

EURO-MIDDELHAVS-AFTALE OM LUFTFART

mellem Den Europæiske Union og dens medlemsstater på den ene side og Det Hashemitiske Kongerige Jordan på den anden side

KONGERIGET BELGIEN,
REPUBLICKEN BULGARIEN,
DEN TJEKKISKE REPUBLIK,
KONGERIGET DANMARK,
FORBUNDSREPUBLICKEN TYSKLAND,
REPUBLICKEN ESTLAND,
IRLAND,
DEN HELLENSKE REPUBLIK,
KONGERIGET SPANIEN,
DEN FRANSKE REPUBLIK,
DEN ITALIENSKE REPUBLIK,
REPUBLICKEN CYPERN,
REPUBLICKEN LETLAND,
REPUBLICKEN LITAUEN,
STORHERTUGDØMMET LUXEMBOURG,
REPUBLICKEN UNGARN,
MALTA,
KONGERIGET NEDERLANDENE,
REPUBLICKEN ØSTRIG,
REPUBLICKEN POLEN,
DEN PORTUGISISKE REPUBLIK,
RUMÆNIEN,
REPUBLICKEN SLOVENIEN,
DEN SLOVAKISKE REPUBLIK,
REPUBLICKEN FINLAND,
KONGERIGET SVERIGE,
DET FORENEDE KONGERIGE STORBRITANNIEN OG NORDIRLAND,

der er kontraherende parter i traktaten om oprettelse af Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, i det følgende benævnt »medlemsstaterne«, og

DEN EUROPÆISKE UNION,
på den ene side, og

DET HASHEMITISKE KONGERIGE JORDAN, i det følgende benævnt »Jordan«,
på den anden side,

SOM ØNSKER at arbejde for et internationalt luftfartssystem, der bygger på fair konkurrence mellem luftfartsselskaber på markedet med et minimum af statsindblanding og regulering,

SOM ØNSKER at lette udvidelsen af forretningsmulighederne inden for international lufttransport, også gennem udbygning af lufttransportnettene, således at de opfylder passagerers og befragteres behov for bekvemme lufttransportydelser,

SOM ANERKENDER betydningen af lufttransport i forbindelse med fremme af handel, turisme og investeringer,

SOM ØNSKER at gøre det muligt for luftfartsselskaberne at tilbyde rejsende og befragtere konkurrencedygtige priser og ydelser på åbne markeder,

SOM ANERKENDER de potentielle fordele af retlig konvergens og — i det omfang, det er praktisk muligt — harmonisering af lovgivning på lufttransportområdet,

SOM ØNSKER, at udbyttet af de liberaliserede vilkår skal komme alle aktører i lufttransportsektoren, herunder luftfartsselskabernes medarbejdere, til gode,

SOM ØNSKER at sikre den højeste grad af flyvesikkerhed og sikkerhedsbeskyttelse i international lufttransport og bekræfter deres alvorlige bekymring over handlinger og trusler imod luftfartøyers sikkerhed, som bringer personer og ejendom i fare, påvirker driften af lufttransport i ugunstig retning samt underminerer offentlighedens tillid til den civile luftfarts sikkerhed,

SOM NOTERER SIG konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse i Chicago den 7. december 1944,

SOM ANERKENDER, at denne Euro-Middelhavs-aftale om luftfart ligger inden for rammerne af Euro-Middelhavs-partnerskabet, jf. Barcelona-erklæringen af 28. november 1995,

SOM NOTERER SIG deres fælles vilje til at fremme et luftfartsområde for Euro-Middelhavsområdet på grundlag af principperne om forskriftsmæssig konvergens, forskriftsmæssigt samarbejde og liberalisering af markedsadgangen,

SOM NOTERER SIG fælleserklæringen, som Den Arabiske Kommission for Civil Luftfart og Arab Air Carriers Organization på den ene side og Generaldirektoratet for Energi og Transport på den anden side undertegnede den 16. november 2008 i Sharm El Sheikh,

SOM ØNSKER at sikre lige konkurrencevilkår for luftfartsselskaberne og dermed rimelige og lige muligheder for, at deres luftfartsselskaber kan drive de aftalte luftfartsforbindelser,

SOM ANERKENDER betydningen af at regulere slottildelingen ud fra rimelige og lige muligheder for deres luftfartsselskaber, således at alle luftfartsselskaber garanteres en neutral og ikke-diskriminerende behandling,

SOM ANERKENDER, at støtte kan hæmme konkurrencen mellem luftfartsselskaber og hindre opfyldelsen af denne aftales hovedmål,

SOM BEKRÆFTER, hvor vigtigt det er at begrænse luftfartens drivhusgasemissioner og beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik,

SOM NOTERER SIG vigtigheden af at beskytte forbrugerne, herunder med de beskyttelselementer, der er indeholdt i konventionen angående indførelse af visse ensartede regler for international luftbefordring, udfærdiget i Montreal den 28. maj 1999, idet begge kontraherende parter har tiltrådt denne konvention,

SOM AGTER at bygge videre på eksisterende lufttransportaftaler for at åbne adgangen til markederne og skabe størst mulige fordele for begge kontraherende parter forbrugere, luftfartsselskaber, arbejdskraft og befolkninger,

SOM NOTERER SIG, at formålet med denne aftale er en gradvis, men fuldstændig anvendelse, og at en egnet mekanisme kan sikre en stadig tættere harmonisering af lovgivningen —

ER BLEVET ENIGE OM FØLGENDE:

Artikel 1

Definitioner

Medmindre andet er anført, forstås i denne aftale ved:

- | | |
|---|---|
| <p>1) »aftalt luftfartsforbindelse« og »fastlagt rute«: international lufttransport i henhold til denne aftales artikel 2 (Trafikrettigheder) og bilag I</p> <p>2) »aftale«: denne aftale, bilagene dertil, med eventuelle ændringer</p> <p>3) »lufttransport«: transport af passagerer, bagage, fragt og post, hver for sig eller sammen, med et luftfartøj, som</p> | <p>tilbydes offentligheden mod betaling af vederlag eller leje, herunder, for at undgå enhver tvivl, både ruteflyvning, charterflyvning og ren fragtflyvning</p> <p>4) »associeringsaftale«: Euro-Middelhavs-aftalen om oprettelse af en associering mellem De Europæiske Fællesskaber og deres medlemsstater på den ene side og Det Hashemitiske Kongerige Jordan på den anden side, udfærdiget i Bruxelles den 24. november 1997</p> <p>5) »statsborgerskab«: hvorvidt et luftfartsselskab opfylder krav vedrørende spørgsmål som f.eks. ejerskab, faktisk kontrol og hovedforretningssted</p> <p>6) »kompetente myndigheder«: de statsorganer eller statslige enheder, der er ansvarlige for de administrative funktioner i henhold til denne aftale</p> |
|---|---|

- 7) »kontraherende parter«: på den ene side Den Europæiske Union eller dens medlemsstater hhv. Den Europæiske Union og dens medlemsstater i overensstemmelse med disses respektive kompetenceområder og på den anden side Jordan
- 8) »konventionen«: konventionen om international civil luftfart, som blev åbnet for undertegnelse den 7. december 1944 i Chicago; og som omfatter:
- a) enhver ændring, der er trådt i kraft efter konventionens artikel 94, litra a), og er ratificeret af både Jordan og en eller flere medlemsstater af Den Europæiske Union og
- b) ethvert bilag eller enhver ændring af dette, der er vedtaget efter konventionens artikel 90, for så vidt bilaget eller ændringen på det givne tidspunkt er i kraft i både Jordan og den eller de medlemsstater af Den Europæiske Union, der er relevante for den pågældende sag
- 9) »egnethed«: hvorvidt et luftfartsselskab er egnet til at udøve internationale luftfartstjenester, dvs. om det har en tilstrækkelig økonomisk kapacitet og tilstrækkelig ledelsesmæssig ekspertise, og om det er rede til at efterkomme de love, bestemmelser og krav, som gælder for udøvelsen af sådanne luftfartsforbindelser
- 10) »FELO-land«: ethvert land, der er part i den multilaterale aftale om oprettelse af et fælleseuropæisk luftfartsområde (Den Europæiske Unions medlemsstater, Republikken Albanien, Bosnien-Hercegovina, Republikken Kroatien, Den Tidligere Jugoslaviske Republik Makedonien, Republikken Island, Republikken Montenegro, Kongeriget Norge, Serbien og Kosovo under FN's Sikkerhedsråds resolution 1244)
- 11) »Euro-Middelhavs-land«: alle middelhavslande, der deltager i den europæiske naboskabspolitik (dvs. Marokko, Algeriet, Tunesien, Libyen, Egypten, Libanon, Jordan, Israel, de palæstinensiske områder, Syrien og Tyrkiet)
- 12) »femte frihedsrettighed«: en ret, som en stat (den »tildelende stat«) indrømmer en anden stats luftfartsselskaber (den »modtagende stat«) med henblik på at udøve internationale lufttransporttjenester mellem den tildelende stats territorium og en tredjestats område på den betingelse, at sådanne luftfartsforbindelser skal tage udgangspunkt eller afsluttes på den modtagende stats territorium
- 13) »international lufttransport«: lufttransport, som passerer gennem luftrummet over mindst to staters territorium
- 14) »statsborger«: enhver person eller enhed med jordansk statsborgerskab for den jordanske parts vedkommende eller med statsborgerskab i en medlemsstat for den europæiske parts vedkommende, idet det for juridiske enheder gælder, at de til enhver tid direkte eller i kraft af en ejer-majoritet er under faktisk kontrol af personer eller enheder med jordansk statsborgerskab for den jordanske parts vedkommende eller af personer eller enheder med statsborgerskab i en medlemsstat eller et af de tredjelande, der er anført i bilag IV, for den europæiske parts vedkommende
- 15) »licenser«: for Den Europæiske Unions og dens medlemsstaters vedkommende licenser og andre relevante dokumenter eller beviser, der udstedes i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafiktjenester i Fællesskabet ⁽¹⁾, og eventuelle efterfølgerinstrumenter, og for Jordans vedkommende licenser, beviser, tilladelser eller fritagelser, der udstedes i henhold til JCAR Part 119
- 16) »pris«:
- »flybilletpriser«, som betales til luftfartsselskaber eller deres agenter eller andre billetudstedere for at befordre passagerer og bagage ad luftvejen, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid, og
- »luftfragtrater«, som betales for transport af fragt, og de betingelser, hvorunder disse priser gælder, herunder vederlag og betingelser, der tilbydes bureauer og andre mellemlid.
- Denne definition omfatter i givet fald overfladetransport i forbindelse med international lufttransport og de gældende vilkår
- 17) »hovedforretningssted«: et luftfartsselskabs hovedkontor eller vedtægtsmæssige hjemsted i den kontraherende part, inden for hvilken luftfartsselskabets vigtigste økonomiske funktioner og operationelle kontrol udøves, herunder styring af vedvarende luftdygtighed
- 18) »forpligtelse til offentlig tjeneste«: enhver forpligtelse, som pålægges luftfartsselskaber for at sikre et minimum af rute-flyvning på en specificeret rute i overensstemmelse med fastsatte krav med hensyn til kontinuitet, regelmæssighed, prisfastsættelse eller mindstekapacitet, som luftfartsselskaberne ikke ville have påtaget sig, hvis de alene skulle tilgodese deres kommercielle interesser. Den pågældende kontraherende part kan yde luftfartsselskaber godtgørelse for at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste
- 19) »SESAR«: den tekniske gennemførelse af det fælles europæiske luftrum, som omfatter en samordnet, synkroniseret forskning, udvikling og ibrugtagning af de nye generationer af lufttrafikstyringssystemer

⁽¹⁾ EUT L 293 af 31.10.2008, s. 3.

- 20) »støtte«: ethvert økonomisk bidrag fra myndighederne eller en regional organisation eller anden offentlig instans, når
- en praksis i et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans indebærer direkte overførsel af midler, som f.eks. tilskud, lån eller tilførsel af egenkapital, potentiel direkte overførsel af midler til selskabet eller overtagelse af dets passiver, f.eks. ved lånegarantier, kapitaltilførsler, ejerskab, beskyttelse mod konkurs eller forsikring
 - et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans giver afkald på indtægter eller ikke inddriver beløb, der normalt skal betales
 - et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans leverer andre varer eller tjenesteydelser end generel infrastruktur eller køber varer eller tjenesteydelser eller
 - et statsligt eller regionalt organ eller en anden offentlig instans indbetaler midler til en finansieringsmekanisme eller overdrager det til et privat organ eller pålægger et privat organ at varetage en eller flere af den i a), b) og c) omhandlede type funktioner, som normalt ville påhvile staten og i praksis ikke afviger reelt fra normal statspraksis

og når modtageren herved får en fordel

- 21) »territorium«: for Jordans vedkommende de landområder (fastland og øer), indre farvande og søterritorium, der henhører under dets højhedsområde eller jurisdiktion, og for Den Europæiske Unions vedkommende de landområder (fastland og øer), indre farvande og søterritorium, hvor traktaten om Den Europæiske Union og traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde anvendes, på de vilkår, der er fastsat heri og eventuelle efterfølgerinstrumenter. Anvendelsen af denne aftale på lufthavnen i Gibraltar foregriber ikke henholdsvis Kongeriget Spaniens og Det Forenede Kongeriges retlige holdning til deres uoverensstemmelse med hensyn til suveræniteten over det område, lufthavnen er beliggende på, og heller ikke den fortsatte ikke-anvendelse på Gibraltar lufthavn af EU's luftfartsforanstaltninger, der var gældende pr. 18. september 2006 mellem medlemsstaterne, i overensstemmelse med den ministererklæring vedrørende Gibraltar lufthavn, der blev vedtaget den 18. september 2006 i Cordoba og
- 22) »brugerafgift«: en afgift, som pålægges luftfartsselskaber for tilrådighedsstillelse af faciliteter og ydelser i lufthavne og på lufthavnsområdet, luftnavigations- eller luftfartssikkerhedsfaciliteter og tjenester, herunder relaterede ydelser og faciliteter, og for at afspejle støjemissioners miljøpåvirkninger.

AFSNIT I

ØKONOMISKE BESTEMMELSER

Artikel 2

Trafikrettigheder

1. I overensstemmelse med denne aftales bilag I og II tildeler hver kontraherende part den anden part følgende rettigheder

vedrørende den anden kontraherende parts luftfartsselskabers udøvelse af international lufttransport:

- ret til at overflyve partens territorium uden at lande
- ret til at lande på partens territorium med ethvert andet formål end medtagning eller afsætning af passagerer, bagage, fragt og/eller post i lufttransport (tekniske landinger)
- ret til under drift af en aftalt luftfartsforbindelse ad en fastlagt rute at lande på partens territorium for at medtage eller afsætte passagerer, fragt og/eller post i international trafik hver for sig eller sammen og

d) andre rettigheder som fastsat i denne aftale.

2. Intet i denne aftale tillægger luftfartsselskaber fra:

- Jordan retten til på en medlemsstats territorium at tage passagerer, bagage, fragt og/eller post om bord, der befordres mod vederlag og er bestemt for en anden destination på den pågældende medlemsstats territorium
- Den Europæiske Union retten til på Jordans territorium at tage passagerer, bagage, fragt og/eller post om bord, der befordres mod vederlag og er bestemt for anden destination på Jordans territorium.

Artikel 3

Tilladelse

1. Når en af de kontraherende parters kompetente myndigheder modtager ansøgning om tilladelse til at operere fra et luftfartsselskab, udstedes passende tilladelser med det mindst mulige tidsforbrug til sagsbehandling, forudsat

a) for så vidt angår et jordansk luftfartsselskab:

— at luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted i Jordan og har opnået tilladelse til at operere i overensstemmelse med Det Hashemitiske Kongerige Jordans gældende lovgivning,

— at Det Hashemitiske Kongerige Jordan udøver og opretholder effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, og

— at luftfartsselskabet — enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet — ejes og er under faktisk kontrol af Jordan og/eller dets statsborgere

b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Den Europæiske Union:

— at luftfartsselskabet har sit hovedforretningssted i en medlemsstat, der er omfattet af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde og har modtaget sin driftstilladelse, og

— at den medlemsstat, der står for udstedelsen af »Air Operator's Certificate«, udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, og at den relevante luftfartsmyndighed er entydigt identificeret

- at luftfartsselskabet ejes — enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet — af medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstaterne eller af andre stater som anført i bilag IV og/eller statsborgere i disse stater
- c) at luftfartsselskabet opfylder betingelserne i de love og bestemmelser, som den kompetente myndighed normalt anvender i relation til udøvelse af international lufttransport og
- d) at bestemmelserne i denne aftales artikel 13 (Flyvesikkerhed) og artikel 14 (Sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten) håndhæves og anvendes.

Artikel 4

Afvisning, tilbagekaldelse, suspendering og begrænsning af tilladelse

1. Hver kontraherende parts kompetente myndigheder kan afslå, tilbagekalde, suspendere eller begrænse tilladelser til at operere eller på anden måde suspendere eller begrænse aktiviteterne for et luftfartsselskab fra en anden kontraherende part:

- a) for så vidt angår et jordansk luftfartsselskab:
 - hvis luftfartsselskabet ikke har sit hovedforretningssted i Jordan eller ikke har opnået tilladelse til at operere i overensstemmelse med Jordans gældende lovgivning
 - hvis Jordan ikke udøver og opretholder effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet
- eller
- hvis luftfartsselskabet ikke ejes eller ikke er under faktisk kontrol — enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet — af Jordan og/eller Jordans statsborgere
- b) for så vidt angår et luftfartsselskab fra Den Europæiske Union:
 - hvis luftfartsselskabets hovedforretningssted og eventuelle hovedkontor ikke ligger på en medlemsstats territorium, der er omfattet af traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, eller hvis det ikke har en licens i overensstemmelse med EU-lovgivningen
 - hvis den medlemsstat, der står for udstedelsen af »Air Operators Certificate«, ikke udøver og opretholder en effektiv myndighedskontrol med luftfartsselskabet, eller hvis den kompetente luftfartsmyndighed ikke er entydigt identificeret, eller
 - hvis luftfartsselskabet ikke ejes og faktisk kontrolleres — enten direkte eller i kraft af en ejermajoritet — af medlemsstater og/eller statsborgere i medlemsstater eller af andre stater som anført i bilag IV og/eller statsborgere i disse stater
- c) hvis luftfartsselskabet ikke opfylder de love og andre forskrifter, der henvises til i denne aftales artikel 6 (Efterlevelse af love og forskrifter), eller

- d) hvis bestemmelserne i denne aftales artikel 13 (Flyvesikkerhed) og artikel 14 (Sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten) ikke håndhæves eller anvendes.

2. Medmindre det er af afgørende betydning at træffe hastedforanstaltninger for at forhindre yderligere manglende efterlevelse af stk. 1, litra c) og d), må rettighederne ifølge denne artikel til at afslå, tilbagekalde, suspendere eller indskrænke en kontraherende parts luftfartsselskabers tilladelser eller godkendelser kun udøves efter proceduren i denne aftales artikel 23 (Beskyttelsesforanstaltninger). Udøvelsen af disse rettigheder skal under alle omstændigheder være relevant og begrænset med hensyn til anvendelsesområde og varighed til det, der er strengt nødvendigt. De må udelukkende rettes mod det eller de pågældende luftfartsselskaber, og de berører ikke hver kontraherende parts ret til at træffe foranstaltninger efter artikel 22 (Tvistbilæggelse og voldgift).

3. Ingen af de kontraherende parter må udøve sine rettigheder, der følger af denne artikel, til at afslå, tilbagekalde, suspendere eller begrænse tilladelser eller godkendelser til den anden kontraherende parts luftfartsselskaber med den begrundelse, at ejermajoriteten og/eller den faktiske kontrol indehaves af et andet Euro-Middelhavs-land eller dets statsborgere, når blot dette Euro-Middelhavs-land er part i en tilsvarende Euro-Middelhavs-aftale om luftfart og tilbyder samme vilkår.

Artikel 4a

Gensidig anerkendelse af forskriftsmæssige konstateringer af luftfartsselskabernes egnethed og statsborgerskab

1. Ved modtagelsen af en ansøgning om tilladelse fra et luftfartsselskab fra den ene kontraherende part, anerkender den anden kontraherende part i givet fald den første kontraherende parts kompetente myndigheders konstatering af dette luftfartsselskabs egnethed og/eller statsborgerskab, som om denne konstatering er foretaget af partens egne kompetente myndigheder, uden yderligere forespørgsler herom, jf. dog stk. 2 nedenfor.

2. Hvis den modtagende kontraherende parts kompetente myndigheder efter modtagelsen af et luftfartsselskabs ansøgning om en tilladelse eller efter tildelingen af en sådan tilladelse — til trods for den anden parts kompetente myndigheders konstatering — har en særlig og konkret grund til at være bekymret for, at betingelserne i denne aftales artikel 3 (Tilladelse) for tildeling af de relevante tilladelser eller godkendelser ikke er opfyldt, underretter de straks disse myndigheder og forelægger vægtige grunde til deres bekymring. I dette tilfælde kan hver kontraherende part anmode om et samråd, der kan omfatte repræsentanter for begge de kontraherende parter kompetente myndigheder og/eller yderligere oplysninger af relevans for denne bekymring, og sådanne anmodninger efterkommes, så snart dette er praktisk muligt. Findes der ingen løsning på spørgsmålet, kan en af de kontraherende parter forelægge spørgsmålet for Det Fælles Udvalg, der er nedsat i medfør af denne aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg).

3. Denne artikel omfatter ikke anerkendelse af konstateringer i relation til:

- beviser eller licenser for sikring af flyvesikkerheden
- sikkerhedsbeskyttelsesordninger eller
- forsikringsdækning.

Artikel 5

Investeringer

1. Jordan kan træffe foranstaltninger med henblik på at tillade medlemsstater eller deres statsborgere at erhverve ejermajoriteten i og/eller den faktiske kontrol med Jordans luftfartsselskaber.

2. Efter at Det Fælles Udvalg i overensstemmelse med artikel 21, stk. 10 (Det Fælles Udvalg) har verificeret, at der findes ordninger for gensidighed, tillader de kontraherende parter, at ejermajoriteten og/eller den faktiske kontrol med jordanske luftfartsselskaber kan indehaves af medlemsstater eller deres statsborgere, og at ejermajoriteten og/eller den faktiske kontrol med EU-luftfartsselskaber kan indehaves af Jordan eller dets statsborgere.

3. Specifikke investeringsprojekter i medfør af nærværende artikel tillades efter forudgående afgørelser i Det Fælles Udvalg, der er nedsat ved denne aftale. I disse afgørelser fastsættes der betingelser for driften af de aftalte luftfartsforbindelser i henhold til denne aftale og for luftfartsforbindelser mellem tredjelande og de kontraherende parter. Bestemmelserne i aftalens artikel 21, stk. 9 (Det Fælles Udvalg) gælder ikke for denne type afgørelser.

Artikel 6

Efterlevelse af love og forskrifter

1. Når den ene kontraherende parts luftfartsselskaber flyver ind i, befinder sig i eller forlader den anden kontraherende parts territorium, overholder de de love og andre forskrifter, der på den anden kontraherende parts territorium gælder for luftfartøjers indflyvning i eller udflyvning fra dette territorium som led i international lufttransport eller for drift af og flyvning med luftfartøjer.

2. En kontraherende parts love og forskrifter vedrørende adgang til eller afgang fra dens territorium for et luftfartøjs passagerer, besætninger og fragt (herunder bestemmelser vedrørende indrejse, klarering, pas, told og karantæne samt bestemmelser for post) skal efterkommes af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber af eller på vegne af dets passagerer, besætninger og fragt ved ankomst til, ophold på eller afgang fra den første kontraherende parts territorium.

Artikel 7

Konkurrencevilkår

1. De kontraherende parter bekræfter, at principperne i associeringsaftalens afsnit IV, kapitel II, gælder for nærværende aftale.

2. De kontraherende parter anerkender, at de har en fælles målsætning om at sikre rimelige og lige muligheder for begge

siders luftfartsselskaber med hensyn til at drive de aftalte luftfartsforbindelser. Med dette for øje er det nødvendigt at skabe retfærdige konkurrencevilkår for udøvelse af lufttrafik. De kontraherende parter anerkender, at luftfartsselskaber er mest tilbøjelige til at udøve retfærdig konkurrencepraksis, hvis de pågældende luftfartsselskaber udbyder luftfartsforbindelser på et fuldt ud kommercielt grundlag og ikke modtager støtte.

3. Når en kontraherende part anser det for at have afgørende betydning at yde offentlig støtte til et luftfartsselskab, der opererer i henhold til denne aftale, for at nå et legitimt mål, sørger den for, at støtten står i et rimeligt forhold til det tilstræbte mål, er gennemsigtig og tilrettelægges således, at støtens negative virkninger for den anden kontraherende parts luftfartsselskaber begrænses i videst muligt omfang. En kontraherende part, der påtænker at yde en sådan støtte, underretter den anden kontraherende part om sin hensigt og sørger for, at denne støtte er forenelig med kriterierne i denne aftale.

4. Hvis en af de kontraherende parter finder, at der gælder betingelser på den anden kontraherende parts territorium, navnlig støtte, som er uforenelig med kriterierne i stk. 3 og vil påvirke den pågældende parts luftfartsselskabers rimelige og lige muligheder for at konkurrere negativt, kan den pågældende kontraherende part forelægge den anden kontraherende part sine bemærkninger. Den kan endvidere anmode om et møde i Det Fælles Udvalg som fastsat i denne aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg). Et sådant samråd skal iværksættes inden for 30 dage efter modtagelse af en sådan anmodning. Kan en tvist ikke løses af Det Fælles Udvalg, bevarer parterne muligheden for at sætte deres respektive modforanstaltninger mod støtte i værk.

5. De i denne artikels stk. 4 omhandlede foranstaltninger skal være relevante, proportionale og begrænset med hensyn til rækkevidde og varighed til det, der er strengt nødvendigt. De må udelukkende rettes mod det eller de luftfartsselskaber, som drager fordel af støtte eller de betingelser, der henvises til i denne artikel, og de berører ikke de kontraherende parters ret til at træffe foranstaltninger i medfør af denne aftales artikel 23 (Beskyttelsesforanstaltninger).

6. Hver kontraherende part kan efter at have underrettet den anden kontraherende part henvende sig til de ansvarlige regeringsorganer på den anden kontraherende parts territorium, herunder organer på statsligt, regionalt eller lokalt plan for at drøfte spørgsmål i forbindelse med denne artikel.

7. Bestemmelserne i nærværende artikel finder anvendelse med forbehold af de kontraherende parters love og forskrifter angående forpligtelse til offentlig tjeneste på de kontraherende parters territorium.

Artikel 8

Kommercielle muligheder

Repræsentanter for luftfartsselskaber

1. De kontraherende parters luftfartsselskaber har ret til at etablere repræsentationer på den anden kontraherende parts territorium for at markedsføre og sælge lufttransportydelse og varetage de dertil knyttede aktiviteter.

2. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber har ret til (i overensstemmelse med den andens kontraherende parts love og bestemmelser om indrejse, ophold og beskæftigelse) at medtage og beskæftige personale på den anden kontraherende parts territorium, som varetager ledelse, markedsføring, tekniske opgaver, driftsopgaver og anden specialistvirksomhed, som kræves til at understøtte udbuddet af lufttransportydelser.

Groundhandling

3. a) Hvert luftfartsselskab kan vælge mellem følgende rettigheder med hensyn til groundhandling på den anden kontraherende parts territorium, jf. dog litra b):

- i) ret til at varetage sin egen groundhandling («egen-groundhandling»), og
- ii) ret til at vælge mellem konkurrerende udbydere, der kan levere groundhandlingsydelser som samlet pakke eller enkeltvis, hvor sådanne udbydere har fået markedsadgang på grundlag af hver kontraherende parts love og forskrifter og opererer på markedet.

b) For følgende kategorier af groundhandlingsydelser, dvs. bagagehåndtering, groundhandling på forpladsen, brændstof- og oliehandtering samt fragt- og posthåndtering for så vidt angår den fysiske håndtering af fragt og post mellem lufthavnsterminalen og luftfartøjet, må rettighederne under litra a), nr. i) og ii), kun være underlagt fysiske eller operationelle begrænsninger i henhold til de love og forskrifter, der gælder på den anden kontraherende parts territorium. I tilfælde, hvor sådanne begrænsninger udelukker egen-groundhandling og der ikke er egentlig konkurrence mellem udbydere af groundhandlingsydelser, skal alle luftfartsselskaber have lige og ikke-diskriminerende adgang til alle ydelser af den art. Priserne for sådanne ydelser må ikke overstige deres fulde omkostninger, herunder en rimelig fortjeneste på aktiver efter afskrivning.

Salg, lokale udgifter og overførsel af midler

4. Hver af de kontraherende parters luftfartsselskaber må på den anden kontraherende parts territorium sælge lufttransportydelser direkte og/eller, efter luftfartsselskabets valg, via dets salgsgenter, andre mellemlid udpeget af luftfartsselskabet eller via internettet. Hvert luftfartsselskab har ret til at sælge og enhver person til at købe sådanne ydelser i den lokale eller en frit omsættelig valuta.

5. Hvert luftfartsselskab har ret til på anmodning at omveksle indtægter og overføre dem fra den anden kontraherende parts territorium til hjemlandet eller, hvis det ikke strider mod generelt gældende love eller forskrifter, til et eller flere lande efter selskabets eget valg. Omveksling og overførsel tillades umiddelbart, uden restriktioner og uden at være underkastet nogen afgifter, til den gældende vekselkurs for transaktioner og overførsel, der gælder på det tidspunkt, hvor anmodningen om overførsel indgives første gang.

6. De kontraherende parters luftfartsselskaber har ret til at betale udgifter, der påløber lokalt på den anden kontraherende

parts territorium, herunder køb af brændstof, i den lokale valuta. Efter eget valg kan de kontraherende parters luftfartsselskaber betale sådanne omkostninger på den anden kontraherende parts territorium i frit omsættelig valuta i overensstemmelse med de lokale valutaforskrifter.

Samarbejdsordninger

7. I forbindelse med drift eller udbud af ruter, der er omfattet af denne aftale, kan de kontraherende parters luftfartsselskaber indgå samarbejdsaftaler om markedsføring, f.eks. reservering af kapacitet og fælles rutenumre, med:

- a) et eller flere af de kontraherende parters luftfartsselskaber og
- b) et eller flere luftfartsselskaber fra tredjelande og
- c) land- eller søtransportvirksomheder

under forudsætning af, at i) alle deltagerne i sådanne aftaler er i besiddelse af den relevante grundlæggende rutegodkendelse, og ii) aftalerne opfylder de krav til sikkerhed og konkurrence, der normalt gælder for sådanne aftaler. Når der sælges persontransportydelser til flyvninger med fælles rutenummer, skal køberen på salgsstedet, eller i hvert fald inden ombordstigningen, informeres om, hvilke transportleverandører der driver hvilke afsnit af ruten.

8. a) For persontransport gælder, at leverandører af overfladetransportydelser ikke er omfattet af love og regler for lufttransport, udelukkende fordi det er et luftfartsselskab, der udbyder overfladetransportydelser i eget navn. Leverandører af overfladetransport kan frit vælge, om de vil indgå samarbejdsaftaler. Når udbydere af overfladetransport træffer afgørelse om en sådan aftale, kan de bl.a. tage hensyn til forbrugernes interesser og til tekniske, økonomiske, plads- og kapacitetsmæssige begrænsninger.

b) Endvidere har de kontraherende parters luftfartsselskaber og indirekte fragtudbydere uanset andre bestemmelser i denne aftale ret til i forbindelse med international lufttransport uden begrænsninger at fragte gods til og fra destinationer på Jordans og Den Europæiske Unions territorium eller i tredjelande med enhver form for overfladetransport, herunder til og fra alle lufthavne med toldfaciliteter, og i givet fald til at fragte gods under toldkontrol efter gældende love og forskrifter. Lufthavnens toldkontorer skal stå til rådighed for denne fragt, hvad enten den foregår som overflade- eller lufttransport. Luftfartsselskaberne kan vælge selv at udføre deres overfladetransport eller at tilbyde overfladetransport via aftaler med andre virksomheder, herunder andre luftfartsselskaber og indirekte udbydere af luftfragt. Sådanne intermodale

fragtydelser kan tilbydes til en samlet pris for den kombinerede luft- og overfladetransport, forudsat at afsenderne oplyses korrekt om omstændighederne ved transporten.

Leasing

9. a) Hver kontraherende parts luftfartsselskaber har ret til at betjene de aftalte luftfartsforbindelser ved anvendelse af luftfartøjer og besætning fra andre luftfartsselskaber, herunder fra tredjelande, når alle deltagere i sådanne ordninger opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som de kontraherende parter normalt anvender på sådanne aftaler.
- b) Ingen af de kontraherende parter må pålægge luftfartsselskaber, der bortchartrer deres udstyr, at de skal besidde trafikrettigheder i henhold til denne aftale.
- c) De kontraherende parters luftfartsselskabers leje af luftfartøjer med besætning (wet-leasing) hos et luftfartsselskab fra et andet tredjeland end dem, der er nævnt i denne aftales bilag IV, med det formål at udnytte rettighederne i denne aftale, skal forblive en undtagelse eller opfylde midlertidige behov. Et sådant lejemål skal forelægges til forudgående godkendelse hos den myndighed, der har udstedt det udlejende luftfartsselskabs licens, og hos den anden kontraherende parts kompetente myndighed, hvor det er hensigten at indsætte det wet-leasede luftfartøj.

Franchising og branding

10. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber har ret til at indgå i franchising- eller brandingordninger med selskaber, herunder luftfartsselskaber, i hver af de kontraherende parters område eller i tredjelande, forudsat at luftfartsselskaberne har de fornødne bemyndigelser og opfylder bestemmelserne i de love og forskrifter, som de kontraherende parter normalt anvender på sådanne ordninger, navnlig om adgang til at få oplyst, hvilket luftfartsselskab der driver ruten.

Tildeling af slots (ankomst- og afgangstidspunkter) i lufthavne

11. Tildelingen af slots i lufthavne på de kontraherende parters territorium foretages på en uafhængig, gennemsigtig og ikke-diskriminerende måde. Alle luftfartsselskaber behandles på en rimelig og ligeværdig måde. I overensstemmelse med artikel 21, stk. 5 (Det Fælles Udvalg) kan en kontraherende part anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at søge at løse problemer med anvendelsen af dette stykke.

Artikel 9

Told og afgifter

1. Luftfartøjer, som et af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, med samt deres sædvanlige udstyr, beholdninger af brændstof,

smøreolier, teknisk forråd, jordbaseret udstyr, reservedele (herunder motorer), luftfartøjsforråd (herunder fødevarer, drikkevarer, alkohol, tobak og andre varer, som sælges eller bruges af passagerer i begrænsede mængder under flyvningen) samt andre genstande, som udelukkende bruges i forbindelse med drift eller vedligeholdelse af luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport, fritages ved ankomst til en kontraherende parts territorium på grundlag af gensidighed og forudsat, at udstyret, forsyningerne og beholdningerne forbliver om bord på luftfartøjet, for alle importrestriktioner, ejendomsskatter, kapitalafgifter, toldafgifter, punktafgifter og andre lignende afgifter, som a) opkræves af nationale eller lokale myndigheder eller Den Europæiske Union, og b) ikke bygger på omkostningerne ved leverede ydelser.

2. Med undtagelse af afgifter baseret på omkostningen ved en leveret ydelse, er følgende genstande på et gensidigt grundlag også fritaget for skatter, told og afgifter, som er omhandlet i stk. 1:

- a) luftfartøjsforråd, indført til eller leveret på en kontraherende parts territorium og medbragt om bord — inden for rimelighedens grænser — til brug om bord på afrejsende luftfartøjer i et af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber, der benyttes til international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium, hvor forrådet er leveret
- b) jordbaseret udstyr og reservedele (herunder motorer), der indføres til en kontraherende parts territorium til vedligeholdelse eller reparation af et af den anden kontraherende parts luftfartøjer, der benyttes i international lufttransport
- c) brændstof, smøreolie og teknisk forråd indført til eller leveret på en kontraherende parts territorium til brug i et luftfartøj i et af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber, der benyttes til international lufttransport, også hvis forrådet skal bruges på den del af turen, der foregår over det pågældende territorium
- d) tryksager, jf. de kontraherende parters respektive toldregler, der indføres til eller leveres på en kontraherende parts territorium og tages om bord til brug i et afrejsende luftfartøj, som et af den anden kontraherende parts luftfartsselskaber benytter til international lufttransport, også hvis tryksagerne skal bruges på den del af turen, der foregår over det omhandlede territorium, og
- e) flyvesikkerheds- og sikkerhedsbeskyttelsesudstyr til brug i lufthavne eller fragtterminaler.

3. Uanset eventuelle andre bestemmelser om det modsatte er intet i denne aftale til hinder for, at en kontraherende part uden forskelsbehandling kan opkræve enhver form for skatter, afgifter eller gebyrer på brændstof, der på deres territorium leveres til brug i et luftfartsselskabs luftfartøj, som opererer mellem to destinationer på dets territorium.

4. Det i stk. 1 og 2 omhandlede udstyr og forråd kan forlanges opbevaret under de kompetente myndigheders opsyn eller kontrol.

5. De fritagelser, der fastsættes i denne artikel, finder også anvendelse i situationer, hvor en kontraherende parts luftfartsselskaber har indgået aftaler med andre luftfartsselskaber, som den anden kontraherende part yder tilsvarende fritagelser, om lån eller overdragelse af de stk. 1 og 2 omhandlede genstande på den anden kontraherende parts territorium.

6. Intet i denne aftale hindrer de kontraherende parter i at opkræve skat, told, gebyrer eller afgifter på varer, som sælges til passagerer med andet formål end fortæring om bord, på en luftrute mellem to destinationer på en parts territorium, hvor udstigning og ombordstigning er tilladt.

7. Denne aftales bestemmelser berører ikke momsområdet, bortset fra importmoms. Bestemmelserne i de respektive gældende konventioner mellem en medlemsstat og Jordan med henblik på at undgå dobbeltbeskatning af indtægter og kapital påvirkes ikke af denne aftale.

Artikel 10

Gebyrer for brug af lufthavne og luftfartsfaciliteter og -tjenester

1. De kontraherende parter skal sikre, at brugerafgifter, som deres kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden kontraherende parts luftfartsselskaber med henblik på luftfarts- og flyvekontroltjenester, skal være retfærdige, rimelige og omkostningsrelaterede og ikke uretmæssigt diskriminerende. I alle tilfælde må den anden kontraherende parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af en eventuel brugerafgift ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab på fastsættelsestidspunktet.

2. De kontraherende parter skal sikre, at brugerafgifter, som deres kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer eventuelt pålægger den anden kontraherende parts luftfartsselskaber for anvendelse af lufthavne, sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten og dermed forbundne faciliteter og tjenester, skal være retfærdige, rimelige og omkostningsrelaterede og ikke uretmæssigt diskriminerende samt være ligeligt fordelt blandt kategorierne af brugere. Disse afgifter kan afspejle, men må ikke overstige, de kompetente afgiftsopkrævende myndigheders eller organers samlede omkostninger ved at stille passende faciliteter og tjenester til rådighed til sikkerhedsbeskyttelse i lufthavne og på luftfartsområdet i lufthavnen eller inden for den pågældende lufthavns system. Afgifterne kan omfatte et rimeligt afkast på aktiver efter afskrivning. De faciliteter og tjenester, som der opkræves afgift for, skal ydes på et effektivt og økonomisk grundlag. I alle tilfælde må den anden kontraherende parts luftfartsselskaber ved fastsættelsen af en eventuel brugerafgift ikke gives ringere vilkår end de gunstigste vilkår, der gælder for et andet luftfartsselskab på fastsættelsestidspunktet.

3. Hver kontraherende part sørger for samråd mellem deres respektive kompetente afgiftsopkrævende myndigheder og organer og de luftfartsselskaber eller deres repræsentative organer, som benytter tjenester og faciliteter, og de sikrer, at de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder eller organer og

luftfartsselskaber og/eller deres repræsentative organer udveksler alle oplysninger, der er nødvendige for at tillade en korrekt vurdering af afgifternes rimelighed i overensstemmelse med principperne i denne artikels stk. 1 og 2. Hver kontraherende part sikrer, at de kompetente afgiftsopkrævende myndigheder giver brugerne et rimeligt varsel om forslag til ændring af brugerafgifter, så brugerne kan fremføre deres synspunkter, inden der foretages ændringer.

4. I forbindelse med bilæggelse af tvister i henhold til denne aftales artikel 22 (Tvistbilæggelse og voldgift) anses ingen af de kontraherende parter for at have overtrådt en bestemmelse i denne artikel, medmindre a) den kontraherende part undlader at foretage en nyvurdering af en afgift eller praksis, som den anden kontraherende part har klaget over, inden for et rimeligt tidsrum, eller b) hvis den kontraherende part efter en sådan nyvurdering ikke gør alt, hvad den kan, for at ændre en afgift eller praksis, som ikke er i overensstemmelse med denne artikel.

Artikel 11

Prisfastsættelse

1. De kontraherende parter tillader, at luftfartsselskaberne fastsætter priser frit på grundlag af fri og retfærdig konkurrence.

2. De kontraherende parter kan ikke kræve, at priserne indberettes.

3. Der kan indledes drøftelser blandt de kompetente myndigheder for at diskutere anliggender som f.eks., men ikke begrænset til, priser, som kan være uretfærdige, urimelige eller diskriminerende.

Artikel 12

Statistikker

1. Hver kontraherende part fremlægger de statistikker for den anden kontraherende part, der er påkrævet i henhold til nationale love og forskrifter, og efter anmodning andre statistiske oplysninger, som med rimelighed kan kræves med henblik på at gennemgå driften af luftfartstjenesterne.

2. De kontraherende parter samarbejder inden for rammerne af Det Fælles Udvalg i henhold til denne aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg) med henblik på at lette udvekslingen af statistiske oplysninger for at overvåge udviklingen af lufttrafikken i henhold til denne aftale.

AFSNIT II

FORSKRIFTSSAMARBEJDE

Artikel 13

Luftfartssikkerhed

1. De kontraherende parter sikrer, at deres lovgivning som minimum stiller krav om opfyldelse af standarderne i del A i bilag III på de nedenfor anførte betingelser.

2. De kontraherende parter sørger for, at hvis luftfartøjer, der er registreret hos en af de kontraherende parter, mistænkes for ikke at opfylde de internationale normer for flyvesikkerhed i henhold til konventionen og lander i lufthavne, der er åbne for international lufttrafik på den anden kontraherende parts territorium, så foretager den anden kontraherende parts kompetente myndigheder rampeinspektioner på og omkring luftfartøjet for at kontrollere dels gyldigheden af dets og dets personales dokumenter, dels luftfartøjets og dets udstyrs umiddelbart synlige tilstand.

3. De kontraherende parter kan til enhver tid anmode om konsultationer om de flyvesikkerhedsnormer, den anden kontraherende part opretholder.

4. En kontraherende parts kompetente myndigheder kan omgående træffe alle rimelige foranstaltninger, hvis de konstaterer, at et luftfartøj, en genstand eller en arbejdsgang muligvis:

- a) ikke opfylder de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, den lovgivning, der er anført i del A i bilag III, eller den tilsvarende jordanske lovgivning, jf. denne artikels stk. 1, alt efter hvad der gælder
- b) foranlediget af en inspektion som omhandlet i stk. 2 rejser stærk tvivl om, hvorvidt et luftfartøj eller driften af et luftfartøj opfylder de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, den lovgivning, der er anført i del A i bilag III, eller den tilsvarende jordanske lovgivning, jf. denne artikels stk. 1, alt efter hvad der gælder, eller
- c) rejser alvorlig tvivl om effektiviteten af opretholdelsen og administrationen af de mindstenormer, der er fastsat i medfør af konventionen, den lovgivning, der er anført i del A i bilag III, eller den tilsvarende jordanske lovgivning, jf. denne artikels stk. 1, alt efter hvad der gælder.

5. Hvis den ene kontraherende parts kompetente myndigheder handler i medfør af stk. 4, underretter de omgående den anden kontraherende parts kompetente myndigheder og begrunder de truffene foranstaltninger.

6. Hvis foranstaltninger, der er truffet i medfør af stk. 4, ikke indstilles, selv om der ikke længere er grundlag for dem, kan hver af de kontraherende parter indbringe sagen for Det Fælles Udvalg.

Artikel 14

Sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten

1. De kontraherende parter sikrer, at deres lovgivning som minimum stiller krav om opfyldelse af standarderne i del B i bilag III til denne aftale på de nedenfor anførte betingelser.

2. I betragtning af, at beskyttelsen af civile luftfartøjers, deres passagerers og besætnings sikkerhed er en grundlæggende forudsætning for driften af internationale luftfartsforbindelser, bekræfter de kontraherende parter deres indbyrdes forpligtelse til at beskytte den civile luftfart mod ulovlige handlinger herunder særlig forpligtelserne efter Chicago-konventionen, konventionen angående lovovertredelser og visse andre handlinger begået ombord i luftfartøjer, undertegnet i Tokyo den

14. september 1963, konventionen om bekæmpelse af ulovlig bemægtigelse af luftfartøjer, undertegnet i Haag den 16. december 1970, konventionen til bekæmpelse af ulovlige handlinger mod den civile luftfarts sikkerhed, undertegnet i Montreal den 23. september 1971, protokol til bekæmpelse af ulovlige voldshandlinger i lufthavne, der betjener den internationale civile luftfart, undertegnet i Montreal den 24. februar 1988 og konventionen om mærkning af plastiske sprængstoffer med henblik på afsløring, undertegnet i Montreal den 1. marts 1991, for så vidt begge kontraherende parter er parter i disse konventioner, samt andre konventioner og protokoller om sikkerhedsbeskyttelse af den civile luftfart, som begge kontraherende parter er medlemmer af.

3. De kontraherende parter yder på anmodning hinanden al nødvendig bistand for at forhindre kaping af civile luftfartøjer og andre ulovlige handlinger til skade for sikkerheden for fartøj, passagerer og besætning, lufthavne og luftnavigationsanlæg samt eventuelle andre sikkerhedstrusler mod civil luftfart.

4. I deres indbyrdes forbindelser handler de kontraherende parter i overensstemmelse med de normer for sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten og — i det omfang parterne anvender den — den anbefalede praksis, som Organisationen for International Civil Luftfart (ICAO) har opstillet, og som er optaget som bilag til Chicago-konventionen, i det omfang sådanne bestemmelser om sikkerhedsbeskyttelse gælder for de kontraherende parter. De kontraherende parter forlanger, at den, der driver luftfartøjer, som er opført i deres luftfartøjsregister, og den, der driver luftfartøjer og har sit primære forretningssted eller sin faste bopæl på deres territorium, samt den, der driver lufthavne på deres territorium, handler i overensstemmelse med sådanne bestemmelser om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten.

5. Hver kontraherende part sikrer, at der på dennes territorium træffes effektive forholdsregler for at beskytte luftfartøjer, screene passagerer og deres håndbagage og i passende omfang kontrollere besætning, fragt (herunder indskrevet bagage) og luftfartøjsforråd, forud for og under ombordstigning eller lastning, og at disse forholdsregler tilpasses til stigninger i trusselsniveauet. De kontraherende parter er enige om, at det kan forlanges af deres luftfartsselskaber, at de overholder de bestemmelser om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten, jf. stk. 4, som den anden kontraherende part stiller krav om som forudsætning for indflyvning i eller udflyvning af denne anden kontraherende parts territorium, eller når de befinder sig på det.

6. Hver kontraherende part skal desuden reagere imødekomende på enhver anmodning fra den anden kontraherende part om rimelige særlige sikkerhedsforanstaltninger til beskyttelse mod en særlig trussel. Undtagen i nødsituationer informerer hver kontraherende part forudgående den anden kontraherende part om eventuelle særlige sikkerhedsbeskyttelsesforanstaltninger, som den påtænker at indføre, og som kunne få betydelig finansiel eller operationel indflydelse på de luftfartstjenester, der er omfattet af denne aftale. Med henblik på at drøfte sådanne sikkerhedsbeskyttelsesforanstaltninger kan hver kontraherende part anmode om et møde i Det Fælles Udvalg som fastsat i denne aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg).

7. Ved forekomsten af eller ved en trussel om kapring af et civilt luftfartøj og andre ulovlige handlinger til skade for sikkerheden for fartøj, passagerer og besætning, lufthavne og luftnavigationsanlæg bistår de kontraherende parter hinanden ved at lette udvekslingen af oplysninger og træffe andre passende foranstaltninger til på hurtig og betryggende måde at bringe hændelsen eller truslen til afslutning.

8. Hver kontraherende part træffer alle de foranstaltninger, den finder praktisk mulige, for at sikre, at et luftfartøj, som er udsat for kapring eller anden ulovlig handling, og som befinder sig på jorden på dens territorium, tilbageholdes på jorden, medmindre dets afrejse er påkrævet på grund af et overordnet hensyn til beskyttelsen af menneskeliv. Når det er praktisk muligt, træffes sådanne foranstaltninger efter gensidige samråd.

9. Hvor en kontraherende part har rimelig grund til at antage, at den anden kontraherende part har fraveget denne artikels bestemmelser om sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten, kan denne kontraherende part udbede sig øjeblikkelige konsultationer med den anden kontraherende part.

10. Uden at gyldigheden af denne aftales artikel 4 (Afvisning, tilbagekaldelse, suspendering og begrænsning af tilladelser) derved indskrænkes, er den omstændighed, at det ikke lykkes at nå frem til en tilfredsstillende løsning inden for femten (15) dage efter, at et sådant ønske er fremsat, tilstrækkelig grund til at afslå, tilbagekalde, begrænse eller opstille betingelser for den tilladelse til at operere, der er udstedt til et eller flere af en sådan anden kontraherende parts luftfartsselskaber.

11. Hvis en umiddelbar og ekstraordinær trussel gør det nødvendigt, kan en af de kontraherende parter træffe foreløbige foranstaltninger, inden der er gået femten (15) dage.

12. Foranstaltninger truffet efter denne artikels stk. 10 ophæves, så snart den anden kontraherende part opfylder denne artikels bestemmelser.

Artikel 15

Luftrafikstyring

1. De kontraherende parter sikrer, at deres lovgivning stiller krav om opfyldelse af standarderne i del C i bilag III til denne aftale på de nedenfor anførte betingelser.

2. De kontraherende part forpligter sig til at samarbejde intensivt om luftrafikstyring for at udvide det fælles europæiske luftrum til også at omfatte Jordan og således forbedre de nuværende flyvesikkerhedsnormer og de almene luftrafiknormers overordnede effektivitet i Europa, optimere kapaciteten og begrænse forsinkelser mest muligt. Til dette formål sikres Jordan en passende deltagelse i Udvalget for Det Fælles Luftrum. Det Fælles Udvalg har til opgave at overvåge og lette samarbejdet om luftrafikstyring.

3. For at gøre det lettere at anvende lovgivningen om det fælles europæiske luftrum på deres territorier:

a) træffer Jordan de nødvendige foranstaltninger for at tilpasse deres organisering af luftrafikstyringen til forholdene i det

fælles europæiske luftrum, navnlig ved at oprette relevante nationale tilsynsorganer, der som minimum er funktionelt uafhængige af luftfartstjenesteudøvere, og

b) associerer Den Europæiske Union Jordan med relevante operationelle initiativer på områderne luftfartstjenester, luftrum og interoperabilitet, som udspringer af etableringen af det fælles europæiske luftrum, navnlig ved på et tidligt tidspunkt at inddrage Jordans bestræbelser på at oprette funktionelle luftrumsblokke eller ved at gennemføre en hensigtsmæssig samordning vedrørende SESAR.

Artikel 16

Miljø

1. De kontraherende parter erkender, hvor vigtigt det er at beskytte miljøet i forbindelse med udvikling og gennemførelse af international luftfartspolitik.

2. De kontraherende parter anerkender betydningen af at arbejde sammen og inden for rammerne af multilaterale drøftelser overveje luftfartens konsekvenser for miljøet og økonomien og sikre, at afhjælpende foranstaltninger er i fuld overensstemmelse med aftalens målsætninger.

3. Intet i denne aftale skal forstås derhen, at det begrænser de kontraherende parter kompetente myndigheders beføjelse til at træffe alle rimelige foranstaltninger inden for sin suveræne jurisdiktion for at forebygge eller på anden måde gribe ind over for miljøbelastninger fra lufttransport, hvis sådanne foranstaltninger træffes i fuld overensstemmelse med deres rettigheder og forpligtelser i henhold til international lovgivning og anvendes uden national forskelsbehandling.

4. De kontraherende parter sikrer, at deres lovgivning stiller krav om opfyldelse af standarderne i del D i bilag III til denne aftale.

Artikel 17

Forbrugerbeskyttelse

De kontraherende parter sikrer, at deres lovgivning stiller krav om opfyldelse af standarderne for lufttransport i del E i bilag III til denne aftale.

Artikel 18

Edb-reservationssystemer

De kontraherende parter sikrer, at deres lovgivning stiller krav om opfyldelse af standarderne i del F i bilag III til denne aftale.

Artikel 19

Arbejdsmarkedsforhold

De kontraherende parter sikrer, at deres lovgivning stiller krav om opfyldelse af standarderne for lufttransport i del G i bilag III til denne aftale.

AFSNIT III

INSTITUTIONELLE BESTEMMELSER*Artikel 20***Fortolkning og håndhævelse**

1. De kontraherende parter træffer alle nødvendige generelle eller særlige foranstaltninger for at sikre, at de forpligtelser, aftalen fører med sig, opfyldes, og afstår fra alle foranstaltninger, der kan bringe virkeliggørelse af aftalens målsætninger i fare.
2. Hver kontraherende part er ansvarlig for håndhævelsen af denne aftale på eget territorium, herunder ikke mindst den lovgivning, der stiller krav om opfyldelse af de standarder, som er opregnet i denne aftales bilag III.
3. De kontraherende parter giver hver især den anden kontraherende part alle nødvendige oplysninger og enhver nødvendig bistand, når denne i overensstemmelse med den kompetence, denne aftale giver den, undersøger eventuelle overtrædelser.
4. Når de kontraherende parter udøver de beføjelser, denne aftale giver dem, i anliggender, som er af interesse for den anden kontraherende part, og som berører den anden kontraherende parts myndigheder eller virksomheder, skal den anden kontraherende parts kompetente myndigheder underrettes om alle enkeltheder og have lejlighed til at udtale sig, inden den endelige afgørelse træffes.

*Artikel 21***Det Fælles Udvalg**

1. Der nedsættes et udvalg bestående af repræsentanter for de kontraherende parter (herefter benævnt »Det Fælles Udvalg«), hvis opgave skal være at forvalte aftalen og sikre, at den gennemføres korrekt. Med henblik herpå fremsætter det henstillinger og træffer afgørelser i de tilfælde, der er omhandlet i aftalen.
2. Det Fælles Udvalgs afgørelser træffes ved konsensus og er bindende for de kontraherende parter. De kontraherende parter sætter dem i kraft efter hver deres regler.
3. Det Fælles Udvalg fastsætter selv sin forretningsorden.
4. Det Fælles Udvalg træder sammen efter behov. De kontraherende parter kan hver især anmode om, at der indkaldes til møde.
5. En kontraherende part kan også anmode om et møde i Det Fælles Udvalg for at søge at løse problemer med fortolkningen eller anvendelsen af denne aftale. Et sådant møde skal indledes hurtigst muligt, men senest to måneder efter datoen for modtagelse af anmodningen, medmindre andet er aftalt mellem de kontraherende parter.

6. For at aftalen kan udføres korrekt, udveksler de kontraherende parter oplysninger og fører på en af de kontraherende parters anmodning samråd i Det Fælles Udvalg.

7. Hvis en af de kontraherende parter finder, at den anden kontraherende part ikke efterkommer en af Det Fælles Udvalgs afgørelser korrekt, kan den anmode om, at spørgsmålet behandles i Det Fælles Udvalg. Hvis Det Fælles Udvalg ikke kan løse spørgsmålet selv i løbet af to måneder efter, at det er blevet indbragt, kan den anmodende kontraherende part træffe nødvendige beskyttelsesforanstaltninger efter denne aftales artikel 23 (Beskyttelsesforanstaltninger).

8. Det Fælles Udvalgs afgørelser indeholder en angivelse af, hvornår de kontraherende parter skal iværksætte dem, samt andre oplysninger, som måtte være relevante for de økonomiske beslutningstagere.

9. Hvis Det Fælles Udvalg ikke træffer afgørelse i et spørgsmål senest seks måneder efter, at det er blevet indbragt, kan de kontraherende parter træffe nødvendige midlertidige beskyttelsesforanstaltninger efter denne aftales artikel 23 (Beskyttelsesforanstaltninger), jf. dog stk. 2.

10. Det Fælles Udvalg undersøger spørgsmål om bilaterale investeringer med majoritetsandele eller ændringer i den faktiske kontrol med de kontraherende parters luftfartsselskaber.

11. Det Fælles Udvalg fremmer også samarbejdet ved at:

- a) fremme informationsudveksling på ekspertniveau om nye tiltag og udviklinger inden for love eller forskrifter, herunder på områderne sikkerhedsbeskyttelse, flyvesikkerhed, miljø, luftfartsinfrastruktur (herunder slots), konkurrencevilkår og forbrugerbeskyttelse
- b) undersøge regelmæssigt, hvilke følger denne aftales gennemførelse får for forholdene på arbejdsmarkedet, især for beskæftigelsen, og ved at tilrettelægge formålstjenlige reaktioner på indvendinger, der findes berettigede
- c) overveje potentielle områder, hvor denne aftale kan udbygges, herunder anbefalinger vedrørende ændringer af denne aftale og
- d) opnå konsensual enighed om forslag, fremgangsmåder eller dokumenter af proceduremæssig art i direkte tilknytning til denne aftales funktion

12. De kontraherende parters fælles mål er at skabe flest mulige fordele for forbrugere, luftfartsselskaber, arbejdskraft og befolkninger ved at udvide denne aftale til at omfatte tredjelande. Det Fælles Udvalg skal derfor arbejde på at udarbejde et forslag vedrørende de betingelser og procedurer, herunder alle nødvendige ændringer af denne aftale, som vil være påkrævede, for at tredjelande kan tiltræde aftalen.

Artikel 22

Twistbilæggelse og voldgift

1. Hver kontraherende part kan anmode det i henhold til associeringsaftalen oprettede associeringsråd om at undersøge tvister vedrørende anvendelsen eller fortolkningen af nærværende aftale, der ikke er løst efter nærværende aftales artikel 21 (Det Fælles Udvalg).

2. Det i henhold til associeringsaftalen oprettede associeringsråd kan bilægge tvisten ved en afgørelse.

3. De kontraherende parter træffer de nødvendige foranstaltninger for at gennemføre den i stk. 2 omhandlede afgørelse.

4. Er de kontraherende parter ikke i stand til at bilægge tvisten via Det Fælles Udvalg eller efter stk. 2, forelægges den efter anmodning fra en af de kontraherende parter for et voldgiftspanel med tre voldgiftsdommere således:

a) Hver kontraherende part udpeger en voldgiftsdommer senest tres (60) dage efter, at den anden kontraherende parts meddelelse om anmodningen om voldgift i et voldgiftspanel er modtaget gennem de diplomatiske kanaler; den tredje voldgiftsdommer udpeges af de to øvrige voldgiftsdommere efter endnu højst tres (60) dage. Har en af de kontraherende parter ikke udpeget en voldgiftsdommer inden for den aftalte periode, eller er den tredje voldgiftsdommer ikke udpeget inden for den aftalte periode, kan hver kontraherende part anmode ICAO-rådets præsident om at udpege den eller de fornødne voldgiftsdommere.

b) Den tredje voldgiftsdommer, der udpeges i medfør af litra a), bør være statsborger i et tredjeland, og fungerer som voldgiftspanelets formand.

c) Voldgiftspanelet fastsætter selv sin forretningsorden. og

d) Indtil der foreligger en endelig afgørelse fra voldgiftspanelet, fordeles udgifterne i sagens indledende fase ligeligt mellem de kontraherende parter.

5. Efter anmodning fra en af de kontraherende parter og i afventning af voldgiftspanelets endelige afgørelse kan voldgiftspanelet pålægge den anden kontraherende part at iværksætte midlertidige afhjælpende foranstaltninger.

6. Panelets foreløbige og endelige afgørelser er bindende for de kontraherende parter.

7. Hvis en af de kontraherende parter ikke har handlet i overensstemmelse med en afgørelse, som voldgiftspanelet har truffet i medfør af denne artikel, senest tredive (30) dage efter, at den er blevet meddelt, kan den anden kontraherende part begrænse, suspendere eller tilbagekalde de rettigheder eller privilegier, denne har tildelt den skyldige kontraherende part i henhold til denne aftale, så længe undladelsen består.

Artikel 23

Beskyttelsesforanstaltninger

1. De kontraherende parter træffer alle fornødne almindelige eller særlige foranstaltninger for at opfylde deres forpligtelser i henhold til denne aftale. De drager omsorg for, at aftalens mål virkeliggøres.

2. Finder en af de kontraherende parter, at den anden kontraherende part har tilsidesat en forpligtelse, som påhviler den i henhold til denne aftale, kan den træffe passende foranstaltninger. Omfang og varighed af beskyttelsesforanstaltninger skal begrænses til, hvad der er strengt nødvendigt for at afhjælpe problemet eller opretholde balancen i aftalen. Der vælges fortrinsvis foranstaltninger, som forstyrrer denne aftales funktion mindst muligt.

3. En kontraherende part, som overvejer at træffe beskyttelsesforanstaltninger, underretter de øvrige kontraherende parter via Det Fælles Udvalg og fremlægger alle relevante oplysninger.

4. De kontraherende parter indleder straks samråd i Det Fælles Udvalg for at finde en alment acceptabel løsning.

5. Den pågældende kontraherende part må først træffe beskyttelsesforanstaltninger en måned efter datoen for den i stk. 3 nævnte underretning, medmindre den i stk. 4 nævnte samrådsprocedure afsluttes inden udløbet af denne frist, jf. dog artikel 3, litra d) (Tilladelse), artikel 4, litra d) (Afvisning, tilbagekaldelse, suspensering og begrænsning af tilladelse), artikel 13 (Flyvesikkerhed) og artikel 14 (Sikkerhedsbeskyttelse af luftfarten).

6. Den pågældende kontraherende part underretter uden unødigt ophold Det Fælles Udvalg om de foranstaltninger, der træffes, og fremlægger alle relevante oplysninger.

7. Foranstaltninger efter denne artikel ophæves, så snart den skyldige kontraherende part opfylder denne aftales bestemmelser.

Artikel 24

Aftalens geografiske udstrækning

De kontraherende parter forpligter sig til at føre en løbende dialog for at sikre denne aftales sammenhæng med Barcelona-processen, og tilsigter endelige mål, som er etableringen af et fælles luftfartsområde for Euro-Middelhavs-området. Derfor foretages der en nærmere undersøgelse af muligheden for at nå til indbyrdes enighed om at ændre den for at tage hensyn til tilsvarende Euro-Middelhavs-aftaler om luftfart i overensstemmelse af artikel 21, stk. 11 (Det Fælles Udvalg).

*Artikel 25***Forhold til andre aftaler**

1. Bestemmelserne i denne aftale har forrang frem for de relevante bestemmelser i de nuværende bilaterale aftaler mellem Jordan og medlemsstaterne. Bestående trafikrettigheder, der stammer fra sådanne bilaterale aftaler og ikke er omfattet af denne aftale, kan dog fortsat udøves, forudsat at det sker uden forskelsbehandling mellem Den Europæiske Unions luftfartsselskaber på grund af nationalitet.

2. Uanset denne artikels stk. 1 og medmindre andet fremgår af artikel 27 (Ophør) gælder det, at hvis denne aftale ophører eller ikke længere anvendes midlertidigt, kan den gældende ordning for luftfartsforbindelser mellem de kontraherende parters respektive territorier aftales, inden aftalen ophører.

3. Hvis de kontraherende parter tiltræder en multilateral aftale eller støtter en beslutning truffet af Organisationen for International Civil Luftfart eller en anden international organisation, som drejer sig om forhold, der er omfattet af denne aftale, drøftes det i Det Fælles Udvalg, om denne aftale skal tilpasses for at tage højde herfor.

4. Denne aftale berører ikke de to kontraherende parters eventuelle beslutninger om at gennemføre fremtidige anbefalinger fra ICAO. De kontraherende parter anfører ikke denne aftale eller nogen del af den som grundlag for at modsætte sig, at alternative strategier for forhold, aftalen ikke omfatter, drøftes i ICAO.

*Artikel 26***Ændringer**

1. Hvis en af de kontraherende parter ønsker at ændre aftalens bestemmelser, underretter den Det Fælles Udvalg herom. Aftaleændringen træder i kraft, når de kontraherende parters respektive interne procedurer er afsluttet.

2. Det Fælles Udvalg kan efter forslag fra en af de kontraherende parter og i overensstemmelse med denne artikel beslutte at ændre bilagene til aftalen.

3. Denne aftale er ikke til hinder for, at hver af de kontraherende parter ensidigt kan vedtage ny lovgivning eller ændre deres gældende lovgivning om luftfart og dermed beslægtede områder nævnt i denne aftales bilag III, forudsat at princippet om ikke-forskelsbehandling overholdes.

4. Så snart en af de kontraherende parter udarbejder ny lovgivning på området lufttransport eller et dermed beslægtet

område som nævnt i denne aftales bilag III, der kan påvirke denne aftales rette funktion, oplyser den og rådfører sig med den anden kontraherende part herom i videst mulig omfang. På en af de kontraherende parters anmodning finder en indledende udveksling af synspunkter sted i Det Fælles Udvalg.

5. Så snart en kontraherende part har vedtaget en ny eller ændret retsregel om lufttransport eller et dermed beslægtet område som nævnt i bilag III, der kan påvirke denne aftales rette funktion, underretter den den anden kontraherende part senest tredive dage efter vedtagelsen. Senest tres dage senere drøfter Det Fælles Udvalg efter anmodning fra en af de kontraherende parter, hvilke følger den nye retsregel eller ændring får for denne aftales mulighed for at fungere efter hensigten.

6. Efter informationsudvekslingen i ovenstående stk. 5 skal Det Fælles Udvalg:

- a) træffe afgørelse om at ændre denne aftales bilag III således, at den pågældende nye retsregel eller ændring indarbejdes i den, om nødvendigt på grundlag af gensidighed
- b) vedtage en afgørelse om, at den pågældende nye lovgivning eller ændring betragtes som værende i overensstemmelse med denne aftale, eller
- c) anbefale andre foranstaltninger, der skal vedtages inden for en rimelig tidsfrist for at sikre, at aftalen kan fungere efter hensigten.

*Artikel 27***Ophør**

1. Denne aftale indgås på ubestemt tid.

2. Hver af de kontraherende parter kan når som helst ad diplomatiske kanaler give den anden part skriftlig meddelelse om sin beslutning om at bringe aftalen til ophør. En sådan meddelelse sendes samtidig til ICAO. Aftalen ophører ved midnat (GMT) ved udgangen af IATA's trafikseson, som er i kraft et år fra datoen på den skriftlige opsigelse af aftalen, medmindre:

- a) opsigelsen trækkes tilbage efter fælles aftale mellem de kontraherende parter inden udløbet af denne periode, eller
- b) den kontraherende part, der ikke har varslet aftalens ophør, anmoder om en længere frist, der ikke overstiger 18 måneder, med henblik på at sikre en tilfredsstillende forhandling om den efterfølgende ordning for luftfartsforbindelser mellem deres respektive territorier.

*Artikel 28***Registrering hos Organisationen for International Civil Luftfart og FN's sekretariat**

Denne aftale og alle ændringer heraf registreres hos ICAO og FN's sekretariat.

*Artikel 29***Ikrafttræden**

1. Denne aftale træder i kraft én måned efter datoen på den sidste note i en udveksling af diplomatiske noter mellem de kontraherende parter, hvor de bekræfter, at alle nødvendige ikrafttrædelsesprocedurer for denne aftale er afsluttet. Med henblik på denne udveksling fremsender Det Hashemitiske Kongerige Jordan til Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union sin diplomatiske note til Den Europæiske Union og dens medlemsstater, og Generalsekretariatet for Rådet for Den Europæiske Union fremsender til Det Hashemitiske Kongerige Jordan den diplomatiske note fra Den Europæiske Union og dens medlemsstater. Den diplomatiske note fra Den Europæiske Union og dens medlemsstater skal omfatte

meddelelser fra hver medlemsstat, som bekræfter, at den pågældende medlemsstats procedurer for aftalens ikrafttræden er afsluttet.

2. Uanset stk. 1 i denne artikel er de kontraherende parter enige om at anvende aftalen midlertidigt fra den første dag i måneden efter det tidligste af følgende tidspunkter: i) datoen for den sidste note, hvorved parterne har givet hinanden notifikation om afslutningen af de procedurer, der er nødvendige for midlertidig anvendelse af aftalen, eller ii) med forbehold af de kontraherende parters interne procedurer og/eller den på stedet gældende lovgivning alt efter tilfældet datoen, der falder 12 måneder efter datoen for aftalens undertegnelse.

TIL BEKRÆFTELSE HERAF har undertegnede befuldmægtigede undertegnet denne aftale.

Udfærdiget i Bruxelles den femtende december to tusind og ti i to eksemplarer på bulgarsk, dansk, engelsk, estisk, finsk, fransk, græsk, italiensk, lettisk, litauisk, maltesisk, nederlandsk, polsk, portugisisk, rumænsk, slovakisk, slovensk, spansk, svensk, tjekisk, tysk, ungarsk og arabisk, idet hver tekst har samme gyldighed.

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



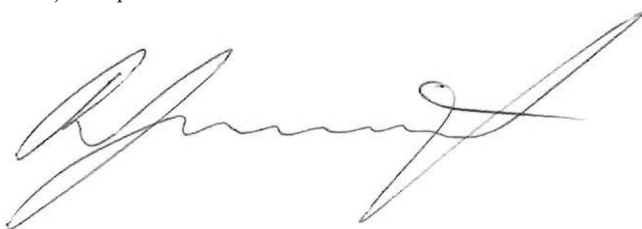
Per la Repubblica italiana



Για την Κυπριακή Δημοκρατία

A handwritten signature in Greek, appearing to be 'Εκκλαρουλε', written in a cursive style.

Latvijas Republikas vārdā –

A handwritten signature in Latvian, written in a cursive style.

Lietuvos Respublikos vardu

A handwritten signature in Lithuanian, written in a cursive style.

Pour le Grand-Duché de Luxembourg

A handwritten signature for Luxembourg, appearing to be 'Eisenborth d.', written in a cursive style.

A Magyar Köztársaság részéről

A handwritten signature for Hungary, written in a cursive style.

Għal Malta

A large, stylized handwritten signature in black ink, consisting of several loops and a long horizontal stroke.

Voor het Koninkrijk der Nederlanden

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'J. van der Laan' with a long, sweeping horizontal stroke at the end.

Für die Republik Österreich

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Doris Drees' with a large, rounded 'D' at the start.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Grzegorz' with a long, sweeping horizontal stroke at the end.

Pela República Portuguesa

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'José' with a long, sweeping horizontal stroke at the end.

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



BILAG I

AFTALTE LUFTFARTSFORBINDELSER OG FASTLAGTE RUTER

1. Dette bilag gælder, medmindre andet er fastsat i overgangsbestemmelserne i bilag II.
 2. Hver kontraherende part giver den anden kontraherende parts luftfartsselskaber ret til at udøve luftfartstjenester på følgende fastlagte ruter:
 - a) for så vidt angår luftfartsselskaber fra Den Europæiske Union: destinationer i Den Europæiske Union — en eller flere mellemliggende destinationer i Euro-Middelhavs-landene, FELO eller lande, som er opført i bilag IV — en eller flere destinationer i Jordan
 - b) for så vidt angår jordanske luftfartsselskaber: destinationer i Jordan — en eller flere mellemliggende destinationer i Euro-Middelhavs-landene, FELO eller lande, som er opført i bilag IV — en eller flere destinationer i Den Europæiske Union.
 3. De luftfartstjenester, der udøves i medfør af punkt 2 i dette bilag, skal påbegyndes eller afsluttes på Jordans territorium for jordanske luftfartsselskaber og på Den Europæiske Unions territorium for luftfartsselskaber fra Den Europæiske Union.
 4. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber kan for nogle eller alle flyvninger frit vælge at:
 - a) gennemføre flyvninger i én eller begge retninger
 - b) kombinere forskellige rutenumre og gennemføre dem med samme luftfartøj
 - c) betjene mellemliggende destinationer som angivet i dette bilags punkt 2 samt destinationer på de kontraherende parter territorium i enhver kombination og rækkefølge
 - d) undlade landing på én eller flere destinationer
 - e) overføre trafik fra ethvert af selskabets luftfartøjer til ethvert andet af selskabets luftfartøjer på enhver destination
 - f) gøre ophold på enhver destination i eller uden for de kontraherende parter territorium
 - g) befordre transittrafik gennem den anden kontraherende parts territorium og
 - h) kombinere trafik på samme luftfartøj uanset trafikens oprindelse.
 5. Hver kontraherende part tillader hvert luftfartsselskab at fastsætte, med hvilken forbindelseshyppighed og kapacitet det vil udbyde international lufttransport ud fra forretningsmæssige hensyn på markedet. I overensstemmelse med denne ret begrænser ingen af de kontraherende parter ensidigt den trafikmængde, forbindelseshyppighed eller -regularitet eller den eller de luftfartøjstyper, hvormed den anden kontraherende parts luftfartsselskaber udfører lufttransporten, undtagen af toldmæssige, tekniske eller driftsmæssige hensyn, hensyn til miljøet eller til sundhedsbeskyttelsen.
 6. Hver kontraherende parts luftfartsselskaber kan bl.a., men ikke udelukkende, inden for rammerne af ordninger for deling af rutenumre betjene enhver destination beliggende i et tredjeland, som ikke indgår i de specificerede ruter, så længe de ikke udøver femte frihedsrettigheder.
-

BILAG II

OVERGANGSBESTEMMELSER

1. Gennemførelsen og anvendelsen af alle bestemmelser i denne aftale, særlig de i bilag III angivne normer, med undtagelse af del B af dette bilag, verificeres med en evaluering på Den Europæiske Unions ansvar og godkendes ved en afgørelse i Det Fælles Udvalg. En sådan evaluering udføres på det tidligste af følgende tidspunkter: i) datoen, hvor Jordan meddeler Det Fælles Udvalg, at det har opfyldt harmoniseringsprocessen på grundlag af bilag III til denne aftale, eller ii) et år efter denne aftales ikrafttræden.
 2. Uden at dette berører bestemmelserne i bilag I, omfatter de aftalte luftfartstjenester og specificerede ruter i denne aftale ikke retten for alle kontraherende parter luftfartsselskaber til at udøve femte frihedsrettigheder, herunder for luftfartsselskaber fra Jordan mellem destinationer inden for Den Europæiske Unions territorium, forud for vedtagelsen af den afgørelse, der henvises til i punkt 1 i dette bilag II. Men alle trafikrettigheder, der allerede fremgår af en af de bilaterale aftaler mellem Jordan og Den Europæiske Unions medlemsstater, kan fortsat udøves, hvis det sker uden national forskelsbehandling mellem Den Europæiske Unions luftfartsselskaber på grundlag af nationalt tilhørsforhold.
 3. Uanset nærværende bilags punkt 1 skal gennemførelsen og anvendelsen af normer vedrørende sikkerhedsbeskyttelse som angivet i del B i bilag III verificeres med en evaluering på Den Europæiske Unions ansvar og godkendes ved en afgørelse i Det Fælles Udvalg. De fortrolige dele af lovgivningen om sikkerhedsbeskyttelse, jf. del B i bilag III, vil først blive delt med Jordan efter vedtagelsen af en sådan afgørelse.
 4. Begge kontraherende parter luftfartsselskaber skal kunne påberåbe sig retten, jf. artikel 8, stk. 3, litra a), nr. i), («egen-groundhandling») i Queen Alia International Airport senest den 1. januar 2016. Indtil da stilles alle groundhandlingsydelser i denne lufthavn til rådighed på lige og ikke-diskriminerende vilkår for alle luftfartsselskaber. Priserne for sådanne ydelser må ikke overstige deres fulde omkostninger, herunder en rimelig fortjeneste på aktiver efter afskrivning.
-

BILAG III

LISTE OVER REGLER, DER FINDER ANVENDELSE PÅ CIVIL LUFTFART

A. FLYVESIKKERHED

Nr. 3922/91

Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 af 16. december 1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart,

ændret ved:

- Kommissionens forordning (EF) nr. 2176/96 af 13. november 1996 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 som følge af den videnskabelige og tekniske udvikling
- Kommissionens forordning (EF) nr. 1069/1999 af 25. maj 1999 om tilpasning af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 til den videnskabelige og tekniske udvikling
- Kommissionens forordning (EF) nr. 2871/2000 af 28. december 2000 om tilpasning af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 til den videnskabelige og tekniske udvikling
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1592/2002 af 15. juli 2002 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 10 og 12 til 13 bortset fra artikel 4, stk. 1, og artikel 8, stk. 2, andet punktum, samt bilag I, II og III. Ved anvendelse af artikel 12 læses »medlemsstaterne« som »medlemsstaterne af Den Europæiske Union«.

- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1899/2006 af 12. december 2006 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart
- Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1900/2006 af 20. december 2006 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart
- Kommissionens forordning (EF) nr. 8/2008 af 11. december 2007 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart
- Kommissionens forordning (EF) nr. 859/2008 af 20. august 2008 om ændring af Rådets forordning (EØF) nr. 3922/91 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 10 og artikel 12 til 13 bortset fra artikel 4, stk. 1, og artikel 8, stk. 2, andet punktum, og bilag I til III. Ved anvendelse af artikel 12 læses »medlemsstaterne« som »medlemsstaterne af Den Europæiske Union«.

Nr. 216/2008

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 216/2008 af 20. februar 2008 om fælles regler for civil luftfart og om oprettelse af et europæisk luftfartssikkerhedsagentur, og om ophævelse af Rådets direktiv 91/670/EØF, forordning (EF) nr. 1592/2002 og direktiv 2004/36/EF

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 68 (bortset fra artikel 65, artikel 69, stk. 1, andet afsnit, og artikel 69, stk. 4, og bilag I til VI)

Nr. 94/56

Rådets direktiv 94/56/EF af 21. november 1994 om fastlæggelse af de grundlæggende principper for undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser inden for civil luftfart

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 12

Nr. 2003/42

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/42/EF af 13. juni 2003 om indberetning af hændelser inden for civil luftfart

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 11 og bilag I og II

Nr. 1702/2003

Kommissionens forordning (EF) nr. 1702/2003 af 24. september 2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer, ændret ved:

- Kommissionens forordning (EF) nr. 381/2005 af 7. marts 2005 om ændring af forordning (EF) nr. 1702/2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer
- Kommissionens forordning (EF) nr. 706/2006 af 8. maj 2006 om ændring af forordning (EF) nr. 1702/2003 med hensyn til den periode, i hvilken medlemsstaterne kan udstede godkendelser eller beviser af en begrænset varighed
- Kommissionens forordning (EF) nr. 335/2007 af 28. marts 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 1702/2003, for så vidt angår gennemførelsesbestemmelserne for miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur
- Kommissionens forordning (EF) nr. 375/2007 af 30. marts 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 1702/2003 om gennemførelsesbestemmelser for luftdygtigheds- og miljøcertificering af luftfartøjer og hermed forbundet materiel, dele og apparatur og for certificering af konstruktions- og produktionsorganisationer
- Kommissionens forordning (EF) nr. 287/2008 af 28. marts 2008 om forlængelse af den gyldighedsperiode, der er omhandlet i artikel 2c, stk. 3, i forordning (EF) nr. 1702/2003
- Kommissionens forordning (EF) nr. 1057/2008 af 27. oktober 2008 om ændring af tillæg II i bilaget til forordning (EF) nr. 1702/2003 vedrørende luftdygtighedseftersynsbeviset (EASA-formular 15a)

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 4 og bilaget. De i denne forordning omhandlede overgangsperioder fastsættes af Det Fælles Udvalg.

Nr. 2042/2003

Kommissionens forordning (EF) nr. 2042/2003 af 20. november 2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, dele og apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 6 og bilag I til IV

Ændret ved:

- Kommissionens forordning (EF) nr. 707/2006 af 8. maj 2006 om ændring af forordning (EF) nr. 2042/2003 vedrørende godkendelser eller beviser af en begrænset varighed og bilag I og III
- Kommissionens forordning (EF) nr. 376/2007 af 30. marts 2007 om ændring af forordning (EF) nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, -dele og -apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver
- Kommissionens forordning (EF) nr. 1056/2008 af 27. oktober 2008 om ændring af forordning (EF) nr. 2042/2003 vedvarende luftdygtighed af luftfartøjer og luftfartøjsmateriel, dele og apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 6 og bilag I til IV

B. SIKKERHEDSBESKYTTELSE AF LUFTFARTEN

Nr. 300/2008

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 300/2008 af 11. marts 2008 om fælles bestemmelser om sikkerhed inden for civil luftfart og om ophævelse af forordning (EF) nr. 2320/2002

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 18, artikel 21, artikel 24, stk. 2 og 3, og bilaget.

Nr. 820/2008

Kommissionens forordning (EF) nr. 820/2008 af 8. august 2008 om foranstaltninger til gennemførelse af grundlæggende fælles normer for luftfartssikkerhed

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 6, bilaget og tillæg 1.

Nr. 1217/2003

Kommissionens forordning (EF) nr. 1217/2003 af 4. juli 2003 om specifikationer for nationale kvalitetskontrolprogrammer vedrørende sikkerhed inden for civil luftfart

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 11 og bilag I og II

Nr. 1486/2003

Kommissionens forordning (EF) nr. 1486/2003 af 22. august 2003 om fastlæggelse af procedurer for Kommissionens inspektioner af sikkerheden inden for civil luftfart

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 16

Nr. 1138/2004

Kommissionens forordning (EF) nr. 1138/2004 af 21. juni 2004 om en fælles definition af kritiske zoner i security-beskyttede områder i lufthavne

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 8

C. LUFTRAFIKSTYRING (AIR TRAFFIC MANAGEMENT — ATM)

Nr. 549/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 549/2004 af 10. marts 2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum («rammeforordningen»)

Bestemmelser, der finder anvendelse: Artikel 1 til 4, artikel 6 og artikel 9 til 14

Nr. 550/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 550/2004 af 10. marts 2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum (luftfartstjenesteforordningen)

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 19

Nr. 551/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 551/2004 af 10. marts 2004 om organisation og udnyttelse af det fælles europæiske luftrum (luftrumsforordningen)

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 11

Nr. 552/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 552/2004 af 10. marts 2004 om interoperabilitet i det fælles europæiske luftrafikstyringsnet (interoperabilitetsforordningen)

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 12

Nr. 2096/2005

Kommissionens forordning (EF) nr. 2096/2005 af 20. december 2005 om fælles krav til udøvelse af luftfartstjenester; som ændret ved:

— Kommissionens forordning (EF) nr. 1315/2007 af 8. november 2007 om tilsyn med sikkerheden i forbindelse med luftrafikstyring og om ændring af forordning (EF) nr. 2096/2005

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 9 og bilag I til V

— Kommissionens forordning (EF) nr. 482/2008 af 30. maj 2008 om etablering af et softwaresikringssystem, der skal indføres af luftfartstjenesteudøvere, og om ændring af bilag II til forordning (EF) nr. 2096/2005

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 5 og bilag I til II

Nr. 2150/2005

Kommissionens forordning (EF) nr. 2150/2005 af 23. december 2005 om fælles regler for fleksibel udnyttelse af luftrummet

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 9 og bilaget

Nr. 1794/2006

Kommissionens forordning (EF) nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 17, artikel 18 og 19 og bilag I til VI.

D. MILJØ

Nr. 2006/93

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2006/93/EF af 12. december 2006 om regulering af operationen af flyvemaskiner, der henhører under bind 1, del II, kapitel 3, i bilag 16 til konventionen angående international civil luftfart, anden udgave (1988)

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 6 og bilag I og II

Nr. 2002/30

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/30/EF af 26. marts 2002 med henblik på bestemmelser og procedurer for indførelse af støjrelaterede driftsrestriktioner i Fællesskabets lufthavne

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 15 og bilag I og II

Nr. 2002/49

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2002/49/EF af 25. juni 2002 om vurdering og styring af ekstern støj

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 16 og bilag I til IV

E. FORBRUGERBESKYTTELSE

Nr. 90/314

Rådets direktiv 90/314/EØF af 13. juni 1990 om pakkerejser, herunder pakkeferier og pakketure

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 10

Nr. 93/13

Rådets direktiv 93/13/EØF af 5. april 1993 om urimelige kontraktvilkår i forbrugerftaler

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 10 og bilaget

Nr. 95/46

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 95/46/EF af 24. oktober 1995 om beskyttelse af fysiske personer i forbindelse med behandling af personoplysninger og om fri udveksling af sådanne oplysninger

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 34

Nr. 2027/97

Rådets forordning (EF) nr. 2027/97 af 9. oktober 1997 om luftfartsselskabers erstatningsansvar i tilfælde af ulykker ændret ved:

— Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 889/2002 af 13. maj 2002 om ændring af Rådets forordning (EF) nr. 2027/97

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 8

Nr. 261/2004

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 261/2004 af 11. februar 2004 om fælles bestemmelser om kompensation og bistand til luftfartspassagerer ved boardingafvisning og ved aflysning eller lange forsinkelser og om ophævelse af forordning (EØF) nr. 295/91

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 17

Nr. 1107/2006

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1107/2006 af 5. juli 2006 om handicappede og bevægelseshæmmede personers rettigheder, når de rejser med fly

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 17 og bilag I og II

F. EDB-RESERVATIONSSYSTEMER (CRS)

Nr. 80/2009

Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 80/2009 af 14. januar 2009 om en adfærdskodeks for edb-reservationssystemer og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 2299/89

G. SOCIALE ASPEKTER

Nr. 1989/391

Rådets direktiv 89/391/EØF af 12. juni 1989 om iværksættelse af foranstaltninger til forbedring af arbejdstagernes sikkerhed og sundhed under arbejdet

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 16 og artikel 18 til 19

Nr. 2003/88

Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2003/88/EF af 4. november 2003 om visse aspekter i forbindelse med tilrettelæggelse af arbejdstiden

Bestemmelser, der finder anvendelse: artikel 1 til 19, artikel 21 til 24 og artikel 26 til 29

Nr. 2000/79

Rådets direktiv 2000/79/EF af 27. november 2000 om iværksættelse af den europæiske aftale om tilrettelæggelse af arbejdstiden for mobile arbejdstagere i civil luftfart, som er indgået af Sammenslutningen af Europæiske Luftfartselskaber (AEA), European Transport Workers' Federation (ETF), European Cockpit Association (ECA), Den Europæiske Organisation for Regionale Luftfartselskaber (ERA) og Den Internationale Charterflyvsammenslutning (IACA).

BILAG IV

LISTE OVER ANDRE STATER, SOM ER OMHANDLET I ARTIKEL 3 OG 4 SAMT I BILAG I

1. Republikken Island (i medfør af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)
 2. Fyrstendømmet Liechtenstein (i medfør af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)
 3. Kongeriget Norge (i medfør af aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde)
 4. Det Schweiziske Forbund (i medfør af aftalen mellem Det Europæiske Fællesskab og Det Schweiziske Forbund om lufttransport).
-