EUROPA–MEDELHAVSAVTAL OM LUFTFART

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

KONUNGARIKET BELGIEN,

REPUBLIKEN BULGARIEN,

REPUBLIKEN TJECKIEN,

KONUNGARIKET DANMARK,

FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,

REPUBLIKEN ESTLAND,

IRLAND,

REPUBLIKEN GREKLAND,

KONUNGARIKET SPANIEN,

REPUBLIKEN FRANKRIKE,

REPUBLIKEN ITALIEN,

REPUBLIKEN CYPERN,

REPUBLIKEN LETTLAND,

REPUBLIKEN LITAUEN,

STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,

REPUBLIKEN UNGERN,

REPUBLIKEN MALTA,

KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,

REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,

REPUBLIKEN POLEN,

REPUBLIKEN PORTUGAL,

RUMÄNIEN,

REPUBLIKEN SLOVENIEN,

REPUBLIKEN SLOVAKIEN,

REPUBLIKEN FINLAND,

KONUNGARIKET SVERIGE,

FÖRENADE KONUNGARIKET STORBRITANNIEN OCH NORDIRLAND,

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

EUROPEISKA UNIONEN,

å ena sidan, och

HASHEMITISKA KONUNGARIKET JORDANIEN, nedan kallat *Jordanien*,

å andra sidan,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

Artikel 1

Definitioner

I detta avtal gäller följande definitioner om inget annat anges:

1. *överenskommen trafik* och *angivna flygrutter:* internationell lufttransport enligt artikel 2 (Trafikrättigheter) i och bilaga I till detta avtal.

2. *avtal:* detta avtal och dess bilagor med ändringar.

3. *lufttransport:* transport med luftfartyg av passagerare, bagage, gods och post, var för sig eller tillsammans, som erbjuds allmänheten mot ersättning eller hyra, vilket för att undvika tvivelsmål ska inbegripa reguljär och icke-reguljär (charter) lufttransport, och fullständig godstransport.

4. *associeringsavtal:* Europa–Medelhavsavtalet om upprättande av en associering mellan Europeiska gemenskaperna och deras medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan, ingånget i Bryssel den 24 november 1997.

5. *medborgarskap:* huruvida ett lufttrafikföretag uppfyller kraven gällande ägarskap, effektiv kontroll och huvudsakligt verksamhetsställe.

6. *behörig myndighet:* de statliga myndigheter eller organ som ansvarar för förvaltningsfunktionerna enligt detta avtal.

7. *avtalsslutande parter:* å ena sidan Europeiska unionen eller dess medlemsstater, eller Europeiska unionen och dess medlemsstater enligt deras respektive befogenheter och, å andra sidan, Jordanien.

8. *konventionen:* konventionen angående internationell civil luftfart, öppnad för undertecknande i Chicago den 7 december 1944, med

   a) alla ändringar som har trätt i kraft enligt artikel 94 a i konventionen och som har ratificerats av både Jordanien och medlemsstaten eller medlemsstaterna i Europeiska unionen,

   b) alla bilagor och ändringar som har antagits enligt artikel 90 i konventionen, i den utsträckning de vid en viss tidpunkt är i kraft för både Jordanien och den eller de medlemsstater i Europeiska unionen som berörs av det fall det är fråga om.

9. *lämplighet:* att ett lufttrafikföretag är lämpligt att bedriva internationell lufttrafik, dvs. huruvida företaget har tillfredsställande finansiell kapacitet och adekvat kunnande om företagsledning samt är villigt att följa de lagar och bestämmelser och uppfylla de krav som reglerar bedrivandet av sådan trafik.

10. *ECAA-land:* ett land som är part i det multilaterala avtalet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum (Europeiska unionens medlemsstater, Republiken Albanien, Bosnien och Hercegovina, Republiken Kroatien, f.d. jugoslaviska republiken Makedonien, Republiken Island, Republiken Montenegro, Konungariket Norge, Republiken Serbien och Kosovo enligt FN:s säkerhetsråds resolution 1244,

11. *Euromed-land:* alla Medelhavsländer som deltar i den europeiska grannskapspolitiken (Marocko, Algeriet, Tunisien, Libyen, Egypten, Libanon, Jordanien, Israel, de palestinska områdena, Syrien och Turkiet).

12. *femte frihetsrättigheten:* den rätt eller det privilegium som beviljas av en stat (*beviljande stat*) för lufttrafikföretag i en annan stat (*mottagande stat*) att tillhandahålla internationella lufttransporttjänster mellan den beviljande statens territorium och en tredje stats territorium, på villkor att sådana tjänster inleds och avslutas på den mottagande statens territorium.

13. *internationell lufttransport:* lufttransport som passerar minst två staters luftrum.

14. *medborgare:* alla personer eller rättssubjekt med jordansk nationalitet för den jordanska parten, eller med en medlemsstats nationalitet för den europeiska parten, förutsatt att de, när det gäller rättssubjekt, står under ständig kontroll, direkt eller genom majoritetsandel, av personer eller rättssubjekt med jordansk nationalitet för den jordanska parten, eller personer eller rättssubjekt med en medlemsstats eller ett i bilaga IV angivet tredjelands nationalitet för den europeiska parten.

15. *operativa licenser:* för Europeiska unionen och dess medlemsstater operativa licenser och alla andra relevanta dokument eller certifikat utfärdade enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1008/2008 av den 24 september 2008 om gemensamma regler för tillhandahållande av lufttrafik i gemenskapen [1] och eventuella efterföljande instrument och, när det gäller Jordanien, licenser/intyg/tillstånd eller undantag utfärdade enligt JCAR Part 119.

16. *pris:*

   — *passagerarpriser* som ska erläggas till lufttrafikföretag eller deras ombud eller andra biljettförsäljare för transport av passagerare och bagage med lufttrafik och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder, och

   — *fraktpriser* som ska erläggas för godstransport och alla villkor som gäller för dessa priser, inbegripet ersättning och villkor som erbjuds resebyråer och andra mellanhänder.

   Denna definition omfattar i tillämpliga fall marktransport i samband med internationell lufttransport och de villkor som gäller för dessa priser.

17. *huvudsakligt verksamhetsställe:* ett lufttrafikföretags huvudkontor eller säte i den avtalsslutande part i vilken lufttrafikföretagets huvudsakliga finansiella funktioner och operativa ledning utövas, inbegripet styrning av fortsatt luftvärdighet.

18. *allmän trafikplikt:* alla skyldigheter som åläggs lufttrafikföretag att på en angiven flygrutt garantera ett minsta utbud av reguljära flygningar som tillgodoser fastställda standarder avseende kontinuitet, regelbundenhet, prissättning och minsta kapacitet, vilka lufttrafikföretaget inte skulle åta sig om de endast beaktade sina kommersiella intressen. Den avtalsslutande parten får kompensera berörda lufttrafikföretag för att de uppfyller sin trafikplikt.

19. *Sesar:* det tekniska genomförandet av det gemensamma europeiska luftrummet som innebär en samordnad, synkroniserad forskning, utveckling och spridning av nya generationer system för flygledningstjänst.

[1] EUT L 293, 31.10.2008, s. 3.

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

    a) ett förfarande som tillämpas av ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation medför en direkt överföring av medel, t.ex. bidrag, lån eller kapitaltillskott, en potentiell direkt överföring av medel till företaget eller övertagande av företagets förpliktelser, t.ex. lånegarantier, statliga kapitaltillskott, ägarskap, konkursskydd eller försäkring,

    b) intäkter som skulle tas in av ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation efterskänks eller inte drivs in,

    c) ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation tillhandahåller andra varor eller tjänster än allmän infrastruktur, eller köper varor eller tjänster, eller

    d) ett statligt eller regionalt organ eller annan offentlig organisation gör inbetalningar till en finansieringsmekanism eller uppdrar åt ett privat organ att utföra en eller flera av de uppgifter som nämns i leden a, b och c som normalt tillhör statens uppgifter och som i praktiken inte skiljer sig från normal statlig praxis,

    och när detta medför en förmån.

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

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

AVDELNING I

EKONOMISKA BESTÄMMELSER

Artikel 2

Trafikrättigheter

1. En avtalsslutande part ska i enlighet med bilagorna I och II till detta avtal bevilja den andra avtalsslutande parten följande rättigheter för internationella lufttransporter som bedrivs av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag:

a) Att flyga över dess territorium utan att landa.

b) Att landa inom dess territorium av andra skäl än för att ta ombord eller sätta av passagerare eller för att ta ombord eller lasta av bagage, gods och/eller post i lufttransport (andra ändamål än trafikändamål).

c) Att under utövande av överenskommen trafik på en angiven flygrutt landa på dess territorium i syfte att ta ombord och sätta av passagerare, gods och/eller post i internationell lufttrafik, var för sig eller tillsammans.

d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

2. Ingenting i detta avtal ska anses medföra rätt för

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

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

Artikel 3

Godkännande

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

a) I fråga om jordanska lufttrafikföretag:

   — Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Jordanien och ska ha fått sin operativa licens i enlighet med lagstiftningen i Hashemitiska konungariket Jordanien,

   — effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av Hashemitiska konungariket Jordanien, och

   — lufttrafikföretaget ska vara ägt, direkt eller genom majoritetsandel, och effektivt kontrollerat av Jordanien och/eller av jordanska medborgare.

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

   — Lufttrafikföretaget ska ha sitt huvudsakliga verksamhetsställe inom en medlemsstats territorium, i enlighet med fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, och ska ha fått sin operativa licens, och

   — effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget ska utövas och upprätthållas av den medlemsstat som ansvarar för utfärdande av drifttillstånd (AOC) och dess luftfartsmyndighet ska vara tydligt angiven,

— lufttrafikföretaget ska vara ägt, direkt eller genom majoritetsandel, av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstaterna, eller av andra stater som förtecknas i bilaga IV och/eller av medborgare i dessa andra stater.

c) Lufttrafikföretaget ska ha förmåga att uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den behöriga myndigheten normalt tillämpar på internationell lufttransport.

d) Bestämmelserna i artikel 13 (Flygsäkerhet) och artikel 14 (Luftfartsskydd) ska upprätthållas och tillämpas.

Artikel 4

Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande

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

a) I fråga om jordanska lufttrafikföretag:

— Om lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Jordanien eller inte har fått sin operativa licens i enlighet med tillämplig lagstiftning i Jordanien,

— om effektiv tillsyn av lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av Jordanien,

eller

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

b) I fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen:

— Om lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe eller, i förekommande fall, sitt registrerade kontor inom en medlemsstats territorium, i enlighet med fördraget om Europeiska unionens funktionssätt, eller inte har fått sin operativa licens i enlighet med unionens lagstiftning,

— om effektiv tillsyn över lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av den medlemsstat som ansvarar för utfärdande av drifttillstånd (AOC) eller om dess behöriga luftfartsmyndighet inte är tydligt angiven, eller

— om lufttrafikföretaget inte är ägt och effektivt kontrollerat, direkt eller genom majoritetsandel, av medlemsstater och/eller medborgare i medlemsstaterna, eller av andra stater som förtecknas i bilaga IV och/eller av medborgare i dessa andra stater.

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

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

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

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

Artikel 4a

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

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

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

3. Den här artikeln omfattar inte erkännande av beslut avseende

— säkerhetscertifikat eller -licenser,

— säkerhetsarrangemang, eller

— försäkringstäckning.

Artikel 5

Investeringar

1. Jordanien får vidta åtgärder för att tillåta medlemsstaterna eller deras medborgare att vara majoritetsägare i och/eller utöva effektiv kontroll över jordanska lufttrafikföretag.

2. Efter det att gemensamma kommittén i enlighet med artikel 21.10 (Gemensamma kommittén) har kontrollerat att ömsesidiga arrangemang föreligger, ska de avtalsslutande parterna tillåta medlemsstaterna eller deras medborgare att vara majoritetsägare i och/eller utöva effektiv kontroll över jordanska lufttrafikföretag, eller Jordanien och dess medborgare att vara majoritetsägare i och/eller utöva effektiv kontroll över EU-lufttrafikföretag.

3. Särskilda investeringsprojekt enligt denna artikel ska godkännas genom preliminära beslut av den gemensamma kommitté som inrättas enligt detta avtal. Besluten ska innehålla de villkor som är förknippade med bedrivande av överenskommen trafik enligt detta avtal och med trafik mellan tredjeländer och de avtalsslutande parterna. Bestämmelserna i artikel 21.9 (Gemensamma kommittén) i detta avtal ska inte gälla för denna typ av beslut.

Artikel 6

Efterlevnad av lagar och andra författningar

1. En avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska vid inresa i, avresa från och under uppehåll inom den andra avtalsslutande partens territorium iaktta de lagar och andra författningar som gäller inom det territoriet om in- och avresa med luftfartyg som utför internationella lufttransporter eller för drift och manövrering av luftfartyg.

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

Artikel 7

Konkurrensutsatt miljö

1. De avtalsslutande parterna bekräftar att principerna i kapitel II avdelning IV i associeringsavtalet ska gälla för detta avtal.

2. De avtalsslutande parterna bekräftar att det är deras gemensamma mål att säkerställa rättvisa och lika möjligheter för båda sidornas lufttrafikföretag att bedriva den överenskomna trafiken. För att åstadkomma detta är det nödvändigt att ha en rättvis och konkurrensutsatt miljö för bedrivande av lufttrafik. De avtalsslutande parterna erkänner att rättvis konkurrens mellan lufttrafikföretagen är mest sannolik om lufttrafikföretagen bedriver lufttrafik på helt kommersiella grunder och inte subventioneras.

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

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

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

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

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

Artikel 8

Kommersiella möjligheter

Företrädare för lufttrafikföretag

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

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

Marktjänster

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

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

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

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

Försäljning, lokala utgifter och överföring av medel

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

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

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

Samarbetsavtal

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

a) de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag, och

b) tredjeländers lufttrafikföretag, och

c) land- eller sjötransportföretag,

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

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

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

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

In- och uthyrning

9. a) Båda avtalsslutande parters lufttrafikföretag ska ha rätt att erbjuda överenskommen trafik med användning av luftfartyg och besättning som har hyrts in från ett annat lufttrafikföretag, inbegripet från lufttrafikföretag i tredjeländer, förutsatt att alla som deltar i ett sådant avtal uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar de avtalsslutande parterna normalt tillämpar på sådana avtal.

b) Ingen av de avtalsslutande parterna ska kräva att de lufttrafikföretag som hyr ut sin utrustning ska ha trafikrättigheter enligt detta avtal.

c) En avtalsslutande parts lufttrafikföretag får endast undantagsvis och för att klara tillfälliga behov använda luftfartyg som hyrts in med besättning (*wet-leasing*) från ett lufttrafikföretag från ett annat tredjeland än de som anges i bilaga IV, för att utöva de rättigheter som avses i det här avtalet. En sådan inhyrning ska förhandsgodkännas av den myndighet som har utfärdat licensen för det lufttrafikföretag som hyr luftfartyget och av den behöriga myndigheten i den andra avtalsslutande parten som ska trafikeras med det inhyrda luftfartyget.

Franchising och varumärken

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

Fördelning av ankomst- och avgångstider vid flygplatser

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

Artikel 9

Tullar och avgifter

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

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

a) Luftfartygsförråd som införs i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord i skälig mängd för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.

b) Markutrustning och reservdelar (inbegripet motorer) som införs i en avtalsslutande parts territorium för underhåll eller reparation av ett luftfartyg som tillhör den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag och används för internationell lufttransport.

c) Bränsle, smörjmedel och tekniskt förbrukningsmateriel som förs in i eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium för användning i ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande ett av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under den del av flygningen som går över nämnda territorium.

d) Trycksaker, i enlighet med respektive avtalsslutande parts tullagstiftning, som införs på eller tillhandahålls inom en avtalsslutande parts territorium och tas ombord för användning vid utresan ombord på ett luftfartyg i internationell lufttransport tillhörande den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag, även när dessa förråd ska användas under en del av flygningen som går över den avtalsslutande parts territorium där de har tagits ombord.

e) Säkerhets- och skyddsutrustning för användning på flygplatser och vid fraktterminaler.

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

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

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

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

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

Artikel 10

Användaravgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster

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

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

3. En avtalsslutande part ska se till att samråd sker mellan de behöriga myndigheter eller organ på dess territorium som tar ut avgifterna och de lufttrafikföretag eller de organ som företräder dem som utnyttjar tjänsterna och anläggningarna, och ska säkerställa att dessa utbyter den information som kan behövas för en noggrann granskning av huruvida avgifterna är skäliga i enlighet med de principer som anges i punkterna 1 och 2 i den här artikeln. En avtalsslutande part ska se till att de myndigheter som tar ut användaravgifter i skälig tid i förväg underrättar användarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att myndigheterna får möjlighet att beakta användarnas synpunkter innan ändringarna görs.

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

Artikel 11

Prissättning

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

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

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

Artikel 12

Statistik

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

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

AVDELNING II

REGLERINGSSAMARBETE

Artikel 13

Flygsäkerhet

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 14

Luftfartsskydd

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 15

Flygtrafikledning

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

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

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

a) ska Jordanien vidta de åtgärder som krävs för att anpassa sin institutionella struktur för flygtrafikledning till det gemensamma europeiska luftrummet, särskilt genom att inrätta lämpliga nationella övervakningsorgan som åtminstone är funktionellt oberoende av leverantörer av lufttrafikledningstjänster, och

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

Artikel 16

Miljöskydd

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

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

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

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

Artikel 17

Konsumentskydd

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

Artikel 18

Datoriserade bokningssystem

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

Artikel 19

Sociala aspekter

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

AVDELNING III

INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

Artikel 20

Tolkning och genomförande

1. De avtalsslutande parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och särskilda, för att säkerställa att de skyldigheter som följer av detta avtal fullgörs, och de ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål.

2. De avtalsslutande parterna ska inom sitt eget territorium ansvara för ett korrekt genomförande av detta avtal och särskilt den lagstiftning som uppfyller de normer som anges i bilaga III till detta avtal.

3. En avtalsslutande part ska förse den andra avtalsslutande parten med all information och assistans som behövs vid utredningar av eventuella överträdelser som denna andra avtalsslutande part genomför inom ramen för sina respektive behörighetsområden, i enlighet med detta avtal.

4. Närhelst de avtalsslutande parterna agerar med stöd av de befogenheter de tilldelats enligt detta avtal i frågor som är av intresse för den andra avtalsslutande parten och som berör den andra avtalsslutande partens myndigheter eller företag, ska den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter få fullständig information om detta och ges möjlighet att yttra sig innan det slutliga beslutet fattas.

Artikel 21

Gemensamma kommittén

1. En kommitté sammansatt av företrädare för de avtalsslutande parterna (nedan kallad *gemensamma kommittén*) inrättas härmed. Den ska ansvara för förvaltningen av detta avtal och se till att det genomförs på rätt sätt. För detta ändamål ska gemensamma kommittén utfärda rekommendationer och fatta beslut i de ärenden som anges i detta avtal.

2. Gemensamma kommitténs beslut ska fattas med konsensus och ska vara bindande för de avtalsslutande parterna. De ska verkställas av de avtalsslutande parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser.

3. Gemensamma kommittén ska genom beslut anta sin egen arbetsordning.

4. Gemensamma kommittén ska sammanträda om och när det är nödvändigt. Båda avtalsslutande parter får begära att ett sammanträde hålls.

5. En avtalsslutande part får också begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av detta avtal. Sammanträdet ska hållas så snart som möjligt, dock senast två månader efter det att begäran togs emot, om inte de avtalsslutande parterna kommer överens om något annat.

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

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

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

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

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

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

a) främja diskussioner på expertnivå om nya lag- och regleringsförslag om bland annat luftfartsskydd, flygsäkerhet, miljö, luftfartsrelaterad infrastruktur (inbegripet ankomst- och avgångstider) och konsumentskydd,

b) regelbundet granska de arbetsmarknadspolitiska effekterna av tillämpningen av avtalet, särskilt när det gäller sysselsättning, och utforma lämpliga svarsåtgärder i frågor som på goda grunder anses angelägna,

c) överväga vilka områden som kan komma i fråga för en vidareutveckling av avtalet, inbegripet rekommendationer om ändring av avtalet, och

d) med konsensus besluta om förslag, strategier eller dokument som rör förfaranden och som är direkt kopplade till avtalets funktion.

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

Artikel 22

Tvistlösning och skiljeförfarande

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 23

Skyddsåtgärder

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

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

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

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

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

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

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

Artikel 24

Avtalets geografiska räckvidd

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

Artikel 25

Förhållande till andra avtal

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

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

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

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

Artikel 26

Ändringar

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

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

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

4. Så snart en av de avtalsslutande parterna utarbetar ny lagstiftning inom lufttransportområdet eller ett anknutet område som anges i bilaga III som kan påverka detta avtals avsedda funktion, ska den underrätta och samråda med den andra avtalsslutande parten i så hög grad som möjligt. På begäran av en av de avtalsslutande parterna kan ett preliminärt utbyte av synpunkter äga rum i gemensamma kommittén.

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

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

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

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

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

Artikel 27

Uppsägning

1. Detta avtal ingås på obestämd tid.

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

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

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

Artikel 28

Registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen och Förenta nationernas sekretariat

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

Artikel 29

Ikraftträdande

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

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

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

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

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



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

За Република България



Za Českou republiku



På Kongeriget Danmarks vegne



Für die Bundesrepublik Deutschland



Eesti Vabariigi nimel



Thar cheann Na hÉireann
For Ireland



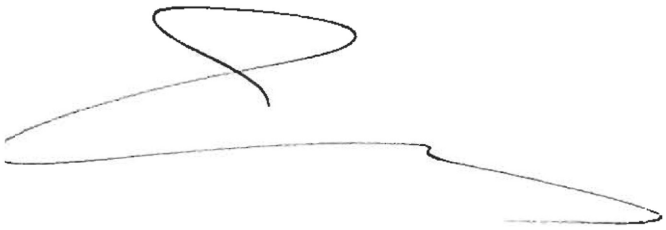
Για την Ελληνική Δημοκρατία



Por el Reino de España



Pour la République française



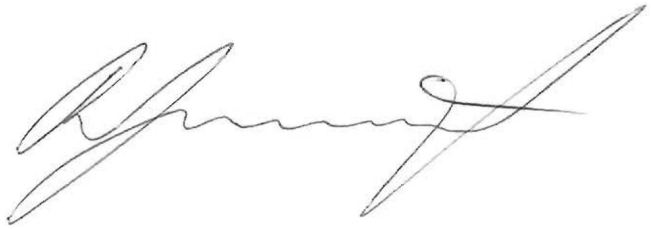
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία



Latvijas Republikas vārdā –



Lietuvos Respublikos vardu



Pour le Grand-Duché de Luxembourg



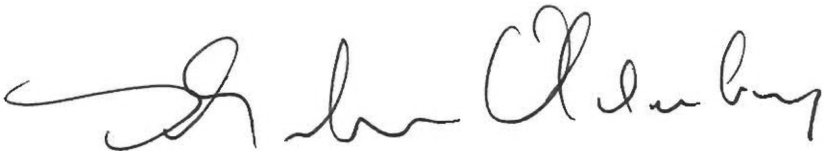
A Magyar Köztársaság részéről



Ghal Malta



Voor het Koninkrijk der Nederlanden



Für die Republik Österreich



W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej



Pela República Portuguesa



Pentru România



Za Republiko Slovenijo



Za Slovenskú republiku



Suomen tasavallan puolesta
För Republiken Finland



För Konungariket Sverige



For the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland

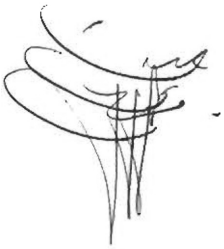


За Европейския съюз
Por la Unión Europea
Za Evropskou unii
For Den Europæiske Union
Für die Europäische Union
Euroopa Liidu nimel
Για την Ευρωπαϊκή Ένωση
For the European Union
Pour l'Union européenne
Per l'Unione europea
Eiropas Savienības vārdā –
Europos Sąjungos vardu
Az Európai Unió részéről
Għall-Unjoni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





عن المملكة الأردنية الهاشمية



BILAGA I

ÖVERENSKOMMEN TRAFIK OCH ANGIVNA FLYGRUTTER

1. Denna bilaga omfattas av övergångsbestämmelserna i bilaga II till det här avtalet.

2. Varje avtalsslutande part beviljar den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag rätten att tillhandahålla lufttransporttjänster på de flygrutter som anges nedan:

   a) För EU-lufttrafikföretag: Punkter i Europeiska unionen – en eller flera mellanliggande punkter i Euromed-länder, ECAA-länder eller länder förtecknade i bilaga IV – en eller flera punkter i Jordanien.

   b) För jordanska lufttrafikföretag: Punkter i Jordanien – en eller flera mellanliggande punkter i Euromed-länder, ECAA-länder eller länder förtecknade i bilaga IV – en eller flera punkter i Europeiska unionen.

3. Lufttransporttjänster enligt punkt 2 i den här bilagan ska, för jordanska lufttrafikföretag, utgå från eller avslutas inom Jordaniens territorium och ska, för EU-lufttrafikföretag, utgå från eller avslutas inom Europeiska unionens territorium.

4. Båda avtalsslutande parternas lufttrafikföretag får

   a) trafikera flyglinjer i endera eller båda riktningarna,

   b) kombinera olika linjenummer inom ramen för en och samma verksamhet med luftfartyg,

   c) trafikera mellanliggande punkter enligt punkt 2 i den här bilagan och punkter inom de avtalsslutande parternas territorium, oavsett kombination och ordningsföljd,

   d) avstå från att landa på en eller flera punkter,

   e) överföra trafik mellan sina luftfartyg på en eller flera punkter,

   f) göra uppehåll på punkter inom eller utanför de avtalsslutande parternas territorium,

   g) medföra passagerare eller gods i transit genom den andra avtalsslutande partens territorium, och

   h) kombinera trafik med olika ursprung på ett och samma luftfartyg.

5. De avtalsslutande parterna ska låta varje enskilt lufttrafikföretag fastställa turtätheten och kapaciteten för de internationella lufttransporter som det erbjuder på grundval av marknadsmässiga överväganden. I överensstämmelse med denna rättighet får ingendera avtalsslutande part ensidigt begränsa trafikvolym, turtäthet, tjänstens regelbundenhet eller vilken typ av luftfartyg som den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag använder, utom av tekniska eller tull-, drifts- miljö- eller hälsoskyddsskäl.

6. Båda avtalsslutande parters lufttrafikföretag får betjäna, särskilt men inte uteslutande inom ramen för gemensamma linjebeteckningar, en eller flera punkter i ett tredjeland som inte inbegrips i angivna flygrutter, förutsatt att de inte utövar femte frihetsrättigheten.

BILAGA II

ÖVERGÅNGSBESTÄMMELSER

1. Genomförande och tillämpning av alla bestämmelser i detta avtal, särskilt de normer som anges i bilaga III, utom del B i den bilagan, ska kontrolleras genom en utvärdering under ansvar av Europeiska unionen och ska godkännas genom ett beslut av gemensamma kommittén. En sådan utvärdering ska genomföras vid den tidigaste av följande tidpunkter: i) den dag då Jordanien underrättar gemensamma kommittén om att man har slutfört harmoniseringsprocessen enligt bilaga III till detta avtal, eller ii) ett år efter detta avtals ikraftträdande.

2. Utan hinder av bestämmelserna i bilaga I ska överenskommen trafik och angivna flygrutter enligt detta avtal inte inbegripa rättigheter för lufttrafikföretag från alla avtalsslutande parter att utöva femte frihetsrättigheten, inbegripet för jordanska lufttrafikföretag mellan punkter inom Europeiska unionens territorium, förrän det beslut som anges i punkt 1 i den här bilagan har fattats. Alla trafikrättigheter som redan har beviljats genom något av de bilaterala avtalen mellan Jordanien och Europeiska unionens medlemsstater får dock fortsätta utövas, förutsatt att ingen diskriminering mellan EU-lufttrafikföretag sker på grund av nationalitet.

3. Utan hinder av punkt 1 i denna bilaga ska genomförande och tillämpning av de säkerhetsnormer som anges i del B i bilaga III kontrolleras genom en utvärdering under ansvar av Europeiska unionen och ska godkännas genom ett beslut av gemensamma kommittén. De konfidentiella delarna av säkerhetslagstiftningen som anges i del B i bilaga III kommer att meddelas Jordanien först när ett sådant beslut har fattats.

4. Alla lufttrafikföretag i de båda avtalsslutande parterna ska åtnjuta den rättighet som anges i artikel 8.3 a i (utföra egna marktjänster) vid Queen Alia International Airport senast den 1 januari 2016. Fram till dess ska alla marktjänster vid den flygplatsen vara tillgängliga för alla lufttrafikföretag på lika och icke-diskriminerande villkor; priserna för dessa tjänster får inte överstiga fulla kostnaden inklusive en skälig avkastning på tillgångarna efter avskrivning.

BILAGA III

FÖRTECKNING ÖVER BESTÄMMELSER OM CIVIL LUFTFART

A. LUFTFARTSSÄKERHET

Nr 3922/91

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

ändrad genom

— kommissionens förordning (EG) nr 2176/96 av den 13 november 1996 om anpassning till vetenskaplig och teknisk utveckling av rådets förordning (EEG) nr 3922/91,

— kommissionens förordning (EG) nr 1069/1999 av den 25 maj 1999 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91,

— kommissionens förordning (EG) nr 2871/2000 av den 28 december 2000 om anpassning till den vetenskapliga och tekniska utvecklingen av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart,

— Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1592/2002 av den 15 juli 2002 om fastställande av gemensamma bestämmelser på det civila luftfartsområdet och inrättande av en europeisk byrå för luftfartssäkerhet.

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

— Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1899/2006 av den 12 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart.

— Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1900/2006 av den 20 december 2006 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 om harmonisering av tekniska krav och administrativa förfaranden inom området civil luftfart.

— Kommissionens förordning (EG) nr 8/2008 av den 11 december 2007 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan.

— Kommissionens förordning (EG) nr 859/2008 av den 20 augusti 2008 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 3922/91 i fråga om gemensamma tekniska krav och administrativa förfaranden för kommersiella transporter med flygplan.

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

Nr 216/2008

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

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

Nr 94/56

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

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12.

Nr 2003/42

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

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

Nr 1702/2003

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

— Kommissionens förordning (EG) nr 381/2005 av den 7 mars 2005 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer,

— Kommissionens förordning (EG) nr 706/2006 av den 8 maj 2006 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 avseende den tidsperiod under vilken medlemsstaterna får utfärda godkännande för en begränsad tid,

— Kommissionens förordning (EG) nr 335/2007 av den 28 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar,

— Kommissionens förordning (EG) nr 375/2007 av den 30 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 1702/2003 om fastställande av tillämpningsföreskrifter för luftvärdighets- och miljöcertifiering av luftfartyg och tillhörande produkter, delar och utrustningar samt för certifiering av konstruktions- och tillverkningsorganisationer,

— Kommissionens förordning (EG) nr 287/2008 av den 28 mars 2008 om förlängning av den giltighetstid som avses i artikel 2c.3 i förordning (EG) nr 1702/2003,

— Kommissionens förordning (EG) nr 1057/2008 av den 27 oktober 2008 om ändring av tillägg II till bilagan till förordning (EG) nr 1702/2003 om granskningsbevis avseende luftvärdighet (EASA blankett 15a).

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

Nr 2042/2003

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

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

Ändrad genom

— Kommissionens förordning (EG) nr 707/2006 av den 8 maj 2006 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 avseende godkännande med begränsad giltighetstid och bilagorna I och III,

— Kommissionens förordning (EG) nr 376/2007 av den 30 mars 2007 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter,

— Kommissionens förordning (EG) nr 1056/2008 av den 27 oktober 2008 om ändring av förordning (EG) nr 2042/2003 om fortsatt luftvärdighet för luftfartyg och luftfartygsprodukter, delar och utrustning och om godkännande av organisationer och personal som arbetar med dessa arbetsuppgifter.

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

B. LUFTFARTSSKYDD

Nr 300/2008

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

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

Nr 820/2008

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

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

Nr 1217/2003

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

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

Nr 1486/2003

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

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–16.

Nr 1138/2004

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

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–8.

C. FLYGLEDNINGSTJÄNST

Nr 549/2004

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

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

Nr 550/2004

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

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–19.

Nr 551/2004

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

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–11.

Nr 552/2004

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

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–12.

Nr 2096/2005

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

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

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

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

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

Nr 2150/2005

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

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–9 och bilagan.

Nr 1794/2006

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

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

D. MILJÖSKYDD

Nr 2006/93

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

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

Nr 2002/30

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

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

Nr 2002/49

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

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

E. KONSUMENTSKYDD

Nr 90/314

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

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–10.

Nr 93/13

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–10 och bilagan.

Nr 95/46

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

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–34.

Nr 2027/97

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

ändrad genom

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

Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–8.

Nr 261/2004

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

Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–17.

Nr 1107/2006

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

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

F. DATORISERADE BOKNINGSSYSTEM

Nr 80/2009

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

G. SOCIALA ASPEKTER

Nr 1989/391

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

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

Nr 2003/88

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

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

Nr 2000/79

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

BILAGA IV

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

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