

BELGISCHE KAMER VAN
VOLKSVERTEGENWOORDIGERS

20 mei 2015

WETSONTWERP

**houdende instemming met de Euro-
mediterrane luchtvaartovereenkomst
tussen de Europese Unie en haar lidstaten,
enerzijds, en het Hasjemitisch Koninkrijk
Jordanië, anderzijds, opgesteld te Brussel op
15 december 2010**

Blz.

INHOUD

Samenvatting	3
Memorie van toelichting	4
Voorontwerp	11
Advies van de Raad van State	12
Wetsontwerp	14
Bijlage.....	16

CHAMBRE DES REPRÉSENTANTS
DE BELGIQUE

20 mai 2015

PROJET DE LOI

**portant assentiment à l'Accord euro-
méditerranéen relatif aux services aériens
entre l'Union européenne et ses États
membres, d'une part, et le Royaume
hachémite de Jordanie, d'autre part, fait à
Bruxelles le 15 décembre 2010**

Pages

SOMMAIRE

Résumé	3
Exposé des motifs.....	4
Avant-projet	11
Avis du Conseil d'État	12
Projet de loi	14
Annexe	92

De regering heeft dit wetsontwerp op 20 mei 2015 ingediend.

Le gouvernement a déposé ce projet de loi le 20 mai 2015.

De “goedkeuring tot drukken” werd op 12 juni 2015 door de Kamer ontvangen.

Le “bon à tirer” a été reçu à la Chambre le 12 juin 2015.

N-VA	:	Nieuw-Vlaamse Alliantie
PS	:	Parti Socialiste
MR	:	Mouvement Réformateur
CD&V	:	Christen-Democratisch en Vlaams
Open Vld	:	Open Vlaamse liberalen en democraten
sp.a	:	socialistische partij anders
Ecolo-Groen	:	Ecologistes Confédérés pour l'organisation de luttes originales – Groen
cdH	:	centre démocrate Humaniste
VB	:	Vlaams Belang
PTB-GO!	:	Parti du Travail de Belgique – Gauche d'Ouverture
FDF	:	Fédéralistes Démocrates Francophones
PP	:	Parti Populaire

Afkortingen bij de nummering van de publicaties:

DOC 54 0000/000:	Parlementair document van de 54 ^e zittingsperiode + basisnummer en volgnummer
QRVA:	Schriftelijke Vragen en Antwoorden
CRIV:	Voorlopige versie van het Integraal Verslag
CRABV:	Beknopt Verslag
CRIV:	Integraal Verslag, met links het definitieve integraal verslag en rechts het vertaald beknopt verslag van de toespraken (met de bijlagen)
PLEN:	Plenum
COM:	Commissievergadering
MOT:	Moties tot besluit van interpellaties (beigekleurig papier)

Abréviations dans la numérotation des publications:

DOC 54 0000/000:	Document parlementaire de la 54 ^e législature, suivi du n ^o de base et du n ^o consécutif
QRVA:	Questions et Réponses écrites
CRIV:	Version Provisoire du Compte Rendu intégral
CRABV:	Compte Rendu Analytique
CRIV:	Compte Rendu Intégral, avec, à gauche, le compte rendu intégral et, à droite, le compte rendu analytique traduit des interventions (avec les annexes)
PLEN:	Séance plénière
COM:	Réunion de commission
MOT:	Motions déposées en conclusion d'interpellations (papier beige)

Officiële publicaties, uitgegeven door de Kamer van volksvertegenwoordigers

Bestellingen:
Natieplein 2
1008 Brussel
Tel. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.dekamer.be
e-mail : publicaties@dekamer.be

De publicaties worden uitsluitend gedrukt op FSC gecertificeerd papier

Publications officielles éditées par la Chambre des représentants

Commandes:
Place de la Nation 2
1008 Bruxelles
Tél. : 02/ 549 81 60
Fax : 02/549 82 74
www.lachambre.be
courriel : publications@lachambre.be

Les publications sont imprimées exclusivement sur du papier certifié FSC

SAMENVATTING

Het ontwerp van instemmingswet heeft tot doel de bekrachtiging mogelijk te maken van de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en haar lidstaten, en Jordanië.

Deze overeenkomst heeft als doel een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de EU en Jordanië, in ruil voor een geleidelijke overname van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart door Jordanië.

Naast de vrijmaking van de markt zorgt deze overeenkomst enerzijds voor een hoger en uniform niveau van veiligheid, beveiliging en luchtverkeersbeheer dankzij de afstemming van de Jordaanse wetgeving op die van de EU, en anderzijds voor de toepassing van de communautaire regels inzake concurrentie. Deze harmonisatie van de normen zou dus eerlijke concurrentievoorwaarden moeten aanbieden.

RÉSUMÉ

Le projet de loi d'assentiment a pour objet de permettre la ratification de l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'UE et ses États membres, et la Jordanie.

Cet accord a pour objectif la libéralisation progressive des relations aériennes entre l'UE et la Jordanie en échange de la reprise progressive, par la Jordanie, de l'acquis communautaire en matière de transport aérien.

Outre l'ouverture des marchés, cet accord devrait garantir des niveaux élevés et uniformes de sécurité, sûreté et de gestion du trafic aérien par l'alignement de la législation jordanienne sur celle de l'UE ainsi que l'application de règles communautaires en matière de concurrence. Cette harmonisation des normes devrait donc permettre de garantir un cadre concurrentiel équitable.

MEMORIE VAN TOELICHTING

De Europese Unie en haar lidstaten enerzijds en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië anderzijds hebben op 15 december 2010 een luchtvaartovereenkomst ondertekend.

Context en doel van de overeenkomst

Deze met de Europese Commissie onderhandelde overeenkomst heeft als doel een geleidelijke liberalisering van de luchtvaartbetrekkingen tussen de Europese Unie en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, in ruil voor een geleidelijke overname van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart door Jordanië.

Ze kadert in het stappenplan dat de Raad van de Europese Unie in juni 2005 heeft vastgelegd, teneinde het externe beleid van de Europese Unie op vlak van de burgerluchtvaart te ontwikkelen en ze beantwoordt ook aan de geplande Euromediterrane partnerschap in de verklaring van Barcelona van 1995.

Een van de doelstellingen van het externe beleid van de Europese Unie is de oprichting van een gemeenschappelijk luchtruim met buurlanden, zoals bedoeld in het nabuurschapsbeleid. Binnen dit luchtruim worden de luchtdiensten geleidelijk geliberaliseerd en worden de regelgevingen op de Europese normen afgestemd.

Een eerste overeenkomst van het "Euromediterrane"-type werd in december 2006 met Marokko ondertekend. De overeenkomst met Jordanië past dezelfde beginselen en architectuur toe.

Naast de vrijmaking van de markt zorgt deze overeenkomst enerzijds voor een hoger en uniform niveau van veiligheid, beveiliging en luchtverkeersbeheer, dankzij de afstemming van de Jordaanse wetgeving op die van de Europese Unie, en anderzijds voor de toepassing van de communautaire regels inzake concurrentie. Deze harmonisatie van de normen zou dan ook eerlijke concurrentievoorwaarden moeten aanbieden.

Verloop van de onderhandelingen en tenuitvoerlegging van de overeenkomst

Naar aanleiding van een beslissing van de Raad van de Europese Unie van 29 en 30 november 2007 kreeg de Europese Commissie een mandaat om onderhandelingen te starten met het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië met het oog op het sluiten van een

EXPOSÉ DES MOTIFS

L'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, ont signé le 15 décembre 2010 un accord relatif aux services aériens.

Contexte et objet de l'accord

Cet accord, négocié par la Commission européenne, a pour objectif la libéralisation progressive des relations aériennes entre l'Union Européenne et le Royaume hachémite de Jordanie en échange de la reprise progressive, par ce dernier, de l'acquis communautaire en matière de transport aérien.

Il s'inscrit dans le cadre de la "feuille de route" adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile et répond également au partenariat envisagé dans la déclaration de Barcelone de novembre 1995 (partenariat euro-méditerranéen).

Un des objectifs de la politique extérieure de l'Union européenne est la création d'espaces aériens communs avec les pays de la politique européenne de voisinage, espaces à l'intérieur desquels les services de transport aérien sont progressivement libéralisés et les réglementations harmonisées sur la base des normes européennes.

Un premier accord de type "euro-méditerranéen" avait été signé avec le Maroc en décembre 2006. L'accord signé avec la Jordanie en reprend les principes et l'architecture.

Outre l'ouverture des marchés, cet accord devrait garantir des niveaux élevés et uniformes de sécurité, sûreté et de gestion du trafic aérien par l'alignement de la législation jordanienne sur celle de l'Union Européenne ainsi que l'application de règles communautaires en matière de concurrence. Cette harmonisation des normes devrait donc permettre de garantir un cadre concurrentiel équitable.

Le déroulement des négociations et la mise en œuvre de l'accord

A la suite d'une décision prise lors du Conseil de l'Union européenne des 29 et 30 novembre 2007, la Commission européenne a été autorisée, sur base d'un mandat, à négocier avec le Royaume hachémite de Jordanie les termes d'un accord relatif aux services

luchtvaartovereenkomst voor rekening van de Europese Unie en haar lidstaten.

De onderhandelingen begonnen in november 2008. Na vier onderhandelingszittingen werd een overeenkomst op 17 maart 2010 in Amman geparafereerd.

De overeenkomst werd eindelijk ter gelegenheid van het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie op 15 december 2010 in Brussel ondertekend.

De overeenkomst regelt domeinen waarvoor de Europese Unie en de andere lidstaten respectievelijk deels bevoegd zijn. Het is dus een gemengde overeenkomst die door de parlementen van de 27 lidstaten moet worden geratificeerd.

De overeenkomst treedt ook gefaseerd in werking. De inwerkingtreding en de toepassing van de essentiële bepalingen van de overeenkomst zullen door de Europese Unie geëvalueerd worden. Daartoe zal een Gemengd Comité vier maal per jaar vergaderen. Vanaf de eerste fase kunnen de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen, zonder beperkingen van capaciteit, bestemmingen of frequentie, vluchten uitvoeren tussen elk punt in de Europese Unie en elk punt in Jordanië (derde- en vierdevrijheidsrechten). Later zullen ook vijfdevrijheidsrechten worden toegekend.

De draagwijdte van de overeenkomst en de verwachte voordelen

De Europese Unie is de eerste commerciële partner van Jordanië, na Saudi-Arabië.

Het sluiten van een Euromediterrane luchtvaartovereenkomst met Jordanië was sinds lang een prioriteit voor de Europese Unie.

Volgens externe onderzoeken van de Commissie zou een Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de EU en Jordanië zorgen voor 54 000 extra passagiers en voor een voordeel tot 30 miljoen euro voor de consumenten tijdens het eerste jaar van de effectieve opening van de markt. De commerciële overeenkomst met Marokko in 2006 heeft geleid tot een belangrijke toename van luchtverbindingen tussen de Europese Unie en Marokko, in het bijzonder door lagekostenluchtvaartmaatschappijen.

De overeenkomst regelt de luchtvaartbetrekkingen tussen Jordanië en alle lidstaten van de Europese Unie. Ze vervangt de bilaterale overeenkomsten die eerder met deze lidstaten werden ondertekend. Voor wat België betreft, vervangt deze overeenkomst

aériens pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres,

Les négociations ont débuté en novembre 2008 et ont nécessité quatre sessions de négociations pour aboutir à un accord paraphé à Amman le 17 mars 2010.

L'accord a été finalement signé à Bruxelles le 15 décembre 2010 lors de la Présidence belge de l'Union européenne.

L'accord régit des domaines qui relèvent pour une part de la compétence de l'Union européenne et pour d'autres, de celle des États membres. Il est donc mixte et sa conclusion requiert une ratification par les parlements des 27 États membres.

L'accord est aussi phasé. La mise en œuvre et l'application de l'essentiel des dispositions de l'accord font l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne. Elles sont approuvées par une décision du comité mixte qui se réunit au moins une fois par an. Dès la première phase toutefois, les transporteurs des deux Parties bénéficient de la possibilité d'opérer sans restrictions de capacité, destinations ou fréquence de vols entre tout point de l'Union Européenne et tout point en Jordanie (droits dits de troisième et quatrième libertés). Ultérieurement une ouverture aux droits dits de cinquième liberté est prévue.

La portée de l'accord et les bénéfices attendus

L'Union européenne est le premier partenaire commercial de la Jordanie, après l'Arabie Saoudite.

La conclusion d'un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens avec la Jordanie constituait une priorité de longue date pour l'Union européenne.

Selon des études externes de la Commission, un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens avec la Jordanie ferait augmenter de 54 000 le nombre de passagers et générerait jusqu'à 30 millions d'euros de gains pour les consommateurs au cours de la première année d'ouverture effective du marché. L'accord commercial qui a été négocié avec le Maroc en 2006 avait débouché sur un renforcement important des services aériens entre l'Union européenne et le Maroc notamment de compagnies à bas coûts et bas tarifs.

L'accord est appelé à régir les relations aériennes de la Jordanie avec l'ensemble des pays de l'Union européenne. Il se substitue aux accords bilatéraux précédemment conclus avec ces pays. Pour la Belgique, il remplacera l'accord bilatéral aérien signé avec la

de bilaterale overeenkomst met Jordanië die op 19 oktober 1960 werd ondertekend. Ze schaft de meeste bestaande luchtvaartbeperkingen af (nationaliteit, frequentie, capaciteit, toegang tot de routes,...) in ruil voor de overname van de communautaire verworvenheden inzake luchtvaart door Jordanië. Ze vereenvoudigt aanzienlijk de administratieve procedures.

De inhoud van de overeenkomst

De overeenkomst begint met een bepalend gedeelte houdende de grote beginselen en telt verder 29 artikels en 4 bijlagen.

Bijlage I beschrijft de uitgewisselde verkeersrechten, bijlage II bevat de overgangsbepalingen, bijlage III schetst de regels van de Europese Unie die Jordanië in acht moet nemen en bijlage IV lijst de vier landen op waarnaar wordt verwezen in de artikelen 3 en 4 (IJsland, Noorwegen, Zwitserland, Liechtenstein).

DE ARTIKELEN

Artikel 1 definieert de termen die in de overeenkomst worden gebruikt.

Titel I: Economische bepalingen (art. 2 tot 12)

Artikel 2 legt de commerciële rechten van de luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen voor de internationale luchtdiensten vast. De bijlagen I en II bepalen onder welke voorwaarden deze rechten kunnen worden uitgeoefend. Cabotage wordt uitdrukkelijk uitgesloten.

De **artikelen 3 en 4** stellen hoe de Overeenkomstsluitende Partijen de exploitatievergunningen van de luchtvaartmaatschappijen kunnen toekennen, weigeren, intrekken, opschorten of beperken.

Artikel 4 bis bevat het beginsel van de wederzijdse erkenning van de beslissingen van elke Partij i.v.m. enerzijds de financiële draagkracht en de managementdeskundigheid van de luchtvaartmaatschappijen (de "deugdelijkheid" in de overeenkomst) en anderzijds de economische nationaliteit die aan de eigendom en de feitelijke zeggenschap van de luchtmaatschappijen is verbonden.

Artikel 5 regelt de kwesties in verband met eigendom en investering in de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen. Het eigendom van en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij door belangen van de andere Partij is mogelijk mits het Gemengd Comité daarmee instemt.

Jordanie le 19 octobre 1960. Il supprime l'essentiel des limitations existantes en matière de trafic aérien (nationalité, fréquences, capacité, accès aux routes,...) en contrepartie de la reprise, par la Jordanie, de l'acquis communautaire en la matière. Il simplifie considérablement les procédures administratives.

Le contenu de l'accord

L'Accord se compose d'un dispositif énonçant les grands principes, de 29 articles et de quatre annexes:

L'annexe I décrit les droits de trafic échangés, l'annexe II concerne les dispositions transitoires, l'annexe III reprend la législation de l'Union Européenne à laquelle la Jordanie doit se conformer et l'annexe IV liste les quatre États visés aux articles 3 et 4 (Islande, Norvège, Suisse, Liechtenstein).

LES ARTICLES

L'article 1 définit les termes employés dans l'accord.

Titre I: Les dispositions économiques (art. 2 à 12)

L'article 2 fixe les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties contractantes pour les services aériens internationaux. Les dispositions prévues aux annexes I et II de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Le droit de cabotage est explicitement exclu.

Les **articles 3 et 4** établissent les conditions dans lesquelles les Parties contractantes accordent, refusent, révoquent, suspendent ou limitent les autorisations d'exploitation des transporteurs aériens.

L'article 4 bis pose le principe de la reconnaissance mutuelle des décisions prises par chaque Partie, d'une part, sur les capacités financières et de gestion des entreprises de transport aérien (la "conformité" dans l'accord) et, d'autre part, sur la détermination de la citoyenneté économique liée à la propriété et au contrôle effectif des transporteurs aériens.

L'article 5 traite des questions relatives à la propriété et à l'investissement dans des compagnies aériennes des deux Parties. La détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque Partie par des intérêts de l'autre Partie, est permis sous réserve d'une décision du comité mixte.

Artikel 6 stelt dat alle wetten en regels van elke overeenkomstsluitende Partij bij binnenkomst van, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van luchtvaartuigen, passagiers, bemanningsleden of vracht, van toepassing blijven.

Artikel 7 stelt dat de gezamenlijke doelstelling van de overeenkomst erin bestaat eerlijke en gelijke kansen te bieden aan de luchtvaartmaatschappijen van beide Partijen voor de exploitatie van de overeengekomen diensten.

Dit artikel legt ook de beginselen vast voor een eerlijk concurrentiesysteem dat, behoudens uitzonderingen, overheidssubsidies verbiedt. Een overlegmechanisme wordt voorzien om de concurrentiegeschillen te regelen.

Artikel 8 bepaalt onder welke voorwaarden de luchtvaartmaatschappijen van elke Partij hun commerciële activiteiten op het grondgebied van de andere Partij mogen uitoefenen (commerciële vertegenwoordiging, grondafhandeling, verkoop, plaatselijke uitgaven, transfer van fondsen, samenwerkingsregelingen, codesharing, leasing, slots, ...). De luchtvaartmaatschappijen van de Overeenkomstsluitende Partijen zijn bovendien uitdrukkelijk gemachtigd om in het kader van het internationaal luchtvervoer, elke type van oppervlaktevervoer te gebruiken voor vracht van en naar alle punten in Jordanië, in de Europese Unie of in derde landen.

Artikel 9 heeft betrekking op de vrijstellingen van douanerechten en —heffingen die wederzijds door de Partijen worden toegekend.

Artikel 10 zorgt ervoor dat de heffingen voor het gebruik van de luchthavens, luchtvaartvoorzieningen en -diensten, correct, redelijk, kostenrelaterend en niet-discriminerend zijn.

Krachtens **artikel 11** mogen de luchtvaartmaatschappijen vrij hun prijzen voor luchtdiensten vaststellen. In tegenstelling met wat in de bilaterale luchtvaartovereenkomsten traditioneel wordt bepaald, moeten de prijzen niet worden aangemeld.

Artikel 12 organiseert de uitwisseling van statistische gegevens, inzonderheid op het niveau van het Gemengd Comité.

L'**article 6** rappelle que les dispositions législatives et réglementaires de chaque Partie contractante relatives à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret restent d'application.

L'**article 7** souligne que l'objectif commun de l'accord est de garantir des conditions loyales et équitables aux transporteurs aériens des deux parties pour l'exploitation des services agréés.

Cet article définit également les principes d'un cadre concurrentiel loyal qui interdit, sauf exception, les subventions publiques. Un mécanisme de consultation est mis en place pour régler les différends relatifs aux problèmes de concurrence.

L'**article 8** précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre Partie (représentation commerciale, assistance en escale, ventes, dépenses locales, transfert de fonds, accords de coopération, de partage de codes, location d'aéronefs, créneaux horaires, etc.). Les transporteurs aériens des parties contractantes sont en outre explicitement autorisés à utiliser dans le cadre du transport aérien international tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point de la Jordanie et de l'Union européenne ou de pays tiers.

L'**article 9** relatif aux droits de douane et taxes détermine les exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les Parties contractantes.

L'**article 10**, souligne que les redevances imposées pour l'usage des infrastructures et services aéroportuaires ainsi que des services de navigation aérienne doivent être justes, non discriminatoires, raisonnables et calculées en fonction des coûts supportés par les fournisseurs de services.

L'**article 11** consacre la libre fixation des tarifs des services aériens par les transporteurs aériens. Contrairement à ce qu'il était traditionnellement requis dans les accords aériens bilatéraux, le dépôt des tarifs pratiqués n'est plus imposé.

L'**article 12** organise l'échange de données statistiques notamment au niveau du Comité Mixte.

TITEL II: Samenwerking op regelgevingsgebied (art. 13 tot 19)

De Overeenkomstsluitende Partijen verbinden zich ertoe, krachtens de artikelen 13 tot 19, om de communautaire normen betreffende verschillende luchtvaartdomeinen bedoeld in de bijlage toe te passen, zoals de veiligheid en de beveiliging van de burgerluchtvaart, het beheer van het luchtverkeer, de bescherming van het milieu, de bescherming van de consumenten, de geautomatiseerde boekingsystemen en de sociale aspecten van het luchtvervoer.

Artikel 13 betreffende de veiligheid van de luchtvaart voorziet in platforminspecties voor luchtvaartuigen die worden verdacht de internationale veiligheidsnormen niet na te leven; passende maatregelen kunnen genomen worden bij het vermoeden dat een luchtvaartuig of de exploitatie ervan niet aan de veiligheidsnormen beantwoordt.

Artikel 14 betreffende de beveiliging van de luchtvaart bevat de standaardbepalingen van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie (ICAO), die in de bilaterale luchtvaartovereenkomsten traditioneel worden opgenomen; wanneer de omstandigheden het vereisen mogen de Partijen onmiddellijk optreden om de beveiliging van de vluchten te waarborgen.

Artikel 15 voorziet in een specifieke samenwerking op het gebied van het luchtverkeersbeheer met het doel het gemeenschappelijke Europese luchtruim uit te breiden tot Jordanië; Jordanië zal ook betrokken worden bij de werkzaamheden van het comité voor het gemeenschappelijk luchtruim.

Artikel 16 wijst op het belang om het milieu te beschermen in het kader van de ontwikkeling en de tenuitvoerlegging van het internationale luchtvaartbeleid; de Partijen blijven niettemin vrij om passende maatregelen te nemen om het effect van het internationale luchtvervoer op het milieu te beperken.

TITEL III: Institutionele bepalingen (art. 20 tot 29)

Artikel 20 betreffende de interpretatie en de handhaving van de overeenkomst formaliseert de verplichtingen van de Partijen om de naleving van deze overeenkomst te waarborgen.

Artikel 21 beschrijft de werking van het Gemengd Comité. Het bestaat uit vertegenwoordigers van de Partijen en het is verantwoordelijk voor het beheer en de correcte toepassing van de overeenkomst. De beslissingen van het Gemengd Comité worden met

Titre II: La coopération réglementaire (art. 13 à 19)

Les Parties contractantes s'engagent, sur base des articles 13 à 19, à mettre en œuvre les normes communautaires annexées à l'accord dans différents domaines du transport aérien: la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, la gestion du trafic aérien, la protection de l'environnement, la protection des consommateurs, les systèmes informatisés de réservation et les aspects sociaux du transport aérien.

L'**article 13**, relatif à la sécurité aérienne, prévoit l'inspection au sol des aéronefs soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité et autorise la prise de mesures appropriées en cas de doute sur le niveau de sécurité offert par un aéronef ou la manière dont il est exploité.

L'**article 14** relatif à la sûreté aérienne, reprend les dispositions standards définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et traditionnellement reprises dans les accords bilatéraux aériens; lorsque les circonstances l'exigent, les Parties peuvent prendre des mesures immédiates pour préserver la sûreté des vols.

L'**article 15** prévoit une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à la Jordanie qui sera associée aux travaux du comité du ciel unique européen.

L'**article 16** souligne l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale; les Parties restent toutefois libres de prendre des mesures appropriées pour lutter contre les effets de l'aviation internationale sur l'environnement est garantie.

Titre III: Les dispositions institutionnelles (art. 20 à 29)

L'**article 20**, relatif à l'interprétation et au contrôle de l'application de l'accord, formalise les obligations qui incombent aux Parties afin d'assurer sa bonne application.

L'**article 21** décrit le fonctionnement du Comité mixte. Composé de représentants des Parties, il est responsable de l'administration de l'accord et de sa mise en œuvre. Les décisions du comité mixte sont adoptées par consensus et sont contraignantes pour les parties

eenparigheid der stemmen genomen en zijn bindend voor de Overeenkomstsluitende Partijen. Als overlegorgaan is het Gemengd Comité ook belast met de ontwikkeling van de samenwerking in de verschillende domeinen van het luchtvervoer.

Artikel 22 legt een procedure voor de regeling van de geschillen vast. Het Gemengd Comité is in beginsel bevoegd voor de geschillen met betrekking tot de interpretatie of de toepassing van de overeenkomst. In laatste instantie kunnen de geschillen worden voorgelegd aan een scheidsgerecht, volgens een procedure die gelijk is aan de bestaande procedure in de traditionele bilaterale luchtvaartovereenkomsten.

Artikel 23 stelt dat een Partij vrijwaringsmaatregelen mag nemen.

Daartoe plegen de Partijen onmiddellijk overleg in het Gemengd Comité teneinde een voor elke Partij aanvaardbare oplossing te vinden.

Artikel 24 legt als einddoel op de oprichting van een gemeenschappelijke Euromediterrane luchtvaartruimte met de andere mediterrane landen. Het Gemengd Comité onderzoekt de mogelijkheid om wederzijds in te stemmen met wijzigingen teneinde rekening te houden met andere Euromediterrane luchtvaartovereenkomsten.

Artikel 25 stelt dat de bepalingen van deze overeenkomst voorrang hebben op de bepalingen van de bestaande bilaterale akkoorden. De bestaande verkeersrechten die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten en die niet onder de onderhavige overeenkomst vallen, mogen niettemin verder worden uitgeoefend.

Artikel 26 bepaalt de regels i.v.m. de informatie, de evaluatie en de eventuele integratie van de nieuwe normen in de bijlage III (communautaire verworvenheden) wanneer een Partij wetgevende wijzigingen overweegt.

Artikel 27 stelt dat de overeenkomst voor onbepaalde duur is gesloten en legt uit hoe de overeenkomst eventueel kan worden beëindigd.

Artikel 28 legt de registratie van deze overeenkomst bij de ICAO op.

Artikel 29 regelt de inwerkingtreding van de overeenkomst onder voorbehoud dat de interne rechtsprocedures van alle Overeenkomstsluitende Partijen vervuld zijn.

contractantes. Organe de concertation, le comité mixte est également chargé de développer la coopération dans les différents domaines du transport aérien.

L'article 22 établit une procédure de règlement des différends. Il pose le principe du recours au comité mixte pour la résolution des différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord. En dernier recours, les différends peuvent être soumis à un tribunal arbitral selon une procédure similaire à celle existante dans les accords aériens bilatéraux traditionnels.

L'article 23 prévoit qu'une Partie peut recourir à des mesures de sauvegarde.

Dans cette éventualité, les parties contractantes se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.

L'article 24, fixe comme objectif ultime la création d'un espace aérien euro-méditerranéen commun avec les autres États du pourtour méditerranéen. La possibilité d'agréer mutuellement des modifications pour tenir compte d'autres accords euro-méditerranéens relatifs aux services aériens sera étudiée au sein du comité mixte.

L'article 25 précise que les dispositions du présent accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés.

L'article 26, prévoit lorsqu'une Partie envisage des modifications législatives, les modalités d'information, d'évaluation et éventuellement d'intégration des nouvelles normes dans l'annexe III (acquis communautaire).

L'article 27, précise que l'accord est conclu pour une durée illimitée ainsi que les modalités d'une éventuelle dénonciation.

L'article 28 impose l'enregistrement de cet accord auprès de l'OACI.

L'article 29, fixe les modalités d'entrée en vigueur de l'accord sous réserve du respect du droit interne de toutes les Parties contractantes.

De bijlagen

Bijlage I betreffende de overeengekomen diensten en de gespecificeerde routes legt de exploitatievoorwaarden voor de Europese en Jordaanse luchtvaartmaatschappijen vast. Deze maatschappijen kunnen diensten exploiteren, zonder beperking van frequentie of capaciteit, vanuit elke luchthaven van de Europese Unie, via punten gelegen in de Euromed zone en/of ECAA, naar elke luchthaven van Jordanië (derde- en vierdevrijheidsrechten) en omgekeerd. De geëxploiteerde diensten moeten wel beginnen of eindigen op het grondgebied van Jordanië voor Jordaanse luchtvaartmaatschappijen, en op het grondgebied van de Europese Unie voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie.

Bijlage II met de overgangsbepalingen verbindt het openingsniveau van de markt aan de omzetting van de communautaire verworvenheden in het interne recht van Jordanië. De uitoefening van de vijfdevrijheidsrechten, ook door Jordaanse luchtvaartmaatschappijen tussen twee lidstaten van de Unie, hangt af van een beslissende evaluatie van het Gemengd Comité waaruit blijkt dat Jordanië het harmoniseringsproces heeft voltooid.

Bijlage III lijst de Europese regels op (communautaire verworvenheden inzake veiligheid en beveiliging van de luchtvaart, beheer van het luchtverkeer, milieu-bescherming, geautomatiseerde boekingsystemen). Het Gemengd Comité wordt belast met de regelmatige bijwerking van deze lijst.

Bijlage IV geeft een lijst van de landen bedoeld in de artikelen 3 en 4 van de overeenkomst en in de bijlage I (gespecificeerde routes). Het gaat om de landen die deel uitmaken van de Europese Economische Ruimte en Zwitserland.

*De minister van Buitenlandse Zaken en
Europese Zaken,*

Didier REYNDERS

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

Les Annexes

L'**annexe I**, relative aux services agréés et routes spécifiées, précise les conditions d'exploitation des transporteurs aériens européens et jordaniens. Ces transporteurs pourront opérer, sans restriction de fréquence ou de capacité, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, via des points dans des pays de la zone Euromed et/ou de l'EACE, vers tout aéroport en Géorgie (droits dits de 3e et de 4e libertés) et vice-versa. Les services exploités devront toutefois débiter ou se terminer sur le territoire de la Jordanie en ce qui concerne les transporteurs aériens jordaniens, et sur le territoire de l'Union européenne pour les transporteurs communautaires.

L'**annexe II**, relative aux dispositions transitoires, établit un lien entre la reprise par la Jordanie de l'acquis communautaire dans son droit interne et le degré d'ouverture du marché. L'exercice des droits dits de 5e liberté, y compris pour les transporteurs jordaniens entre deux États membres de l'Union, est subordonné à une évaluation suivie d'une décision du comité mixte validant l'achèvement de la reprise de l'acquis communautaire par la Jordanie.

L'**annexe III**, dresse la liste des règles européennes (acquis communautaire notamment en matière de sécurité et de sûreté aérienne, de gestion du trafic aérien, de protection de l'environnement, de systèmes informatisés de réservation). Le comité mixte est chargé de la mise à jour régulière de cette liste.

L'**annexe IV**, liste les États mentionnés aux articles 3 et 4 de l'accord ainsi qu'à l'annexe I (routes spécifiées). Il s'agit des pays de l'Espace économique européen et de la Suisse.

*Le ministre des Affaires étrangères et
européennes,*

Didier REYNDERS

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

VOORONTWERP VAN WET

onderworpen aan het advies van de Raad van State

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië, anderzijds, opgesteld te Brussel op 15 december 2010

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië, anderzijds, opgesteld te Brussel op 15 december 2010, zal volkomen gevolg hebben.

AVANT-PROJET DE LOI

soumis à l'avis du Conseil d'État

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 décembre 2010

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 décembre 2010, sortira son plein et entier effet.

**ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE
NR. 57.307/4 VAN 20 APRIL 2015**

Op 23 maart 2015 is de Raad van State, afdeling Wetgeving, door de vice-eersteminister en minister van Buitenlandse Zaken verzocht binnen een termijn van dertig dagen een advies te verstrekken over een voorontwerp van wet “houdende instemming met de Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië, anderzijds, opgesteld te Brussel op 15 december 2010”.

Het voorontwerp is door de vierde kamer onderzocht op 20 april 2015. De kamer was samengesteld uit Pierre Liénardy, kamervoorzitter, Jacques Jaumotte en Bernard Blero, staatsraden, en Colette Gigot, griffier.

Het verslag is uitgebracht door Yves Chauffoureaux, eerste auditeur.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst van het advies is nagezien onder toezicht van Pierre Liénardy.

Het advies, waarvan de tekst hierna volgt, is gegeven op 20 april 2015

*

Aangezien de adviesaanvraag ingediend is op basis van artikel 84, § 1, eerste lid, 2°, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, beperkt de afdeling Wetgeving overeenkomstig artikel 84, § 3, van de voornoemde gecoördineerde wetten haar onderzoek tot de rechtsgrond van het ontwerp, de bevoegdheid van de steller van de handeling en de te vervullen voorafgaande vormvereisten.

Wat deze drie punten betreft, geeft het ontwerp aanleiding tot de volgende opmerking.

In haar advies 52 134/3, op 16 oktober 2012 gegeven over een voorontwerp dat ontstaan heeft gegeven aan het decreet van het Vlaams Gewest van 3 mei 2013 “houdende instemming met de Euromediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, anderzijds, ondertekend in Brussel op 15 december 2010”, heeft de afdeling Wetgeving de volgende opmerking geformuleerd:

“Luidens artikel 29, lid 2, van de overeenkomst komen, onverminderd artikel 29, lid 1, ervan, de partijen overeen de overeenkomst voorlopig toe te passen vanaf de eerste dag van de maand die volgt op de vroegste van de volgende twee data: i) de datum van de laatste kennisgeving waarbij de partijen elkaar hebben meegedeeld dat de procedures voor de voorlopige toepassing van de overeenkomst zijn voltooid, of ii) twaalf maanden na de ondertekening van de overeenkomst, voor zover de interne procedures en/of binnenlandse wetgeving, naargelang het geval, van de partijen zijn vastgesteld.

**AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT
N° 57.307/4 DU 20 AVRIL 2015**

Le 23 mars 2015, le Conseil d'État, section de législation, a été invité par le vice-premier ministre et ministre des Affaires étrangères à communiquer un avis, dans un délai de trente jours, sur un avant-projet de loi “portant assentiment à l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 décembre 2010”.

L'avant-projet a été examiné par la quatrième chambre le 20 avril 2015. La chambre était composée de Pierre Liénardy, président de chambre, Jacques Jaumotte et Bernard Blero, conseillers d'État, et Colette Gigot, greffier.

Le rapport a été présenté par Yves Chauffoureaux, premier auditeur.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de Pierre Liénardy.

L'avis, dont le texte suit, a été donné le 20 avril 2015.

*

Comme la demande d'avis est introduite sur la base de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 2°, des lois coordonnées sur le Conseil d'État, la section de législation limite son examen au fondement juridique de l'avant-projet à la compétence de l'auteur de l'acte ainsi qu'à l'accomplissement des formalités préalables, conformément à l'article 84, § 3, des lois coordonnées précitées.

Sur ces trois points, l'avant-projet appelle l'observation suivante.

Dans son avis 52 134/3, donné le 16 octobre 2012 sur un avant-projet devenu le décret (Région flamande) du 3 mai 2013 “portant assentiment à l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles le 15 décembre 2010”, la section de législation a formulé l'observation suivante:

(Traduction) “Selon l'article 29, paragraphe 2, de l'accord, nonobstant son paragraphe 1^{er}, les parties contractantes conviennent d'appliquer provisoirement l'accord à partir du premier jour du mois suivant la première de ces deux dates: i) la date de la dernière note par laquelle les parties se sont notifié l'accomplissement des procédures nécessaires à cet effet; ou ii) le premier anniversaire de la date de signature de l'accord, sous réserve des procédures internes et/ou de la législation nationale des parties contractantes, selon le cas.

Daargelaten de vraag naar de juiste betekenis van het bepaalde sub artikel 29, lid 2, ii), van de overeenkomst, dient te worden opgemerkt dat er in het Belgische recht geen procedures bestaan voor de voorlopige toepassing van een internationaal verdrag.

Krachtens artikel 167, § 3, van de Grondwet hebben verdragen eerst gevolg nadat zij de instemming van het betrokken parlement of parlementen hebben verkregen.¹ Met de voorlopige toepassing van een internationaal verdrag zou worden vooruitgelopen op de instemming ermee, te dezen, van het Vlaams Parlement en zou het Parlement voor de keuze worden gesteld ofwel de voorlopige toepassing te bekrachtigen, ofwel in geval van niet-instemming, de Belgische Staat tegenover de medeondertekenaar van de overeenkomst in een delicate positie te plaatsen. Dit zou een beperking op het recht van het Vlaams Parlement zijn om vrij te oordelen of het al dan niet zijn instemming kan verlenen.

Bovendien is het zo dat, ook al heeft de instemming van het Vlaams Parlement tot gevolg dat het eerder tot stand gekomen wordt bevestigd, de overeenkomst in het interne recht geen gevolg kan hebben alvorens die instemming is gegeven, hetgeen tot moeilijkheden kan leiden².

Artikel 29, lid 2, van de overeenkomst is derhalve voor België en zijn deelgebieden onwerkzaam. Er kan derhalve enkel worden aangeraden de procedure tot parlementaire instemming met de overeenkomst zo snel mogelijk te starten en te voltooien³.

Die opmerking geldt ook voor het voorliggende voorontwerp van wet³.

De griffier,

Colette GIGOT

De voorzitter,

Pierre LIÉNARDY

Abstraction faite de la question de la portée exacte de la disposition de l'article 29, paragraphe 2, ii), de l'accord, force est de constater qu'en droit belge, il n'existe pas de procédure réglant l'application provisoire d'une convention internationale.

En vertu de l'article 167, § 3, de la Constitution, les traités n'ont d'effet qu'après avoir reçu l'assentiment du parlement ou des parlements concernés¹. L'application à titre provisoire d'une convention internationale anticiperait son assentiment, en l'occurrence par le Parlement flamand, et obligerait celui-ci, soit à ratifier l'application à titre provisoire, soit, en cas de non-ratification, à mettre l'État belge dans une position délicate vis-à-vis du cosignataire de l'accord. Le droit du Parlement flamand d'apprécier librement s'il peut donner ou non son assentiment s'en trouverait restreint.

En outre, même si l'assentiment du Parlement flamand a pour effet de confirmer ce qui a été arrêté antérieurement, l'accord ne peut avoir d'effet en droit interne avant que cet assentiment n'ait été donné, ce qui peut être source de difficultés².

Il s'ensuit que pour la Belgique et ses entités fédérées, l'article 29, paragraphe 2, de l'accord est inopérant. On ne peut dès lors que recommander d'entamer et d'achever le plus vite possible la procédure d'assentiment parlementaire à l'accord³.

Cette observation vaut également pour l'avant-projet de loi examiné³.

Le greffier,

Colette GIGOT

Le président,

Pierre LIÉNARDY

¹ Voetnoot 2 van het geciteerde advies: Alhoewel paragraaf 3 van artikel 167 van de Grondwet enkel betrekking heeft op de verdragen waarin aangelegenheden worden geregeld die uitsluitend tot de gemeenschaps- of gewestbevoegdheid behoren, geldt de erin opgenomen regel, gelet op de onderlinge samenhang tussen de paragrafen 2 tot 4 van dat artikel, eveneens ten aanzien van de zogenaamde "gemengde" verdragen.

² Voetnoot 3 van het geciteerde advies: Dit is enkel niet het geval wanneer er voor een verdragsconforme toepassing in de praktijk reeds binnen het bestaande juridische kader een voldoende grondslag aanwezig is.

³ Met dien verstande dat de verwijzing in het voorontwerp naar artikel 167, § 3, van de Grondwet, moet worden vervangen door een verwijzing naar paragraaf 2 van die bepaling, daar het om de federale wetgever gaat.

¹ Note de bas de page 2 de l'avis cité: Bien que le paragraphe 3 de l'article 167 de la Constitution ne porte que sur les traités réglant des matières relevant exclusivement de la compétence communautaire ou régionale, la règle qu'il énonce s'applique également aux traités dits "mixtes" vu la corrélation entre les paragraphes 2 et 4 de cet article.

² Note de bas de page 3 de l'avis cité: Ce ne sera pas le cas uniquement s'il existe déjà dans le cadre juridique existant un fondement juridique suffisant pour une application conforme au traité dans la pratique.

³ En considérant que la référence qui y est faite à l'article 167, § 3, de la Constitution doit être remplacée par une référence au deuxième paragraphe de cette disposition, s'agissant du législateur fédéral.

WETSONTWERP

FILIP,

KONING DER BELGEN,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van de minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken en van de minister van Mobiliteit,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ:

De minister van Buitenlandse Zaken en Europese Zaken en de minister van Mobiliteit zijn ermee belast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam bij de Kamer van volksvertegenwoordigers in te dienen:

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid als bedoeld in artikel 74 van de Grondwet.

Art. 2

De Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië, anderzijds, opgesteld te Brussel op 15 december 2010, zal volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 7 mei 2015

FILIP

VAN KONINGSWEGE:

*De minister van Buitenlandse Zaken en
Europese Zaken,*

Didier REYNDERS

De minister van Mobiliteit,

Jacqueline GALANT

PROJET DE LOI

PHILIPPE,

ROI DES BELGES,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition du ministre des Affaires étrangères et européennes et de la ministre de la Mobilité,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS:

Le ministre des Affaires étrangères et européennes et la ministre de la Mobilité sont chargés de présenter, en Notre nom, à la Chambre des Représentants le projet de loi dont la teneur suit:

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 74 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, fait à Bruxelles le 15 décembre 2010, sortira son plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 7 mai 2015

PHILIPPE

PAR LE ROI:

*Le ministre des Affaires étrangères et
européennes,*

Didier REYNDERS

La ministre de la Mobilité,

Jacqueline GALANT

BIJLAGE

ANNEXE

EUROMEDITERRANE LUCHTVAARTOVEREENKOMST
TUSSEN DE EUROPESE UNIE
EN HAAR LIDSTATEN, ENERZIJD,
EN HET HASJEMITISCHE KONINKRIJK JORDANIË, ANDERZIJD

EU/JO/nl 1

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIC DUITSLAND,

DE REPUBLIEK ESTLAND,

IERLAND,

DE HELLEENSE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK SPANJE,

DE FRANSE REPUBLIEK,

DE ITALIAANSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK CYPRUS,

DE REPUBLIEK LETLAND,

DE REPUBLIEK LITOUWEN,

EU/JO/nl 2

HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG,

DE REPUBLIEK HONGARIJE,

MALTA,

HET KONINKRIJK DER NEDERLANDEN,

DE REPUBLIEK OOSTENRIJK,

DE REPUBLIEK POLEN,

DE PORTUGESE REPUBLIEK,

ROEMENIË,

DE REPUBLIEK SLOVENIË,

DE SLOWAAKSE REPUBLIEK,

DE REPUBLIEK FINLAND,

HET KONINKRIJK ZWEDEN,

EU/JO/nl 3

HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITANNIË EN NOORD-IERLAND,

partijen bij het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, hierna de "lidstaten" genoemd, en

DE EUROPESE UNIE,

enerzijds, en

HET HASJEMITISCHE KONINKRIJK JORDANIË, hierna "Jordanië" genoemd,

anderzijds,

DE WENS UITDRUKKEND een internationaal luchtvaartstelsel te bevorderen, dat gebaseerd is op eerlijke mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op een markt met een minimum aan overheidsbetrokkenheid en regelgeving;

DE WENS UITDRUKKEND de uitbreiding van de internationale luchtvervoersmogelijkheden te vergemakkelijken, onder meer via de ontwikkeling van luchtvervoersnetwerken, teneinde tegemoet te komen aan de behoeften van passagiers en expediteurs aan passende luchtvervoersdiensten;

ERKENNENDE dat luchtvervoer belangrijk is voor het bevorderen van handel, toerisme en investeringen;

DE WENS UITDRUKKEND dat luchtvaartmaatschappijen de mogelijkheid krijgen om passagiers en expediteurs concurrerende prijzen en diensten aan te bieden op open markten;

EU/JO/nl 4

ERKENNENDE dat het op elkaar afstemmen en, voor zover praktisch mogelijk, het harmoniseren van regelgeving inzake luchtvervoer voordelen kan opleveren;

DE WENS UITDRUKKEND dat alle sectoren van de luchtvervoerssector, inclusief het personeel van luchtvaartmaatschappijen, profijt kunnen trekken van een geliberaliseerd klimaat;

DE WENS UITDRUKKEND het hoogst mogelijke niveau van veiligheid en beveiliging van het internationaal luchtvervoer te garanderen en nogmaals bevestigend dat zij zich grote zorgen maken over daden of bedreigingen die gericht zijn tegen luchtvaartuigen en die de veiligheid van personen of goederen in gevaar brengen, de exploitatie van het luchtvervoer nadelig beïnvloeden en het vertrouwen van het publiek in de veiligheid van de burgerluchtvaart ondermijnen;

NOTA NEMENDE VAN het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944;

ERKENNENDE dat deze Euromediterrane luchtvaartovereenkomst binnen het toepassingsgebied valt van het Euromediterraan partnerschap dat in het vooruitzicht wordt gesteld in de verklaring van Barcelona van 28 november 1995;

NOTA NEMENDE VAN hun gemeenschappelijk voornemen om een Euromediterrane luchtvaart-ruimte tot stand te brengen, op basis van de beginselen van overeenstemming van de regelgeving, regelgevende samenwerking en liberalisering van de markttoegang;

NOTA NEMENDE VAN de gezamenlijke verklaring van de Arabische burgerluchtvaartcommissie en de Arabische organisatie van luchtvaartmaatschappijen, enerzijds, en het directoraat-generaal Energie en vervoer, anderzijds, die op 16 november 2008 in Sharm El Sheikh is ondertekend;

DE WENS UITDRUKKEND een gelijk speelveld voor luchtvaartmaatschappijen te creëren, waardoor de luchtvaartmaatschappijen van beide partijen billijke en gelijke kansen genieten om de overeengekomen diensten te verlenen;

ERKENNENDE dat het belangrijk is de toewijzing van slots te regelen op basis van eerlijke en gelijke kansen voor luchtvaartmaatschappijen van beide partijen, teneinde een neutrale en niet-discriminerende behandeling van alle luchtvaartmaatschappijen te garanderen;

ERKENNENDE dat subsidies een negatief effect kunnen hebben op de mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen en de basisdoelstellingen van deze Overeenkomst in het gedrang kunnen brengen;

BEVESTIGEND dat het belangrijk is de broeikasgasemissies van de luchtvaart te beperken en het milieu te beschermen bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvaartbeleid;

NOTA NEMENDE van het belang van de bescherming van de consument, met inbegrip van de bescherming die wordt geboden door het Verdrag tot het brengen van eenheid in enige bepalingen inzake het internationale luchtvervoer, gesloten te Montreal op 28 mei 1999, voor zover beide partijen zijn toegetreden tot dit verdrag;

VOORNEMENS voort te bouwen op het kader van de bestaande luchtvervoersovereenkomsten, teneinde aan beide zijden open markttoegang en zoveel mogelijk voordelen voor consumenten, luchtvaartmaatschappijen, personeel en de maatschappij in het algemeen tot stand te brengen;

NOTA NEMENDE van het feit dat het doel van deze overeenkomst geleidelijk doch volledig moet worden verwezenlijkt en dat een geschikt mechanisme kan zorgen voor steeds grotere harmonisering van de wetgeving,

ZIJN ALS VOLGT OVEREENGEKOMEN:

ARTIKEL 1

Definities

Tenzij anders is bepaald, wordt voor de toepassing van deze Overeenkomst verstaan onder:

- 1) "overeengekomen diensten" en "gespecificeerde routes": internationaal luchtvervoer overeenkomstig artikel 2 (Verkeersrechten) van en bijlage 1 bij deze Overeenkomst;
- 2) "Overeenkomst": de onderhavige Overeenkomst, de bijlagen daarbij en eventuele wijzigingen daarvan;
- 3) "luchtvervoer": het afzonderlijke of gecombineerde vervoer per luchtvaartuig van passagiers, bagage, vracht en post, tegen vergoeding of betaling van huur; om twijfel te vermijden: dit omvat geregeld en niet-geregeld (charter) luchtvervoer en uitsluitend voor vrachtvervoer bestemde diensten;
- 4) "Associatieovereenkomst": de Euromediterrane overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië, anderzijds, opgesteld te Brussel op 24 november 1997;
- 5) "nationaliteit": het feit dat een luchtvaartmaatschappij voldoet aan de eisen inzake eigendom, feitelijke zeggenschap en hoofdvestigingsplaats;
- 6) "bevoegde autoriteiten": de overheidsagentschappen of -entiteiten die verantwoordelijk zijn voor de administratieve taken uit hoofde van deze Overeenkomst;

- 7) "partijen": enerzijds de Europese Unie of haar lidstaten, of de Europese Unie en haar lidstaten, overeenkomstig hun respectieve bevoegdheden, en anderzijds Jordanië;
- 8) "Verdrag": het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, voor ondertekening opengesteld te Chicago op 7 december 1944, en omvattende:
 - a) alle wijzigingen die krachtens artikel 94, onder a), van het Verdrag van kracht zijn geworden en zijn geratificeerd door zowel Jordanië als de lidstaat of lidstaten van de Europese Unie, en
 - b) alle bijlagen of wijzigingen van bijlagen die krachtens artikel 90 van het Verdrag zijn goedgekeurd, voor zover die bijlage of wijziging op elk gegeven ogenblik geldt voor zowel Jordanië als de voor de desbetreffende kwestie relevante lidstaat of lidstaten van de Europese Unie;
- 9) "deugdelijkheid": het feit dat een luchtvaartmaatschappij internationale luchtdiensten kan exploiteren, d.w.z. dat ze over voldoende financiële middelen en adequate managementdeskundigheid beschikt en bereid is de wetten, regels en eisen voor het exploiteren van dergelijke diensten na te leven;
- 10) "ECAA-land": een land dat partij is bij de multilaterale Overeenkomst tot oprichting van de Europese gemeenschappelijke luchtvaartruimte (lidstaten van de Europese Unie, de Republiek Albanië, Bosnië en Herzegovina, de Republiek Kroatië, de voormalige Joegoslavische Republiek Macedonië, de Republiek IJsland, de Republiek Montenegro, het Koninkrijk Noorwegen, de Republiek Servië en Kosovo onder resolutie 1244 van de VN-Veiligheidsraad);

- 11) "Euromedland": een mediterraan land dat betrokken is bij het Europees nabuurschapsbeleid (met name Marokko, Algerije, Tunesië, Libië, Egypte, Libanon, Jordanië, Israël, de Palestijnse gebieden, Syrië en Turkije);
- 12) "recht van de vijfde vrijheid": het recht of voorrecht dat door een staat (de "verlenende staat") aan de luchtvaartmaatschappijen van een andere staat (de "ontvangende staat") wordt verleend om internationale luchtvervoersdiensten uit te voeren tussen het grondgebied van de verlenende staat en het grondgebied van een derde staat, voor zover dergelijke diensten beginnen of eindigen op het grondgebied van de ontvangende staat;
- 13) "internationaal luchtvervoer": luchtvervoer door het luchtruim boven het grondgebied van minstens twee staten;
- 14) "onderdaan": elke persoon of entiteit met Jordaanse nationaliteit, voor de Jordaanse partij, of de nationaliteit van een lidstaat voor de Europese partij, voor zover, in het geval van een juridische entiteit, de feitelijke zeggenschap over deze entiteit, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, te allen tijde berust bij personen of entiteiten met de Jordaanse nationaliteit, wat de Jordaanse partij betreft, of bij personen of entiteiten met de nationaliteit van een lidstaat of van een van de in bijlage IV vermelde derde landen, wat de Europese partij betreft;
- 15) "exploitatievergunningen": exploitatievergunningen en alle andere relevante documenten of certificaten die krachtens Verordening (EG) nr. 1008/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 24 september 2008 inzake gemeenschappelijke regels voor de exploitatie van luchtdiensten in de Gemeenschap of de opvolgingsinstrumenten daarvan zijn afgegeven, in het geval van de Europese Unie en haar lidstaten, en licenties/certificaten/vergunningen of vrijstellingen die uit hoofde van JCAR Part 119 zijn afgegeven, in het geval van Jordanië;

16) "prijs":

- "passagierstarieven": de prijzen die moeten worden betaald aan luchtvaartmaatschappijen of hun agenten of aan andere ticketverkopers voor het vervoer van passagiers en bagage op luchtdiensten, alsmede de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden; en
- "luchttarieven": de prijzen die moeten worden betaald voor het vervoer van vracht en de voorwaarden waaronder deze prijzen gelden, met inbegrip van aan agentschappen en andere aanvullende diensten aangeboden vergoedingen en voorwaarden.

Voor zover relevant heeft deze definitie ook betrekking op het oppervlaktevervoer in verband met internationaal luchtvervoer en de toepasselijke voorwaarden;

- 17) "hoofdvestiging": het hoofdkantoor of het geregistreerde kantoor van een luchtvaartmaatschappij in het land van de partij waar de belangrijkste financiële functies en de operationele zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij, met inbegrip van het beheer van de blijvende luchtwaardigheid, worden uitgeoefend;
- 18) "openbaredienstverplichting": een verplichting die aan luchtvaartmaatschappijen wordt opgelegd om op een specifieke route een minimumaanbod te waarborgen van geregelde luchtdiensten die voldoen aan vastgestelde normen inzake continuïteit, regelmaat, prijzen en minimumcapaciteit, normen waaraan luchtvaartmaatschappijen niet zouden voldoen indien zij alleen op hun eigen commerciële belangen zouden letten. De desbetreffende luchtvaartmaatschappijen kunnen door de betrokken partij worden vergoed voor het naleven van openbaredienstverplichtingen;

- 19) "SESAR": de technische tenuitvoerlegging van het Europees gemeenschappelijk luchtruim waarbij de luchtverkeersleidingssystemen van de nieuwe generatie op gecoördineerde en gesynchroniseerde wijze worden onderzocht, ontwikkeld en ingezet;
- 20) "subsidie": alle door de overheid of door een regionale of andere overheidsorganisatie verleende financiële bijdragen waarbij:
- a) de praktijk van de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie rechtstreekse overdracht omvat van middelen zoals schenkingen, leningen, kapitaalbreng, mogelijke rechtstreekse overdracht van middelen aan de onderneming of het overnemen van passiva van de onderneming, zoals leninggaranties, kapitaalinjecties, eigendom, bescherming tegen faillissement of verzekering;
 - b) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie afstand doet van inkomsten die haar normaal toekomen of deze niet int;
 - c) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie goederen levert of diensten aanbiedt, behalve algemene infrastructuur, of goederen of diensten aankoopt; of
 - d) de overheid, een regionale instantie of een andere publiekrechtelijke organisatie betalingen aan een financieringsmechanisme verricht of een particulier lichaam opdraagt een of meer van de onder a, b en c, genoemde soorten functies uit te voeren, die zij normaal zelf zou vervullen en die in werkelijkheid niet afwijken van praktijken die overheidsinstanties plegen te volgen;

en waarbij een voordeel wordt verleend;

- 21) "grondgebied": wat Jordanië betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee die onder de soevereiniteit of rechtsbevoegdheid van Jordanië vallen en, wat de Europese Unie betreft, het landoppervlak (vasteland en eilanden), de binnenwateren en de territoriale zee die onder het Verdrag betreffende de Europese Unie en het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie vallen en onderhevig zijn aan de in dat verdrag en een eventueel opvolgingsinstrument vastgestelde voorwaarden. De toepassing van deze Overeenkomst op de luchthaven van Gibraltar doet geen afbreuk aan de respectieve rechtsopvattingen van het Koninkrijk Spanje en het Verenigd Koninkrijk betreffende het geschil inzake de soevereiniteit over het grondgebied waarop de luchthaven is gelegen, noch aan het handhaven van de opschorting van de toepassing op de luchthaven van Gibraltar van de maatregelen van de Europese Unie inzake de luchtvaart, die per 18 september 2006 tussen de lidstaten van kracht zijn, overeenkomstig de ministeriële verklaring betreffende de luchthaven van Gibraltar, die op 18 september 2006 te Córdoba is aangenomen; en
- 22) "gebruikersheffing": een aan luchtvaartmaatschappijen opgelegde heffing voor de levering van luchthaven-, luchthavenomgevings-, luchtvaart- of luchtvaartbeveiligingsfaciliteiten of -diensten, inclusief aanverwante diensten en faciliteiten, die - voor zover van toepassing - een weergave vormen van de milieukosten op het gebied van geluidemissies.

TITEL I

ECONOMISCHE BEPALINGEN

ARTIKEL 2

Verkeersrechten

1. Overeenkomstig bijlagen I en II van deze Overeenkomst verleent elke partij de andere partij de volgende rechten met betrekking tot de exploitatie van internationaal luchtvervoer door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij:
 - a) het recht over het grondgebied te vliegen zonder te landen;
 - b) het recht op het grondgebied te landen voor andere doeleinden dan het in- of ontschepen van passagiers, bagage, vracht en/of luchtpost (niet-verkeersgebonden doeleinden);
 - c) bij de exploitatie van een overeengekomen dienst op een specifieke route: het recht op het grondgebied te landen voor het, afzonderlijk of in combinatie, in- en ontschepen van passagiers, vracht en/of post in het internationale luchtverkeer; en
 - d) de overige in deze Overeenkomst gespecificeerde rechten.

2. Niets in deze Overeenkomst verleent de luchtvaartmaatschappijen van:
- a) Jordanië het recht op het grondgebied van een lidstaat tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van die lidstaat;
 - b) de Europese Unie het recht op het grondgebied van Jordanië tegen vergoeding passagiers, bagage, vracht en/of post aan boord te nemen die bestemd zijn voor een ander punt op het grondgebied van Jordanië.

ARTIKEL 3

Vergunning

1. Wanneer de bevoegde instanties een aanvraag voor een exploitatievergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van een van de partijen, verlenen zij zo spoedig mogelijk de passende vergunningen, voor zover:
- a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Jordanië:
 - de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich in Jordanië bevindt en de luchtvaartmaatschappij houder is van een exploitatievergunning overeenkomstig de wetgeving van het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië;

- het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië; en
 - de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij berusten bij Jordanië en/of onderdanen van Jordanië;
- b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:
- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich op het grondgebied van een lidstaat onder het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie bevindt, en de luchtvaartmaatschappij houder is van een exploitatievergunning; en
 - het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door de lidstaat van de Europese Unie die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate, en de bevoegde luchtvaartautoriteit duidelijk is geïdentificeerd;
 - de luchtvaartmaatschappij, hetzij rechtstreeks hetzij via een meerderheidsparticipatie, eigendom is van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of andere in bijlage IV vermelde staten en/of onderdanen van die andere staten;
- c) de luchtvaartmaatschappij beantwoordt aan de voorwaarden in de wetten en regels die normaal worden toegepast door de autoriteit die bevoegd is voor de exploitatie van het internationaal luchtvervoer; en
- d) de voorschriften van artikel 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze Overeenkomst worden gehandhaafd en opgelegd.

ARTIKEL 4

Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen

1. De bevoegde instanties van elke partij kunnen de exploitatievergunningen weigeren, intrekken, opschorten of beperken of de activiteiten van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij op een andere wijze opschorten of beperken als:

a) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit Jordanië:

- de hoofdvestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet in Jordanië bevindt of de luchtvaartmaatschappij niet over een exploitatievergunning overeenkomstig de toepasselijke wetgeving van Jordanië beschikt;
- het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet daadwerkelijk wordt uitgeoefend en gehandhaafd door Jordanië;

of

- de eigendom van de luchtvaartmaatschappij, rechtstreeks of via een meerderheids-participatie, en de feitelijke zeggenschap over de luchtvaartmaatschappij niet berusten bij Jordanië en/of onderdanen van Jordanië;

b) in het geval van een luchtvaartmaatschappij uit de Europese Unie:

- de hoofdvestiging of, voor zover van toepassing, de geregistreerde vestiging van de luchtvaartmaatschappij zich niet op het grondgebied van een lidstaat onder het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie bevindt, of de luchtvaartmaatschappij niet over een exploitatievergunning overeenkomstig het uniale recht beschikt;

EU/JO/nl 16

- het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij niet daadwerkelijk wordt uitgeoefend en gehandhaafd door de lidstaat die verantwoordelijk is voor de afgifte van het Air Operators Certificate, of de bevoegde luchtvaartautoriteit niet duidelijk is geïdentificeerd; of
 - de luchtvaartmaatschappij niet rechtstreeks of via een meerderheidsparticipatie eigendom is van lidstaten en/of onderdanen van lidstaten of andere in bijlage IV vermelde staten en/of onderdanen van die staten;
- c) de luchtvaartmaatschappij niet voldoet aan de in artikel 6 (Naleving van wetten en regels) van deze Overeenkomst vermelde wetten en regels; of
- d) de voorschriften van artikel 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en artikel 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze Overeenkomst niet worden gehandhaafd of opgelegd.

2. Tenzij onmiddellijk maatregelen moeten worden genomen om verdere niet-naleving van punt c) of d) van lid 1 te voorkomen, mogen de bij dit artikel vastgestelde rechten om machtigingen of vergunningen van een luchtvaartmaatschappij van een partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken alleen worden uitgeoefend volgens de in artikel 23 van deze Overeenkomst (Vrijwaringsmaatregelen) voorgeschreven procedure. De uitoefening van deze rechten moet in elk geval passend en proportioneel zijn en wat de reikwijdte en de duur betreft beperkt zijn tot wat strikt noodzakelijk is. Deze rechten worden rechtstreeks ten aanzien van de betrokken luchtvaartmaatschappij(en) uitgeoefend en laten het recht van de partijen om actie te ondernemen overeenkomstig artikel 22 (Regeling van geschillen en arbitrage) onverlet.

3. Geen van de partijen doet een beroep op de bij dit artikel vastgestelde rechten om vergunningen of machtigingen van een luchtvaartmaatschappij van een partij te weigeren, in te trekken, op te schorten of te beperken op grond van het feit dat een ander Euromedland of onderdanen van dat land meerderheidseigenaar van die luchtvaartmaatschappij zijn en/of er feitelijke zeggenschap over uitoefenen, voor zover dat Euromedland partij is bij een soortgelijke Euromediterrane luchtvaartovereenkomst en een op wederkerigheid berustende behandeling aanbiedt.

ARTIKEL 4 bis

Wederzijdse erkenning van regelgevende vaststellingen met betrekking tot de deugdelijkheid en nationaliteit van luchtvaartmaatschappijen

1. Als de bevoegde autoriteiten van een partij een aanvraag voor een vergunning ontvangen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, erkennen zij de door de bevoegde autoriteiten van de vragende partij gedane vaststellingen met betrekking tot deugdelijkheid en/of nationaliteit van die luchtvaartmaatschappij alsof zij die vaststellingen zelf zouden hebben gedaan, en voeren zij verder geen onderzoek naar deze kwesties, behalve zoals bepaald in lid 2 hieronder.

2. Indien, na ontvangst van een aanvraag voor een vergunning van een luchtvaartmaatschappij of na het verlenen van een dergelijke vergunning, de bevoegde autoriteiten van de ontvangende partij een specifieke reden hebben om bezorgd te zijn over het feit dat, ondanks de door de bevoegde autoriteiten van de andere partij gedane vaststelling, de in artikel 3 (Vergunning) van deze Overeenkomst vermelde voorwaarden voor het verlenen van passende vergunningen of machtigingen niet zijn nageleefd, stellen zij deze autoriteiten daar onmiddellijk van in kennis en motiveren hun bezorgdheid. In dat geval mag elke partij om overleg verzoeken, inclusief met vertegenwoordigers van de relevante bevoegde autoriteiten van beide partijen, en/of aanvullende informatie over deze bezorgdheid vragen, en op dergelijke verzoeken moet zo snel als praktisch uitvoerbaar worden ingegaan. Als geen oplossing wordt gevonden, mag elke partij de kwestie voorleggen aan het bij artikel 21 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité.

3. Dit artikel heeft geen betrekking op de erkenning van vaststellingen met betrekking tot:

- veiligheidscertificaten of -licenties;
- beveiligingsregelingen; of
- verzekeringsdekking.

ARTIKEL 5

Investeringsen

1. Jordanië mag regelingen treffen om de meerderheidseigendom van en/of feitelijke zeggenschap over Jordaanse luchtvaartmaatschappijen door lidstaten of hun onderdanen toe te staan.
2. Nadat door het Gemengd Comité overeenkomstig artikel 21, lid 10 (Gemengd Comité), is nagegaan of wederzijdse regelingen bestaan, wordt de meerderheidseigendom van en/of feitelijke zeggenschap over Jordaanse luchtvaartmaatschappijen door lidstaten of hun onderdanen en de meerderheidseigendom van en/of feitelijke zeggenschap over EU-luchtvaartmaatschappijen door Jordanië of zijn onderdanen door de partijen toegestaan.
3. Voor specifieke investeringsprojecten in het kader van dit artikel wordt toestemming gegeven door middel van voorafgaande beslissingen van het bij deze Overeenkomst opgerichte Gemengd Comité. In die beslissingen kunnen de voorwaarden worden gespecificeerd voor de exploitatie van de in deze Overeenkomst overeengekomen diensten en van de diensten tussen derde landen en de partijen. De bepalingen van artikel 21, lid 9 (Gemengd Comité), van deze Overeenkomst zijn niet van toepassing op dit type beslissingen.

EU/JO/nl 20

ARTIKEL 6

Naleving van wetten en regels

1. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een partij, moeten luchtvaartmaatschappijen van de andere partij de op dat grondgebied toepasselijke wetten en regels inzake het binnenkomen of verlaten van het grondgebied door luchtvaartuigen die internationaal luchtvervoer uitvoeren, of inzake de exploitatie en navigatie van luchtvaartuigen naleven.
2. Bij binnenkomst in, verblijf op of vertrek uit het grondgebied van een partij moeten de wetten en voorschriften die op dat grondgebied gelden met betrekking tot de toelating tot of het vertrek uit dat grondgebied van passagiers, bemanning of vracht aan boord van het vliegtuig (met inbegrip van de regelgeving inzake binnenkomst, inklaring, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine of, in het geval van post, postvoorschriften) door of namens deze passagiers, bemanningen of vracht van de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden nageleefd.

ARTIKEL 7

Mededinging

1. De partijen bevestigen dat de beginselen van titel IV, hoofdstuk II, van de Associatieovereenkomst van toepassing zijn op deze Overeenkomst.

2. De partijen erkennen dat hun gezamenlijke doelstelling eruit bestaat aan luchtvaartmaatschappijen van beide partijen eerlijke en gelijke kansen te bieden om de overeengekomen diensten te exploiteren. Om dit doel te verwezenlijken, moet een billijk en concurrerend kader voor de exploitatie van luchtdiensten tot stand worden gebracht. De partijen erkennen dat de waarschijnlijkheid dat luchtvaartmaatschappijen eerlijke concurrentiepraktijken hanteren, het grootst is wanneer deze maatschappijen op volledig commerciële basis luchtdiensten verlenen en niet worden gesubsidieerd.

3. Als een partij het noodzakelijk acht om aan een in het kader van deze Overeenkomst geëxploiteerde luchtvaartmaatschappij overheidssubsidies te verlenen om een legitieme doelstelling te verwezenlijken, ziet zij erop toe dat deze subsidies in verhouding staan tot de nagestreefde doelstelling, transparant zijn en zodanig ontworpen zijn dat ze een zo klein mogelijk nadelig effect hebben op de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij. De partij die voornemens is dergelijke subsidies te verlenen, stelt de andere partij daarvan in kennis en ziet erop toe dat deze subsidies in overeenstemming zijn met de in deze Overeenkomst vastgestelde criteria.

4. Als een partij vaststelt dat op het grondgebied van de andere partij voorwaarden gelden, met name ten gevolge van een subsidie, die niet in overeenstemming zijn met de in lid 3 vastgestelde criteria en die de eerlijke en gelijke mededingingskansen van haar luchtvaartmaatschappijen nadelig beïnvloeden, mag zij haar opmerkingen kenbaar maken aan de andere partij. Bovendien mag zij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 21 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst. Het overleg start uiterlijk 30 dagen na de ontvangst van een dergelijk verzoek. Als een geschil niet door het Gemengd Comité kan worden beslecht, behouden de partijen de mogelijkheid om anti-subsidiemaatregelen te nemen.

5. De in lid 4 van dit artikel vermelde maatregelen moeten passend en proportioneel zijn en wat de reikwijdte en de duur betreft beperkt zijn tot wat strikt noodzakelijk is. Deze maatregelen mogen uitsluitend gericht zijn tegen luchtvaartmaatschappijen die voordeel halen uit een subsidie of uit de in dit artikel bedoelde voorwaarden, en laten het recht van beide partijen om actie te ondernemen uit hoofde van artikel 23 (Vrijwaringsmaatregelen) van deze Overeenkomst onverlet.
6. Elke partij mag, na kennisgeving aan de andere partij, verantwoordelijke overheidsinstanties op het grondgebied van de andere partij benaderen, inclusief instanties op nationaal, provinciaal of lokaal niveau, om de onder dit artikel vallende kwesties te bespreken.
7. De bepalingen van dit artikel zijn van toepassing onverminderd de wetten en regels betreffende openbardienstverplichtingen op het grondgebied van de partijen.

ARTIKEL 8

Commerciële opportuniteiten

Vertegenwoordigers van luchtvaartmaatschappijen

1. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht kantoren te vestigen op het grondgebied van de andere partij met het oog op de promotie en verkoop van luchtvervoer en aanverwante activiteiten.

2. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen hebben het recht om leidinggevend, verkoops-, technisch, operationeel en ander gespecialiseerd personeel dat nodig is om de luchtvervoersactiviteiten te ondersteunen, op het grondgebied van de andere partij binnen te brengen en er te handhaven, overeenkomstig de wetten en regels van de andere partij met betrekking tot toegang, verblijf en werk.

Grondafhandeling

3. a) Onverminderd punt b) hieronder heeft elke luchtvaartmaatschappij met betrekking tot grondafhandeling op het grondgebied van de andere partij:
- i) het recht haar eigen grondafhandeling te verzorgen ("zelfafhandeling") of, indien zij dit verkiest,
 - ii) het recht een selectie te maken tussen concurrerende leveranciers van volledige of gedeeltelijke grondafhandelingsdiensten, voor zover deze leveranciers op basis van de wetten en regels van elke partij toegang hebben tot de markt en voor zover dergelijke leveranciers aanwezig zijn op de markt;

- b) Voor bepaalde categorieën grondafhandelingsdiensten, namelijk bagageafhandeling, platformafhandeling, brandstof- en olieafhandeling, vracht- en postafhandeling, wat de fysieke afhandeling van vracht en post tussen de luchthaventerminal en het luchtvaartuig betreft, mogen alleen fysieke of operationele beperkingen worden opgelegd aan de in punt a), onder i) en ii), vermelde rechten volgens de wetten en regels die van toepassing zijn op het grondgebied van de andere partij. Indien dit tot gevolg heeft dat zelfafhandeling onmogelijk is en indien er geen daadwerkelijke mededinging tussen leveranciers van grondafhandelingsdiensten bestaat, moeten al deze diensten op gelijke en niet-discriminerende basis ter beschikking worden gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen; de prijzen van deze diensten mogen de volledige kosten daarvan, inclusief een redelijk rendement van het kapitaal, niet overschrijden.

Verkoop, plaatselijke uitgaven en transfer van fondsen

4. Elke luchtvaartmaatschappij van elke partij mag luchtvervoersdiensten verkopen op het grondgebied van de andere partij, hetzij rechtstreeks, hetzij, naar keuze van de luchtvaartmaatschappij, via verkoopagenten of andere tussenpersonen die door de luchtvaartmaatschappij zijn aangesteld, of op het internet. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht dergelijk vervoer te verkopen en het staat iedereen vrij dergelijk vervoer te kopen, in de munteenheid van dat grondgebied of in vrij converteerbare valuta.

5. Elke luchtvaartmaatschappij heeft het recht om, op verzoek, lokale inkomsten om te wisselen en van het grondgebied van de andere partij over te maken naar zijn eigen grondgebied en, voor zover dit niet in strijd is met de algemeen toepasselijke wet- en regelgeving, naar het land of de landen van haar keuze. De inwisseling en overmaking dient onverwijld en zonder beperkingen of belastingen daarop te worden toegestaan tegen de wisselkoers die geldt voor lopende transacties en overmakingen op de datum waarop de luchtvaartmaatschappij de eerste aanvraag tot overmaking indient.

EU/JO/nl 25

6. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen de lokale uitgaven op het grondgebied van de andere partij, inclusief de aankoop van brandstof, in lokale munt betalen. Het staat de luchtvaartmaatschappijen ook vrij dergelijke uitgaven op het grondgebied van de andere partij te betalen in vrij converteerbare valuta, overeenkomstig de lokale valutawetgeving.

Samenwerkingsregelingen

7. Bij het exploiteren of aanbieden van diensten in het kader van deze Overeenkomst, mag een luchtvaartmaatschappij van een partij op het gebied van marketing (bijv. overeenkomsten inzake voorbehouden capaciteit, codesharingafspraken) samenwerken met:

- a) alle luchtvaartmaatschappijen van de partijen; en
- b) alle luchtvaartmaatschappijen van een derde land; en
- c) alle exploitanten van vervoer over land en maritiem vervoer,

voor zover i) alle deelnemers aan dergelijke samenwerkingsvormen over de passende bevoegdheid met betrekking tot de onderliggende route beschikken en ii) de samenwerking voldoet aan de normaal voor dergelijke vormen van samenwerking geldende voorschriften inzake veiligheid en mededinging. Wanneer passagiersvervoer met codesharing wordt verkocht, moet in het verkoop-punt of in elk geval alvorens aan boord te gaan aan de koper worden meegedeeld welke vervoerder elk deel van de dienst zal uitvoeren.

8. a) Ondernemingen die oppervlaktevervoer van passagiers verzorgen zijn niet onderworpen aan de wetten en regels inzake luchtvervoer om de enkele reden dat deze diensten door een luchtvaartmaatschappij in eigen naam worden aangeboden. De ondernemingen die oppervlaktevervoer verzorgen mogen zelf beslissen of ze toetreden tot samenwerkingsvormen. Bij het overwegen van samenwerkingsvormen kunnen aanbieders van oppervlaktevervoer onder meer rekening houden met de consumentenbelangen en met technische, economische, ruimtelijke en capaciteitsbeperkingen.
- b) Onverminderd de overige bepalingen van deze Overeenkomst mogen luchtvaartmaatschappijen en indirecte aanbieders van vrachtvervoer van de partijen in het kader van internationaal luchtvervoer bovendien zonder beperking gebruik maken van oppervlaktevervoer van en naar alle punten op het grondgebied van Jordanië en de Europese Unie of van derde landen, inclusief vervoer van en naar alle luchthavens met douanefaciliteiten en, voor zover van toepassing, vracht onder contract vervoeren overeenkomstig de toepasselijke wetten en regels. Dergelijke vracht heeft, ongeacht of het oppervlakte- dan wel luchtvervoer betreft, toegang tot de douaneprocedures en -faciliteiten op de luchthaven. Luchtvaartmaatschappijen kunnen verkiezen hun oppervlaktevervoer zelf te verzorgen of hiervoor regelingen te treffen met andere aanbieders van oppervlaktevervoer; ze mogen bijvoorbeeld een beroep doen op andere luchtvaartmaatschappijen die vervoer over land aanbieden en op indirecte aanbieders van vrachtvervoer door de lucht. Dergelijke intermodale diensten voor vrachtvervoer kunnen worden aangeboden tegen een prijs waarin zowel het luchtvervoer als het oppervlaktevervoer is inbegrepen, voor zover de expediteurs juiste feitelijke informatie krijgen met betrekking tot dergelijk vervoer.

Leasing

9. a) De luchtvaartmaatschappijen van elke partij zijn gerechtigd de overeengekomen diensten te verlenen met luchtvaartuigen en bemanningen die van om het even welke andere luchtvaartmaatschappij zijn geleased, inclusief luchtvaartmaatschappijen uit derde landen, voor zover alle deelnemers aan dergelijke regelingen voldoen aan de voorwaarden van de wetten en regels die normaal door de partijen worden toegepast op dergelijke regelingen.
- b) Geen van beide partijen mag van de luchtvaartmaatschappijen die hun apparatuur leasen eisen dat zij in het bezit zijn van verkeersrechten onder deze Overeenkomst.
- c) Het leasen van luchtvaartuigen met bemanning ("wet leasing") van een ander dan de in bijlage IV vermelde derde landen door een luchtvaartmaatschappij van een van de partijen om de in deze Overeenkomst bedoelde rechten te exploiteren, mag alleen in uitzonderlijke gevallen plaatsvinden of om te voldoen aan tijdelijke behoeften. De "wet lease"-overeenkomst moet voorafgaandelijk ter goedkeuring worden voorgelegd aan de vergunningverlenende autoriteit van de luchtvaartmaatschappij die de leasing aangaat en aan de bevoegde autoriteit van de andere partij waar het geleasede luchtvaartuig zal worden ingezet.

Franchising en branding

10. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij hebben het recht franchising- of branding-overeenkomsten te sluiten met ondernemingen, met inbegrip van luchtvaartmaatschappijen, van beide partijen of van derde landen, mits de luchtvaartmaatschappijen de vereiste bevoegdheid hebben en voldoen aan de voorwaarden die worden gesteld volgens de wetten en regels die gewoonlijk door de partijen op dergelijke overeenkomsten worden toegepast, met name die welke de vrijgave vereisen van de identiteit van de luchtvaartmaatschappij die de dienst exploiteert.

Toewijzing van slots op luchthavens

11. De toewijzing van slots op de luchthavens op het grondgebied van de partijen gebeurt op onafhankelijke, transparante en niet-discriminerende wijze. Alle luchtvaartmaatschappijen worden op eerlijke en gelijke basis behandeld. Overeenkomstig artikel 21, lid 5 (Gemengd Comité), mag een partij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité teneinde problemen met de toepassing van dit lid op te lossen.

ARTIKEL 9

Douanerechten en -heffingen

1. Bij aankomst op het grondgebied van de ene partij worden luchtvaartuigen die door luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden ingezet voor internationaal luchtvervoer, hun gebruikelijke apparatuur, brandstof, smeermiddelen, technische verbruiksgoederen, grondapparatuur, reserveonderdelen (inclusief motoren), boordproviand (inclusief, maar niet beperkt tot, voedsel, drank en alcoholhoudende dranken, tabak en andere producten die bestemd zijn om tijdens de vlucht in beperkte hoeveelheden aan passagiers te worden verkocht of door passagiers te worden verbruikt) en andere voorwerpen die bestemd zijn voor of uitsluitend worden gebruikt in verband met de exploitatie of het onderhoud van voor internationaal luchtvervoer ingezette luchtvaartuigen, op basis van wederkerigheid vrijgesteld van alle invoerbeperkingen, eigendomstaksen en heffingen op activa, douanerechten, accijnzen en soortgelijke rechten en heffingen die a) worden opgelegd door de nationale of lokale overheden of de Europese Unie en b) niet gebaseerd zijn op de kostprijs van de verleende diensten, voor zover die apparatuur en goederen aan boord van het luchtvaartuig blijven.

2. Worden eveneens op basis van wederkerigheid vrijgesteld van de belastingen, heffingen, rechten, kosten en lasten als bedoeld in lid 1 van dit artikel, met uitzondering van de lasten die gebaseerd zijn op de kosten van de dienstverlening:
- a) boordvoorraden die worden ingevoerd in of geleverd op het grondgebied van een partij en in redelijke hoeveelheden aan boord worden genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer ingezette uitgaande luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als deze voorraden worden gebruikt tijdens het deel van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied;
 - b) grondapparatuur en reserveonderdelen (inclusief motoren) die op het grondgebied van een partij worden binnengebracht met het oog op onderhoud of herstelling van een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van de andere partij;
 - c) motorbrandstof, smeermiddelen en verbruikbare technische voorraden die worden ingevoerd of geleverd op het grondgebied van een partij voor gebruik in een voor internationaal luchtvervoer ingezet luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs wanneer deze voorraden zullen worden gebruikt gedurende het deel van de reis over het genoemde grondgebied;
 - d) gedrukt materiaal, zoals gedefinieerd in de douanewetgeving van elke partij, dat op het grondgebied van een partij wordt binnengebracht of wordt geleverd en aan boord genomen voor gebruik op voor internationaal luchtvervoer ingezette vertrekkende luchtvaartuigen van een luchtvaartmaatschappij van de andere partij, zelfs als dit materiaal wordt gebruikt tijdens het gedeelte van de reis dat plaatsvindt boven het genoemde grondgebied; en
 - e) veiligheids- en beveiligingsapparatuur voor gebruik in luchthavens of goederenterminals.

3. Onverminderd eventuele andersluidende bepalingen verhindert niets in deze Overeenkomst een partij om belastingen, heffingen, taksen of lasten in rekening te brengen voor brandstof die op haar grondgebied op niet-discriminerende basis wordt geleverd voor gebruik in een luchtvaartuig van een luchtvaartmaatschappij die vluchten exploiteert tussen twee punten op haar grondgebied.
4. De verplichting mag worden opgelegd om de in de leden 1 en 2 van dit artikel vermelde apparatuur en benodigdheden onder toezicht of controle van de bevoegde autoriteiten te bewaren.
5. De in dit artikel vermelde vrijstellingen gelden eveneens wanneer de luchtvaartmaatschappijen van de ene partij met een andere luchtvaartmaatschappij, die ook dergelijke vrijstellingen geniet van de andere partij, is overeengekomen de in de leden 1 en 2 gespecificeerde artikelen te lenen of over te dragen naar het grondgebied van de andere partij.
6. Niets in deze Overeenkomst belet een partij om belastingen, heffingen, accijnzen, rechten of lasten in rekening te brengen bij de verkoop van artikelen voor andere doeleinden dan voor verbruik aan boord gedurende een deel van een luchtdienst tussen twee zich op haar grondgebied bevindende punten waar in- of uitstappen is toegestaan.
7. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben geen gevolgen voor de btw, behalve wat de omzetbelasting op invoer betreft. De bepalingen van de tussen een lidstaat en Jordanië gesloten verdragen inzake het vermijden van dubbele belasting op inkomsten en kapitaal worden niet gewijzigd bij de onderhavige Overeenkomst.

ARTIKEL 10

Gebruikersheffingen op luchthavens, luchthavenvoorzieningen en -diensten

1. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchtvaartnavigatie- en luchtverkeersleidingsdiensten correct, redelijk, kostengerelateerd en niet ten onrechte discriminerend zijn. In ieder geval moeten dergelijke gebruikersheffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die om het even welke andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen.

2. Elke partij ziet erop toe dat gebruikersheffingen die door haar bevoegde heffingsautoriteiten of -organen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd voor het gebruik van luchthavens, luchtvaartbeveiliging en bijbehorende voorzieningen en diensten correct, redelijk, niet ten onrechte discriminerend en billijk gespreid zijn over de categorieën gebruikers. Deze heffingen mogen in verhouding staan tot de volledige kosten die de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen maken voor het verlenen van de passende luchthavenvoorzieningen en diensten in die luchthavens of in dat systeem van luchthavens, maar mogen deze niet overschrijden. Deze heffingen mogen een redelijk rendement op kapitaal na afschrijving omvatten. De voorzieningen en diensten waarover gebruikersheffingen worden geheven, moeten op efficiënte en economische wijze worden verleend. In ieder geval moeten deze heffingen aan de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij worden opgelegd volgens voorwaarden die niet minder gunstig zijn dan de gunstigste voorwaarden die om het even welke andere luchtvaartmaatschappij kan verkrijgen op het tijdstip dat de heffingen worden opgelegd.

3. Iedere partij garandeert dat overleg plaatsvindt tussen de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen op haar grondgebied en de luchtvaartmaatschappijen en/of hun representatieve organen die de diensten en voorzieningen gebruiken, en ziet erop toe dat de bevoegde heffingsautoriteiten of -organen en de luchtvaartmaatschappijen of hun representatieve organen alle informatie uitwisselen die nodig is om een nauwkeurige beoordeling van de redelijkheid van de heffingen volgens de beginselen van de leden 1 en 2 van dit artikel mogelijk te maken. Elke partij ziet erop toe dat de bevoegde heffingsautoriteiten de gebruikers binnen een redelijke termijn in kennis stellen van ieder voorstel tot wijziging van de gebruikersheffingen, teneinde die autoriteiten in staat te stellen rekening te houden met de meningen van de gebruikers alvorens wijzigingen worden doorgevoerd.

4. Geen van beide partijen wordt bij procedures voor de regeling van geschillen volgens artikel 22 van deze Overeenkomst (Regeling van geschillen en arbitrage) geacht een bepaling van dit artikel te hebben overtreden, tenzij a) zij verzuimt de last of de praktijk die voorwerp is van een klacht door de andere partij binnen een redelijke termijn opnieuw in beschouwing te nemen; of b) na deze beschouwing nalaat alle in haar macht liggende stappen te doen om een last of praktijk die niet in overeenstemming is met dit artikel te corrigeren.

ARTIKEL 11

Prijsstelling

1. De partijen staan toe dat de luchtvaartmaatschappijen hun prijzen vrij vaststellen op basis van vrije en eerlijke mededinging.

2. De partijen eisen niet dat de prijzen worden aangemeld.
3. De luchtvaartautoriteiten kunnen onderling overleg plegen over kwesties als, maar niet beperkt tot niet-correcte, onredelijke of discriminerende prijzen.

ARTIKEL 12

Statistieken

1. Elke partij verstrekt de andere partij de statistieken die krachtens de nationale wetten en regels van die partij vereist zijn en, op verzoek, andere beschikbare statistische informatie die redelijkerwijze vereist kan zijn voor het evalueren van de exploitatie van de luchtdiensten.
2. De partijen werken samen in het kader van het bij artikel 21 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst ingestelde Gemengd Comité teneinde de onderlinge uitwisseling van statistische informatie, die nodig is om toezicht te kunnen houden op de ontwikkeling van de luchtdiensten, te vergemakkelijken.

TITEL II

SAMENWERKING OP REGELGEVINGSGBIED

ARTIKEL 13

Veiligheid van de luchtvaart

1. De partijen zien erop toe dat minstens de in bijlage III, deel A, gespecificeerde normen in hun wetgeving zijn opgenomen, onder de hierna vermelde voorwaarden.
2. De partijen zien erop toe dat in de ene partij geregistreerde luchtvaartuigen die worden verdacht van niet naleving van de bij het Verdrag vastgestelde internationale veiligheidsnormen bij landing op luchthavens op het grondgebied van de andere partij die openstaan voor internationaal luchtverkeer, door de bevoegde autoriteiten van die andere partij worden onderworpen aan platforminspecties, zowel aan boord als rond het luchtvaartuig, teneinde de geldigheid van de documenten van het luchtvaartuig en van de bemanning en de kennelijke staat van het luchtvaartuig en de apparatuur te controleren.
3. Elke partij mag op elk ogenblik om overleg vragen over de door de andere partij gehanteerde veiligheidsnormen.

4. De bevoegde autoriteiten van een partij nemen onmiddellijk alle passende maatregelen als zij vaststellen dat een luchtvaartuig, product of activiteit:
- a) niet voldoet aan de minimumnormen die zijn vastgesteld overeenkomstig het Verdrag of, de in bijlage III, deel A, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving of de gelijkwaardige en met lid 1 van dit artikel in overeenstemming zijnde Jordaanse wetgeving, naar gelang van het geval,
 - b) naar aanleiding van een in lid 2 van dit artikel bedoelde inspectie aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat een luchtvaartuig of de exploitatie ervan niet voldoet aan de overeenkomstig het Verdrag, de in bijlage III, deel A, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving of de gelijkwaardige en met lid 1 van dit artikel in overeenstemming zijnde Jordaanse wetgeving vastgestelde minimumnormen, al naar gelang van het geval, of
 - c) aanleiding geeft tot ernstige vermoedens dat de overeenkomstig het Verdrag, de in bijlage III, deel A, van deze Overeenkomst gespecificeerde wetgeving of de gelijkwaardige en met lid 1 van dit artikel in overeenstemming zijnde Jordaanse wetgeving vastgestelde minimumnormen, al naar gelang van het geval, niet daadwerkelijk worden toegepast en gehandhaafd.
5. Wanneer de bevoegde autoriteiten van de ene partij maatregelen nemen overeenkomstig lid 4 stellen zij de bevoegde autoriteiten van de andere partij daar onmiddellijk van in kennis, met opgave van de redenen voor die maatregelen.
6. Wanneer uit hoofde van lid 4 genomen maatregelen niet worden stopgezet, ook al zijn er geen redenen meer om dergelijke maatregelen te handhaven, kan elke partij de zaak voorleggen aan het Gemengd Comité.

ARTIKEL 14

Beveiliging van de luchtvaart

1. De partijen zien erop toe dat minstens de in bijlage III, deel B, van deze Overeenkomst gespecificeerde normen in hun wetgeving zijn opgenomen, onder de hierna vermelde voorwaarden.
2. Aangezien de veiligheid van burgerluchtvaartuigen, hun passagiers en hun bemanning een fundamentele voorwaarde is voor het exploiteren van internationale luchtdiensten, bevestigen beide partijen dat hun verplichtingen tegenover elkaar ook de beveiliging van de burgerluchtvaart tegen wederrechtelijke daden omvatten, met name hun verplichtingen uit hoofde van het Verdrag van Chicago, het Verdrag inzake strafbare feiten en bepaalde andere handelingen begaan aan boord van luchtvaartuigen, ondertekend in Tokio op 14 september 1963, het Verdrag tot bestrijding van het wederrechtelijk in zijn macht brengen van luchtvaartuigen, ondertekend in Den Haag op 16 december 1970, het Verdrag tot bestrijding van wederrechtelijke gedragingen gericht tegen de veiligheid van de burgerluchtvaart, ondertekend in Montreal op 23 september 1971, het Protocol tot bestrijding van wederrechtelijke daden van geweld op luchthavens voor de internationale burgerluchtvaart, ondertekend te Montreal op 24 februari 1988, en het Verdrag inzake het merken van kneedspringstoffen ten behoeve van de opsporing ervan, ondertekend te Montreal op 1 maart 1991, voor zover beide partijen ook partij zijn bij deze verdragen, en alle andere verdragen en protocollen inzake de beveiliging van de burgerluchtvaart waartoe beide partijen zijn toegetreden.

3. Op verzoek verlenen de partijen elkaar alle nodige bijstand om het wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen en andere wederrechtelijke daden tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatie-faciliteiten, en alle andere bedreigingen van de veiligheid van de burgerluchtvaart te voorkomen.

4. In hun onderlinge betrekkingen handelen de partijen overeenkomstig de normen voor luchtvaartbeveiliging en, voor zover ze die toepassen, de door de internationale burgerluchtvaartorganisatie (ICAO) opgestelde aanbevolen werkwijzen, die als bijlage bij het Verdrag van Chicago zijn gevoegd, in de mate dat dergelijke beveiligingsvoorschriften van toepassing zijn op de partijen. Beide partijen eisen dat exploitanten van luchtvaartuigen die in hun register zijn opgenomen, exploitanten die hun hoofdkantoor of permanente verblijfplaats op hun grondgebied hebben gevestigd en exploitanten van luchthavens op hun grondgebied handelen overeenkomstig deze normen voor de beveiliging van de luchtvaart.

5. Elke partij ziet erop toe dat op haar grondgebied doeltreffende maatregelen worden genomen om luchtvaartuigen te beschermen, passagiers en hun handbagage aan een beveiligingsonderzoek te onderwerpen en passende controles van de bemanning, vracht (inclusief ruimbagage) en boordproviand uit te voeren vóór en tijdens het aan boord gaan of het laden van het luchtvaartuig en dat die maatregelen worden aangepast aan een eventuele toename van de dreiging. Elke partij stemt ermee in dat haar luchtvaartmaatschappijen door de andere partij kunnen worden verplicht de in lid 4 vermelde voorschriften inzake beveiliging van de luchtvaart in acht te nemen voor de toegang tot, het vertrek uit of het verblijf op het grondgebied van die andere partij.

6. Iedere partij geeft ook gunstig gevolg aan elk verzoek van de andere partij om in verband met een bepaalde dreiging bijzondere doch redelijke veiligheidsmaatregelen te nemen. Elke partij stelt de andere partij van tevoren in kennis van de bijzondere beveiligingsmaatregelen die zij wenst in te voeren en die aanzienlijke financiële of operationele gevolgen kunnen hebben voor de luchtvervoersdiensten die uit hoofde van deze Overeenkomst worden verleend, tenzij in noodgevallen. Bovendien mag elke partij vragen om een vergadering van het Gemengd Comité, zoals ingesteld bij artikel 21 (Gemengd Comité) van deze Overeenkomst, om dergelijke beveiligingsmaatregelen te bespreken.

7. Wanneer een geval van wederrechtelijk in zijn macht brengen van burgerluchtvaartuigen of een andere wederrechtelijke daad tegen de veiligheid van dergelijke luchtvaartuigen, hun passagiers en bemanning, luchthavens en luchtvaartnavigatiefaciliteiten zich voordoet of dreigt voor te doen, staan de partijen elkaar wederzijds bij door de communicatie te vergemakkelijken en andere passende maatregelen te nemen om snel en veilig een eind te maken aan het incident of de dreiging.

8. Elke partij neemt alle maatregelen die zij praktisch haalbaar acht om te garanderen dat een luchtvaartuig dat zich op haar grondgebied op de grond bevindt en slachtoffer is van een daad van wederrechtelijk in zijn macht brengen of een andere wederrechtelijke daad, aan de grond wordt gehouden, tenzij het vertrek van het luchtvaartuig noodzakelijk is om mensenlevens te beschermen. Dergelijke maatregelen worden zoveel mogelijk op basis van wederzijds overleg genomen.

9. Wanneer een partij aannemelijke redenen heeft om te geloven dat de andere partij afwijkt van de in dit artikel vastgestelde voorschriften inzake luchtvaartbeveiliging, kan de partij onmiddellijk om overleg met de andere partij verzoeken.

10. Onverminderd artikel 4 (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen) van deze Overeenkomst wordt de exploitatievergunning van een of meer luchtvaartmaatschappijen van de andere partij ingehouden, ingetrokken, beperkt of aan voorwaarden onderworpen wanneer niet binnen vijftien (15) dagen na dit verzoek een bevredigende oplossing wordt gevonden.
11. Wanneer een onmiddellijke en buitengewone dreiging dit vereist, mag een partij voorlopige maatregelen treffen vóór het verstrijken van de vijftien (15) dagen.
12. Alle overeenkomstig lid 10 van dit artikel genomen maatregelen worden stopgezet zodra de andere partij de bepalingen van dit artikel naleeft.

ARTIKEL 15

Luchtverkeersbeheer

1. De partijen zien erop toe dat de in bijlage III, deel C, van deze Overeenkomst gespecificeerde normen in hun wetgeving zijn opgenomen, onder de hierna vermelde voorwaarden.

2. De partijen verbinden zich ertoe zoveel mogelijk samen te werken op het gebied van luchtverkeersbeheer met het doel het gemeenschappelijk Europees luchtruim uit te breiden tot Jordanië, teneinde de huidige veiligheidsnormen en de algehele efficiëntie van de algemene luchtverkeersnormen in Europa te verhogen, de capaciteit te optimaliseren en vertragingen tot een minimum te beperken. Daartoe wordt voorzien in passende deelname van Jordanië aan het Comité voor het gemeenschappelijk luchtruim. Het Gemengd Comité wordt verantwoordelijk voor het toezicht op en de vergemakkelijking van de samenwerking op het gebied van luchtverkeersbeheer.
3. Teneinde de toepassing van de wetgeving inzake het gemeenschappelijk Europees luchtruim op hun respectievelijke grondgebied te vergemakkelijken:
 - a) neemt Jordanië de nodige maatregelen om zijn institutionele structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijk Europees luchtruim, met name door relevante nationale toezichtsorganen op te richten die minstens functioneel onafhankelijk zijn van de dienstverleners op het gebied van luchtvaartnavigatie; en
 - b) betreft de Europese Unie Jordanië bij relevante en uit het gemeenschappelijk Europees luchtruim voortvloeiende operationele initiatieven op het gebied van luchtvaartnavigatiediensten, luchtruim en interoperabiliteit, met name door Jordanië in een vroeg stadium te betrekken bij de inspanningen om functionele luchtruimblokken vast te stellen of door passende coördinatie inzake SESAR.

ARTIKEL 16

Milieu

1. De partijen erkennen het belang van milieubescherming bij de ontwikkeling en tenuitvoerlegging van internationaal luchtvaartbeleid.
2. De partijen erkennen dat het belangrijk is samen te werken en, in het kader van multilaterale besprekingen, na te gaan wat het effect is van de luchtvaart op het milieu en de economie, en te garanderen dat eventuele verzachtende maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de doelstellingen van deze Overeenkomst.
3. Deze Overeenkomst beperkt op geen enkele wijze de bevoegdheid van de bevoegde autoriteiten van een partij om, binnen hun soevereine rechtsbevoegdheid, alle passende maatregelen te nemen om het effect van het luchtvervoer op het milieu te beperken of op een andere manier aan te pakken, voor zover dergelijke maatregelen volledig in overeenstemming zijn met de rechten en plichten van de bevoegde autoriteiten krachtens internationale wetgeving en zonder onderscheid naar nationaliteit worden toegepast.
4. De partijen zien erop toe dat de in bijlage III, deel D, van deze Overeenkomst gespecificeerde normen in hun wetgeving zijn opgenomen.

ARTIKEL 17

Consumentenbescherming

De partijen zien erop toe dat de in bijlage III, deel E, van deze Overeenkomst gespecificeerde normen inzake luchtvervoer in hun wetgeving zijn opgenomen.

ARTIKEL 18

Geautomatiseerde boekingsystemen

De partijen zien erop toe dat de in bijlage III, deel F, van deze Overeenkomst gespecificeerde normen in hun wetgeving zijn opgenomen.

ARTIKEL 19

Sociale aspecten

De partijen zien erop toe dat de in bijlage III, deel G, van deze Overeenkomst gespecificeerde normen inzake luchtvervoer in hun wetgeving zijn opgenomen.

TITEL III

INSTITUTIONELE BEPALINGEN

ARTIKEL 20

Interpretatie en handhaving

1. De partijen treffen alle passende algemene of bijzondere maatregelen om de naleving van de uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichtingen te garanderen en onthouden zich van maatregelen die de verwezenlijking van de doelstellingen van deze Overeenkomst in gevaar kunnen brengen.
2. Elke partij is op haar eigen grondgebied verantwoordelijk voor de handhaving van deze Overeenkomst en met name van de wetgeving die uitvoering geeft aan de in bijlage III bij deze Overeenkomst vermelde normen.
3. Elke partij verstrekt de andere partij alle nodige informatie en bijstand in het geval van onderzoeken naar mogelijke inbreuken op bepalingen van deze Overeenkomst die door de andere partij wordt uitgevoerd in het kader van haar in deze Overeenkomst vastgestelde bevoegdheden.

4. Als de partijen, overeenkomstig de bevoegdheden die hen krachtens deze Overeenkomst zijn verleend, actie ondernemen met betrekking tot kwesties die van belang zijn voor de andere partij en die betrekking hebben op de autoriteiten of ondernemingen van de andere partij, worden de bevoegde autoriteiten van de andere partij daarvan volledig in kennis gesteld en krijgen zij de gelegenheid opmerkingen te maken alvorens een definitieve beslissing wordt genomen.

ARTIKEL 21

Gemengd Comité

1. Hierbij wordt een comité van vertegenwoordigers van de partijen (hierna het Gemengd Comité genoemd) opgericht, dat verantwoordelijk is voor het beheer van deze Overeenkomst en toeziet op de correcte uitvoering ervan. Om dit doel te verwezenlijken, doet het aanbevelingen en neemt het beslissingen in de gevallen waarin deze Overeenkomst voorziet.
2. De beslissingen van het Gemengd Comité worden met eenparigheid van stemmen genomen en zijn bindend voor de partijen. Deze beslissingen worden door de partijen overeenkomstig hun eigen regels ten uitvoer gelegd.
3. Het Gemengd Comité stelt bij besluit zijn reglement van orde vast.
4. Het Gemengd Comité komt bijeen wanneer dat nodig is. Elke partij kan een verzoek indienen om een vergadering te beleggen.

5. Een partij kan ook om een vergadering van het Gemengd Comité verzoeken om een probleem met betrekking tot de interpretatie of toepassing van deze Overeenkomst op te lossen. Een dergelijke vergadering wordt zo snel mogelijk belegd, uiterlijk twee maanden na de datum waarop het verzoek is ontvangen, tenzij de partijen anders zijn overeengekomen.
6. Met het oog op de juiste toepassing van deze Overeenkomst wisselen de partijen informatie uit en plegen zij op verzoek van een hunner overleg in het Gemengd Comité.
7. Als een van de partijen van mening is dat een beslissing van het Gemengd Comité niet goed wordt uitgevoerd door de andere partij, mag de eerste partij vragen dat de kwestie in het Gemengd Comité wordt besproken. Als het Gemengd Comité de kwestie niet binnen twee maanden na de doorverwijzing kan oplossen, mag de vragende partij passende vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 23 van deze Overeenkomst (Vrijwaringsmaatregelen) nemen.
8. In de beslissingen van het Gemengd Comité is vermeld vanaf welke datum ze door de partijen moeten worden toegepast, alsook alle andere informatie die van belang kan zijn voor marktdeelnemers.
9. Onverminderd lid 2 kunnen de partijen passende en tijdelijke vrijwaringsmaatregelen overeenkomstig artikel 23 van deze Overeenkomst (Vrijwaringsmaatregelen) nemen als het Gemengd Comité binnen zes maanden na doorverwijzing van een kwestie nog geen beslissing over die kwestie heeft genomen.

10. Het Gemengd Comité onderzoekt vragen met betrekking tot bilaterale investeringen, meerderheidsparticipaties of wijzigingen in de feitelijke zeggenschap over luchtvaartmaatschappijen van de partijen.

11. Het Gemengd Comité ontwikkelt de samenwerking tevens door:

- a) op deskundigenniveau de uitwisseling van nieuwe wet- of regelgevende initiatieven en ontwikkelingen aan te moedigen, onder meer op het vlak van beveiliging, veiligheid, milieu, luchtvaartinfrastructuur (inclusief slots), mededingingsvoorwaarden en consumentenbescherming;
- b) regelmatig de sociale gevolgen van de toepassing van deze Overeenkomst te bestuderen, met name wat de werkgelegenheid betreft, en door passende antwoorden op legitieme vragen te formuleren;
- c) mogelijke gebieden voor verdere uitbreiding van deze Overeenkomst in overweging te nemen, met inbegrip van aanbevelingen voor wijzigingen van de Overeenkomst; en
- d) met eenparigheid van stemmen overeenstemming te bereiken over voorstellen, benaderingen of documenten van procedurele aard die rechtstreeks betrekking hebben op de werking van deze Overeenkomst.

12. De partijen hebben dezelfde doelstelling: zoveel mogelijk voordelen voor de consumenten, luchtvaartmaatschappijen, werknemers en gemeenschappen creëren door deze Overeenkomst uit te breiden naar derde landen. Het Gemengd Comité zal een voorstel opstellen met betrekking tot de voorwaarden en procedures, inclusief eventuele wijzigingen van deze Overeenkomst, die nodig zijn om derde landen te laten toetreden tot deze Overeenkomst.

ARTIKEL 22

Regeling van geschillen en arbitrage

1. Elke partij mag de bij de Associatieovereenkomst opgerichte Associatieraad verzoeken alle geschillen met betrekking tot de toepassing of interpretatie van deze Overeenkomst die niet overeenkomstig artikel 21 van deze Overeenkomst (Gemengd Comité) zijn opgelost, te onderzoeken.
2. De bij de Associatieovereenkomst opgerichte Associatieraad kan een besluit nemen om het geschil te beslechten.
3. De partijen nemen de nodige maatregelen om een overeenkomstig lid 2 genomen besluit ten uitvoer te leggen.
4. Als de partijen er niet in slagen het geschil te regelen via het Gemengd Comité of overeenkomstig lid 2, kan elk van de partijen verzoeken het geschil voor te leggen aan een scheidsgerecht van drie scheidsrechters, overeenkomstig de volgende procedure:
 - a) uiterlijk zestig (60) dagen nadat de andere partij het via diplomatieke kanalen verzonden verzoek om arbitrage door het scheidsgerecht heeft ontvangen, stelt elke partij een scheidsrechter aan; de derde scheidsrechter wordt binnen een aanvullende termijn van zestig (60) dagen door de twee andere scheidsrechters aangesteld. Als een van de partijen niet binnen de overeengekomen termijn een scheidsrechter heeft aangesteld, of als de derde scheidsrechter niet binnen de overeengekomen termijn is aangesteld, kan elke partij de voorzitter van de raad van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie verzoeken een scheidsrechter of scheidsrechters aan te stellen;

- b) de derde scheidsrechter, die overeenkomstig de voorschriften onder a) wordt aangesteld, is een onderdaan van een derde land en vervult de functie van voorzitter van het scheidsgerecht;
 - c) het scheidsgerecht stelt zijn reglement van orde vast; en
 - d) onder voorbehoud van de definitieve beslissing van het scheidsgerecht worden de oorspronkelijke arbitrage-uitgaven gelijkelijk verdeeld tussen de partijen.
5. Op verzoek van een partij kan het scheidsgerecht de andere partij verplichten om, in afwachting van de einduitspraak, dringende en voorlopige maatregelen te nemen.
6. Voorlopige of definitieve beslissingen van het scheidsgerecht zijn bindend voor de partijen.
7. Als een van de partijen niet binnen de dertig (30) dagen na de kennisgeving van de beslissing van het scheidsgerecht aan deze beslissing voldoet, kan de andere partij de rechten of privileges die overeenkomstig deze Overeenkomst zijn toegekend aan de in gebreke blijvende partij beperken, opschorten of intrekken tot de partij de beslissing naleeft.

ARTIKEL 23

Vrijwaringsmaatregelen

1. De partijen treffen alle algemene en bijzondere maatregelen die vereist zijn om aan hun verplichtingen krachtens de Overeenkomst te voldoen. Zij zorgen ervoor dat de in de Overeenkomst vastgelegde doelstellingen worden bereikt.
2. Indien een van de partijen van mening is dat de andere partij een uit deze Overeenkomst voortvloeiende verplichting niet is nagekomen, kan zij passende maatregelen treffen. De werkingssfeer en de duur van de vrijwaringsmaatregelen worden beperkt tot wat strikt noodzakelijk is om het probleem te verhelpen of om het evenwicht in het kader van deze Overeenkomst te bewaren. Voorrang wordt gegeven aan maatregelen die de werking van deze Overeenkomst zo weinig mogelijk verstoren.
3. Als een partij overweegt om vrijwaringsmaatregelen te nemen, stelt zij de andere partijen daar onmiddellijk van in kennis via het Gemengd Comité en verstrekt zij alle relevante informatie.
4. De partijen plegen onmiddellijk overleg in het Gemengd Comité teneinde een voor elke partij aanvaardbare oplossing te vinden.

5. Onverminderd artikel 3, onder d) (Vergunning), artikel 4, onder d) (Weigering, intrekking, opschorting of beperking van vergunningen), en de artikelen 13 (Veiligheid van de luchtvaart) en 14 (Beveiliging van de luchtvaart) van deze Overeenkomst, mag de betrokken partij geen vrijwaringsmaatregelen nemen voor het verstrijken van een periode van één maand na de datum van kennisgeving overeenkomstig lid 3, tenzij de in lid 4 voorgeschreven overlegprocedure vóór het verstrijken van de gestelde termijn is beëindigd.
6. De betrokken partij stelt het Gemengd Comité onverwijld in kennis van de getroffen maatregelen en verstrekt alle relevante inlichtingen.
7. De overeenkomstig dit artikel genomen maatregelen worden opgeschort zodra de in gebreke blijvende partij voldoet aan de bepalingen van deze Overeenkomst.

ARTIKEL 24

Geografische uitbreiding van de overeenkomst

De partijen verbinden zich tot een permanente dialoog om de samenhang tussen deze Overeenkomst en het proces van Barcelona te garanderen en streven, als einddoel, naar een gemeenschappelijke Euromediterrane luchtvaartruimte. Daarom wordt, overeenkomstig artikel 21, lid 11 (Gemengd Comité), in het Gemengd Comité de mogelijkheid onderzocht om wederzijds akkoord te gaan met wijzigingen teneinde rekening te houden met soortgelijke Euromediterrane luchtvaartovereenkomsten.

ARTIKEL 25

Verhouding ten aanzien van andere overeenkomsten

1. De bepalingen van deze Overeenkomst hebben voorrang op de relevante bepalingen van bestaande bilaterale overeenkomsten tussen Jordanië en de lidstaten. Het is echter toegestaan bestaande verkeersrechten die voortvloeien uit deze bilaterale overeenkomsten en die niet onder de onderhavige Overeenkomst vallen, verder te blijven uitoefenen voor zover dit geen aanleiding geeft tot discriminatie tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie op basis van nationaliteit.
2. Als deze Overeenkomst of de voorlopige toepassing ervan wordt stopgezet, kunnen de partijen, onverminderd lid 1 van dit artikel, en rekening houdende met artikel 27 (Beëindiging), vóór de stopzetting overeenstemming bereiken over de regeling die van toepassing is op luchtdiensten tussen hun grondgebieden.
3. Indien de partijen toetreden tot een multilaterale overeenkomst of overgaan tot de bekrachtiging van een besluit van de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie of een andere internationale organisatie dat betrekking heeft op onder deze Overeenkomst vallende aangelegenheden, plegen zij overleg in het Gemengd Comité om te bepalen of deze Overeenkomst met het oog hierop moet worden herzien.
4. Deze Overeenkomst laat beslissingen van de twee partijen om toekomstige aanbevelingen van de ICAO toe te passen, onverlet. De partijen mogen deze Overeenkomst of delen ervan niet inroepen als basis om zich binnen de ICAO te verzetten tegen alternatieve beleidsmaatregelen over kwesties die onder deze Overeenkomst vallen.

ARTIKEL 26

Wijzigingen

1. Als een van de partijen de bepalingen van deze Overeenkomst wenst te wijzigen, moet ze het Gemengd Comité daarvan in kennis stellen. Wijzigingen van deze Overeenkomst worden van kracht na voltooiing van de respectieve interne procedures van elke partij.
2. Het Gemengd Comité kan, op voorstel van een partij en overeenkomstig dit artikel, beslissen de bijlagen bij deze Overeenkomst te wijzigen.
3. Deze Overeenkomst laat het recht van de partijen onverlet om unilateraal nieuwe wetgeving op het vlak van luchtvervoer of een aanverwant in bijlage III bij deze Overeenkomst vermeld gebied vast te stellen of bestaande wetgeving te wijzigen, voor zover zij het niet-discriminatiebeginsel in acht nemen.
4. Zodra een van de partijen nieuwe wetgeving opstelt op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant gebied dat onder bijlage III valt, die gevolgen kan hebben voor de goede werking van deze Overeenkomst, stelt zij de andere partij daar zo snel mogelijk van in kennis en pleegt zij overleg met de andere partij. Op verzoek van een van de partijen kan een voorafgaande gedachte-wisseling plaatsvinden in het Gemengd Comité.

5. Zodra een van de partijen nieuwe wetgeving of een wijziging van bestaande wetgeving vaststelt op het gebied van luchtvervoer of een aanverwant gebied dat onder bijlage III valt, die gevolgen kan hebben voor de goede werking van deze Overeenkomst, stelt zij de andere partij daar uiterlijk dertig dagen na de vaststelling van die wetgeving van in kennis. Op verzoek van een partij organiseert het Gemengd Comité binnen zestig dagen na deze kennisgeving een gedachtewisseling over de gevolgen die de nieuwe wetgeving of de wijziging van bestaande wetgeving heeft voor de goede werking van deze Overeenkomst.

6. Naar aanleiding van de in lid 5 van dit artikel vermelde gedachtewisseling zal het Gemengd Comité:

- a) een beslissing nemen tot herziening van bijlage III bij deze Overeenkomst, teneinde daarin, zo nodig op basis van wederkerigheid, de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie op te nemen;
- b) een beslissing nemen waarbij wordt vastgesteld dat de nieuwe wetgeving of wijziging in kwestie wordt beschouwd als zijnde in overeenstemming met deze Overeenkomst; of
- c) andere maatregelen aanbevelen, die binnen een redelijke termijn moeten worden vastgesteld, teneinde de goede werking van deze Overeenkomst te waarborgen.

ARTIKEL 27

Beëindiging

1. Deze Overeenkomst wordt voor onbeperkte duur gesloten.
2. Een partij kan te allen tijde de andere partij langs diplomatieke kanalen schriftelijk meedelen dat zij besloten heeft deze Overeenkomst te beëindigen. Deze mededeling moet ook naar de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie worden gestuurd. Deze Overeenkomst houdt op te bestaan om middernacht GMT aan het einde van het IATA-verkeersseizoen dat lopende is een jaar na de datum van schriftelijke mededeling van de beëindiging, tenzij:
 - a) de partijen overeenkomen de kennisgeving vóór het verstrijken van deze termijn in te trekken; of
 - b) de andere partij dan die welke de kennisgeving van de beëindiging heeft gedaan, vraagt om een langere termijn van uiterlijk 18 maanden teneinde de onderhandelingen over de daaropvolgende regeling met betrekking tot luchtdiensten tussen het grondgebied van de partijen succesvol te kunnen afronden.

ARTIKEL 28

Registratie bij de Internationale Burgerluchtvaartorganisatie
en het secretariaat van de Verenigde Naties

Deze Overeenkomst en alle wijzigingen daarvan worden geregistreerd bij de ICAO en het secretariaat van de Verenigde Naties.

ARTIKEL 29

Inwerkingtreding

1. Deze Overeenkomst treedt in werking één maand na de datum van de laatste nota in een uitwisseling van diplomatieke nota's tussen de partijen waarin wordt bevestigd dat alle voor de inwerkingtreding van deze Overeenkomst noodzakelijke procedures zijn voltooid. Met het oog op deze uitwisseling bezorgt het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië zijn tot de Europese Unie en haar lidstaten gerichte diplomatieke nota aan het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie, en bezorgt het Secretariaat-generaal van de Raad van de Europese Unie de diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten aan het Hasjemitische Koninkrijk Jordanië. De diplomatieke nota van de Europese Unie en haar lidstaten bevat mededelingen van elke lidstaat waarin wordt bevestigd dat de voor inwerkingtreding van deze Overeenkomst vereiste procedures zijn voltooid.

2. Onverminderd lid 1 van dit artikel komen de partijen overeen deze Overeenkomst voorlopig toe te passen vanaf de eerste dag van de maand die volgt op de vroegste van de volgende twee data:

i) de datum van de laatste kennisgeving waarbij de partijen elkaar hebben meegedeeld dat de procedures voor de voorlopige toepassing van deze Overeenkomst zijn voltooid, of ii) 12 maanden na de ondertekening van deze Overeenkomst, voor zover de interne procedures en/of binnenlandse wetgeving, naar gelang van het geval, van de partijen zijn vastgesteld.

TEN BLIJKE WAARVAN de ondergetekenden, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

Deze overeenkomst is op de vijftiende december tweeduizend tien in tweevoud opgesteld te Brussel, in de Bulgaarse, Deense, Duitse, Engelse, Estse, Finse, Franse, Griekse, Hongaarse, Italiaanse, Letse, Litouwse, Maltese, Nederlandse, Poolse, Portugese, Roemeense, Sloveense, Slowaakse, Spaanse, Tsjechische, Zweedse en Arabische taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

BIJLAGE I

OVEREENGEKOMEN DIENSTEN EN GESPECIFICEERDE ROUTES

1. De overgangsbepalingen van bijlage II bij deze Overeenkomst zijn van toepassing op deze bijlage.
2. Elke partij verleent de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij het recht luchtvervoersdiensten te exploiteren op de hierna gespecificeerde routes:
 - a) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie: punten in de Europese Unie - een of meer tussenliggende punten in Euromedlanden, ECAA-landen, of in bijlage IV genoemde landen - een of meer punten in Jordanië;
 - b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Jordanië: punten in Jordanië - een of meer tussenliggende punten in Euromedlanden, ECAA-landen, of in bijlage IV genoemde landen - een of meer punten in de Europese Unie.
3. De diensten die overeenkomstig punt 2 van deze bijlage worden geëxploiteerd, beginnen of eindigen op het grondgebied van Jordanië voor Jordaanse luchtvaartmaatschappijen en op het grondgebied van de Europese Unie voor luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie.
4. De luchtvaartmaatschappijen van beide partijen mogen bij een vlucht of alle vluchten en naar keuze:
 - a) vluchten in één van beide of beide richtingen exploiteren;
 - b) verschillende vluchtnummers combineren bij de exploitatie van één luchtvaartuig;

- c) tussenliggende punten, zoals gespecificeerd in punt 2 van deze bijlage, en punten op het grondgebied van de partijen bedienen in elke combinatie en volgorde;
 - d) landingen op een punt of punten overslaan;
 - e) op ieder willekeurig punt verkeer overbrengen van een van haar luchtvaartuigen naar een ander;
 - f) een tussenlanding maken op ieder punt binnen of buiten het grondgebied van een partij;
 - g) transitvluchten verrichten via het grondgebied van de andere partij; en
 - h) verkeer op hetzelfde luchtvaartuig combineren, ongeacht de herkomst van dit verkeer.
5. Elke partij verleent elke luchtvaartmaatschappij het recht om de frequentie en capaciteit van het door haar aangeboden internationale luchtvervoer te baseren op commerciële marktgerelateerde overwegingen. Overeenkomstig dit recht mag geen van beide partijen unilateraal beperkingen opleggen met betrekking tot het verkeersvolume, de frequentie of de regelmaat van de vluchten of de door de luchtvaartmaatschappijen van de andere partij gebruikte types luchtvaartuigen, behalve om douane-, technische, operationele, milieu- of gezondheidsredenen.
6. De luchtvaartmaatschappijen van elke partij mogen, met name doch niet uitsluitend in het kader van codesharingovereenkomsten, elk punt in een derde land bedienen dat niet is opgenomen in de gespecificeerde routes, voor zover ze geen rechten van de vijfde vrijheid uitoefenen.
-

BIJLAGE II

OVERGANGSBEPALINGEN

1. De tenuitvoerlegging en toepassing van alle bepalingen van deze Overeenkomst, met name de in bijlage III, met uitzondering van deel B, gespecificeerde normen, wordt geverifieerd aan de hand van een evaluatie onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie en wordt goedgekeurd via een beslissing van het Gemengd Comité. Deze evaluatie wordt uitgevoerd op de vroegste van de volgende twee data: i) de datum waarop Jordanië het Gemengd Comité ervan in kennis stelt dat het het op bijlage III van deze Overeenkomst gebaseerde harmoniseringsproces heeft voltooid, of ii) een jaar na de inwerkingtreding van deze Overeenkomst.

2. Onverminderd de bepalingen van bijlage I omvatten de in deze Overeenkomst overeengekomen diensten en gespecificeerde routes, tot het ogenblik waarop de in bijlage II, punt 1, van deze Overeenkomst vermelde beslissing wordt vastgesteld, niet het recht om rechten van de vijfde vrijheid uit te oefenen, ook niet voor luchtvaartmaatschappijen uit Jordanië tussen punten op het grondgebied van de Europese Unie. Alle verkeersrechten die al uit hoofde van een van de bilaterale overeenkomsten tussen Jordanië en de lidstaten van de Europese Unie zijn verleend, mogen verder worden uitgeoefend zolang geen onderscheid wordt gemaakt tussen luchtvaartmaatschappijen uit de Europese Unie op basis van nationaliteit.

3. Onverminderd punt 1 van deze bijlage, wordt de tenuitvoerlegging en toepassing van de in bijlage III, deel B, gespecificeerde beveiligingsnormen geverifieerd aan de hand van een evaluatie onder de verantwoordelijkheid van de Europese Unie en goedgekeurd via een beslissing van het Gemengd Comité. Zodra deze beslissing is vastgesteld, worden de vertrouwelijke delen van de in bijlage III, deel B, bedoelde wetgeving op het gebied van beveiliging ter beschikking gesteld van Jordanië.

4. Uiterlijk vanaf 1 januari 2016 genieten alle luchtvaartmaatschappijen van beide partijen het bij artikel 8, lid 3, onder a), punt i) (zelfafhandeling), verleende recht op Queen Alia International Airport. Tot dan worden alle grondafhandelingsdiensten op die luchthaven op gelijke en niet-discriminerende basis ter beschikking gesteld van alle luchtvaartmaatschappijen; de prijzen van deze diensten mogen de volledige kosten daarvan, inclusief een redelijk rendement op kapitaal na afschrijving, niet overschrijden.

BIJLAGE III

LIJST VAN REGELS MET BETREKKING TOT DE BURGERLUCHTVAART

A. VEILIGHEID VAN DE LUCHTVAART

Nr. 3922/91

Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad van 16 december 1991 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart

als gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 2176/96 van de Commissie van 13 november 1996 tot aanpassing van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang;
- Verordening (EG) nr. 1069/1999 van de Commissie van 25 mei 1999 tot aanpassing van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang;
- Verordening (EG) nr. 2871/2000 van de Commissie van 28 december 2000 houdende aanpassing aan de wetenschappelijke en technische vooruitgang van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad;
- Verordening (EG) nr. 1592/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 15 juli 2002 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10, 12 en 13, met uitzondering van artikel 4, lid 1, en artikel 8, lid 2, tweede zin, bijlagen I, II en III. Wat de toepassing van artikel 12 betreft, wordt "lidstaten" gelezen als "lidstaten van de Europese Unie".

- Verordening (EG) nr. 1899/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 houdende wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart;
- Verordening (EG) nr. 1900/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 20 december 2006 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart;
- Verordening (EG) nr. 8/2008 van de Commissie van 11 december 2007 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ten aanzien van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures van toepassing op commercieel vervoer per vliegtuig;
- Verordening (EG) nr. 859/2008 van de Commissie van 20 augustus 2008 tot wijziging van Verordening (EEG) nr. 3922/91 van de Raad ten aanzien van gemeenschappelijke technische voorschriften en administratieve procedures van toepassing op commercieel vervoer per vliegtuig;

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10, 12 en 13, met uitzondering van artikel 4, lid 1, en artikel 8, lid 2, tweede zin, bijlagen I, II en III. Wat de toepassing van artikel 12 betreft, wordt "lidstaten" gelezen als "lidstaten van de Europese Unie".

Nr. 216/2008

Verordening (EG) nr. 216/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 20 februari 2008 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels op het gebied van burgerluchtvaart en tot oprichting van een Europees Agentschap voor de veiligheid van de luchtvaart, houdende intrekking van Richtlijn 91/670/EEG, Verordening (EG) nr. 1592/2002 en Richtlijn 2004/36/EG

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 68, met uitzondering van artikel 65, artikel 69, lid 1, tweede alinea, artikel 69, lid 4, bijlagen I tot en met VI

Nr. 94/56

Richtlijn 94/56/EG van de Raad van 21 november 1994 houdende vaststelling van de grondbeginselen voor het onderzoek van ongevallen en incidenten in de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12

Nr. 2003/42

Richtlijn 2003/42/EG van het Europees Parlement en de Raad van 13 juni 2003 inzake de melding van voorvallen in de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I en II

Nr. 1702/2003

Verordening (EG) nr. 1702/2003 van de Commissie van 24 september 2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties, als gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 381/2005 van de Commissie van 7 maart 2005 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003
- Verordening (EG) nr. 706/2006 van de Commissie van 8 mei 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 voor wat betreft de periode gedurende welke lidstaten goedkeuringen voor een bepaalde duur mogen afgeven
- Verordening (EG) nr. 335/2007 van de Commissie van 28 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken
- Verordening (EG) nr. 375/2007 van de Commissie van 30 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 1702/2003 tot vaststelling van uitvoeringsvoorschriften inzake de luchtwaardigheid en milieucertificering van luchtvaartuigen en aanverwante producten, onderdelen en uitrustingsstukken, alsmede voor de certificering van ontwerp- en productieorganisaties
- Verordening (EG) nr. 287/2008 van de Commissie van 28 maart 2008 inzake de verlenging van de in artikel 2 quater, lid 3, van Verordening (EG) nr. 1702/2003 vermelde geldigheidsduur

EU/JO/Bijlage III/nl 4

- Verordening (EG) nr. 1057/2008 van de Commissie van 27 oktober 2008 tot wijziging van aanhangsel II van de bijlage bij Verordening (EG) nr. 1702/2003 betreffende het certificaat van herbeoordeling van de luchtwaardigheid (EASA-formulier 15a)

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 4, bijlage. De in deze verordening bedoelde overgangstermijnen worden vastgesteld door het Gemengd Comité.

Nr. 2042/2003

Verordening (EG) nr. 2042/2003 van de Commissie van 20 november 2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 6, bijlagen I tot en met IV

Als gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 707/2006 van de Commissie van 8 mei 2006 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 met betrekking tot goedkeuringen voor bepaalde duur en de bijlagen I en III
- Verordening (EG) nr. 376/2007 van de Commissie van 30 maart 2007 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

EU/JO/Bijlage III/nl 5

- Verordening (EG) nr. 1056/2008 van de Commissie van 27 oktober 2008 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2042/2003 betreffende de permanente luchtwaardigheid van luchtvaartuigen en luchtvaartproducten, -onderdelen en -uitrustingsstukken, en betreffende de goedkeuring van bij voornoemde taken betrokken organisaties en personen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 6, bijlagen I tot en met IV

B. BEVEILIGING VAN DE LUCHTVAART

Nr. 300/2008

Verordening (EG) nr. 300/2008 van het Europees Parlement en de Raad van 11 maart 2008 inzake gemeenschappelijke regels op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 2320/2002

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 18, artikel 21, artikel 24, leden 2 en 3, bijlage

Nr. 820/2008

Verordening (EG) nr. 820/2008 van de Commissie van 8 augustus 2008 houdende vaststelling van maatregelen voor de tenuitvoerlegging van de gemeenschappelijke basisnormen inzake luchtvaartbeveiliging

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 6, bijlage, aanhangsel 1

Nr. 1217/2003

Verordening (EG) nr. 1217/2003 van de Commissie van 4 juli 2003 tot vaststelling van gemeenschappelijke specificaties voor nationale programma's voor de kwaliteitscontrole van de beveiliging van de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 11, bijlagen I en II

Nr. 1486/2003

Verordening (EG) nr. 1486/2003 van de Commissie van 22 augustus 2003 tot vaststelling van procedures voor de inspecties van de Commissie op het gebied van de beveiliging van de burgerluchtvaart

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 16

Nr. 1138/2004

Verordening (EG) nr. 1138/2004 van de Commissie van 21 juni 2004 tot vaststelling van een gemeenschappelijke definitie van de meest kwetsbare sectoren van de om beveiligingsredenen beperkt toegankelijke zones van luchthavens

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 8

C. LUCHTVERKEERSBEHEER

Nr. 549/2004

Verordening (EG) nr. 549/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 tot vaststelling van het kader voor de totstandbrenging van het gemeenschappelijke Europese luchtruim ("de kaderverordening")

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 4, 6, en 9 tot en met 14

Nr. 550/2004

Verordening (EG) nr. 550/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de verlening van luchtvaartnavigatiediensten in het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtvaartnavigatiedienstenverordening")

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 19

Nr. 551/2004

Verordening (EG) nr. 551/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de organisatie en het gebruik van het gemeenschappelijk Europees luchtruim ("de luchtruimverordening")

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 11

Nr. 552/2004

Verordening (EG) nr. 552/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 10 maart 2004 betreffende de interoperabiliteit van het Europese netwerk voor luchtverkeersbeveiliging ("de interoperabiliteitsverordening")

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 12

Nr. 2096/2005

Verordening (EG) nr. 2096/2005 van de Commissie van 20 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke eisen voor de verlening van luchtvaartnavigatiediensten, als gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 1315/2007 van de Commissie van 8 november 2007 betreffende het veiligheidstoezicht in het luchtverkeersbeheer en tot wijziging van Verordening (EG) nr. 2096/2005

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 9, bijlagen I tot en met V

- Verordening (EG) nr. 482/2008 van de Commissie van 30 mei 2008 betreffende de invoering van een systeem ter verzekering van de softwareveiligheid door verleners van luchtvaartnavigatiediensten en tot wijziging van bijlage II bij Verordening (EG) nr. 2096/2005.

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 5, bijlagen I en II

Nr. 2150/2005

Verordening (EG) nr. 2150/2005 van de Commissie van 23 december 2005 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels voor een flexibel gebruik van het luchtruim

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 9, bijlage

Nr. 1794/2006

Verordening (EG) nr. 1794/2006 van de Commissie van 6 december 2006 tot vaststelling van een gemeenschappelijk heffingenstelsel voor luchtvaartnavigatiediensten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 19, bijlagen I tot en met VI

D. MILIEU

Nr. 2006/93

Richtlijn 2006/93/EG van het Europees Parlement en de Raad van 12 december 2006 betreffende de regulering van de exploitatie van de vliegtuigen van bijlage 16 van het Verdrag inzake de internationale burgerluchtvaart, boekdeel I, deel II, hoofdstuk 3, tweede uitgave

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 6 en bijlagen I en II

Nr. 2002/30

Richtlijn 2002/30/EG van het Europees Parlement en de Raad van 26 maart 2002 betreffende de vaststelling van regels en procedures met betrekking tot de invoering van geluid-gerelateerde exploitatiebeperkingen op luchthavens in de Gemeenschap

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 15, bijlagen I en II

Nr. 2002/49

Richtlijn 2002/49/EG van het Europees Parlement en de Raad van 25 juni 2002 inzake de evaluatie en de beheersing van omgevingslawaaï

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 16, bijlagen I tot en met IV

E. CONSUMENTENBESCHERMING

Nr. 90/314

Richtlijn 90/314/EEG van de Raad van 13 juni 1990 betreffende pakketreizen, met inbegrip van vakantiepakketten en rondreis pakketten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10

Nr. 93/13

Richtlijn 93/13/EEG van de Raad van 5 april 1993 betreffende oneerlijke bedingen in consumentenovereenkomsten

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 10 en bijlage

Nr. 95/46

Richtlijn 95/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 24 oktober 1995 betreffende de bescherming van natuurlijke personen in verband met de verwerking van persoonsgegevens en betreffende het vrije verkeer van die gegevens

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 34

Nr. 2027/97

Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad van 9 oktober 1997 betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen

Als gewijzigd bij:

- Verordening (EG) nr. 889/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 13 mei 2002 houdende wijziging van Verordening (EG) nr. 2027/97 van de Raad betreffende de aansprakelijkheid van luchtvervoerders bij ongevallen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 8

Nr. 261/2004

Verordening (EG) nr. 261/2004 van het Europees Parlement en de Raad van 11 februari 2004 tot vaststelling van gemeenschappelijke regels inzake compensatie en bijstand aan luchtreizigers bij instapweigering en annulering of langdurige vertraging van vluchten en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 295/91

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 17

Nr. 1107/2006

Verordening (EG) nr. 1107/2006 van het Europees Parlement en de Raad van 5 juli 2006 inzake de rechten van gehandicapten en personen met beperkte mobiliteit die per luchtvervoer reizen

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 17, bijlagen I en II

F. GEAUTOMATISEERDE BOEKINGSSYSTEMEN

Nr. 80/2009

Verordening (EG) nr. 80/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 14 januari 2009 inzake een gedragscode voor geautomatiseerde boekingsystemen en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 2299/89 van de Raad

G. SOCIALE ASPECTEN

Nr. 1989/391

Richtlijn 89/391/EEG van de Raad van 12 juni 1989 betreffende de tenuitvoerlegging van maatregelen ter bevordering van de verbetering van de veiligheid en de gezondheid van de werknemers op het werk

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 16, 18, 19

Nr. 2003/88

Richtlijn 2003/88/EG van het Europees Parlement en de Raad van 4 november 2003 betreffende een aantal aspecten van de organisatie van de arbeidstijd

Toepasselijke bepalingen: artikelen 1 tot en met 19, 21 tot en met 24 en 26 tot en met 29

Nr. 2000/79

Richtlijn 2000/79/EG van de Raad van 27 november 2000 inzake de inwerkingstelling van de Europese Overeenkomst betreffende de organisatie van de arbeidstijd van mobiel personeel in de burgerluchtvaart gesloten door de Association of European Airlines (AEA), de European Transport Workers' Association (ETF), de European Cockpit Association (ECA), de European Regions Air carrier Association (ERA) en de International Air Carrier Association (IACA)

BIJLAGE IV

Lijst van andere landen waarnaar wordt verwezen in de artikelen 3 en 4 en in bijlage I

1. De Republiek IJsland (in het kader van de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte)
2. Het Vorstendom Liechtenstein (in het kader van de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte)
3. Het Koninkrijk Noorwegen (in het kader van de Overeenkomst inzake de Europese Economische Ruimte)
4. De Zwitserse Bondsstaat (in het kader van de overeenkomst tussen de Europese Gemeenschap en de Zwitserse Bondsstaat).

ACCORD EURO-MÉDITERRANÉEN
RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS
ENTRE L'UNION EUROPÉENNE
ET SES ÉTATS MEMBRES, D'UNE PART,
ET LE ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE,
D'AUTRE PART

EU/JO/fr 1

LE ROYAUME DE BELGIQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,

LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,

LE ROYAUME DE DANEMARK,

LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,

LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,

L'IRLANDE,

LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,

LE ROYAUME D'ESPAGNE,

LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,

LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,

LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,

LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,

LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,

EU/JO/fr 2

LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,

LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,

MALTE,

LE ROYAUME DES PAYS-BAS,

LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,

LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,

LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,

LA ROUMANIE,

LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,

LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,

LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,

LE ROYAUME DE SUÈDE,

EU/JO/fr 3

LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

parties contractantes au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ci-après dénommés "les États membres", et

l'UNION EUROPÉENNE

d'une part, et

LE ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE, ci-après dénommé "la Jordanie",

d'autre part,

DÉSIREUX de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence loyale entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de réglementation étatiques;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de fret;

RECONNAISSANT l'importance des transports aériens pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement;

DÉSIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts;

EU/JO/fr 4

RECONNAISSANT les avantages potentiels de la convergence réglementaire et, dans la mesure du possible, de l'harmonisation des réglementations en matière de transport aérien;

DÉSIREUX de faire profiter l'ensemble du secteur du transport aérien, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un environnement libéralisé;

DÉSIREUX de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs et qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien, et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile;

PRENANT ACTE de la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

RECONNAISSANT que le présent accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens s'inscrit dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen envisagé dans la déclaration de Barcelone du 28 novembre 1995;

PRENANT ACTE de leur volonté commune de promouvoir un espace aérien euro-méditerranéen fondé sur les principes de la convergence et de la coopération réglementaires, ainsi que de la libéralisation de l'accès au marché;

PRENANT ACTE de la déclaration commune de la Commission arabe de l'aviation civile (ACAC) et de l'Organisation des transporteurs aériens arabes (AACO), d'une part, et de la direction générale de l'énergie et des transports, d'autre part, signée le 16 novembre 2008, à Charm el-Cheik;

DÉSIREUX d'assurer des conditions de concurrence équitables aux transporteurs aériens, leur offrant des possibilités équitables et égales de fournir les services agréés;

RECONNAISSANT qu'il importe de réglementer l'attribution des créneaux horaires sur la base de possibilités équitables et égales pour leurs transporteurs aériens afin de garantir un traitement neutre et non discriminatoire pour tous les transporteurs aériens;

RECONNAISSANT que les subventions peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord;

SOULIGNANT qu'il importe de limiter les émissions de gaz à effet de serre produites par l'aviation et de protéger l'environnement lors du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, pour autant que les parties contractantes soient toutes les deux parties à cette convention;

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords existants dans le domaine du transport aérien pour ouvrir l'accès aux marchés et maximaliser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs, le personnel et les populations des deux parties contractantes;

CONSIDÉRANT que l'objet du présent accord est d'être appliqué de façon progressive mais intégrale, et qu'un mécanisme approprié peut assurer le rapprochement toujours plus étroit de la législation,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

ARTICLE 1

Définitions

Aux fins du présent accord, sauf indication contraire, on entend par:

- 1) "services agréés" et "routes spécifiées", respectivement, les services aériens internationaux prévus à l'article 2 (Droits de trafic) du présent accord et les routes spécifiées à l'annexe I du présent accord;
- 2) "accord", le présent accord et ses annexes, y compris leurs amendements éventuels;
- 3) "service aérien", le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les transports aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services exclusifs de fret;
- 4) "accord d'association", l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles, le 24 novembre 1997;
- 5) "citoyenneté", le fait qu'un transporteur aérien satisfasse aux exigences sur des aspects tels que sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement;
- 6) "autorités compétentes", les agences ou organismes publics responsables des fonctions administratives aux termes du présent accord;

EU/JO/fr 7

- 7) "parties contractantes", d'une part, l'Union européenne ou ses États membres, ou l'Union européenne et ses États membres, selon leurs compétences respectives, et d'autre part, la Jordanie;
- 8) "convention", la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend:
 - a) tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a), de la convention, et ratifié par la Jordanie, d'une part, et par l'État membre ou les États membres de l'Union européenne, d'autre part; et
 - b) toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à la Jordanie et à l'État membre ou aux États membres de l'Union européenne;
- 9) "conformité", le fait, pour un transporteur aérien, d'être apte à exploiter des services aériens internationaux, parce qu'il possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services;
- 10) "pays de l'EACE", tout pays partie à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen (les États membres de l'Union européenne, la République d'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et le Kosovo, selon le statut défini par la résolution 1244 du Conseil de sécurité de l'ONU);

- 11) "pays de la zone Euromed", tout pays méditerranéen participant à la politique européenne de voisinage (à savoir, Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Égypte, Liban, Jordanie, Israël, territoires palestiniens, Syrie et Turquie);
- 12) "droit de cinquième liberté", le droit ou privilège accordé par un État aux transporteurs aériens d'un autre État (l'État bénéficiaire) de fournir des services aériens internationaux entre le territoire du premier État et le territoire d'un État tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'État bénéficiaire;
- 13) "service aérien international", un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire d'au moins deux États;
- 14) "ressortissant", toute personne physique ou morale ayant la nationalité jordanienne pour la partie jordanienne, ou la nationalité d'un État membre pour la partie européenne, pour autant que, dans le cas d'une personne morale, elle soit à tout moment sous le contrôle effectif, soit directement, soit par participation majoritaire, de personnes physiques ou morales ayant la nationalité jordanienne pour la partie jordanienne, ou de personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un État membre ou de l'un des pays tiers identifiés à l'annexe IV pour la partie européenne;
- 15) "licences d'exploitation", dans le cas de l'Union européenne et de ses États membres, les licences d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté et de tout acte qui lui succède et, dans le cas de la Jordanie, les licences, certificats, autorisations ou exemptions délivrés en vertu des règles jordaniennes en matière d'aviation civile (JCAR), partie 119;

16) "prix":

- les "tarifs des passagers" à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires, et
- les "tarifs de fret" à payer pour le transport de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

Cette définition englobe, le cas échéant, le transport de surface lié aux services aériens internationaux et les conditions qui s'y appliquent;

- 17) "principal établissement", l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie contractante où sont exercées les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité;
- 18) "obligation de service public", toute obligation imposée aux transporteurs aériens pour assurer, sur une route spécifiée, une prestation de services aériens réguliers minimale répondant à des normes définies en matière de continuité, de régularité, de prix et de capacité minimale, auxquelles les transporteurs aériens ne satisferaient pas s'ils ne devaient considérer que leur seul intérêt commercial. Les transporteurs aériens peuvent être indemnisés par la partie contractante concernée pour remplir des obligations de service public;

- 19) "SESAR", le programme de mise en œuvre technique du ciel unique européen qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, le développement et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de gestion du trafic aérien;
- 20) "subvention", toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou un organisme régional ou un autre organisme public, lorsque:
- a) une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance;
 - b) des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues;
 - c) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services; ou
 - d) les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics;

et qu'un avantage est ainsi conféré;

- 21) "territoire", dans le cas de la Jordanie, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales qui se trouvent sous sa souveraineté ou sa juridiction, et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout accord qui leur succédera. L'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les États membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006; et
- 22) "redevance d'usage", une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes et qui, le cas échéant, reflète les coûts environnementaux liés aux émissions sonores.

TITRE I

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

ARTICLE 2

Droits de trafic

1. Chaque partie contractante accorde à l'autre, conformément aux annexes I et II du présent accord, les droits énumérés ci-après pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie contractante:
 - a) le droit de survoler son territoire sans y atterrir;
 - b) le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier par voie aérienne;
 - c) lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales sur son territoire afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et/ou du courrier en trafic international, de façon séparée ou combinée; et
 - d) les autres droits spécifiés dans le présent accord.

2. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens:
- a) de la Jordanie d'embarquer, sur le territoire d'un État membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit État membre;
 - b) de l'Union européenne d'embarquer, sur le territoire jordanien, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire jordanien.

ARTICLE 3

Autorisation

1. Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, les autorités compétentes accordent les autorisations appropriées avec un délai de procédure minimal, pour autant que:
- a) dans le cas d'un transporteur aérien de la Jordanie:
 - le transporteur aérien ait son principal établissement en Jordanie et soit titulaire d'une licence d'exploitation conformément à la législation du Royaume hachémite de Jordanie,

- le Royaume hachémite de Jordanie exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et
 - le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par la Jordanie et/ou ses ressortissants;
- b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:
- le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire d'un État membre en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et soit titulaire d'une licence d'exploitation, et
 - l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée,
 - le transporteur aérien soit détenu, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres États;
- c) le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente en matière de services aériens internationaux; et
- d) les dispositions des articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne) du présent accord soient maintenues en vigueur et appliquées.

ARTICLE 4

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie contractante peuvent refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien d'une autre partie contractante, lorsque:

a) dans le cas d'un transporteur aérien de la Jordanie:

- le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Jordanie ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation conformément à la législation applicable de la Jordanie,
- la Jordanie n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou
- le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par la Jordanie et/ou des ressortissants de la Jordanie;

b) dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne:

- le transporteur n'a pas son principal établissement ou, le cas échéant, son siège sur le territoire d'un État membre en vertu du traité sur le fonctionnement l'Union européenne, ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation conforme au droit de l'Union,

EU/JO/fr 16

- l'État membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée, ou
 - le transporteur aérien n'est pas détenu et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des États membres et/ou des ressortissants des États membres, ou par d'autres États énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres États;
- c) le transporteur aérien a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord, ou
- d) les dispositions des articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne) du présent accord ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées.

2. À moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout manquement au paragraphe 1, points c) et d), les droits établis par le présent article de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter les autorisations ou agréments de tout transporteur aérien d'une partie contractante ne sont exercés qu'en conformité avec la procédure prévue à l'article 23 (Mesures de sauvegarde) du présent accord. En tout état de cause, l'exercice de ces droits est approprié, proportionné et limité au strict nécessaire en ce qui concerne sa portée et sa durée. Ils visent exclusivement le ou les transporteurs aériens concernés et sont sans préjudice du droit de l'une ou l'autre des parties contractantes de prendre des mesures en vertu de l'article 22 (Règlement des différends et arbitrage).

3. Aucune des parties contractantes ne fait usage des droits qui lui sont conférés par le présent article de refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations ou agréments de tout transporteur aérien d'une partie contractante pour le motif que la participation majoritaire et le contrôle effectif dudit transporteur aérien sont entre les mains d'un autre pays de la zone Euromed ou de ressortissants d'un tel pays, dans la mesure où ce pays de la zone Euromed est partie à un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens semblable et accorde la réciprocité de traitement.

ARTICLE 4 bis

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens

1. Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, les autorités compétentes de l'autre partie contractante reconnaissent toute décision de conformité et/ou de citoyenneté faite par les autorités compétentes de la première partie contractante concernant ledit transporteur aérien comme si cette décision avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessous.

2. Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes de la partie contractante ayant reçu la demande ont une raison spécifique, fondée sur un doute raisonnable, d'estimer que, malgré la décision prise par les autorités compétentes de l'autre partie contractante, les conditions prévues à l'article 3 (Autorisation) du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agrément appropriés ne sont pas satisfaites, elles en avertissent sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties contractantes peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes des deux parties contractantes, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties contractantes peut en saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 21 (Comité mixte) du présent accord.

3. Le présent article ne couvre pas la reconnaissance de décisions concernant:

- les certificats ou les licences relatifs à la sécurité,
- les dispositions en matière de sûreté, ou
- la couverture d'assurance.

ARTICLE 5

Investissement

1. La Jordanie peut prendre des dispositions afin de permettre aux États membres ou leurs ressortissants de détenir par participation majoritaire et/ou de contrôler effectivement des transporteurs aériens de Jordanie.
2. Après vérification par le comité mixte, conformément à l'article 21 (Comité mixte), paragraphe 10, que des dispositions réciproques existent, les parties contractantes autorisent la détention par participation majoritaire et/ou le contrôle effectif des transporteurs aériens de Jordanie par des États membres ou leurs ressortissants, ou de transporteurs aériens de l'Union européenne par la Jordanie ou ses ressortissants.
3. Les projets d'investissements spécifiques visés au présent article sont autorisés en vertu de décisions préalables du comité mixte institué par le présent accord. Ces décisions peuvent préciser les conditions associées à l'exploitation des services agréés figurant au présent accord et des services entre des pays tiers et les parties contractantes. Les dispositions de l'article 21 (Comité mixte), paragraphe 9, du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décision.

EU/JO/fr 20

ARTICLE 6

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties contractantes, les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ce territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation et la navigation des aéronefs doivent être respectées par les transporteurs aériens de l'autre partie contractante.

2. À l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties contractantes, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) doivent être respectées par ces passagers et ces membres d'équipage ou par quiconque agissant en leur nom et, en ce qui concerne le fret, par l'expéditeur de l'autre partie contractante.

ARTICLE 7

Environnement concurrentiel

1. Les parties contractantes réaffirment l'application au présent accord des principes du chapitre II du titre IV de l'accord d'association.

EU/JO/ft 21

2. Les parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de garantir des conditions loyales et équitables aux transporteurs aériens des deux parties pour l'exploitation des services agréés. Pour y parvenir, la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens est nécessaire. Les parties contractantes reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chances de s'instaurer si ces transporteurs aériens offrent des services aériens sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions.

3. Si une partie contractante juge indispensable l'octroi de subventions publiques à un transporteur aérien opérant dans le cadre du présent accord pour la réalisation d'un objectif légitime, elle veille à ce que lesdites subventions soient proportionnées à l'objectif visé, transparentes et conçues de manière à atténuer au maximum les effets négatifs sur les transporteurs aériens de l'autre partie contractante. La partie contractante ayant l'intention d'accorder de telles subventions en informe l'autre partie contractante et veille à ce que lesdites subventions soient compatibles avec les critères fixés par le présent accord.

4. Si une des parties contractantes constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie contractante, des conditions, dues notamment à l'octroi de subventions, incompatibles avec les critères définis au paragraphe 3, qui fausseraient la concurrence loyale et équitable au détriment de ses transporteurs aériens, elle peut soumettre des observations à l'autre partie contractante. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 21 (Comité mixte) du présent accord. Des consultations doivent débiter dans les 30 jours qui suivent la réception de cette demande. Si un différend ne peut être réglé par le comité mixte, les parties contractantes conservent la possibilité d'appliquer leurs mesures compensatoires respectives.

5. Les mesures visées au paragraphe 4 du présent article doivent être appropriées, proportionnées et limitées au strict nécessaire en ce qui concerne leur champ d'application et leur durée. Elles visent exclusivement le ou les transporteurs aériens qui bénéficient de subventions ou des conditions visées dans le présent article, et sont sans préjudice du droit de l'une ou l'autre des parties contractantes de prendre des mesures en vertu de l'article 23 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

6. Chaque partie contractante peut, après en avoir averti l'autre partie contractante, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie contractante, notamment à l'échelon étatique, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article.

7. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties contractantes applicables aux obligations de service public sur le territoire des parties contractantes.

ARTICLE 8

Activités commerciales

Représentants des transporteurs aériens

1. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie contractante des bureaux destinés à la promotion et à la vente de services aériens et d'activités connexes.

2. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie contractante du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer les services aériens.

Assistance en escale

3. a) Sans préjudice du point b) ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante:

- i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale ("auto-assistance") ou, à sa convenance,
- ii) de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie contractante garantissent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

- b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes: l'assistance "bagages", l'assistance "opérations en piste", l'assistance "carburant et huile", l'assistance "fret et poste" en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef, les droits établis au point a) i) et ii) sont soumis uniquement à des contraintes matérielles ou opérationnelles conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre partie contractante. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires. Le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût de revient complet compte tenu d'un rendement raisonnable sur l'actif après amortissement.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

4. Tout transporteur aérien de chaque partie contractante a le droit de se livrer à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre partie contractante, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix ou via l'internet. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services aériens, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles.

5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer toutes les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie contractante et à destination de son territoire national ainsi que, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, à destination du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes doivent être autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change courant à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie contractante (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie locale. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la réglementation nationale des changes.

Accords de coopération

7. Tout transporteur aérien d'une partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec:

- a) un ou plusieurs transporteurs aériens des parties contractantes; et
- b) un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers; et
- c) un ou plusieurs transporteurs de surface, terrestre ou maritime,

pour autant que: i) toutes les parties auxdits accords disposent des droits de trafic adéquats pour les routes concernées et ii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de code, l'acheteur doit être informé, lors de la vente du billet d'avion ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

8. a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.
- b) De plus, et nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret des parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre du transport aérien international tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point de la Jordanie et de l'Union européenne ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. Ces services intermodaux de fret peuvent être offerts moyennant un tarif forfaitaire unique couvrant le transport par air et en surface, pour autant que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Location

- 9.a) Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à fournir les services agréés en utilisant des aéronefs et des équipages loués à d'autres transporteurs aériens, y compris de pays tiers, à condition que tous les participants à un tel accord respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties contractantes à de tels accords.
- b) Aucune des parties contractantes n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu du présent accord.
- c) La location avec équipage, par un transporteur aérien des parties contractantes, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers, autre que ceux mentionnés à l'annexe IV, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnelle ou répondre à des besoins temporaires. La location avec équipage est soumise à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui met son aéronef en location, et de l'autorité compétente de l'autre partie contractante à destination de laquelle est prévue l'exploitation de l'aéronef loué avec équipage.

Franchisage et marques

10. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre partie contractante ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires appliquées par les parties contractantes aux accords en question, notamment celles exigeant la communication de l'identité du transporteur aérien qui assure le service.

Attribution de créneaux horaires dans les aéroports

11. L'attribution de créneaux horaires dans les aéroports situés sur le territoire des parties contractantes s'effectue de manière indépendante, transparente et non discriminatoire. Tous les transporteurs aériens seront traités de manière équitable et égale. Conformément à l'article 21 (Comité mixte), paragraphe 5, une partie contractante peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'application du présent paragraphe.

ARTICLE 9

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés pour un service aérien internationale par les transporteurs aériens d'une partie contractante, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (notamment les moteurs), les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à l'exploitation ou à l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international ou utilisés uniquement à ces fins, sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante, sur une base de réciprocité, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance analogue qui sont a) imposées par les autorités nationales ou locales, ou l'Union européenne, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipement et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

EU/JO/fr 29

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, de ces mêmes impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies:
- a) les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie contractante et embarquées, en quantités raisonnables, sur un avion en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
 - b) l'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie contractante et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international;
 - c) le carburant, les huiles lubrifiantes et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une contractante pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire;
 - d) les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie contractante, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie contractante et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire; et
 - e) les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Nonobstant toute autre disposition contraire, rien dans le présent accord n'empêche une partie contractante d'appliquer des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire, sur une base non discriminatoire, en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.

4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie contractante ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie contractante, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie contractante des éléments visés aux paragraphes 1 et 2.

6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie contractante d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

7. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un État membre et la Jordanie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

ARTICLE 10

Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie contractante veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en matière de redevances aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante pour l'utilisation de services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient justes, raisonnables, calculées en fonction des coûts et non injustement discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien.

2. Chaque partie contractante veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en la matière aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante pour l'utilisation d'infrastructures et services aéroportuaires, de sûreté aérienne et des infrastructures et services connexes soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents en matière de redevances pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.

3. Chaque partie contractante veille à ce que des consultations aient lieu entre les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations ou leurs organismes représentatifs, et veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances et les transporteurs aériens ou leurs organismes représentatifs échangent les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque partie contractante veille à ce que les autorités compétentes en matière de tarification informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre auxdites autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 22 (Règlement des différends et arbitrage) du présent accord, aucune partie contractante n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si a) elle n'examine pas une redevance d'usage ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie contractante dans un délai raisonnable, ou b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

ARTICLE 11

Tarifs

1. Les parties contractantes autorisent la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale.

2. Les parties contractantes n'imposent pas le dépôt des tarifs.
3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités compétentes notamment sur des questions telles que le caractère injuste, déraisonnable ou discriminatoire des tarifs.

ARTICLE 12

Fourniture de statistiques

1. Chaque partie contractante fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationales et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement demandées pour examiner l'exploitation des services aériens.
2. Les parties contractantes coopèrent dans le cadre du comité mixte établi en vertu de l'article 21 (Comité mixte) du présent accord pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de contrôler le développement des services aériens dans le cadre de l'accord.

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

ARTICLE 13

Sécurité aérienne

1. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre, au minimum, les normes énoncées à l'annexe III, partie A, dans les conditions indiquées ci-après.
2. Les parties contractantes veillent à ce que les aéronefs d'une partie contractante soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie contractante soient soumis à des inspections au sol par les autorités compétentes de l'autre partie contractante, tant à bord qu'à l'extérieur, afin de s'assurer de la validité des documents des aéronefs et de leurs équipages, ainsi que de l'état apparent des aéronefs et de leurs équipements.
3. Les parties contractantes peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie contractante.

4. Les autorités compétentes d'une partie contractante peuvent prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles ont des motifs raisonnables de penser:

- a) qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention, de la législation indiquée à l'annexe III, partie A, ou de la législation jordanienne équivalente conforme au paragraphe 1 du présent article, selon le cas;
- b) sur la base d'une inspection visée au paragraphe 2, qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef, pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention, de la législation indiquée à l'annexe III, partie A, ou de la législation jordanienne équivalente conforme au paragraphe 1 du présent article, selon le cas; ou
- c) que les normes minimales établies en vertu de la convention, de la législation indiquée à l'annexe III, partie A, ou de la législation jordanienne équivalente conforme au paragraphe 1 du présent article, selon le cas, applicables aux aéronefs, aux produits et à l'exploitation des aéronefs, ne sont pas maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

5. Lorsque les autorités compétentes d'une partie contractante décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 4, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie contractante, en justifiant leur décision.

6. Si des mesures prises en application du paragraphe 4 ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties contractantes ont la possibilité de saisir le comité mixte.

ARTICLE 14

Sûreté aérienne

1. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre, au minimum, les normes énoncées à l'annexe III, partie B, du présent accord dans les conditions indiquées ci-après.

2. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et leurs équipages étant une condition préalable fondamentale pour l'exploitation des services aériens internationaux, chaque partie contractante réaffirme son obligation vis-à-vis de l'autre partie contractante d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention de Chicago, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signée à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1er mars 1991, pour autant que les parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties contractantes adhèrent.

3. Les parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. Dans leurs rapports mutuels, les parties contractantes se conforment aux normes de sûreté aérienne et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux parties contractantes. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque partie contractante veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages à main, ainsi que pour effectuer des contrôles appropriés sur les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces. Chaque partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 4 et que l'autre partie contractante impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie contractante.

6. Chaque partie contractante examine avec bienveillance toute demande que lui adressera l'autre partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf en cas d'urgence, chaque partie contractante informe à l'avance l'autre partie contractante de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services aériens prévus dans le présent accord. Chaque partie contractante peut solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 21 (Comité mixte) du présent accord pour discuter de ces mesures de sûreté.
7. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et en toute sécurité, à cet incident ou menace d'incident.
8. Chaque partie contractante prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé jusqu'à ce que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.
9. Lorsqu'une partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté aérienne, elle peut demander des consultations immédiates avec l'autre partie contractante.

10. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre partie contractante.

11. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une partie contractante peut entreprendre une action provisoire avant l'expiration de ces quinze (15) jours.

12. Toute action prise en vertu du paragraphe 10 du présent article est suspendue dès que l'autre partie contractante s'est totalement conformée aux dispositions du présent article a été effectuée.

ARTICLE 15

Gestion du trafic aérien

1. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre les normes énoncées à l'annexe III, partie C, du présent accord, dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties contractantes s'engagent à assurer le degré le plus élevé de coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à la Jordanie, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser les capacités et de réduire au maximum les retards. Une participation appropriée de la Jordanie au comité du ciel unique est assurée à cette fin. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leurs territoires:
 - a) la Jordanie prend les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment par la création d'organismes de contrôle nationaux indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne; et

 - b) l'Union européenne associe la Jordanie aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment en impliquant le plus tôt possible la Jordanie dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels, ou par une coopération appropriée sur le programme SESAR.

ARTICLE 16

Protection de l'environnement

1. Les parties contractantes reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale.
2. Les parties contractantes reconnaissent l'importance de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets de l'aviation sur l'environnement et l'économie et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs du présent accord.
3. Rien dans le présent accord ne limite le pouvoir des autorités compétentes des parties contractantes d'imposer toute mesure appropriée, dans le cadre de leur juridiction souveraine, pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale du transport aérien, pour autant que ces mesures soient entièrement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international et soient appliquées sans distinction de nationalité.
4. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre les normes énoncées à l'annexe III, partie D, du présent accord.

ARTICLE 17

Protection des consommateurs

Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre les normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe III, partie E, du présent accord.

ARTICLE 18

Systèmes informatisés de réservation

Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre les normes énoncées à l'annexe III, partie F, du présent accord.

ARTICLE 19

Aspects sociaux

Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre les normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe III, partie G, du présent accord.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

ARTICLE 20

Interprétation et contrôle de l'application

1. Les parties contractantes prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer l'exécution des obligations résultant du présent accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.
2. Chaque partie contractante est responsable sur son territoire de la mise en œuvre correcte du présent accord et, notamment, de la législation mettant en œuvre les normes énoncées à l'annexe III du présent accord.
3. Chaque partie contractante fournit à l'autre partie contractante toutes les informations et l'assistance nécessaires pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que l'autre partie contractante mène dans le cadre des compétences prévues par le présent accord.

4. Lorsque les parties contractantes agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant de l'intérêt pour l'autre partie contractante et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie contractante, les autorités compétentes de cette autre partie contractante sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.

ARTICLE 21

Comité mixte

1. Il est institué un comité composé de représentants des parties contractantes (ci-après dénommé "le comité mixte"), responsable de l'administration du présent accord et de sa mise en œuvre correcte. À cette fin, il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas prévus par le présent accord.
2. Les décisions du comité mixte sont adoptées par consensus et sont contraignantes pour les parties contractantes. Elles sont appliquées par celles-ci conformément à leurs propres règles.
3. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.
4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins. Chaque partie contractante peut demander la convocation d'une réunion.

5. Chaque partie contractante peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties contractantes.
6. Aux fins de la mise en œuvre correcte du présent accord, les parties contractantes procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.
7. Si l'une des parties contractantes considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre partie contractante, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie contractante requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 23 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.
8. Les décisions prises par le comité mixte mentionnent la date de leur mise en œuvre par les parties contractantes, ainsi que toute autre information susceptible d'intéresser les opérateurs économiques.
9. Sans préjudice du paragraphe 2, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question dont il a été saisi, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 23 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

10. Le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties contractantes.
11. Le comité mixte développe également la coopération:
- a) en promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs ou réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires), d'environnement concurrentiel et de protection des consommateurs;
 - b) en examinant régulièrement les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes;
 - c) en envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier; et
 - d) en adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement du présent accord.
12. Les parties contractantes partagent l'objectif consistant à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations en étendant le présent accord aux pays tiers. À cette fin, le comité mixte s'emploie à élaborer une proposition concernant les conditions et les procédures requises, y compris toute modification nécessaire du présent accord, pour l'adhésion de pays tiers au présent accord.

ARTICLE 22

Règlement des différends et arbitrage

1. Chaque partie contractante peut demander au conseil d'association institué au titre de l'accord d'association d'examiner tout différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'ayant pas été réglé conformément à l'article 21 (Comité mixte) du présent accord.
2. Le conseil d'association institué au titre de l'accord d'association peut régler le différend par voie de décision.
3. Les parties contractantes arrêtent les mesures nécessaires à la mise en œuvre des décisions visées au paragraphe 2.
4. Si les parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend par l'intermédiaire du comité mixte ou conformément aux dispositions du paragraphe 2, sur demande de l'une des parties contractantes, le différend est soumis à un tribunal arbitral composé de trois arbitres conformément à la procédure énoncée ci-après:
 - a) chacune des parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis que l'autre partie contractante lui aura adressé par la voie diplomatique pour demander l'arbitrage du tribunal arbitral; le tiers arbitre doit être désigné par les deux autres arbitres dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties contractantes n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie contractante peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas;

- b) le tiers arbitre désigné en vertu du point a) doit être ressortissant d'un État tiers et agit en tant que président du tribunal arbitral;
 - c) le tribunal arbitral fixe son règlement intérieur; et
 - d) sous réserve de la décision définitive du tribunal arbitral, les parties contractantes supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.
5. À la demande d'une partie contractante et dans l'attente d'une décision définitive du tribunal arbitral, le groupe spécial d'arbitrage peut demander à l'autre partie contractante d'appliquer des mesures correctives provisoires.
6. Les parties contractantes se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal arbitral.
7. Si l'une des parties contractantes ne se conforme pas à une décision du tribunal arbitral prise en vertu du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de la dite décision, l'autre partie contractante peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la partie contractante en défaut.

ARTICLE 23

Mesures de sauvegarde

1. Les parties contractantes prennent toutes mesures générales ou particulières nécessaires à l'accomplissement de leurs obligations en vertu du présent accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par le présent accord soient atteints.
2. Si une partie contractante considère que l'autre partie contractante n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures appropriées. Les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.
3. Lorsqu'une partie contractante envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise l'autre partie contractante par l'intermédiaire du comité mixte et fournit toutes les informations utiles.
4. Les parties contractantes se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.

5. Sans préjudice de l'article 3 (Autorisation), point d), de l'article 4 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), point d), et des articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne) du présent accord, la partie contractante concernée ne prend aucune mesure de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.
6. La partie contractante concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.
7. Toute action prise en vertu du présent article est suspendue dès la mise en conformité de la partie contractante en défaut avec les dispositions du présent accord.

ARTICLE 24

Couverture géographique de l'accord

Les parties contractantes s'engagent à mener un dialogue continu tendant à assurer la cohérence du présent accord avec le processus de Barcelone et ont pour objectif ultime un espace aérien euro-méditerranéen commun. C'est pourquoi, la possibilité d'agréer mutuellement des modifications pour tenir compte d'autres accords euro-méditerranéens relatifs aux services aériens est étudiée au sein du comité mixte conformément à l'article 21, paragraphe 11 (Comité mixte).

ARTICLE 25

Relations avec d'autres accords

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre la Jordanie et les États membres. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité.
2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, et sous réserve de l'article 27 (Dénonciation), si le présent accord est dénoncé ou cesse d'être appliqué provisoirement, les parties contractantes peuvent convenir du régime applicable aux services aériens entre leurs territoires respectifs avant la dénonciation.
3. Si les parties contractantes deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'OACI ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer si l'accord doit être révisé à la lumière de cette situation.
4. Le présent accord ne porte pas atteinte aux décisions prises par les deux parties contractantes d'appliquer les éventuelles recommandations futures de l'OACI. Les parties contractantes ne peuvent opposer le présent accord, ni une partie de celui-ci, à l'examen au sein de l'OACI de nouvelles politiques ayant trait à des aspects couverts par le présent accord.

ARTICLE 26

Modifications

1. Si une partie contractante désire modifier les dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte. Les amendements au présent accord prennent effet après l'accomplissement des procédures internes respectives de chaque partie contractante.
2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie contractante et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord.
3. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie contractante d'adopter unilatéralement de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à son annexe III, dans le respect du principe de non-discrimination.
4. Dès qu'une nouvelle disposition législative relative au transport aérien ou à un domaine connexe relevant de l'annexe III, susceptible d'influencer le bon fonctionnement du présent accord, est élaborée par l'une des parties contractantes, celle-ci informe et consulte l'autre partie contractante aussi étroitement que possible. À la demande d'une partie contractante, le comité mixte peut procéder à un échange de vues préliminaire.

5. Dès qu'une partie contractante adopte de nouvelles lois ou des modifications de sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III, susceptible d'influencer le bon fonctionnement du présent accord, elle en informe l'autre partie contractante au plus tard trente jours après l'adoption ou la modification. À la demande de l'une ou l'autre des parties contractantes, le comité mixte procède, dans un délai de soixante jours, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord.

6. À la suite des échanges de vues mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, le comité mixte:

- a) adopte une décision portant révision de l'annexe III du présent accord afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications intervenues dans la législation concernée;
- b) adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée sont réputées conformes au présent accord; ou
- c) recommande toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

ARTICLE 27

Dénonciation

1. Le présent accord est conclu pour une durée illimitée.
2. Chaque partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf:
 - a) si cette notification est retirée d'un commun accord entre les parties contractantes avant l'expiration de ce délai; ou
 - b) si la partie contractante autre que celle qui notifie la dénonciation demande un délai plus long, d'une durée maximale de dix-huit mois, pour négocier de manière satisfaisante le régime ultérieur applicable aux services aériens entre leurs territoires respectifs.

ARTICLE 28

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale
et du Secrétariat des Nations unies

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies.

ARTICLE 29

Entrée en vigueur

1. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties contractantes pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange, le Royaume hachémite de Jordanie remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et ses États membres, tandis que le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet au Royaume hachémite de Jordanie la note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses États membres contient des communications de chaque État membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les parties contractantes conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord à partir du premier jour du mois suivant la première de ces deux dates: (i) la date de la dernière note par laquelle les parties se sont notifié l'accomplissement des procédures nécessaires à cet effet, ou (ii) le premier anniversaire de la date de signature du présent accord, sous réserve des procédures internes et/ou de la législation nationale des parties contractantes, selon le cas.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

Fait à Bruxelles, le quinze décembre deux mille dix, en deux exemplaires en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et arabe, chacun de ces textes faisant également foi.

ANNEXE I

SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES

1. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues dans l'annexe II du présent accord.
2. Chaque partie contractante accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante le droit de fournir des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous:
 - a) pour les transporteurs de l'Union européenne: points dans l'Union européenne – un ou plusieurs points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – un ou plusieurs points en Jordanie;
 - b) pour les transporteurs aériens de la Jordanie: points en Jordanie – un ou plusieurs points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – un ou plusieurs points dans l'Union européenne.
3. Les services exploités conformément au point 2 de la présente annexe débutent ou se terminent sur le territoire de la Jordanie en ce qui concerne les transporteurs aériens jordaniens, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.
4. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance:
 - a) exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens;
 - b) combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef;

- c) desservir des points intermédiaires, comme spécifié au point 2 de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des parties contractantes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre;
 - d) omettre des escales en un ou plusieurs points;
 - e) transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point;
 - f) faire des arrêts en cours de route en tous points situés sur le territoire de l'une des parties contractantes ou en dehors de celui-ci;
 - g) faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie contractante; et
 - h) combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci.
5. Chaque partie contractante autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement et de protection de la santé.
6. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante peuvent desservir, notamment mais pas exclusivement dans le cadre d'accords de partage de codes, tout point situé dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'ils n'exercent pas de droits de cinquième liberté.

ANNEXE II

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. La mise en œuvre et l'application de toutes les dispositions du présent accord, notamment les normes énoncées à l'annexe III, à l'exception de la partie B de ladite annexe, font l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne et sont approuvées par une décision du comité mixte. Cette évaluation est effectuée à la première de ces deux dates: i) la date à laquelle la Jordanie notifie au comité mixte l'accomplissement du processus d'harmonisation fondé sur l'annexe III du présent accord, ou ii) un an après l'entrée en vigueur du présent accord.
2. Nonobstant les dispositions de l'annexe I, les services agréés et les routes spécifiées dans le présent accord ne comprennent pas, jusqu'à l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe, le droit pour les transporteurs aérien de toutes les parties contractantes d'exercer les droits de cinquième liberté, y compris, pour les transporteurs aériens de Jordanie, entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne. Cependant, tout droit de cinquième liberté déjà octroyé par l'un des accords bilatéraux entre la Jordanie et les États membres de l'Union européenne peut continuer à être exercé dans la mesure où il n'y a pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union sur la base de la nationalité.

3. Nonobstant le paragraphe 1 de la présente annexe, la mise en œuvre et l'application des normes en matière de sûreté énoncées à l'annexe III, partie B, font l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne et sont approuvées par une décision du comité mixte. Les parties confidentielles de la législation en matière de sûreté indiquées à l'annexe III, partie B, ne seront partagées avec la Jordanie qu'après l'adoption de ladite décision.

 4. Le 1^{er} janvier 2016, au plus tard, tous les transporteurs aériens des deux parties contractantes bénéficient du droit prévu à l'article 8, paragraphe 3, point a) i), ("auto-assistance") à l'aéroport international Reine Alia. Jusqu'à cette date, tous les services d'assistance en escale dans cet aéroport doivent être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires; le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût total compte tenu d'un rendement raisonnable sur l'actif après amortissement.
-

ANNEX III

LISTE DES RÈGLES DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE

A. SÉCURITÉ AÉRIENNE

N° 3922/91

Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile

modifié par:

- règlement (CE) n° 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil,
- règlement (CE) n° 1069/1999 de la Commission du 25 mai 1999 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil,
- règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil,
- règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

Dispositions applicables: articles 1er à 10 et articles 12 à 13 à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2, 2e phrase, annexes I, II et III. Aux fins de l'application de l'article 12, l'expression "États membres" est remplacée par l'expression "États membres de l'Union européenne".

- règlement (CEE) n° 1899/2006 du Conseil du 12 décembre 2006 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile,
- règlement (CE) n° 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile,
- règlement (CE) n° 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion,
- règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion.

Dispositions applicables: articles 1er à 10 et articles 12 à 13 à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2, (2e phrase), annexes I à III. Aux fins de l'application de l'article 12, l'expression "États membres" est remplacée par l'expression "États membres de l'Union européenne".

N° 216/2008

Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne, et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE;

Dispositions applicables: articles 1er à 68, à l'exception de l'article 65, article 69, paragraphe 1, deuxième alinéa, et annexes I à 4.

N° 94/56

Directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12

N° 2003/42

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11, annexes I et II

N° 1702/2003

Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production, modifié par:

- règlement (CE) n° 381/2005 de la Commission du 7 mars 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003,
- règlement (CE) n° 706/2006 de la Commission du 8 mai 2006 portant modification du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant la période pendant laquelle les États membres peuvent délivrer des agréments pour une durée limitée,
- règlement (CE) n° 335/2007 de la Commission du 28 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 en ce qui concerne les règles d'application pour la certification environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés,
- règlement (CE) n° 375/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et des produits, des pièces et des équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production,
- règlement (CE) n° 287/2008 de la Commission du 28 mars 2008 concernant la prolongation de la durée de validité visée à l'article 2 quater, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1702/2003,

- règlement (CE) n° 1057/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant l'appendice II de l'annexe du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant le certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15a de l'AESA)

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4, annexe. Les périodes de transition visées par le présent règlement sont déterminées par le comité mixte

N° 2042/2003

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6, annexes I à IV

modifié par:

- règlement (CE) n° 707/2006 de la Commission du 8 mai 2006 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 en ce qui concerne les agréments émis pour une durée limitée et les annexes I et III,
- règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission du 30 mars 2007 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches,

- règlement (CE) n° 1056/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6, annexes I à IV

B. SÛRETÉ AÉRIENNE

N° 300/2008

Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002

Dispositions applicables: articles 1 à 18, article 21, article 24, paragraphes 2 et 3, annexe

N° 820/2008

Règlement (CE) n° 820/2008 de la Commission du 8 août 2008 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6, appendice 1

N° 1217/2003

Règlement (CE) n° 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtant les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11, annexes I et II

N° 1486/2003

Règlement (CE) n° 1486/2003 de la Commission du 22 août 2003 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 16

N° 1138/2004

Règlement (CE) n° 1138/2004 de la Commission du 21 juin 2004 établissant une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 8

C. GESTION DU TRAFIC AÉRIEN

N° 549/2004

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen ("règlement-cadre")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 4, article 6 et articles 9 à 14

N° 550/2004

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen ("règlement sur la fourniture de services")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 19

N° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen ("règlement sur l'espace aérien")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 11

N° 552/2004

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien ("règlement sur l'interopérabilité")

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 12

N° 2096/2005

Règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, modifié par:

- règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relatif à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9, annexes I à V,

- règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 5, annexes I à II

N° 2150/2005

Règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 9, annexe

N° 1794/2006

Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 17, articles 18 à 19, annexes I à VI

D. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

N° 2006/93

Directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre 3, deuxième édition

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 6, annexes I et II

N° 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 15, annexes I et II

N° 2002/49

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 16, annexes I à IV

E. PROTECTION DES CONSOMMATEURS

N° 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10

N° 93/13

Directive 93/13/CEE du Conseil du 5 avril 1993 concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 10 et annexe

N° 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 34

N° 2027/97

Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident

modifié par:

- règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 8

EU/JO/Annexe III/fr 12

N° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 17

N° 1107/2006

Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 17, annexes I et II

F. SYSTÈMES INFORMATISÉS DE RÉSERVATION

N° 80/2009

Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil

G. ASPECTS SOCIAUX

N° 1989/391

Directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 16 et articles 18 et 19

N° 2003/88

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail

Dispositions applicables: articles 1^{er} à 19, articles 21 à 24, articles 26 à 29

N° 2000/79

Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)

ANNEXE IV

Liste des États visés aux articles 3 et 4 et à l'annexe I

1. la République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 2. la Principauté du Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 3. le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen);
 4. la Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).
-