EURO-MEDITERRANE LUCHTVAARTOVEREENKOMST

tussen de Europese Unie en haar lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië, anderzijds

HET KONINKRIJK BELGIË,

DE REPUBLIEK BULGARIJE,

DE TSJECHISCHE REPUBLIEK,

HET KONINKRIJK DENEMARKEN,

DE BONDSREPUBLIEK 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,

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,

HET VERENIGD KONINKRIJK VAN GROOT-BRITTANNIË 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 HASJEMITISCH KONINKRIJK JORDANIË, hierna „Jordanië" genoemd,

anderzijds,

DE WENS UITDRUKKEND een internationaal luchtvaartsysteem te bevorderen, dat gebaseerd is op eerlijke mededinging tussen luchtvaartmaatschappijen op een markt met een minimum aan overheidsbemoeienis 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;

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 Euro-mediterrane luchtvaartovereenkomst binnen het toepassingsgebied valt van het Euro-mediterraan partnerschap dat in het vooruitzicht wordt gesteld in de verklaring van Barcelona van 28 november 1995;

NOTA NEMENDE VAN hun gemeenschappelijk voornemen om een Euro-mediterrane luchtvaartruimte 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 I 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 Euro-mediterrane overeenkomst waarbij een associatie tot stand wordt gebracht tussen de Europese Gemeenschappen en hun lidstaten, enerzijds, en het Hasjemitisch 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 [1] 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 gemeenschappelijke Europese luchtruim waarbij de luchtverkeersleidingssystemen van de nieuwe generatie op gecoördineerde en gesynchroniseerde wijze worden onderzocht, ontwikkeld en ingezet;

[1] PB L 293 van 31.10.2008, blz. 3.

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, kapitaalinbreng, 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 één 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-, luchtnavigatie- 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 bij 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 Hasjemitisch Koninkrijk Jordanië;

— het regelgevend toezicht op de luchtvaartmaatschappij effectief wordt uitgeoefend en gehandhaafd door het Hasjemitisch 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 meerderheidsparticipatie, 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;

— 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 lid 1, onder c) of d), 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 Euro-mediterrane 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

Investeringen

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.

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 antisubsidiemaatregelen 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 openbaredienstverplichtingen 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 onder a), 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.

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 (bv. 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 verkooppunt 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 gebruikmaken 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 brandingovereenkomsten 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 luchtnavigatie- 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 REGELGEVINGSGEBIED

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, naargelang 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 naargelang 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 naargelang 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 luchtvaartnavigatiefaciliteiten, 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 één 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 gemeenschappelijke Europese 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 gemeenschappelijke 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 gemeenschappelijke Europese luchtruim op hun respectievelijke grondgebied te vergemakkelijken:

a) neemt Jordanië de nodige maatregelen om zijn institutionele structuren voor luchtverkeersbeheer aan te passen aan het gemeenschappelijke Europese 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) betrekt de Europese Unie Jordanië bij relevante en uit het gemeenschappelijke Europese 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 boekingssystemen

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 Euro-mediterrane 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 Euro-mediterrane 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 gedachtewisseling 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 Hasjemitisch 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 Hasjemitisch 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, naargelang 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, de Deense, de Duitse, de Engelse, de Estse, de Finse, de Franse, de Griekse, de Hongaarse, de Italiaanse, de Letse, de Litouwse, de Maltese, de Nederlandse, de Poolse, de Portugese, de Roemeense, de Sloveense, de Slowaakse, de Spaanse, de Tsjechische, de Zweedse en de Arabische taal, zijnde alle teksten gelijkelijk authentiek.

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



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

За Република България



Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



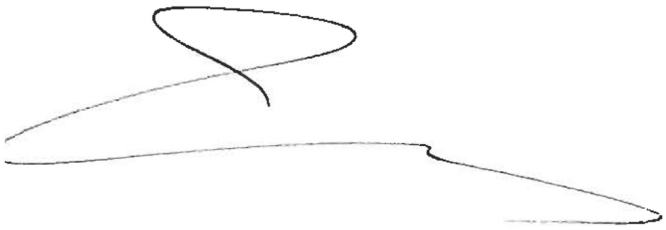
Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



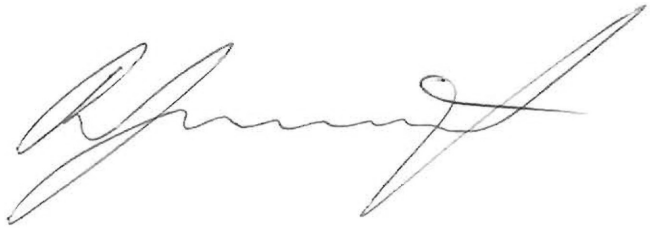
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



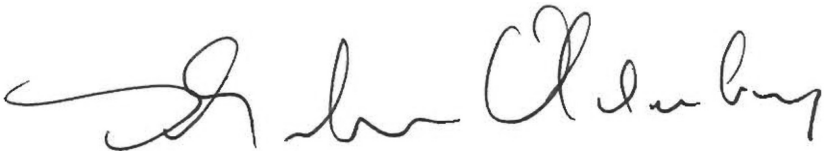
A Magyar Köztársaság részéről



Għal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

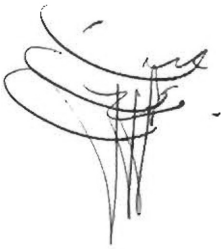


За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni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





عن المملكة الأردنية الهاشمية



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 —één of meer tussenliggende punten in Euromedlanden, ECAA-landen, of in bijlage IV genoemde landen — één of meer punten in Jordanië;

   b) in het geval van luchtvaartmaatschappijen uit Jordanië: punten in Jordanië — één of meer tussenliggende punten in Euromedlanden, ECAA-landen, of in bijlage IV genoemde landen — één 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 codesharing-overeenkomsten, 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 bij 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), 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 inzake de harmonisatie van technische voorschriften en administratieve procedures op het gebied van de burgerluchtvaart;

— 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 tot en met 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 van de Commissie 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. 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

— 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

— 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 gemeenschappelijke Europese 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 gemeenschappelijke Europese 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 17, artikelen 18 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 (1988)

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 geluidgerelateerde 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 omgevingslawaai

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 rondreispakketten

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 boekingssystemen 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).