och angivna flygrutter enligt detta avtal inte inbegripa rättigheter för lufttrafikföretag från alla avtalsslutande parter att utöva femte frihetsrättigheten, inbegripet för jordanska lufttrafikföretag mellan punkter inom Europeiska unionens territorium, förrän det beslut som anges i punkt 1 i den här bilagan har fattats. Alla trafikrättigheter som redan har beviljats genom något av de bilaterala avtalen mellan Jordanien och Europeiska unionens medlemsstater får dock fortsätta utövas, förutsatt att ingen diskriminering mellan EU-lufttrafikföretag sker på grund av nationalitet.
3. Utan hinder av punkt 1 i denna bilaga ska genomförande och tillämpning av de säkerhetsnormer som anges i del B i bilaga III kontrolleras genom en utvärdering under ansvar av Europeiska unionen och ska godkännas genom ett beslut av gemensamma kommittén. De konfidentiella delarna av säkerhetslagstiftningen som anges i del B i bilaga III kommer att meddelas Jordanien först när ett sådant beslut har fattats.
4. Alla lufttrafikföretag i de båda avtalsslutande parterna ska åtnjuta den rättighet som anges i artikel 8.3 a i (utföra egna marktjänster) vid Queen Alia International Airport senast den 1 januari 2016. Fram till dess ska alla marktjänster vid den flygplatsen vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika och icke-diskriminerande villkor; priserna för dessa tjänster får inte överstiga fulla kostnaden inklusive en skäligen avkastning på tillgångarna efter avskrivning.

BILAGA III

FÖRTECKNING ÖVER BESTÄMMELSER OM CIVIL LUFTFART

A. LUFTFARTSSÄKERHET

Nr 3922/91

Rådets förordning (EEG) nr 3922/91 av den 16 december 1991 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart

ändrad genom

- kommissionens förordning (EG) nr 2176/96 av den 13 november 1996 om anpassning till vetenskaplig och teknisk utveckling av rådets förordning (EEG) nr 3922/91,
- kommissionens förordning (EG) nr 1069/1999 av den 25 maj 1999 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91,
- kommissionens förordning (EG) nr 2871/2000 av den 28 december 2000 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart,
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10 och 12–13 med undantag för artikel 4.1 och artikel 8.2 andra meningen, bilagorna I, II och III. För tillämpningen av artikel 12 ska *medlemsstaterna* förstås som *Europeiska unionens medlemsstater*.

- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart.
- Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1900/2006 av den 20 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart.
- Kommissionens förordning (EG) nr 8/2008 av den 11 december 2007 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan.
- Kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 av den 20 augusti 2008 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10 och 12–13 med undantag av artiklarna 4.1 och 8.2 (andra meningen), bilagorna I–III. För tillämpningen av artikel 12 ska *medlemsstaterna* förstås som *Europeiska unionens medlemsstater*.

Nr 216/2008

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 av den 20 februari 2008 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet, och om upphävande av rådets direktiv 91/670/EEG, förordning (EG) nr 1592/2002 och direktiv 2004/36/EG.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–68 med undantag för artikel 65, 69.1 andra stycket och 69.4, bilagorna I–VI.

Nr 94/56

Rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12.

Nr 2003/42

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/42/EG av den 13 juni 2003 om rapportering av händelser inom civil luftfart.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–11, bilagorna I och II.

Nr 1702/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 1702/2003 av den 24 september 2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer, ändrad genom

- Kommissionens förordning (EG) nr 381/2005 av den 7 mars 2005 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer,
- Kommissionens förordning (EG) nr 706/2006 av den 8 maj 2006 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 avseende den tidsperiod under vilken medlemsstaterna får utfärda godkännande för en begränsad tid,
- Kommissionens förordning (EG) nr 335/2007 av den 28 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar,
- Kommissionens förordning (EG) nr 375/2007 av den 30 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer,
- Kommissionens förordning (EG) nr 287/2008 av den 28 mars 2008 om förlängning av den giltighetstid som avses i artikel 2c.3 i förordning (EG) nr 1702/2003,
- Kommissionens förordning (EG) nr 1057/2008 av den 27 oktober 2008 om ändring av tillägg II till bilagan till förordning (EG) nr 1702/2003 om granskningsbevis avseende luftvärdighet (EASA blankett 15a).

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–4 och bilagan. De övergångsperioder som det hänvisas till i denna förordning ska fastställas av gemensamma kommittén.

Nr 2042/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 2042/2003 av den 20 november 2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6, bilagorna I–IV.

Ändrad genom

- Kommissionens förordning (EG) nr 707/2006 av den 8 maj 2006 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 avseende godkännande med begränsad giltighetstid och bilagorna I och III,
- Kommissionens förordning (EG) nr 376/2007 av den 30 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter,
- Kommissionens förordning (EG) nr 1056/2008 av den 27 oktober 2008 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6, bilagorna I–IV.

B. LUFTFARTSSKYDD

Nr 300/2008

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 300/2008 av den 11 mars 2008 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EG) nr 2320/2002.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–18, 21, 24.2–24.3 och bilagan.

Nr 820/2008

Kommissionens förordning (EG) nr 820/2008 av den 8 augusti 2008 om åtgärder för att genomföra gemensamma grundläggande standarder avseende luftfartsskydd.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6, bilagan och tillägg 1.

Nr 1217/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 1217/2003 av den 4 juli 2003 om fastställande av gemensamma specifikationer för nationella säkerhets- och kvalitetskontrollprogram för civil luftfart.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–11, bilagorna I och II.

Nr 1486/2003

Kommissionens förordning (EG) nr 1486/2003 av den 22 augusti 2003 om fastställande av förfaranden för utförande av kommissionens inspektioner på området luftfartsskydd för den civila luftfarten.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–16.

Nr 1138/2004

Kommissionens förordning (EG) nr 1138/2004 av den 21 juni 2004 om en gemensam definition av känsliga delar av behörighetsområden på flygplatser.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–8.

C. FLYGLEDNINGSTJÄNST

Nr 549/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet ("ramförordning").

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–4, 6 och 9–14.

Nr 550/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om tillhandahållande av tjänster").

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–19.

Nr 551/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet ("förordning om luftrummet").

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–11.

Nr 552/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst ("förordning om driftskompatibilitet").

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12.

Nr 2096/2005

Kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005 av den 20 december 2005 om gemensamma krav i fråga om tillhandahållande av flygtrafiktjänster, ändrad genom

— Kommissionens förordning (EG) nr 1315/2007 av den 8 november 2007 om säkerhetstillsyn av flygledningstjänsten och om ändring av kommissionens förordning (EG) nr 2096/2005.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–9, bilagorna I–V.

— Kommissionens förordning (EG) nr 482/2008 av den 30 maj 2008 om ett system för säkerhetsäkring av programvara vilket ska genomföras av leverantörer av flygtrafiktjänster och om ändring av bilaga II till förordning (EG) nr 2096/2005.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5, bilagorna I–II.

Nr 2150/2005

Kommissionens förordning (EG) nr 2150/2005 av den 23 december 2005 om gemensamma regler för en flexibel användning av luftrummet.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–9 och bilagan.

Nr 1794/2006

Kommissionens förordning (EG) nr 1794/2006 av den 6 december 2006 om ett gemensamt avgiftssystem för flygtrafiktjänster.

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–17, 18–19, bilagorna I–VI.

D. MILJÖSKYDD

Nr 2006/93

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/93/EG av den 12 december 2006 om reglering av utnyttjandet av flygplan som omfattas av volym 1, del II, kapitel 3 i bilaga 16 till konventionen om internationell civil luftfart, andra upplagan (1988).

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–6, bilagorna I och II.

Nr 2002/30

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/30/EG av den 26 mars 2002 om regler och förfaranden för att av bullerskäl införa driftsrestriktioner vid flygplatser i gemenskapen.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–15, bilagorna I och II.

Nr 2002/49

Europaparlamentets och rådets direktiv 2002/49/EG av den 25 juni 2002 om bedömning och hantering av omgivningsbuller.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–16 och bilagorna I–IV.

E. KONSUMENTSKYDD

Nr 90/314

Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10.

Nr 93/13

Rådets direktiv 93/13/EEG av den 5 april 1993 om oskäligen villkor i konsumentavtal.

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10 och bilagan.

Nr 95/46

Europaparlamentets och rådets direktiv 95/46/EG av den 24 oktober 1995 om skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och om det fria flödet av sådana uppgifter.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–34.

Nr 2027/97

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, ändrad genom

— Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 889/2002 av den 13 maj 2002 om ändring av rådets förordning (EG) nr 2027/97 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–8.

Nr 261/2004

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 261/2004 av den 11 februari 2004 om fastställande av gemensamma regler om kompensation och assistans till passagerare vid nekad ombordstigning och inställda eller kraftigt försenade flygningar och om upphävande av förordning (EEG) nr 295/91.

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–17.

Nr 1107/2006

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1107/2006 av den 5 juli 2006 om rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–17, bilagorna I och II.

F. DATORISERADE BOKNINGSSYSTEM

Nr 80/2009

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 av den 14 januari 2009 om gemensamma skyddsregler för den civila luftfarten och om upphävande av förordning (EEG) nr 2299/89.

G. SOCIALA ASPEKTER

Nr 1989/391

Rådets direktiv 89/391/EEG av den 12 juni 1989 om åtgärder för att främja förbättringar av arbetstagarnas säkerhet och hälsa i arbetet.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1-16 och 18-19.

Nr 2003/88

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden.

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–19, 21–24 och 26–29.

Nr 2000/79

Rådets direktiv 2000/79/EG av den 27 november 2000 om genomförande av det europeiska avtal om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget som har ingåtts mellan Association of European Airlines (AEA), Europeiska transportarbetarfederationen (ETF), European Cockpit Association (ECA), European Regions Airline Association (ERA) och International Air Carrier Association (IACA).

BILAGA IV

FÖRTECKNING ÖVER ANDRA STATER SOM AVSES I ARTIKLARNA 3 OCH 4 OCH I BILAGA I

1. Republiken Island (enligt EES-avtalet),
 2. Furstendömet Liechtenstein (enligt EES-avtalet),
 3. Konungariket Norge (enligt EES-avtalet),
 4. Schweiziska edsförbundet (enligt avtalet mellan Europeiska gemenskapen och Schweiziska edsförbundet om luftfart).
-

FÖRORDNINGAR

RÅDETS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1153/2012

av den 3 december 2012

om införande av en slutgiltig antidumpningstull på import av sämskläder med ursprung i Folkrepubliken Kina efter en översyn vid giltighetstidens utgång i enlighet med artikel 11.2 i förordning (EG) nr 1225/2009

EUROPEISKA UNIONENS RÅD HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1225/2009 av den 30 november 2009 om skydd mot dumpad import från länder som inte är medlemmar i Europeiska gemenskapen ⁽¹⁾ (nedan kallad *grundförordningen*), särskilt artiklarna 9.4 och 11.2,

med beaktande av det förslag som Europeiska kommissionen (nedan kallad *kommissionen*) lagt fram efter samråd med rådgivande kommittén, och

av följande skäl:

A. FÖRFARANDE

1. Gällande åtgärder

(1) Efter en antidumpningsundersökning (nedan kallad *den ursprungliga undersökningen*) införde rådet genom förordning (EG) nr 1338/2006 ⁽²⁾ en slutgiltig antidumpnings-tull (nedan kallade *de slutgiltiga antidumpningsåtgärderna*) på import av sämskläder, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4114 10 10 och 4114 10 90, med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *Kina* eller *det berörda landet*). Åtgärderna infördes i form av en vär-detull på 58,9 %.

2. Begäran om översyn vid giltighetstidens utgång

(2) Efter offentliggörandet av ett tillkännagivande ⁽³⁾ om att de gällande slutgiltiga antidumpningsåtgärderna snart skulle upphöra att gälla mottog kommissionen den 14 juni 2011 en begäran om inledande av en översyn vid giltighetstidens utgång av dessa åtgärder enligt arti-kel 11.2 i grundförordningen. Begäran om översyn ing-avs av UK Leather Federation (nedan kallad *sökanden*),

som företräder unionstillverkare som svarar för mer än 50 % av unionens sammanlagda tillverkning av sämsk-läder.

(3) Begäran motiverades med att dumpningen och skadan för unionsindustrin sannolikt kommer att fortsätta om de slutgiltiga antidumpningsåtgärderna upphör att gälla.

3. Inledande av en översyn vid giltighetstidens ut-gång

(4) Efter samråd med rådgivande kommittén slog kommis-sionen fast att bevisningen var tillräcklig för att inleda en översyn vid giltighetstidens utgång och offentliggjorde den 13 september 2011 i *Europeiska unionens officiella tidning* ⁽⁴⁾ ett tillkännagivande om inledande av en över-syn vid giltighetstidens utgång enligt artikel 11.2 i grund-förordningen (nedan kallat *tillkännagivandet om inledande*).

4. Undersökning

4.1 Översynsperiod och skadeundersökningsperiod

(5) Undersökningen av fortsatt dumpning omfattade perio-den 1 juli 2010–30 juni 2011 (nedan kallad *översyns-perioden* eller i tabeller ÖP). Undersökningen av de ten-denser som är av betydelse för bedömningen av sanno-likheten för fortsatt skada omfattade perioden från och med den 1 januari 2008 fram till översynsperiodens slut (nedan kallad *skadeundersökningsperioden*).

4.2 Parter som berörs av undersökningen

(6) Kommissionen underrättade officiellt sökanden, andra kända unionstillverkare, exporterande tillverkare i det be-rörda landet, icke-närstående importörer, användare i unionen som man visste var berörda och företrädarna för exportlandet om att en översyn vid giltighetstidens utgång hade inletts. Berörda parter gavs tillfälle att inom tidsfristen i tillkännagivandet om inledande skriftligen lämna sina synpunkter och begära att bli hörda.

⁽¹⁾ EUT L 343, 22.12.2009, s. 51.

⁽²⁾ EUT L 251, 14.9.2006, s. 1.

⁽³⁾ EUT C 19, 20.1.2011, s. 9.

⁽⁴⁾ EUT C 270, 13.9.2011, s. 6.

- (7) Eftersom det föreföll finnas ett stort antal unionstillverkare, exporterande tillverkare i det berörda landet och icke-närstående importörer, ansågs det lämpligt att i enlighet med artikel 17 i grundförordningen undersöka om ett stickprovsförfarande borde användas. För att kommissionen skulle kunna besluta om huruvida ett stickprovsförfarande var nödvändigt och i så fall göra ett urval, ombads de ovannämnda parterna att i enlighet med artikel 17 i grundförordningen ge sig till känna inom 15 dagar efter det att översynen hade inletts och till kommissionen lämna de uppgifter som begärts i tillkännagivandet om inledande.
- (8) Ett stickprovsförfarande tillämpades avseende unionstillverkarna, och av tre kända unionstillverkare utsågs två grupper av tillverkare att ingå i urvalet.
- (9) Sex kända exporterande tillverkare i Kina kontaktades. Inget av dessa företag samarbetade emellertid i undersökningen.
- (10) När det gäller importörer identifierades 35 icke-närstående importörer av sämskläder i unionen och dessa uppmanades att lämna in uppgifter för ett stickprovsförfarande. Endast två av dem gav sig till känna och var villiga att samarbeta vid översynen. Ett stickprovsförfarande var följaktligen inte nödvändigt för icke-närstående importörer.
- (11) Kommissionen sände frågeformulär till alla parter som den visste var berörda och till dem som gav sig till känna inom tidsfristerna i tillkännagivandet om inledande. Svar inkom från de utvalda grupperna av unionstillverkare och de två icke-närstående importörer som samarbetade. Ingen av de exporterande tillverkarna i Kina samarbetade vid översynen och ingen relevant konsumentorganisation lämnade in uppgifter till kommissionen eller gav sig till känna under undersökningen.
- (12) Kommissionen inhämtade och kontrollerade alla uppgifter som den ansåg var nödvändiga för att fastställa sannolikheten för fortsatt dumpning och därav följande skada och för att fastställa unionens intresse. Kontrollbesök gjordes på plats hos följande berörda parter:

Unionstillverkare

— Hutchings & Harding Ltd, Cambridge, Förenade kungariket, och

— Marocchinerie e Scamoscerie Italiane Spa, Turin, Italien.

B. BERÖRD PRODUKT OCH LIKADAN PRODUKT

- (13) Den produkt som är föremål för denna översyn är densamma som i den ursprungliga undersökningen, det vill säga sämskläder och kombinationssämskläder, även tillskuret i stycken, inbegripet sämskläder och kombinationssämskläder som crust, med ursprung i Folkrepubliken Kina (nedan kallad *den berörda produkten*) och som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4114 10 10 och 4114 10 90.
- (14) Liksom i den ursprungliga undersökningen bekräftades det i denna undersökning att den berörda produkten och de produkter som tillverkas och säljs på hemmamarknaden i Kina samt de produkter som unionstillverkarna tillverkar och säljer i unionen har samma grundläggande fysiska och tekniska egenskaper och samma användningsområden, och att de således utgör likadana produkter i den mening som avses i artikel 1.4 i grundförordningen.

C. SANNOLIKHET FÖR FORTSATT DUMPNING

- (15) I enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen undersöktes det om det var sannolikt att dumpningen skulle fortsätta om de gällande åtgärderna upphörde att gälla.

1. Inledande anmärkningar

- (16) Som det anges i skäl 9 var ingen av de sex exporterande tillverkare i Kina som kontaktades villig att samarbeta i undersökningen, och slutsatserna om sannolikheten för att dumpningen skulle fortsätta måste grundas på tillgängliga uppgifter, särskilt de uppgifter som lämnats av sökanden, inbegripet uppgifter i begäran om översyn, och statistik, i enlighet med artikel 18 i grundförordningen.

2. Dumpning av import under översynsperioden

2.1 Jämförbart land

- (17) I enlighet med artikel 2.7 a i grundförordningen ska normalvärdet bestämmas på grundval av priset eller det konstruerade normalvärdet i ett lämpligt tredjeland med marknadsekonomi (nedan kallat *det jämförbara landet*) eller priset från ett jämförbart land till andra länder, inbegripet unionen, eller om detta inte är möjligt, på någon annan skälig grund, exempelvis det pris som faktiskt betalades eller skulle betalas i unionen för den likadana produkten, vid behov justerat för att inbegripa en skälig vinstmarginal.

(18) I den ursprungliga undersökningen användes Förenta staterna som jämförbart land för att fastställa normalvärdet. Den enda tillverkare av sämskläder som var verksam i Förenta staterna vid tiden för den ursprungliga undersökningen har sedan dess stängt sin produktionsanläggning. Denna tillverkare har sedan dess importerat sitt sämskläder från ett konsortium i Turkiet. Eftersom det inte längre finns någon betydande tillverkning av sämskläder i Förenta staterna, uppgavs i tillkännagivandet om inledande att andra länder, nämligen Nya Zeeland, Turkiet och Indien, skulle användas som jämförbara länder vid översynen. Potentiella tillverkare i Nya Zeeland, Turkiet och Indien kontaktades, men ingen av dem var villig att samarbeta.

(19) Eftersom det inte fanns någon tillverkare i de jämförbara länderna som var villig att samarbeta, bestämdes normalvärdet på grundval av uppgifter om genomsnittspriset på den indiska importen till unionen, vilka hämtades ur Eurostats importstatistik för översynsperioden. Indien var nämligen det land som hade störst importvolym till unionen. Eftersom de exporterande tillverkarna i Kina inte samarbetade, fastställdes exportpriset på grundval av uppgifter om det genomsnittliga priset på den kinesiska importen till unionen, vilka hämtades ur Eurostats importstatistik för översynsperioden. På dessa grunder fastställdes dumpningsmarginalen som skillnaden mellan det genomsnittspris på den indiska importen till unionen som användes som normalvärde och det genomsnittspris på den kinesiska importen som användes som exportpris. Dumpningsberäkningen resulterade i en dumpningsmarginal på 64 %.

2.2 Utveckling av importen om åtgärderna upphävs

(20) Utöver undersökningen av huruvida dumpning förekom under översynsperioden, undersöktes även sannolikheten för fortsatt dumpning om åtgärderna skulle upphävas. Eftersom ingen exporterande tillverkare i Kina samarbetade i denna undersökning, bygger slutsatserna nedan på tillgängliga uppgifter i enlighet med artikel 18 i grundförordningen, dvs. uppgifter som lämnats i begäran om översyn, uppgifter som lämnats av sökanden och uppgifter från Eurostat.

(21) Följande aspekter undersöktes: utvecklingen av importen från Kina, de exporterande tillverkarnas produktionskapacitet och outnyttjade kapacitet samt unionsmarknadens attraktionskraft i fråga om priser och volymer.

(22) Som det anges i skäl 32 visar en jämförelse mellan importen från Kina och unionsindustrins priser att det under översynsperioden förelåg ett betydande prisunderskridande (51,6 %). Unionsmarknaden är fortfarande attrak-

tiv för kinesiska exporterande tillverkare när det gäller såväl pris som volymer. Denna omständighet förstärks av att det sedan åtgärderna infördes och importen från Kina minskade finns en betydande tillgänglig produktionskapacitet i Kina. Redan innan åtgärderna infördes tredubblade Kina sin marknadsandel för denna produkt på unionsmarknaden – från 10,7 % 2001 till 31,7 % 2004. Dessutom är de kinesiska exportpriserna till unionen fortfarande högre än på marknaderna i vissa andra tredjeländer, vilket gör unionsmarknaden attraktiv för kinesiska exporterande tillverkare.

(23) Analysen ovan visar att den kinesiska exporten fortsatte att komma in på unionsmarknaden till dumpade priser, med mycket höga dumpningsmarginaler. Särskilt mot bakgrund av analysen av prisnivåerna i unionen och den tillgängliga kapaciteten i Kina kan slutsatsen dras att dumpningen sannolikt kommer att fortsätta om åtgärderna upphävs.

D. SKADA

1. Unionsindustrin

(24) I unionen tillverkas den likadana produkten av tre (grupper av) företag. Två av dessa företräds av sökanden och har sitt säte i Förenade kungariket respektive Italien, med viss bearbetning i Polen och Rumänien. En tredje tillverkare har sitt säte i Italien och stöder begäran om översyn. Alla övriga tillverkare av sämskläder rapporteras ha stängt sina produktionsanläggningar sedan 2006, när de ursprungliga åtgärderna infördes.

(25) Unionens sammanlagda tillverkning i den mening som avses i artikel 4.1 i grundförordningen fastställdes på grundval av de utvalda unionstillverkarnas svar på frågeformuläret samt grundläggande makrodata som den tredje tillverkaren lämnade i samband med förfarandet för att fastställa unionsindustrins ställning och stickprovsförfarandet. Dessa företag utgör unionsindustrin i den mening som avses i artiklarna 4.1 och 5.4 i grundförordningen (nedan kallad *unionsindustrin*). De två utvalda tillverkarna svarar för 80 % av tillverkningen i unionen.

(26) Eftersom de mikroekonomiska skadeindikatorerna grundar sig på uppgifter från endast två företag, presenteras de i indexerad form i syfte att skydda konfidentiella uppgifter i enlighet med artikel 19 i grundförordningen.

2. Förbrukningen på unionsmarknaden

(27) Förbrukningen i unionen fastställdes på grundval av unionsindustrins försäljningsvolymer på unionsmarknaden och importuppgifter från Eurostat.

- (28) Det bör påpekas att sedan 2010 har betydande volymer av billigt sämskläder exporterats till den övriga unionen via Spanien (denna export har en marknadsandel på omkring 31 %). Spanien har inte längre någon tillverkning av den likadana produkten, men försäljningen av sämskläder från Spanien till den övriga unionen överstiger importen. Dessa volymer har räknats med i förbrukningen. Mellan 2008 och översynsperioden ökade förbrukningen i unionen med 26 % och den huvudsakliga ökningen inträffade mellan 2009 och 2010.

Tabell 1

	2008	2009	2010	ÖP
Total förbrukning i unionen (i tusen kvadratfot) (*)	22 107	22 300	28 434	27 827
Index (2008 = 100)	100	101	129	126

(*) Uppgifter från Eurostat och svar på frågeformulär.

3. Importen från Kina

a) Volym och marknadsandel

- (29) När åtgärderna infördes 2006 minskade den kinesiska importen betydligt och är fortfarande ganska begränsad, motsvarande en marknadsandel på omkring 4 % under översynsperioden. Detta oaktat ökade importvolymen från Kina med 9 procentenheter under skadeundersökningsperioden och uppgick till 1 103 330 kvadratfot under översynsperioden. Den kinesiska importen ökade emellertid inte i samma takt som förbrukningen i unionen, och därför minskade dess marknadsandel under skadeundersökningsperioden.

Tabell 2

	2008	2009	2010	ÖP
Importvolym från det berörda landet (i tusen kvadratfot) (*)	1 010,00	786,67	883,33	1 103,33
Index (2008 = 100)	100	78	87	109
Marknadsandel för importen från det berörda landet (*)	5 %	4 %	3 %	4 %

(*) Uppgifter från Eurostat.

b) Pris

i) Prisutveckling

- (30) Genomsnittspriset på den kinesiska importen varierade under skadeundersökningsperioden. Jämfört med 2008 ökade priset inledningsvis 2009, men föll med 13 % 2010, för att under översynsperioden åter nå samma nivå som 2008.

Tabell 3

	2008	2009	2010	ÖP
Pris på importen från det berörda landet (euro/kvadratfot) (*)	0,45	0,61	0,39	0,46
Index (2008 = 100)	100	136	87	102

(*) Uppgifter från Eurostat.

ii) **Prisunderskridande**

- (31) I syfte att analysera prisunderskridandet jämfördes unionsindustrins vägda genomsnittliga försäljningspriser till icke-närstående kunder på unionsmarknaden med de kinesiska exportörernas motsvarande vägda genomsnittliga priser cif. Unionsindustrins försäljningspriser justerades i synnerhet för kreditkostnader, leveranskostnader, förpackning och provisioner till nivån fritt fabrikk. Priserna cif för exporten från Kina erhöles från Eurostat och justerades för att täcka alla kostnader för tullklarering, dvs. tull och kostnader efter importen (landningspris).
- (32) Jämförelsen visade att importen av den berörda produkten under översynsperioden underskred unionsindustrins priser med omkring 51,6 %.

4. Unionsindustrins ekonomiska situation

- (33) I enlighet med artikel 3.5 i grundförordningen innefattade granskningen av den dumpade importens inverkan på unionsindustrin en bedömning av alla ekonomiska faktorer och förhållanden som hade betydelse för unionsindustrins situation under skadeundersökningsperioden.
- (34) För skadeanalysen fastställdes skadeindikatorer på följande två nivåer:
- De makroekonomiska indikatorerna (produktion, kapacitet, försäljningsvolym, marknadsandel, tillväxt, sysselsättning, produktivitet, genomsnittliga enhetspriser och dumpningsmarginalernas storlek samt återhämtning från effekterna av tidigare dumpning) bedömdes för hela unionsindustrin, på grundval av uppgifter som hämtades från de utvalda företagens fullständiga svar på frågeformuläret och makrodata som lämnades av den tredje unionstillverkaren.
 - Analysen av de mikroekonomiska indikatorerna (lager, löner, lönsamhet, räntabilitet, kassaflöde, kapitalanskaffningsförmåga och investeringar) grundade sig på uppgifter som hämtades från de utvalda företagens vederbörligen kontrollerade svar på frågeformuläret. Dessa uppgifter anses vara representativa för hela unionsindustrin. Eftersom dessa indikatorer endast avser två företag, kan kommissionen enligt artikel 19 i grundförordningen av sekretesskäl inte lämna ut de absoluta siffrorna, och därför anges endast index nedan.

a) **Makroekonomiska indikatorer**4.1 *Produktion*

- (35) Sedan 2008 har produktionen i unionen minskat kontinuerligt och var under översynsperioden 12 % lägre än 2008, trots att förbrukningen samtidigt hade ökat med 26 %.

Tabell 4

	2008	2009	2010	ÖP
Produktion (i tusen kvadratfot) (*)	7 659	7 223	7 100	6 753
Index (2008 = 100)	100	94	93	88

(*) Uppgifter från svar på frågeformulär.

4.2 *Produktionskapacitet och kapacitetsutnyttjande*

- (36) Produktionskapaciteten var oförändrad mellan 2008 och översynsperioden. Kapacitetsutnyttjandet var lågt redan 2008, men sjönk med ytterligare 7 procentenheter mellan 2008 och översynsperioden, på grund av den minskande produktionen mellan 2008 och översynsperioden.

Tabell 5

	2008	2009	2010	ÖP
Produktionskapacitet (i tusen kvadratfot) (*)	13 290	13 290	13 290	13 290
Index (2008 = 100)	100	100	100	100
Kapacitetsutnyttjande (*)	58 %	54 %	53 %	51 %
Index (2008 = 100)	100	94	93	88

(*) Uppgifter från svar på frågeformulär.

4.3 Försäljningsvolym

- (37) Unionsindustrins försäljning till icke-närstående kunder på unionsmarknaden ökade med 5 % mellan 2008 och 2009, men föll med 2 % 2010, för att åter öka under översynsperioden. Försäljningsvolymen ökade med totalt 9 % under skadeundersökningsperioden.

Tabell 6

	2008	2009	2010	ÖP
Försäljning i unionen till icke-närstående kunder (i tusen kvadratfot) (*)	5 144	5 393	5 324	5 627
Index (2008 = 100)	100	105	103	109

(*) Uppgifter från svar på frågeformulär.

4.4 Marknadsandel

- (38) Mellan 2008 och 2009 lyckades unionsindustrin öka sin marknadsandel med 1 % från en redan låg nivå på 23 % 2008, men därefter minskade marknadsandelen med 4 procentenheter och var endast 20 % under översynsperioden.

Tabell 7

	2008	2009	2010	ÖP
Unionsindustrins marknadsandel (*)	23 %	24 %	19 %	20 %
Index (2008 = 100)	100	104	80	87

(*) Uppgifter från Eurostat och svar på frågeformulär.

4.5 Tillväxt

- (39) Mellan 2008 och översynsperioden, samtidigt som förbrukningen i unionen ökade med 26 %, ökade unionstillverkarnas försäljningsvolym på unionsmarknaden med endast 9 % och deras marknadsandel minskade med 3 procentenheter. Unionstillverkarna kunde alltså inte dra nytta av marknadens tillväxt.

4.6 Sysselsättning

- (40) Efter en inledande kraftig minskning av sysselsättningen med 9 % mellan 2008 och 2009 fortsatte sysselsättningsnivån i unionsindustrin att minska. Av 74 anställda 2008 fanns endast 59 kvar under översynsperioden, vilket innebär en total minskning med 19 %.

Tabell 8

	2008	2009	2010	ÖP
Sysselsättning avseende den berörda produkten (personer) (*)	74	67	62	59
<i>Index (2008 = 100)</i>	100	91	84	81

(*) Uppgifter från svar på frågeformulär.

4.7 Produktivitet

- (41) Produktiviteten hos de anställda i unionsindustrin, mätt som produktion per anställd och år, ökade med 9 % mellan 2008 och översynsperioden. Detta speglar den omständigheten att sysselsättningen minskade i en snabbare takt än produktionen.

Tabell 9

	2008	2009	2010	ÖP
Produktivitet (kvadratfot per anställd) (*)	104 031	107 536	114 512	113 655
<i>Index (2008 = 100)</i>	100	103	110	109

(*) Uppgifter från svar på frågeformulär.

4.8 Försäljningspriser och faktorer som påverkar de inhemska priserna

- (42) Unionsindustrins försäljningspriser per enhet var oförändrade mellan 2008 och översynsperioden. Som det anges ovan underskred den dumpade kinesiska importen avsevärt unionsindustrins priser. Prisnivån bibehölls på bekostnad av att unionsindustrin förlorade en del av sin marknadsandel.

Tabell 10

	2008	2009	2010	ÖP
Enhetspris på unionsmarknaden (euro/kvadratfot) (*)	1,01	0,97	1,01	1,01
<i>Index (2008 = 100)</i>	100	96	100	100

(*) Uppgifter från svar på frågeformulär.

4.9 Dumpningsmarginalens storlek

- (43) Med hänsyn till volymen, marknadsandelen och priserna på importen från Kina kan den faktiska dumpningsmarginalens effekt på unionsindustrin inte anses vara försumbar.

4.10 Återhämtning från effekterna av tidigare dumpning

- (44) Indikatorerna ovan visar att unionsindustrins ekonomiska och finansiella situation fortfarande är bräcklig och sårbar, trots de antidumpningsåtgärder som infördes 2006. Någon egentlig återhämtning från den tidigare dumpningen kunde således inte konstateras och unionsindustrin anses fortfarande vara sårbar för de skadliga effekterna av eventuell dumpad import på unionsmarknaden.

b) Mikroekonomiska indikatorer

4.11 Lager

- (45) Unionsindustrins utgående lager ökade med 31 % mellan 2008 och översynsperioden. Genom ytterligare analys var det möjligt att noggrannare bedöma utvecklingen av antalet månaders produktion i lager. Tillverkarna i urvalet höll omkring fem månaders produktion i lager 2008 (43 %), men trycket från den dumpade importen tvingade dem att under översynsperioden öka lagren till mer än sju månaders produktion (motsvarande 63 % av den totala årsproduktionen). Detta bekräftar slutsatsen att lagerutvecklingen visar att det föreligger en skadevällande situation.

Tabell 11

	2008	2009	2010	ÖP
Utgående lager (kvadratfot) (*)	Konfidentiella affärsuppgifter			
Index (2008 = 100)	100	116	135	131

(*) Uppgifter från svar på frågeformulär.

4.12 Löner

- (46) Den genomsnittliga lönen per anställd var oförändrad mellan 2008 och 2009 samt mellan 2010 och översynsperioden. Den kraftiga ökningen med 20 % mellan 2009 och 2010 beror på att arbetskostnaderna för två av företagen i urvalet ökade kraftigt, trots att antalet anställda minskades.

Tabell 12

	2008	2009	2010	ÖP
Årlig arbetskostnad per anställd (i tusen euro) (*)	Konfidentiella affärsuppgifter			
Index (2008 = 100)	100	100	120	120

(*) Uppgifter från svar på frågeformulär.

4.13 Investeringar

- (47) De utvalda företagens årliga investeringar i tillverkningen av den likadana produkten avsåg huvudsakligen underhåll och ökade med 21 % mellan 2008 och översynsperioden. Den kraftiga ökningen mellan 2010 och översynsperioden beror på att ett av företagen i urvalet köpte in viss utrustning 2011.

Tabell 13

	2008	2009	2010	ÖP
Nettoinvesteringar (euro) (*)	Konfidentiella affärsuppgifter			
Index (2008 = 100)	100	102	72	121

(*) Uppgifter från svar på frågeformulär.

4.14 Lönsamhet och räntabilitet

- (48) Unionsindustrin gick med förlust under hela skadeundersökningsperioden. Mellan 2008 och översynsperioden mer än fördubblades förlusterna (både i absoluta tal och uttryckt i procent av omsättningen).
- (49) Även räntabiliteten var negativ under hela skadeundersökningsperioden och försämrades med -131 procentenheter mellan 2008 och översynsperioden.

Tabell 14

	2008	2009	2010	ÖP
Nettovinst av försäljningen i EU till icke-närstående kunder (i procent av nettoförsäljningen) (*)	Konfidentiella affärsuppgifter			
<i>Index (2008 = 100)</i>	- 100	- 95	- 73	- 203
Räntabilitet (nettovinst i procent av investeringarnas bokförda nettovärde) (*)	Konfidentiella affärsuppgifter			
<i>Index (2008 = 100)</i>	- 100	- 95	- 73	- 231

(*) Uppgifter från svar på frågeformulär.

4.15 Kassaflöde och kapitalanskaffningsförmåga

- (50) Nettokassaflödet från den löpande verksamheten var negativt under hela skadeundersökningsperioden och försämrades med närmare - 300 procentenheter mellan 2008 och översynsperioden.

Tabell 15

	2008	2009	2010	ÖP
Kassaflöde (i euro) (*)	Konfidentiella affärsuppgifter			
<i>Index (2008 = 100)</i>	- 100	- 115	- 77	- 398

(*) Uppgifter från svar på frågeformulär.

- (51) Det fanns inga indikationer på att unionsindustrin hade svårigheter att anskaffa kapital.

c) Verknningar av den dumpade importen och andra faktorer

4.16 Verknningar av den dumpade importen

- (52) Efter det att åtgärderna hade införts minskade den kinesiska importen avsevärt och den är fortfarande ganska begränsad, motsvarande en marknadsandel på omkring 4 % under översynsperioden. Prissjämförelsen mellan denna import och unionsindustrins priser visar emellertid att det föreligger ett betydande prisunderskridande (51,6 %). Eftersom sämskläder är en standardiserad produkt, produktdefinitionen är mycket snäv och de kinesiska varorna ur kvalitetssynpunkt liknar de europeiska varorna, pekar den kinesiska importens relativt ringa marknadsandel i kombination med det avsevärda prisunderskridandet på att den kinesiska importen har en betydande inverkan på unionsindustrins situation.

4.17 Import från andra länder

- (53) Det finns en betydande import från Indien, Turkiet och Nya Zeeland samt viss import från andra länder, och dessa innehade tillsammans en marknadsandel på 46 % under översynsperioden (jämfört med 60 % 2008).
- (54) När det gäller importen från Indien bör det påpekas att volymen är betydande och att marknadsandelen ökade från 11 % 2008 till 16 % under översynsperioden. Samtidigt är genomsnittspriserna på den indiska importen något lägre än unionstillverkarnas genomsnittspriser. Mot bakgrund av de betydande volymerna och prisskillnaden anses den indiska importen i viss mån bidra till unionsindustrins negativa ekonomiska situation. Samtidigt bör det påpekas att priserna på den indiska importen är mer än 60 % högre än på den dumpade kinesiska importen. Det anses därför inte troligt att denna begränsade inverkan på unionsindustrins aktuella situation skulle bryta orsakssambandet mellan den dumpade importen och skadan vid en ökning av den dumpade kinesiska importen och en därav följande ytterligare försämring av unionsindustrins situation, som ett upphävande av åtgärderna sannolikt skulle leda till.

Tabell 16

	2008	2009	2010	ÖP
Importvolym från Indien (i tusen kvadratfot) (*)	2 330,00	2 123,33	4 276,67	4 436,67
Marknadsandel för importen från Indien (*)	11 %	10 %	15 %	16 %
Genomsnittspris på importen från Indien (euro/kvadratfot)	0,79	0,82	0,66	0,75

(*) Uppgifter från Eurostat och svar på frågeformulär.

- (55) Det finns också en betydande import från Turkiet och denna innehade en marknadsandel på 10 % under översynsperioden (jämfört med 18 % 2008). Genomsnittspriserna på denna import är mycket högre än på sämskläder från Kina och ligger mycket nära unionsindustrins prisnivå. Mot bakgrund av den nedåtgående tendensen för importen från Turkiet och dess relativt höga priser anses det att den inte skulle bryta orsakssambandet mellan den dumpade importen och skadan vid en ökning av den dumpade kinesiska importen och en därav följande ytterligare försämring av unionsindustrins situation, som ett upphävande av åtgärderna sannolikt skulle leda till.

Tabell 17

	2008	2009	2010	ÖP
Importvolym från Turkiet (i tusen kvadratfot) (*)	4 063,33	2 623,33	2 933,33	2 700,00
Marknadsandel för importen från Turkiet (*)	18 %	12 %	10 %	10 %
Genomsnittspris på importen från Turkiet (euro/kvadratfot)	0,77	0,89	1,05	1,20

(*) Uppgifter från Eurostat och svar på frågeformulär.

- (56) Även importen från Nya Zeeland är betydande och denna import innehade en marknadsandel på 7 % under översynsperioden, en ökning från 3 % 2008. Genomsnittspriserna på denna import är emellertid mycket högre än på sämskläder från Kina och till och med högre än unionsindustrins prisnivå. Mot bakgrund av de relativt höga priserna på importen från Nya Zeeland anses det att inte heller denna import skulle bryta orsakssambandet mellan den dumpade importen och skadan vid en ökning av den dumpade kinesiska importen och en därav följande ytterligare försämring av unionsindustrins situation, som ett upphävande av åtgärderna sannolikt skulle leda till.

Tabell 18

	2008	2009	2010	ÖP
Importvolym från Nya Zeeland (i tusen kvadratfot) (*)	716,67	2 426,67	1 966,67	1 883,33
Marknadsandel för importen från Nya Zeeland (*)	3 %	11 %	7 %	7 %
Genomsnittspris på importen från Nya Zeeland (euro/kvadratfot)	1,29	1,43	1,43	1,48

(*) Uppgifter från Eurostat och svar på frågeformulär.

- (57) Importen från resten av världen innehade en marknadsandel på 13 % under översynsperioden (jämfört med 27 % 2008). Genomsnittspriserna på denna import är mycket högre än på sämskläder från Kina och ligger nära unionsindustrins prisnivå. Mot bakgrund av den nedåtgående tendensen för importen från resten av världen och dess relativt höga priser jämfört med importen av sämskläder från Kina anses det att inte heller denna import skulle bryta orsakssambandet mellan den dumpade importen och skadan vid en ökning av den dumpade kinesiska importen och en därav följande ytterligare försämring av unionsindustrins situation, som ett upphävande av åtgärderna sannolikt skulle leda till.

Tabell 19

	2008	2009	2010	ÖP
Importvolym från resten av världen (i tusen kvadratfot) (*)	5 896,67	4 013,33	4 480,00	3 556,67
Marknadsandel för importen från resten av världen (*)	27 %	18 %	16 %	13 %
Genomsnittspris på importen från resten av världen (euro/kvadratfot)	0,63	0,84	0,81	0,84

(*) Uppgifter från Eurostat och svar på frågeformulär.

- (58) Den sammanlagda importen från alla övriga tredjeländer innehade en marknadsandel på 46 % under översynsperioden (jämfört med 60 % 2008). Genomsnittspriserna på denna import är mycket högre än på sämskläder från Kina och ligger mycket nära unionsindustrins prisnivå. Mot bakgrund av den nedåtgående tendensen för importen från tredjeländer och dess relativt höga priser anses det att inte heller denna sammanlagda import skulle bryta orsakssambandet mellan den dumpade importen och skadan vid en ökning av den dumpade kinesiska importen och en därav följande ytterligare försämring av unionsindustrins situation, som ett upphävande av åtgärderna sannolikt skulle leda till.

Tabell 20

	2008	2009	2010	ÖP
Importvolym från övriga länder (1 000 kvadratfot) (*)	13 006,67	11 186,67	13 656,67	12 576,67
Index (2008 = 100)	100	86	105	97
Marknadsandel för importen från övriga länder (*)	60 %	51 %	49 %	46 %
Genomsnittspris på importen från övriga länder (euro/kvadratfot)	0,74	0,98	0,91	0,98

(*) Uppgifter från Eurostat och svar på frågeformulär.

5. Slutsats om unionsindustrins situation

- (59) Det finns endast tre tillverkare kvar i unionen (alla tre är små eller medelstora företag). Alla övriga tillverkare av sämskläder rapporteras ha stängt sina produktionsanläggningar sedan 2006, när de ursprungliga åtgärderna infördes. Denna utveckling kan anses bero på det allt större tryck som den kinesiska dumpade importen har utövat på unionsmarknaden, trots en situation med ökande förbrukning.
- (60) Skadeanalysen visar att unionsindustrins situation försämrades under skadeundersökningsperioden. Framför allt sjönk produktionen med omkring 12 %, och även om försäljningen ökade något, ökade den mindre än förbrukningen, och unionstillverkarnas marknadsandel minskade följaktligen med 3 procentenheter.
- (61) Samtidigt visar analysen av de mikroekonomiska indikatorerna att unionsindustrins lönsamhet, räntabilitet och kassaflöde var negativa under hela skadeundersökningsperioden och försämrades ytterligare under översynsperioden.
- (62) Importen från Indien, Turkiet, Nya Zeeland och resten av världen har analyserats. Det anses att dessa importflöden inte, varken var för sig eller tillsammans, skulle bryta orsakssambandet mellan den dumpade importen och skadan vid en ökning av den dumpade kinesiska importen och en därav följande ytterligare försämring av unionsindustrins situation, som ett upphävande av åtgärderna sannolikt skulle leda till.
- (63) Mot denna bakgrund dras slutsatsen att unionsindustrin har fortsatt att lida väsentlig skada i den mening som avses i artikel 3.5 i grundförordningen samt att dess situation är mycket bräcklig och sårbar och långt ifrån det tillstånd som man kunde förvänta sig, om den hade återhämtat sig från den skada som konstaterades i den ursprungliga undersökningen.

- (64) Slutsatsen dras också att den skadevällande situationen för unionsindustrin till övervägande del har orsakats av en fortsatt dumpad lågprisimport från Kina (om än i mindre kvantiteter).

E. SANNOLIKHET FÖR FORTSATT SKADA

1. Den prognostiserade importvolymens och prisernas inverkan om åtgärderna upphävs

- (65) Även om importvolymerna från Kina har minskat betydligt efter det att åtgärderna infördes 2006, anses det att det fortfarande finns en betydande produktionskapacitet i Kina (se skäl 22). Denna outnyttjade kapacitet kan enkelt styras om mot unionsmarknaden, om åtgärderna upphävs.
- (66) Det anses att om åtgärderna upphävs, kommer de kinesiska exporterande tillverkarna med största sannolikhet att försöka återvinna eventuella förlorade marknadsandelar i unionen. Det betydande prisunderskridande som fastställdes vid undersökningen visar att prisnivåerna i unionen gör unionen till en mycket intressant marknad för den kinesiska importen (se skäl 22).

2. Slutsats om fortsatt skada

- (67) Mot denna bakgrund dras slutsatsen att skadan för unionsindustrin med all sannolikhet kommer att fortsätta, om åtgärderna mot importen från Kina upphävs.

F. UNIONENS INTRESSE

1. Inledning

- (68) I enlighet med artikel 21 i grundförordningen undersöktes det om det skulle strida mot unionens intresse som helhet att bibehålla de gällande antidumpningsåtgärderna. Unionens intresse fastställdes på grundval av en bedömning av alla berörda parter intressen, dvs. å ena sidan unionsindustrins intresse och å andra sidan importörernas och användarnas intresse.
- (69) Det bör erinras om att i den ursprungliga undersökningen ansågs införandet av åtgärder inte strida mot unionens intresse. Eftersom den aktuella undersökningen är en översyn, och därmed består av en analys av en situation där antidumpningsåtgärder redan har varit i kraft, är det möjligt att bedöma de gällande antidumpningsåtgärdernas eventuella negativa, oönskade effekter för de berörda parterna.
- (70) Mot denna bakgrund undersöktes det om man, trots slutsatserna om sannolikheten för fortsatt skadevällande dumpning, entydigt kan sluta sig till att det inte ligger i unionens intresse att bibehålla åtgärderna i detta särskilda fall.

2. Unionsindustrins intresse

- (71) Unionsindustrin, som består av små och medelstora företag, förlorade marknadsandelar och led väsentlig skada under hela skadeundersökningsperioden. Om åtgärderna upphävs, kommer unionsindustrins situation med all sannolikhet att försämrats ytterligare.

3. Importörernas intresse

- (72) Två icke-närstående importörer samarbetade i undersökningen. Verksamheten avseende sämskläder står för endast en begränsad del av deras respektive omsättning. Det finns inga indikationer på att fortsatta åtgärder skulle ha någon betydande negativ inverkan på deras verksamhet.

4. Användarnas och konsumenternas intresse

- (73) Inga användar- eller konsumentorganisationer gav sig till känna inom tidsfristen i tillkännagivandet om inledande, vilket var fallet även i den ursprungliga undersökningen. Med beaktande av att det i den ursprungliga undersökningen ansågs att åtgärderna i fråga inte orimligt skulle påverka dessa parter intressen och mot bakgrund av deras fortsatta ovilja att samarbeta, kan slutsatsen dras att deras intressen inte kommer att påverkas av att åtgärderna bibehålls. Eftersom det finns en betydande import till konkurrenskraftiga priser från andra källor, kommer användarna och konsumenterna även i fortsättningen att ha ett brett urval av leverantörer som erbjuder produkten i fråga till rimliga priser.

5. Slutsats

- (74) Mot bakgrund av de omständigheter som beskrivs ovan dras slutsatsen att det inte finns några tvingande skäl som hindrar att de gällande antidumpningsåtgärderna bibehålls.

G. ANTIDUMPNINGÅTGÄRDER

- (75) Alla parter underrättades om de viktigaste omständigheter och överväganden som låg till grund för avsikten att rekommendera att de befintliga åtgärderna bibehålls. Parterna gavs även möjlighet att lämna synpunkter inom en viss tid efter meddelandet av uppgifter. Alla inlagor och synpunkter beaktades noga när så var berättigat.
- (76) Av det ovanstående följer att de antidumpningsåtgärder som tillämpas på import av sämskläder med ursprung i Kina bör bibehållas i enlighet med artikel 11.2 i grundförordningen. Det erinras om att åtgärderna består av en värdetull på 58,9 %.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. En slutgiltig antidumpningstull införs härmed på import av sämskläder och kombinationssämskläder, även tillskuret i stycken, inbegripet sämskläder och kombinationssämskläder som crust, som för närvarande klassificeras enligt KN-nummer 4114 10 10 och 4114 10 90, med ursprung i Folkrepubliken Kina.

2. En slutgiltig antidumpningstullsats på 58,9 % ska tillämpas på nettopriset fritt unionens gräns, före tull, för de produkter som beskrivs i punkt 1.

3. Om inget annat anges, ska gällande bestämmelser om tullar tillämpas.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 3 december 2012.

På rådets vägnar

N. SYLIKOTIS

Ordförande

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 1154/2012**av den 5 december 2012****om fastställande av schablonimportvärden för bestämning av ingångspriset för vissa frukter och grönsaker**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionsätt,

med beaktande av rådets förordning (EG) nr 1234/2007 av den 22 oktober 2007 om upprättande av en gemensam organisation av jordbruksmarknaderna och om särskilda bestämmelser för vissa jordbruksprodukter ("förordningen om en samlad marknadsordning")⁽¹⁾,

med beaktande av kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 av den 7 juni 2011 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EG) nr 1234/2007 vad gäller sektorn för frukt och grönsaker och sektorn för bearbetad frukt och bearbetade grönsaker⁽²⁾, särskilt artikel 136.1, och

av följande skäl:

- (1) I genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs, i enlighet med resultatet av de multilaterala handelsför-

handlingarna i Uruguayrundan, kriterierna för kommissionens fastställande av schablonvärden vid import från tredjeländer, för de produkter och de perioder som anges i del A i bilaga XVI till den förordningen.

- (2) Varje arbetsdag fastställs ett schablonimportvärde i enlighet med artikel 136.1 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 med hänsyn till varierande dagliga uppgifter. Denna förordning bör därför träda i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

De schablonimportvärden som avses i artikel 136 i genomförandeförordning (EU) nr 543/2011 fastställs i bilagan till denna förordning.

Artikel 2

Denna förordning träder i kraft samma dag som den offentliggörs i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 5 december 2012.

På kommissionens vägnar
För ordföranden

José Manuel SILVA RODRÍGUEZ
Generaldirektör för jordbruk och
landsbygdsutveckling

⁽¹⁾ EUT L 299, 16.11.2007, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 157, 15.6.2011, s. 1.

BILAGA

Schablonimportvärden för bestämning av ingångsriset för vissa frukter och grönsaker

(euro/100 kg)

KN-nummer	Kod för tredjeland ⁽¹⁾	Schablonimportvärde
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⁾ Landsbeteckningar som fastställs i kommissionens förordning (EG) nr 1833/2006 (EUT L 354, 14.12.2006, s. 19). Koden ZZ står för "övrigt ursprung".

BESLUT

BESLUT EULEX KOSOVO/3/2012 AV KOMMITTÉN FÖR UTRIKES- OCH SÄKERHETSPOLITIK

av den 4 december 2012

om utnämning av uppdragschefen för Europeiska unionens rättsstatsuppdrag i Kosovo, Eulex Kosovo

(2012/751/Gusp)

KOMMITTÉN FÖR UTRIKES- OCH SÄKERHETSPOLITIK HAR
ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionen, särskilt artikel 38 tredje stycket,

med beaktande av rådets gemensamma åtgärd 2008/124/Gusp av den 4 februari 2008 om Europeiska unionens rättsstatsuppdrag i Kosovo, Eulex Kosovo ⁽¹⁾, särskilt artikel 12.2, och

av följande skäl:

- (1) Den 4 februari 2008 antog rådet gemensam åtgärd 2008/124/Gusp om inrättandet av Europeiska unionens rättsstatsuppdrag i Kosovo, Eulex Kosovo.
- (2) Den 5 juni 2012 antog rådet beslut 2012/291/Gusp ⁽²⁾ om ändring av gemensam åtgärd 2008/124/Gusp och om förlängning av Eulex Kosovo till och med den 14 juni 2014.
- (3) Enligt artikel 12.2 i gemensam åtgärd 2008/124/Gusp bemyndigas kommittén för utrikes- och säkerhetspolitik att, i enlighet med artikel 38 i fördraget, fatta lämpliga beslut i syfte att utöva politisk kontroll och strategisk ledning över Eulex Kosovo, inbegripet beslut om utnämning av uppdragschefen.

- (4) Den 20 november 2012 föreslog unionens höga representant för utrikes frågor och säkerhetspolitik att ambassadör Bernd BORCHARDT ska utnämnas till uppdragschef för Eulex Kosovo från och med den 1 februari 2013.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Ambassadör Bernd BORCHARDT utnämns härmed till uppdragschef för Europeiska unionens rättsstatsuppdrag i Kosovo, Eulex Kosovo, med verkan från och med den 1 februari 2013.

Artikel 2

Detta beslut träder i kraft samma dag som det antas.

Det ska tillämpas till och med den 14 juni 2014.

Utfärdat i Bryssel den 4 december 2012.

På kommittén för utrikes- och säkerhetspolitikens vägnar

O. SKOOG

Ordförande

⁽¹⁾ EUT L 42, 16.2.2008, s. 92.

⁽²⁾ EUT L 146, 6.6.2012, s. 46.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT

av den 4 december 2012

om godkännande av ett laboratorium i f.d. jugoslaviska republiken Makedonien för att utföra serologiska tester för kontroll av rabiesvaccins effektivitet

[delgivet med nr C(2012) 8757]

(Text av betydelse för EES)

(2012/752/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av rådets beslut 2000/258/EG av den 20 mars 2000 om att utse ett särskilt institut med ansvar för att fastställa de kriterier som behövs för att standardisera serologiska tester för kontroll av rabiesvaccins effektivitet⁽¹⁾, särskilt artikel 3.2, och

av följande skäl:

- (1) I beslut 2000/258/EG utses laboratoriet vid *Agence française de sécurité sanitaire des aliments* (AFSSA) i Nancy i Frankrike (sedan den 1 juli 2010 integrerad i *Agence nationale de sécurité sanitaire de l'alimentation, de l'environnement et du travail*, ANSES) till särskilt institut med ansvar för att fastställa de kriterier som behövs för att standardisera serologiska tester för kontroll av rabiesvaccins effektivitet.
- (2) Enligt det beslutet ska ANSES dokumentera bedömningen av laboratorier i tredjeländer som har ansökt om att godkännas för att utföra serologiska tester för kontroll av rabiesvaccins effektivitet.
- (3) Den behöriga myndigheten i f.d. jugoslaviska republiken Makedonien har ansökt om att laboratoriet för rabies vid tredjeländets veterinärmedicinska institut ska godkännas för att utföra sådana serologiska tester. Efter att ha gjort en bedömning av laboratoriet lämnade ANSES den 3 september 2012 en positiv rapport till stöd för ansökan.
- (4) Det laboratoriet bör därför godkännas för att utföra serologiska tester för kontroll av rabiesvaccins effektivitet hos hundar, katter och illrar.

- (5) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från ständiga kommittén för livsmedelskedjan och djurhälsa.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Följande laboratorium är godkänt för att utföra serologiska tester för kontroll av rabiesvaccins effektivitet hos hundar, katter och illrar i enlighet med artikel 3.2 i beslut 2000/258/EG:

Laboratory for rabies of the Veterinary Institute
Faculty of Veterinary Medicine
Lazar Pop-Trajkov 5–7
1000 Skopje
F.D. JUGOSLAVISKA REPUBLIKEN MAKEDONIEN

Artikel 2

Detta beslut ska tillämpas från och med den 1 januari 2013.

Artikel 3

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 4 december 2012.

På kommissionens vägnar
Tonio BORG
Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EGT L 79, 30.3.2000, s. 40.

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT

av den 4 december 2012

om ändring av bilaga I till beslut 2009/177/EG vad gäller övervakningsprogram för Finland och Förenade kungariket samt sjukdomsfri status för Finland och Förenade kungariket i fråga om vissa sjukdomar hos vattenlevande djur

[delgivet med nr C(2012) 8758]

(Text av betydelse för EES)

(2012/753/EU)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt,

med beaktande av rådets direktiv 2006/88/EG av den 24 oktober 2006 om djurhälsokrav för djur och produkter från vattenbruk och om förebyggande och bekämpning av vissa sjukdomar hos vattenlevande djur⁽¹⁾, särskilt artikel 44.1 första stycket och artikel 49.1, och

av följande skäl:

- (1) I kommissionens beslut 2009/177/EG av den 31 oktober 2008 om genomförande av rådets direktiv 2006/88/EG avseende övervaknings- och utrotningsprogram och sjukdomsfri status i medlemsstater, zoner och delområden⁽²⁾ fastställs en förteckning över medlemsstater, zoner och delområden som omfattas av godkända övervakningsprogram i fråga om en eller flera av de sjukdomar som inte är exotiska enligt del II i bilaga IV till direktiv 2006/88/EG (nedan kallade *icke-exotiska sjukdomar*). I det beslutet fastställs även en förteckning över medlemsstater, zoner och delområden som förklarats sjukdomsfria vad gäller en eller flera av de sjukdomarna.
- (2) I del B i bilaga I till beslut 2009/177/EG fastställs en förteckning över medlemsstater, zoner och delområden som omfattas av godkända utrotningsprogram och i del C i den bilagan fastställs en förteckning över medlemsstater, zoner och delområden som förklarats sjukdomsfria vad gäller en eller flera icke-exotiska sjukdomar.

- (3) Finland har till kommissionen lämnat dokumentation enligt vilken Nystads, Pyhärintas och Raamos kommuner är fria från viral hemorragisk septikemi (VHS).
- (4) Förenade kungariket har till kommissionen lämnat dokumentation enligt vilken de sydvästra Shetlandsöarna är fria från infektiös laxanemi (ISA).
- (5) Delarna B och C i bilaga I till beslut 2009/177/EG bör därför ändras i enlighet med detta.
- (6) De åtgärder som föreskrivs i detta beslut är förenliga med yttrandet från ständiga kommittén för livsmedelskedjan och djurhälsa.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Delarna B och C i bilaga I till beslut 2009/177/EG ska ändras i enlighet med bilagan till det här beslutet.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till medlemsstaterna.

Utfärdat i Bryssel den 4 december 2012.

På kommissionens vägnar

Tonio BORG

Ledamot av kommissionen

⁽¹⁾ EUT L 328, 24.11.2006, s. 14.

⁽²⁾ EUT L 63, 7.3.2009, s. 15.

BILAGA

Bilaga I till beslut 2009/177/EG ska ändras på följande sätt:

1. Del B ska ersättas med följande:

"DEL B

Medlemsstater, zoner och delområden som omfattas av godkända utrotningsprogram

Sjukdom	Medlemsstat	ISO-kod	Geografisk avgränsning av det område som omfattas av utrotningsprogrammet (medlemsstat, zoner eller delområden)
Viral hemorragisk septikemi (VHS)	Danmark	DK	Följande avrinningsområden: Tim Å, Hover Å, Heager Å, Velling Å, Skjern Å, Hemmet Mølle Bæk, Lydum Å, Kongeå, Kolding Å, Vejle Å och Holmsland Klit
	Finland	FI	Landskapet Åland
Infektiös hematopoietisk nekros (IHN)			
Koiherpesvirus (KHV)	Tyskland	DE	Delstaten Sachsen"
Infektion orsakad av <i>Marteilia refringens</i>			
Infektion orsakad av <i>Bonamia ostreae</i>			
Vit pricksjuka			

2. Del C ska ändras på följande sätt:

a) Posten för Finland rörande viral hemorragisk septikemi (VHS) ska ersättas med följande:

"Finland	FI	Alla inlands- och kustområden inom landets territorium, utom landskapet Åland"
----------	----	--

b) I raden för Förenade kungariket rörande infektiös laxanemi ska frasen "utom de sydvästra Shetlandsöarna" utgå.

EUROPEISKA CENTRALBANKENS BESLUT
av den 29 november 2012
om godkännande av den mängd mynt som ska ges ut 2013
(ECB/2012/26)
(2012/754/EU)

ECB-RÅDET HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktions-sätt, särskilt artikel 128.2, och

av följande skäl:

- (1) Europeiska centralbanken (ECB) har sedan den 1 januari 1999 ensamrätt att godkänna den mängd mynt som ges ut av de medlemsstater som har euron som valuta.
- (2) De medlemsstater som har euron som valuta har för godkännande lämnat in uppgifter till ECB om den mängd mynt som de beräknar ge ut under 2013, tillsammans med förklaringar till beräkningsmetoden.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Godkännande av den mängd euromynt som ska ges ut 2013

ECB godkänner härmed den mängd euromynt som ska ges ut av de medlemsstater som har euron som valuta under 2013 enligt nedanstående tabell:

(miljoner EUR)

	Utgivning av mynt som ska sättas i omlopp och utgivning av mynt för samlare (ej avsedda att sättas i omlopp) under 2013
Belgien	149,9
Tyskland	758,0
Estland	10,1
Irland	48,4
Grekland	8,9

(miljoner EUR)

	Utgivning av mynt som ska sättas i omlopp och utgivning av mynt för samlare (ej avsedda att sättas i omlopp) under 2013
Spanien	230,0
Frankrike	300,0
Italien	101,5
Cypern	7,1
Luxemburg	40,0
Malta	8,1
Nederländerna	63,8
Österrike	253,0
Portugal	17,2
Slovenien	15,0
Slovakien	21,4
Finland	60,0

Artikel 2

Slutbestämmelse

Detta beslut riktar sig till de medlemsstater som har euron som valuta.

Utfärdat i Frankfurt am Main den 29 november 2012.

Mario DRAGHI
 ECB:s ordförande

RÄTTELSE

Rättelse till beslut 2011/181/EU av rådet och företrädarna för medlemsstaternas regeringar, församlade i rådet, av den 15 oktober 2010 om undertecknande och provisorisk tillämpning av Europa–Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan

(Europeiska unionens officiella tidning L 79 av den 25 mars 2011)

Offentliggörandet av beslut 2011/181/EU ska betraktas som ogiltigt.

Rättelse till kommissionens genomförandebeslut 2012/729/EU av den 23 november 2012 om ändring av beslut 2008/866/EG om nödgärder för att tillsvidare stoppa importen från Peru av vissa musslor avsedda att användas som livsmedel vad gäller tillämpningsperioden

(Europeiska unionens officiella tidning L 327 av den 27 november 2012)

På sidan 56 ska titeln

i stället för: **"Kommissionens genomförandebeslut 2012/729/EU av den 23 november 2012 om ändring av beslut 2008/866/EG om nödgärder för att tillsvidare stoppa importen från Peru av vissa musslor avsedda att användas som livsmedel vad gäller tillämpningsperioden**

[delgivet med nr C(2012) 8459]

(Text av betydelse för EES)"

vara: **"Kommissionens genomförandebeslut 2012/729/EU av den 23 november 2012 om ändring av beslut 2008/866/EG om nödgärder för att tillsvidare stoppa importen från Peru av vissa musslor avsedda att användas som livsmedel vad gäller tillämpningsperioden**

[delgivet med nr C(2012) 8459]

(Text av betydelse för EES)

(2012/729/EU)"

PRENUMERATIONSPRISER 2012 (exkl. moms, inkl. frakt och porto)

<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	1 200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, pappersversion + årsutgåva på dvd	22 officiella EU-språk	1 310 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L-serien, endast pappersversion	22 officiella EU-språk	840 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , L- och C-serierna, månatlig (kumulativ) utgåva på dvd	22 officiella EU-språk	100 euro per år
Tillägg till <i>Europeiska unionens officiella tidning</i> (S-serien), meddelanden och offentliga kontrakt, dvd, 1 nummer per vecka	flerspråkig: 23 officiella EU-språk	200 euro per år
<i>Europeiska unionens officiella tidning</i> , C-serien – allmänna uttagningsprov	Antal språk beroende på uttagningsprov	50 euro per år

Europeiska unionens officiella tidning (EUT) ges ut på EU:s officiella språk, och det går att prenumerera på den i 22 olika språkversioner. Den består av två serier: L (lagstiftning) och C (meddelanden och upplysningar).

Varje språkversion kräver en separat prenumeration.

Enligt rådets förordning (EG) nr 920/2005 som offentliggjordes i EUT L 156 av den 18 juni 2005 är Europeiska unionens institutioner under en övergångsperiod inte skyldiga att avfatta och offentliggöra alla rättsakter på iriska. Den iriska utgåvan av EUT säljs därför separat.

En prenumeration på tillägget till EUT (S-serien: meddelanden och offentliga kontrakt) omfattar en flerspråkig dvd med alla de 23 officiella språkversionerna.

Prenumeranter på EUT kan på begäran få de olika bilagorna till tidningen. När en bilaga ges ut meddelas prenumeranterna detta genom ett "meddelande till läsarna" i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Försäljning och prenumeration

Prenumerationer på olika tidskrifter, såsom *Europeiska unionens officiella tidning*, kan beställas från någon av våra kommersiella distributörer. En lista över dessa finns på följande Internetadress:

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

Via EUR-Lex (<http://eur-lex.europa.eu>) har du kostnadsfritt direkt tillgång till Europeiska unionens lagstiftning. På webbplatsen kan du söka i *Europeiska unionens officiella tidning* samt i fördrag, lagstiftning, rättspraxis och förberedande rättsakter.

Mer information om Europeiska unionen finns på <http://europa.eu>



Europeiska unionens publikationsbyrå
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

SV