RP 52/2016 rd

Regeringens proposition till riksdagen om godkännande av Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan, samt med förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen och om tillämpning av avtalet

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL

I denna proposition föreslås det att riksdagen godkänner Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan samt lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen och om provisorisk tillämpning av avtalet. Avtalet är till sin karaktär ett blandavtal vars bestämmelser delvis omfattas av unionens, delvis av medlemsstaternas behörighet.

Att avtalet sätts i kraft stöder regeringens spetsprojekt för smidigare författningar. Avtalet främjar Finlands konkurrenskraft genom att det förbättrar förutsättningarna för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan medlemsstaterna i Europeiska unione och Jordanien.

Med stöd av avtalet kan vardera partens lufttrafikföretag erbjuda tjänster enligt kommersiella principer, med lika konkurrensförutsättningar och iakttagande av enhetliga regler. Genom avtalet fastställs nya samarbetsarrangemang mellan medlemsstaterna i Europeiska unionen och Jordanien när det gäller flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänst och miljöfrågor.

Trafikrättigheterna avregleras gradvis i takt med att Jordanien omarbetar sin egen lagstiftning så att den motsvarar Europeiska unionens lagstiftning på luftfartsområdet. Avtalet avreglerar dock inte anslutande flyg till tredjeländer förutom övriga länder inom Medelhavsområdets luftfartsområde, länderna inom västra Balkans gemensamma luftfartsområde, Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz. Restriktionerna gällande prissättningen av flygningarna avskaffas. Dessutom tillåts avtal mellan flygbolagen om användningen av gemensamma linjebeteckningar och om leasing.

I propositionen ingår ett förslag till lag om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen och om provisorisk tillämpning av avtalet. Lagen avses träda i kraft samtidigt som avtalet träder i kraft för Finlands del.

_____

INNEHÅLL

PROPOSITIONENS HUVUDSAKLIGA INNEHÅLL 1
INNEHÅLL 2
ALLMÄN MOTIVERING 3
1 INLEDNING 3
2 NULÄGE 4
3 MÅLSÄTTNING OCH DE VIKTIGASTE FÖRSLAGEN 4
4 PROPOSITIONENS KONSEKVENSER 5
4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen 5
4.2 Konsekvenser för miljön 5
4.3 Övriga konsekvenser 5
5 BEREDNINGEN AV PROPOSITIONEN 5
6 PROVISORISK TILLÄMPNING 6
DETALJMOTIVERING 7
1 AVTALETS INNEHÅLL OCH FÖRHÅLLANDE TILL LAGSTIFTNINGEN I FINLAND 7
2 LAGFÖRSLAG 19
3 IKRAFTTRÄDANDE 20
4 BEHOVET AV RIKSDAGENS SAMTYCKE SAMT BEHANDLINGSORDNING 20
4.1 Kompetensfördelningen mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater 20
4.2 Behovet av riksdagens samtycke 24
4.3 Behandlingsordning 26
LAGFÖRSLAG 27
om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan, och om tillämpning av avtalet 27
FÖRDRAGSTEXT 28

ALLMÄN MOTIVERING

1 Inledning

Riktlinjerna för Europeiska unionens nuvarande politik för yttre förbindelser på luftfartsområdet framgår av de s.k. Open Skies-domar som Europeiska unionens domstol gett 2002 (målen C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 och C-476/98). Domarna innebar en förpliktelse att ändra de bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstaterna och tredjeländer så att de överensstämmer med unionsrätten. Domarna innebar också att luftfartsavtal i allt större omfattning ingås mellan unionen och ett tredjeland. Enligt domarna kan luftfarten anses vara en bransch som är av gemensamt intresse för unionen, och medlemsstaterna ska därför beakta detta när de förhandlar fram internationella luftfartsavtal. Nationella bestämmelser om de branscher som omfattas av avtalet finns i luftfartslagen (864/2014), lagen om Trafiksäkerhetsverket (863/2009) och lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter (210/2011). Dessa lagar kompletterar den övergripande EU-lagstiftningen. Den unionslagstiftning som gäller för avtalet är förtecknad i en bilaga till avtalet.

Europeiska unionens domstol har ansett att unionen har exklusiv behörighet när det gäller vissa frågor i luftfartsavtalen. Unionens lagstiftning på det område som omfattas av avtalet är rätt omfattande. Den behörighet som gäller trafikrättigheter är dock nationell.

Eftersom det ärende som är föremål för avtalen delvis faller under unionens, delvis under medlemsstaternas behörighet, har Europaparlamentet och rådet antagit en förordning (EG) nr 847/2004 om förhandling om och genomförande av luftfartsavtal mellan medlemsstaterna och tredje länder (nedan förordningen om yttre förbindelser). Genom förordningen har ett samarbetsförfarande mellan medlemsstaterna och kommissionen inrättats i syfte att säkerställa att de bilaterala luftfartsavtal som medlemsstaterna ingått med tredjeländer harmonierar med unionslagstiftningen.

Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Jordanien, å andra sidan, är en del av ett projekt för att skapa ett gemensamt luftrum för EU tillsammans med sina närområden i syfte att gradvis öppna upp luftfartsmarknaden mellan EU:s medlemsstater och dess närområden. Det slutliga syftet är att inrätta ett gemensamt luftrum. Ett villkor för en avreglerad marknad är att närområdena införlivar den EU-lagstiftning som gäller luftfart i sin nationella lagstiftning. Tillnärmningen av lagstiftningen skapar nya verksamhetsmöjligheter för företagen och ger konsumenterna större valmöjligheter. Avregleringen av marknaden och harmoniseringen av reglerna genomförs på en och samma gång för att säkerställa lika konkurrensmöjligheter och garantera en tillräckligt hög nivå på flygsäkerheten, luftfartsskyddet och miljönormerna.

Avtalsförhandlingarna med Jordanien inleddes år 2008. Som modell för avtalet tjänade Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater och Marocko (RP 163/2007 rd). Avtalet tillämpas för Finlands del provisoriskt tills det träder i kraft (FördrS 65/2008). Avtalet mellan EU och dess medlemsstater och Jordanien paraferades år 2010. Avtalsparterna undertecknade avtalet den 15 december 2010 i Bryssel.

Europeiska unionen har också förhandlat fram luftfartsavtal med Israel och Moldavien. Dessa har ännu inte godkänts nationellt eller satts i kraft i Finland. Vid kommunikationsministeriet bereds som bäst regeringspropositioner som gäller luftfartsavtal mellan EU och dess medlemsstater, å ena sidan, och Israel, å andra sidan, och mellan EU och dess medlemsstater, å ena sidan, och Moldavien, å andra sidan.

2 Nuläge

Partnerskapet mellan Europeiska unionen och de sydliga Medelhavsländerna inleddes 1995 i Barcelonaprocessen, till följd av vilket Europeiska unionen har ingått ett s.k. associeringsavtal med Jordanien. Associeringsavtalet täcker politiskt och ekonomiskt samarbete samt samhällsfrågor. I associeringsavtalet uppställs som samarbetsmål att förbättra Jordaniens trafikmässiga beredskap och att utveckla praxis på området så att det motsvarar de verksamhetsmodeller som iakttas inom gemenskapen.

Avtalet med Jordanien kompletterar det i juni 2006 ingångna avtalet om inrättandet av ett gemensamt europeiskt luftrum som syftar till att skapa ett gemensamt luftrum mellan EU och grannländerna. Riksdagen har godkänt avtalet den 4 december 2004 och dess provisoriska tillämpning har inletts för Finlands del genom statsrådets förordning (36/2013) från och med den 15 april 2013.

Europeiska unionen har med Jordanien ingått ett s.k. horisontellt luftfartsavtal (EUT 12.3.2008 L 68/15), genom vilket det möjliggörs för lufttrafikföretag i EU att flyga mellan Jordanien och vilken EU-medlemsstat som helst. Genom avtalet avlägsnas nationalitetsrestriktionerna i de bilaterala luftfartsavtalen mellan medlemsstaterna och Jordanien.

Finland har ett gällande bilateralt luftfartsavtal med Jordanien från 1979. Det tidigare bilaterala avtalet förblir i kraft och det nu aktuella avtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Jordanien, å andra sidan, ersätter det tidigare avtalet till den del som avtalen överlappar varandra. Trafikrättigheterna vidare till tredjeländer (s.k. trafikrättigheter enligt femte friheten) till den del avtalet mellan Europeiska unionen och Jordanien inte gäller dem, förblir således i kraft (artikel 26 i avtalet).

3 Målsättning och de viktigaste förslagen

Målsättningen för avtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan, är att gradvis öppna upp marknaden och att harmonisera Jordaniens lagstiftning om kommersiell luftfart med EU-lagstiftningen. Målsättningen är att skapa förutsättningar för tillträde till luftfartsmarknaden på lika villkor för parterna och att inrätta ett gemensamt luftrum mellan medlemsstaterna och Jordanien. Öppnandet av marknaden syftar till att utvidga luftfartsmarknaden så att den bättre svarar mot användarnas, dvs. resenärernas och transportörernas, behov.

Europeiska unionens särskilda lagstiftning på luftfartsområdet, som specificeras i bilaga III till avtalet, utgör grunden för det gemensamma luftrummet. Genomförandet av avtalet förutsätter att parterna tillämpar övergångsperioder.

Avtalet syftar till att främja genomförandet av konventionen om vissa enhetliga regler för internationella lufttransporter vad konsumentskyddet beträffar, antagen i Montreal den 28 maj 1999 (Montrealkonventionen, RP 184/2002 rd).

Genom avtalet inrättas en gemensam kommitté som har till uppgift att administrera avtalet, dess genomförande och tolkning samt frågor som gäller tillämpningen av avtalet.

Propositionen syftar till att för Finlands del godkänna Europa-Medelhavsavtalet om luftfart. Ett nationellt godkännande är en förutsättning för att avtalet ska träda i kraft. Det föreslås att de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts i kraft genom en blankettlag.

4 Propositionens konsekvenser

4.1 Ekonomiska konsekvenser och konsekvenser för företagen

Genom avtalet uppstår som ett resultat av lindringen av bestämmelserna om ägande och bestämmanderätt i befintliga bilaterala luftfartsavtal investeringsmöjligheter och rörligheten för kapital förbättras. Enligt en undersökning som EU-kommissionen låtit utföra år 2012 uppgick de ekonomiska fördelarna med ett motsvarande avtal mellan EU och Marocko under perioden 2006–2011 till sammanlagt 3,5 miljarder euro. Flygtrafiken bedömdes ha ökat betydligt och nya rutter och flygbolag hade framkommit på marknaden och detta hade lett till att konkurrensen ökat och biljettpriserna gått ned. Avtalet mellan EU och Jordanien kan bedömas ha liknande konsekvenser, i synnerhet om situationen i Mellanöstern lugnar sig.

4.2 Konsekvenser för miljön

Avtalet syftar till att skydda miljön genom att utveckla och genomföra en internationell luftfartspolitik och erkänna suveräna staters rätt att utfärda bestämmelser om miljöskydd.

Som en följd av öppnandet av marknaden förväntas flygtrafiken mellan EU och Jordanien öka, vilket bl.a. ökar mängden flygbuller och utsläpp av växthusgaser.

4.3 Övriga konsekvenser

Ikraftsättandet av avtalet stöder regeringens spetsprojekt för smidigare författningar. Avtalet främjar konkurrenskraften genom att det förbättrar förutsättningar för näringsliv och företagande samt öppnar nya möjligheter för flygtrafik mellan EU, Finland och Jordanien.

Propositionen har inga betydande konsekvenser för myndigheternas verksamhet eller konsekvenser för organisation och personal på nationell nivå.

5 Beredningen av propositionen

Rådet beviljade kommissionen mandat att förhandla i november 2007 (E-skrivelse 15.4.2004, EU/2004/0657). Förhandlingarna slutfördes och avtalstexten paraferades den 17 mars 2010. Rådet antog den 15 oktober 2010 ett beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av avtalet (EUT 25.3.2011 L 79/1). Republikens president beviljade fullmakt för undertecknande den 2 december 2010. Avtalet undertecknades i Bryssel den 15 december 2010.

Regeringens proposition har beretts vid kommunikationsministeriet som tjänsteuppdrag. Utlåtanden om utkastet till proposition har begärts av utrikesministeriet och justitieministeriet samt av Trafiksäkerhetsverket och av de organisationer som är medlemmar av delegationen för luftfartspolitik. I utlåtandena konstaterades det att avtalen är förenliga med näringslivets intressen och att deras konsekvenser för konkurrenskraften är positiva. Remissinstanserna var positiva till godkännandet och ikraftsättandet av avtalet. Utlåtandena har beaktats i den fortsatta beredningen av propositionen.

Finnair Abp konstaterade i sitt utlåtande att avtalet är välkommet och ansåg att de liberala avtalen är bra, eftersom trafikförbindelserna förbättras och den administrativa bördan minskas. Finnair ansåg sig vara till freds med att avtalet innehåller fria bestämmelser om stopp på ruttens start- och slutpunkter i ECAA- och Euromed-länderna. Bolaget anser det vara beklagligt att avtalet inte möjliggör flygningar från slutpunkten till bortomliggande punkter i andra länder, dvs. möjligheten att utnyttja trafikrättigheterna enligt den femte friheten.

Centralhandelskammaren konstaterade i sitt utlåtande att den förhåller sig positivt till förslaget och understöder förslaget i avtalet om att flygtransportmarknaden gradvis öppnas upp mellan EU:s medlemsstater och närområdena. Centralhandelskammaren konstaterade också att avtalet förenhetligar och förtydligar författningsmiljön, vilket gör det lättare för företag att vara verksamma i luftfartsbranschen. En gradvis liberalisering av trafikrättigheterna och eliminering av faktorer som begränsar etablering på marknaden stöder även företags tillväxt, konkurrens och jämlika kommersiella verksamhetsförutsättningar, vilket innebär att avtalet är förenligt med näringslivets intressen.

Trafiksäkerhetsverket ansåg propositionen vara ändamålsenlig. Verkets synpunkter har beaktats i propositionen redan vid beredningen, och verket hade därför inget annat att anföra.

Justitieministeriet och utrikesministeriet framförde i sina utlåtanden observationer av teknisk natur, som alla har beaktats vid den fortsatta beredningen av propositionen.

Försvarsministeriet hade inga kommentarer om propositionen.

Inrikesministeriet konstaterade att det inte har något att anföra om luftfartsavtalet, men anser det vara viktigt att man i samband med att flygtrafiken ökar och blir smidigare fäster vikt vid internationella aktörers förmåga och vilja att vara samarbets- och informationsutbytesparter tillsammans med de brottsbekämpande myndigheterna även i brottsbekämpande syfte.

Finansministeriet framförde i sitt utlåtande observationer om detaljmotiveringen till de artiklar i avtalet som gäller skatte- och tullfrihet samt om avsnittet om behovet av riksdagens samtycke till propositionen i fråga om den artikel som gäller beskattning och tullar. Samtliga kompletterande förslag har beaktats i den fortsatta beredningen.

Miljöministeriet fäste i sitt utlåtande vikt vid luftfartsavtalets konsekvenser när det gäller hanteringen av de negativa effekterna av buller från luftfartyg och ansåg att avtalet inte kommer att ändra på nuläget vad beträffar hanteringen av de negativa effekterna av buller, och därför förordar ministeriet ett godkännande och ikraftsättande av avtalet.

6 Provisorisk tillämpning

Enligt artikel 218.5 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt kan rådet på förslag av kommissionen besluta om provisorisk tillämpning av ett avtal som unionen ingått innan avtalet har trätt i kraft.

Europeiska unionens råd antog den 15 oktober 2010 tillsammans med företrädarna för medlemsstaterna, församlade i rådet, ett beslut om undertecknande och provisorisk tillämpning av avtalet mellan EU och dess medlemsstater och Jordanien (2012/708/EU, EUT L 321, 28.11.2012, s.1). Enligt artikel 2 i beslutet ska unionen och dess medlemsstater tillämpa avtalet provisoriskt i enlighet med deras tillämpliga interna förfaranden och/eller nationella lagstiftning från och med den första dagen i den månad som följer på dagen för det senaste meddelande genom vilket parterna underrättade varandra om att de förfaranden som krävs för provisorisk tillämpning av avtalet har avslutats.

Finlands grundlag innehåller ingen uttrycklig bestämmelse om provisorisk tillämpning av internationella avtal. Om avtalet innehåller bestämmelser som t.ex. hör till området för lagstiftningen har man ansett att provisorisk tillämpning kräver riksdagens godkännande och en ikraftträdandelag. Eftersom avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Jordanien, å andra sidan, innehåller vissa bestämmelser som hör till området för lagstiftningen ska avtalet godkännas av riksdagen. De bestämmelser i

avtalet som hör till området för lagstiftningen beskrivs närmare i avsnittet om behovet av riksdagens samtycke.

I enlighet med artikel 29.2 får de avtalsslutande parterna enas om provisorisk tillämpning av avtalet från första dagen i månaden efter den tidigaste av följande tidpunkter: 1) dagen för den senaste not genom vilken de avtalsslutande parterna underrättar varandra om slutförandet av nödvändiga förfaranden för provisorisk tillämpning av detta avtal, eller 2) 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 avtalet.

I Finland är avsikten att tillämpa avtalet provisoriskt innan det slutliga ikraftträdandet. Genom förordning av statsrådet föreskrivs om provisorisk tillämpning i enlighet med 2 § i lagförslaget.

DETALJMOTIVERING

1 Avtalets innehåll och förhållande till lagstiftningen i Finland

Artikel 1. *Definitioner*. I artikeln definieras de viktigaste begrepp som används i avtalet.

Avdelning I i avtalet innehåller ekonomiska bestämmelser bl.a. om beviljande av tillstånd och rättigheter och avslag i fråga om dem, investeringar, den konkurrensutsatta miljön samt tullar och skatter.

Artikel 2. *Trafikrättigheter*.

Enligt punkt 1 ska en avtalsslutande part, om inte något annat anges i bilaga I, 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.

Enligt punkt 2 ska ingenting i avtalet 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, eller 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*. Vid ansökan om trafiktillstånd från ett lufttrafikföretag i en av de avtalsslutande parterna, ska enligt punkt 1 den behöriga myndigheten bevilja lämpliga godkännanden med kortast möjliga handläggningstid om de villkor som ingår i leden är uppfyllda. Enligt punkt 1 a, i fråga om jordanska lufttrafikföretag, ska lufttrafikföretaget 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. Enligt punkt 1 b, i fråga om lufttrafikföretag från Europeiska union-

en, ska lufttrafikföretaget 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 och 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. Enligt punkt 1 c ska lufttrafikföretaget uppfylla de villkor som föreskrivs i de lagar och andra författningar som den behöriga myndigheten normalt tillämpar på internationell luftfart. Enligt punkt 1 d är ett villkor för beviljande av trafiktillstånd också att bestämmelserna i artikel 13 (flygsäkerhet) och artikel 14 (luftfartsskydd) upprätthålls och tillämpas. I Finland finns bestämmelser om beviljande av trafiktillstånd i 6 kap. i luftfartslagen.

Artikel 4. *Avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande.* Enligt punkt 1 får en avtalsslutande parts behöriga myndigheter avslå, återkalla, tillfälligt upphäva eller begränsa trafiktillståndet för ett lufttrafikföretag i den andra avtalsslutande parten eller på annat sätt begränsa företagets verksamhet om villkoren enligt artikelleden uppfylls. Enligt punkt 1 a är villkoret för avslag eller återkallande av tillstånd i fråga om jordanska lufttrafikföretag att lufttrafikföretaget inte har sitt huvudsakliga verksamhetsställe i Jordanien eller inte har fått sin operativa licens i enlighet med tillämplig lagstiftning i Jordanien, att effektiv tillsyn av lufttrafikföretaget inte utövas och upprätthålls av Jordanien, eller lufttrafikföretaget inte är ägt och effektivt kontrollerat, direkt eller genom majoritetsandel, av Jordanien och/eller av jordanska medborgare. Enligt punkt 1 b är villkoret för avslag eller återkallande av tillstånd i fråga om lufttrafikföretag från Europeiska unionen att 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, att 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 att 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. Enligt punkt 1 c får tillstånd avslås eller återkallas om lufttrafikföretaget inte har följt de lagar och andra författningar som anges i artikel 6 (efterlevnad av lagar och andra författningar) eller enligt punkt 1 d om bestämmelserna i artikel 13 (flygsäkerhet) och artikel 14 (luftfartsskydd) inte upprätthålls eller tillämpas.

Såvida inte omedelbara åtgärder är nödvändiga för att förhindra ytterligare överträdelser av punkt 1 c eller d, får enligt punkt 2 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). Utövandet av dessa rättigheter ska 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).

Enligt punkt 3 ska ingendera avtalsslutande part utnyttja de rättigheter som fastställs i 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. I Finland ingår bestämmelser om luftfartsförvaltningens rätt att ingripa i godkännanden som beviljats transportörer i 148 § i luftfartslagen.

Artikel 4 a. *Ömsesidigt erkännande av beslut om tillsyn när det gäller lufttrafikföretagets lämplighet och medborgarskap.* Enligt punkt 1 ska, när en ansökan om godkännande från ett lufttrafikföretag i den ena parten tas emot, den andra partens behöriga myndighet erkänna den tillsyn av lämplighet och/eller medborgarskap som har gjorts av den första partens behöriga myndighet när det gäller det lufttrafikföretaget som om tillsynen hade gjorts av den egna behöriga myndigheten och inte utreda ärendet ytterligare, förutom om detta föreskrivs i punkt 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 enligt punkt 2 genast underrätta dessa myndigheter och ange välgrundade skäl för sin misstanke. I detta fall får endera avtalsslutande parten begära samråd, vilket kan inbegripa företrädare för båda avtalsslutande parters behöriga myndigheter och/eller begära ytterligare uppgifter som rör misstanken; en sådan begäran ska tillgodoses så snart som möjligt. Om frågan inte kan lösas får endera parten föra den vidare till den gemensamma kommitté som inrättats enligt artikel 21. Enligt punkt 3 omfattar artikeln inte erkännande av beslut avseende säkerhetscertifikat eller -licenser, säkerhetsarrangemang, eller försäkringstäckning.

Artikel 5. *Investeringar*. Enligt punkt 1 får Jordanien vidta åtgärder för att tillåta medlemsstaterna eller deras medborgare att vara majoritetsägare i och/eller utöva effektiv kontroll över jordanska lufttrafikföretag.

Efter det att gemensamma kommittén i enlighet med artikel 21.10 (gemensamma kommittén) har kontrollerat att ömsesidiga arrangemang föreligger, ska enligt punkt 2 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.

Enligt punkt 3 ska särskilda investeringsprojekt enligt artikeln godkännas genom preliminära beslut av den gemensamma kommitté som inrättas enligt avtalet. 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 om gemensamma kommittén i artikel 21.9 ska inte gälla för denna typ av beslut.

Artikel 6. *Efterlevnad av lagar och andra författningar.* Enligt punkt 1 ska en avtalsslutande parts lufttrafikföretag 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 inresa och avresa med luftfartyg som utför internationella lufttransporter eller för drift och manövrering av luftfartyg. Enligt punkt 2 gäller detsamma i fråga om lagar och andra författningar som gäller inom det territoriet för passagerares, besättnings och lasts inresa och avresa med luftfartyg.

Artikel 7. *Konkurrensutsatt miljö.* Enligt punkt 1 ska bestämmelserna om konkurrens i associeringsavtalet tillämpas i det fallet att det i Europa-Medelhavsavtalet om luftfart inte ingår mer exakta bestämmelser.

Enligt punkt 2 bekräftar de avtalsslutande parterna 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.

Enligt punkt 3 ska en avtalsslutande part när den 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 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 se till att subventionen är förenlig med de kriterier som anges i avtalet.

Enligt punkt 4 får 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, göra den andra avtalsslutande parten uppmärksam på detta. Parten får också begära att gemensamma kommittén enligt artikel 21 (gemensamma kommittén) i detta avtal sammanträder. Samråden 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.

Enligt punkt 5 ska de åtgärder som vidtas enligt punkt 4 i denna artikel 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 de förhållanden som avses i denna artikel och ska inte påverka en parts rätt att vidta åtgärder enligt artikel 23 (skyddsåtgärder) i detta avtal.

Enligt punkt 6 får en part, efter att ha underrättat den andra parten, kontakta statliga organ på den andra partens territorium, inbegripet på central, regional och lokal nivå, för att diskutera frågor rörande denna artikel.

Enligt punkt 7 påverkar inte bestämmelserna i denna artikel parternas lagar och förordningar rörande allmän trafikplikt inom parternas respektive territorier.

Artikel 8. *Kommersiella möjligheter.* Enligt punkt 1 ska båda avtalsslutande parters trafikföretag ha rätt att inrätta kontor på den andra avtalsslutande partens territorium för marknadsföring och försäljning av lufttransporter och därmed förknippad verksamhet.

Enligt punkt 2 ska båda avtalsslutande parters lufttrafikföretag ha rätt att på den andra avtalsslutande partens territorium ta in och hålla 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. I Finland finns det bestämmelser om inresa, uppehåll och arbete i utlänningslagen (301/2004).

Enligt punkt 3 ska alla lufttrafikföretag på den andra avtalsslutande partens territorium ha rätt att utföra sina egna marktjänster (self-handling) eller använda konkurrerande leverantörer som tillhandahåller marktjänster. I Finland finns det bestämmelser om marktjänster i 10 kap. i luftfartslagen.

Enligt punkt 4 ska lufttrafikföretagen ha rätt att sälja lufttransporter direkt, genom försäljningsombud eller andra mellanhänder som utses av lufttrafikföretaget eller via internet.

Enligt punkt 5 ska alla lufttrafikföretag ha rätt att konvertera lokala intäkter och överföra dem till sitt hemland eller till ett eller flera länder som lufttrafikföretaget väljer.

Enligt punkt 6 ska de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag tillåtas betala lokala utgifter, inbegripet bränslekostnader, på den andra avtalsslutande partens territorium i lokal valuta.

Enligt punkt 7 får lufttrafikföretag under vissa förutsättningar ingå avtal om samverkande marknadsföring när de villkor som anges i leden är uppfyllda.

Punkt 8 innehåller bestämmelser om rättigheter och skyldigheter för företag som tillhandahåller land- och sjötransporter i anslutning till lufttransporter.

Enligt punkt 9 får lufttrafikföretagen använda hyrda luftfartyg och besättningar, 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. Det krävs inte att de lufttrafikföretag som hyr ut sin utrustning ska ha trafikrättigheter enligt detta avtal. I situationer som avses i led c (s.k. wet-leasing) ska dock förhandsgodkännas av myndigheterna inhämtas.

Enligt punkt 10 får de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag som har de tillstånd som krävs tillhandahålla lufttrafik genom ett avtal om franchising eller varumärken under förutsättning att de uppfyller villkoren i de lagar och andra författningar som de avtalsslutande parterna tillämpar på sådana avtal.

Enligt punkt 11 ska fördelningen av ankomst- och avgångstider vid flygplatserna inom de avtalsslutande parternas territorier ske på ett oberoende, genomsynligt och icke-diskriminerande sätt och alla lufttrafikföretag ska behandlas på rättvisa och lika villkor. Enligt artikel 21.5 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.* Punkt 1 innehåller bestämmelser om befrielse från skatter, tullar och andra avgifter på basis av ömsesidighet i fråga om luftfartyg, delar av luftfartyg, luftfartygsförråd, teknisk förbrukningsmateriel, bränsle, smörjmedel samt markutrustning.

Enligt punkt 2 ska också de förråd och den materiel som anges i punkterna a–e på basis av ömsesidighet vara befriade från skatter, tullar och avgifter.

Enligt punkt 3 befrias genom avtalet inte flygbränsle som tillhandahålls lufttrafikföretag på en avtalsslutande parts territorium och är avsett för ett luftfartyg som tillhör ett lufttrafikföretag som bedriver trafik mellan två punkter inom dess territorium från skatter, tullar, ersättningar, avgifter eller andra betalningar av avgiftsnatur som avses i punkt 1. Vid ankomst till, under uppehållet och vid utresa från en avtalsslutande parts territorium ska denna parts lagar och andra författningar rörande försäljning, leverans och användning av luftfartygsbränsle iakttas av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag.

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

Enligt punkt 5 ska befrielse enligt artikel 9 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.

Enligt punkt 6 ska ingenting i detta avtal hindra en part från att ta ut tullar eller avgifter på varor som inte är avsedda för konsumtion ombord, men som säljs till passagerare ombord på en luftfartstrafiksträcka mellan två punkter inom partens territorium vid vilka av- och påstigning är tillåten.

Enligt punkt 7 ska föreskrifterna i avtalet inte påverka området mervärdesskatt, utom när det gäller omsättningsskatt på import. Bestämmelserna i de respektive konventioner som är i kraft mellan en medlemsstat i Europeiska unionen och Jordanien för undvikande av dubbelbeskattning av inkomst och kapital påverkas inte av detta avtal.

Artikel 10. *Avgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster.* Punkt 1 innehåller ett förbud för de avtalsslutande parterna att av den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag ta ut avgifter för användningen av flygtrafik- och flygkontrolltjänster som är högre än de avgifter som tas ut av egna lufttrafikföretag som tillhandahåller likadana internationella lufttransporttjänster. Avgifterna ska vara rättvisa, skäliga, kostnadsbaserade och inte orättfärdigt diskriminerande.

Enligt punkt 2 ska de användaravgifter som fastställs för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag för användningen av flygplatser, luftfartsskydd och därmed förknippade anläggningar och tjänster vara rättvisa, skäliga, inte orättfärdigt diskriminerande och rättvist fördelade bland användarkategorierna. Avgifterna får beakta alla kostnader och de 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.

Enligt punkt 3 ska de avtalsslutande parterna se till att samråd sker mellan de behöriga myndigheterna eller organen och lufttrafikföretagen 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, samt i skälig tid i förväg underrättar användarna om varje förslag till ändring av avgifterna, så att användarnas synpunkter kan beaktas innan ändringarna görs.

Enligt punkt 4 ska under ett tvistlösningsförfarande enligt artikel 22 en avtalsslutande part anses ha brutit mot en bestämmelse i denna artikel endast om den avtalsslutande parten inte inom skälig tid granskar den avgift eller den praxis som den andra avtalsslutande parten har klagat på, eller 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*. I artikeln föreskrivs om fri prissättning av lufttrafiktjänster. Enligt punkt 2 får parterna inte kräva att priserna ska anmälas. Enligt punkt 3 får diskussioner mellan behöriga myndigheter hållas för att diskutera frågor om till exempel priser som kan vara oskäliga, orimliga, diskriminerande eller subventionerade av staten. Bestämmelser om prisinformation till passagerare finns i lufttrafikförordningen.

Artikel 12. *Statistik*. Enligt punkt 1 ska parterna förse varandra med den statistik som krävs enligt nationella lagar och förordningar och, på begäran, annan tillgänglig statistisk information som rimligtvis kan krävas för granskning av lufttrafiken.

Enligt punkt 2 ska parterna samarbeta inom ramen för gemensamma kommittén enligt artikel 21 (gemensamma kommittén) i detta avtal för att underlätta utbytet av statistisk information parterna emellan i syfte att övervaka lufttrafikens utveckling inom ramen för detta avtal. I Finland föreskrivs om luftfartsstatistik i 172 § i luftfartslagen.

Avdelning II i avtalet innehåller bestämmelser om regleringssamarbete i anslutning till flygsäkerhet, luftfartsskydd, flygledningstjänst, miljö, konsumentskydd, datoriserade bokningssystem och social aspekter.

Artikel 13. *Flygsäkerhet*. Enligt punkt 1 ska de avtalsslutande parterna iaktta den gemenskapslagstiftning om flygsäkerhet som anges i del A i bilaga III, på villkor som anges närmare i artikeln.

Punkt 2 innehåller bestämmelser om rampinspektioner för luftfartyg som misstänks inte uppfylla bestämmelserna om flygsäkerhet enligt konventionen angående internationell civil luftfart.

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

Enligt punkt 4 ska avtalet inte begränsa de behöriga myndigheternas befogenheter att vidta lämpliga och omedelbara åtgärder närhelst de under en inspektion eller annars konstaterar att ett luftfartyg, en produkt eller ett arbetsmoment inte uppfyller de miniminormer som fastställs i konventionen eller den flygsäkerhetslagstiftning som tillämpas med stöd av del A i bilaga III i avtalet. Myndigheterna har också rätt att vidta åtgärder när de misstänker att den tillämpliga lagstiftningen inte iakttas eller övervakas effektivt.

När åtgärder vidtas enligt punkt 4, ska enligt punkt 5 den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter omedelbart underrättas om detta och skälen till att dessa åtgärder vidtas ska anges.

Enligt punkt 6 får en avtalsslutande part hänskjuta ärendet till gemensamma kommittén, om åtgärden inte avbryts trots att grunden för dem inte längre existerar. I Finland är Trafiksäkerhetsverket den myndighet som ansvarar för flygsäkerheten. Bestämmelser om detta finns i lagen om Trafiksäkerhetsverket och i luftfartslagen.

Artikel 14. *Luftfartsskydd*. Enligt punkt 1 ska de avtalsslutande parterna se till att deras lagstiftning minst uppfyller de normer som anges i del B i bilaga III till detta avtal, på villkor som fastställs nedan i avtalet.

Enligt punkt 2 bekräftar de avtalsslutande parterna sina inbördes skyldigheter att skydda den civila luftfarten mot olaglig inblandning. Enligt punkt 3 ska de avtalsslutande parterna ge varandra all behövlig hjälp i detta syfte.

Enligt punkt 4 ska de avtalsslutande parterna 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. 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.

Enligt punkt 5 ska de avtalsslutande parterna 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.

Enligt punkt 6 ska en avtalsslutande part, om den andra avtalsslutande parten av rimliga säkerhetsskäl så begär, vidta särskilda skyddsåtgärder för att bemöta ett bestämt hot. En avtalsslutande part ska i förväg underrätta den andra avtalsslutande parten om alla särskilda säkerhetsåtgärder som den avser införa och som skulle kunna ha väsentlig finansiell eller operativ inverkan på de lufttransporttjänster som tillhandahålls enligt detta avtal, utom när detta är

omöjligt på grund av nödfall. En avtalsslutande part får också begära att gemensamma kommittén enligt artikel 21 diskuterar sådana säkerhetsåtgärder.

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 enligt punkt 7 de avtalsslutande parterna hjälpa varandra genom att underlätta kommunikationen och vidta andra lämpliga åtgärder för att snabbt och säkert avvärja incidenten eller hotet.

Enligt punkt 8 ska en avtalsslutande part 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. Om det är praktiskt möjligt ska sådana åtgärder vidtas på grundval av ömsesidigt samråd.

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

Enligt punkt 10 får trafiktillstånd utfärdade för den andra avtalsslutande partens lufttrafikföretag hållas inne, återkallas, begränsas eller förses med villkor, om någon tillfredsställande överenskommelse inte har nåtts inom femton dagar från begäran.

Enligt punkt 11 får en avtalsslutande part vidta interimsåtgärder redan innan 15-dagarsfristen har löpt ut, om ett omedelbart och oförutsett hot kräver det.

Enligt punkt 12 ska alla åtgärder som vidtas enligt punkt 10 avbrytas så snart den andra avtalsslutande parten följer bestämmelserna i den här artikeln. I Finland ingår bestämmelser om luftfartsskydd i 9 kap. i luftfartslagen.

Artikel 15. *Flygtrafikledning*. Enligt punkt 1 ska de avtalsslutande parterna se till att deras lagstiftning uppfyller de normer i gemenskapslagstiftningen som anges i del C i bilaga III till avtalet. Enligt punkt 2 förbinder sig de avtalsslutande parterna 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 säkerställs att Jordanien deltar på lämpligt sätt i arbetet för kommittén för det gemensamma europeiska luftrummet. Gemensamma kommittén ska ansvara för att övervaka och underlätta samarbetet inom området flygledningstjänst.

Enligt punkt 3 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. Enligt punkt 3 b ska Europeiska unionen 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. I Finland föreskrivs om flygtrafiktjänst i 10 kap. i luftfartslagen.

Artikel 16. *Miljö*. Enligt punkt 1 erkänner de avtalsslutande parterna vikten av att beakta miljöskyddet vid utarbetandet och genomförandet av internationell luftfartspolitik och enligt

punkt 2 konstaterar de vikten av att arbeta tillsammans och att beakta luftfartens effekter, och att åtgärder är fullt förenliga med målen i avtalet.

Enligt punkt 3 ska ingenting i avtalet 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. Enligt punkt 4 ska de avtalsslutande parterna se till att deras lagstiftning uppfyller de normer som anges i del D i bilaga III till avtalet.

Artikel 17. *Konsumentskydd*. Enigt artikeln ska de avtalsslutande parterna se till att deras lagstiftning uppfyller de normer för lufttransport som anges i del E i bilaga III till avtalet, och som gäller bl.a. paketresor, skydd för enskilda personer med avseende på behandling av personuppgifter och det fria flödet av sådana uppgifter, lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, kompensation till passagerare vid nekad ombordstigning eller inställda flygningar, rättigheter i samband med flygresor för personer med funktionshinder och personer med nedsatt rörlighet samt en uppförandekod för datoriserade bokningssystem.

Artikel 18. *Datoriserade bokningssystem.* Enligt artikeln ska de avtalsslutande parterna se till att deras lagstiftning uppfyller de normer som anges i del F i bilaga III där det bl.a. ingår en uppförandekod för datoriserade bokningssystem.

Artikel 19. *Sociala aspekter.* Enligt artikeln ska de avtalsslutande parterna iaktta den lagstiftning som anges i del G i bilaga III till avtalet. Genom bestämmelserna regleras bl.a. genomförande av det europeiska avtalet om arbetstidens förläggning för flygpersonal inom civilflyget.

Avdelning III i avtalet innehåller institutionella bestämmelser som gäller tolkning och genomförande av avtalet, den gemensamma kommitté som inrättas genom avtalet, tvistlösning och skiljeförfarande, skyddsåtgärder för fullgörandet av skyldigheterna enligt avtalet, förhållandet till andra luftfartsavtal som parterna ingår eller har ingått, ändringar, uppsägning, och registrering av avtalet samt provisorisk tillämpning och ikraftträdande av avtalet.

Artikel 20. *Tolkning och genomförande.* Enligt punkt 1 ska de avtalsslutande parterna vidta alla lämpliga åtgärder för att säkerställa att de skyldigheter som följer av avtalet fullgörs, och de ska avstå från varje åtgärd som skulle kunna äventyra uppnåendet av avtalets mål.

Enligt punkt 2 ska de avtalsslutande parterna inom sitt eget territorium ansvara för ett korrekt genomförande av avtalet och särskilt den lagstiftning som uppfyller de normer som anges i bilaga III till avtalet. Enligt punkt 3 ska en avtalsslutande part 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 avtalet.

Enligt punkt 4 ska i frågor som är av intresse för den andra avtalsslutande parten och som berör dess myndigheter eller företag den andra avtalsslutande partens behöriga myndigheter få fullständig information om saken och ges möjlighet att yttra sig innan ett slutligt beslut fattas.

Artikel 21. *Gemensamma kommittén.* Med stöd av punkt 1 inrättas en gemensam kommitté sammansatt av företrädare för de avtalsslutande parterna för att ansvara för förvaltningen och genomförandet av avtalet. Enligt punkt 2 ska gemensamma kommitténs beslut fattas med konsensus och vara bindande för de avtalsslutande parterna. De ska verkställas av de avtalsslutande parterna i enlighet med deras respektive bestämmelser.

Enligt punkt 3 ska gemensamma kommittén genom beslut anta sin egen arbetsordning. Enligt punkt 4 ska gemensamma kommittén sammanträda om och när det är nödvändigt. Båda avtalsslutande parter får begära att ett sammanträde hålls. Enligt punkt 5 får en part också begära att gemensamma kommittén sammanträder för att försöka lösa frågor om tolkningen eller tillämpningen av avtalet. 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.

För att avtalet ska kunna genomföras på ett korrekt sätt ska enligt punkt 6 de avtalsslutande parterna utbyta information med varandra och, om någon av de avtalsslutande parterna så begär, hålla samråd i gemensamma kommittén. Enligt punkt 7 får en avtalspart som anser att ett beslut fattat av gemensamma kommittén inte genomförts på riktigt sätt av den andra 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 part som hänskjutit frågan vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 23.

Enligt punkt 8 ska i gemensamma kommitténs beslut dag för genomförande i de avtalsslutande parterna anges tillsammans med alla övriga uppgifter som kan vara av betydelse för ekonomiska aktörer. Enligt punkt 9 får de avtalsslutande parterna vidta lämpliga tillfälliga skyddsåtgärder enligt artikel 23, om gemensamma kommittén inte fattar ett beslut i en fråga som hänskjutits till den inom sex månader efter dagen för hänskjutandet.

Enligt punkt 10 ska gemensamma kommittén granska frågor rörande bilaterala investeringar med majoritetsandelar, eller förändringar i den faktiska kontrollen över parternas lufttrafikföretag.

Enligt punkt 11 ska gemensamma kommittén också bygga upp ett samarbete genom att främja diskussioner om lagstiftningsreformer, regelbundet granska de sociala konsekvenserna av avtalets genomförande, vidareutveckla förfaranden och avtalet samt med konsensus besluta om förslag, strategier eller dokument som rör förfaranden och som är direkt kopplade till avtalets funktion.

Enligt punkt 12 har de avtalsslutande parterna som gemensamt mål att maximera fördelarna för konsumenter, lufttrafikföretag, arbetskraft och befolkning genom att utvidga avtalet till tredjeländer. Gemensamma kommittén ska för detta ändamål utarbeta ett förslag vad gäller de villkor och förfaranden, inklusive eventuella nödvändiga ändringar av avtalet, som krävs för att tredjeländer ska kunna ansluta sig till avtalet.

Artikel 22. *Tvistlösning och skiljeförfarande.* Enligt punkt 1 får en avtalsslutande part begära att gemensamma kommittén prövar eventuella tvister som rör tillämpningen eller tolkningen av avtalet och som inte har lösts i enlighet med artikel 21 genom förhandlingar. Det associeringsråd som inrättats genom associeringsavtalet mellan EG och Jordanien fungerar som gemensam kommitté vid tillämpningen av denna artikel.

Enligt punkt 2 får gemensamma kommittén avgöra tvister genom ett beslut, och enligt punkt 3 får de avtalsslutande parterna vidta åtgärder för genomförandet av beslutet. I punkt 4 ingår bestämmelser om förfarandet för hänskjutande av en tvist till en skiljenämnd, om tvisten inte kan lösas inom gemensamma kommittén.

Enligt punkt 5 får skiljenämnden ålägga den andra avtalsslutande parten i tvisten att vidta tillfälliga skyddsåtgärder. Enligt punkt 6 ska skiljenämndens preliminära och slutliga beslut vara bindande för de avtalsslutande parterna. Om en av de avtalsslutande parterna inte handlar i enlighet med ett skiljenämndsbeslut fattat i enlighet med denna artikel inom 30 dagar från anmä-

lan av detta beslut får enligt punkt 7 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*. Enligt punkt 1 ska de avtalsslutande parterna vidta de allmänna eller särskilda åtgärder som fordras för att de ska fullgöra sina skyldigheter enligt avtalet och de ska se till att de mål som anges i avtalet uppnås.

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

Enligt punkt 3 ska en avtalsslutande part som överväger att vidta säkerhetsåtgärder underrätta den andra avtalsslutande parten via gemensamma kommittén och tillhandahålla alla relevanta uppgifter om saken. Enligt punkt 4 ska de avtalsslutande parterna omgående inleda samråd i gemensamma kommittén i syfte att finna en ömsesidigt godtagbar lösning.

Enligt punkt 5 får den berörda parten inte vidta skyddsåtgärder förrän en månad har förflutit från dagen för underrättelsen till gemensamma kommittén. Tidsfristen påverkar dock inte tillämpningen av artikel 3.1 d (godkännande), artikel 4.1 d (avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning), artikel 13 (flygsäkerhet) och artikel 14 (luftfartsskydd) i avtalet. Enligt punkt 6 ska den berörda avtalsslutande parten utan dröjsmål underrätta gemensamma kommittén om de åtgärder som vidtagits och tillhandahålla alla relevanta uppgifter om dem. Enligt punkt 7 ska alla skyddsåtgärder upphöra så snart den felande avtalsslutande parten åter uppfyller bestämmelserna i avtalet.

Artikel 24. *Avtalets geografiska räckvidd.* I artikeln konstateras att avtalet ligger inom ramen för det Europa–Medelhavspartnerskap som avses i Barcelonadeklarationen av den 28 november 1995. De avtalsslutande parterna förbinder sig att föra en löpande dialog i syfte att garantera avtalets överensstämmelse med Barcelonaprocessen och i synnerhet att utreda möjligheten att gemensamt besluta om ändringar i avtalet för att ta hänsyn till andra liknande avtal om luftfart.

Artikel 25. *Förhållande till andra avtal.* Enligt punkt 1 har bestämmelserna i detta avtal 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.

Enligt punkt 2 får de avtalsslutande parterna fastställa regler för lufttrafiken mellan de avtalsslutande parternas respektive territorier, om detta avtal sägs upp eller upphör att tillämpas provisoriskt före uppsägningen.

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 Europa–Medelhavsavtalet om luftfart, ska de enligt punkt 3 samråda i gemensamma kommittén för att avgöra huruvida detta avtal bör revideras för att ta hänsyn till en sådan utveckling.

Enligt punkt 4 ska detta avtal inte påverka eventuella beslut av de båda avtalsslutande parterna om att tillämpa senare rekommendationer som kan komma att utfärdas av Icao. De avtalsslu-

tande 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.* Enligt punkt 1 ska en avtalsslutande part som önskar ändra avtalet underrätta gemensamma kommittén om detta. Ändringar av avtalet ska träda i kraft efter det att de båda avtalsslutande parternas interna förfaranden har avslutats. Enligt punkt 2 är gemensamma kommittén behörig att besluta om ändring av avtalet eller dess bilagor.

Enligt punkt 3 ska avtalet 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.

När en avtalsslutande part utarbetar ny lagstiftning ska den enligt punkt 4 underrätta om detta till den andra avtalsslutande parten och samråda med den 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. 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 (bestämmelser om civil luftfart, såsom frågor om marknadstillträde och därtill anknutna frågor) ska den enligt punkt 5 underrätta den andra avtalsslutande parten om detta senast trettio dagar efter antagandet av lagstiftningen i fråga. På begäran av en avtalsslutande part ska gemensamma kommittén inom 60 dagar därefter organisera ett utbyte av synpunkter på den nya lagstiftningens eller ändringens konsekvenser för avtalets avsedda funktion. Enligt punkt 6 kan gemensamma kommittén fatta ett beslut om att den nya lagstiftningen eller ändringen i fråga ska anses vara i överensstämmelse med Europa–Medelhavsavtalet om luftfart, fatta beslut om eventuella ändringar i bilaga III till avtalet eller om andra åtgärder genom vilka avtalets avsedda funktion säkerställs.

Artikel 27. *Uppsägning*. Enligt punkt 1 ingås avtalet på obestämd tid. Enligt punkt 2 får en avtalsslutande part när som helst skriftligen på diplomatisk väg underrätta den andra avtalsslutande parten om sitt beslut att säga upp avtalet. En sådan underrättelse 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 uppsägningen återkallas genom överenskommelse mellan de avtalsslutande parterna före utgången av denna period, eller 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.* Enligt denna artikel ska avtalet och alla ändringar av det registreras hos Icao och hos FN:s sekretariat.

Artikel 29. *Ikraftträdande och provisorisk tillämpning.* Enligt punkt 1 träder avtalet 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.

Utan hinder av punkt 1 enas de avtalsslutande parterna om en provisorisk tillämpning av avtalet från första dagen i månaden efter den tidigaste av följande tidpunkter: 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 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 avtalet.

Bilagor till avtalet

Avtalet innehåller fyra bilagor.

Bilaga I. I bilagan bestäms det om överenskommen trafik och angivna flygrutter. Bilagan omfattar bl.a. trafikrättigheter som beviljas lufttrafikföretag från Europeiska unionen och lufttrafikföretag från Jordanien. Genom avtalet förbättras lufttransportmarknaden mellan Europeiska unionens medlemsstater och Jordanien. Med stöd av avtalet kan vardera partens lufttrafikföretag erbjuda tjänster enligt kommersiella principer, med lika konkurrensvillkor och iakttagande av enhetliga regler.

Bilaga II. Bilagan omfattar övergångsbestämmelser bl.a. om genomförande av lagstiftning som hör till tillämpningsområdet för avtalet. Trafikrättigheterna avregleras gradvis i takt med att Jordanien omarbetar sin egen lagstiftning så att den motsvarar EU:s lagstiftning på luftfartsområdet.

Bilaga III. I bilagan uppräknas de bestämmelser som är tillämpliga på den civila luftfarten och anges de specifika ändringar som gäller för varje rättsakt. Restriktionerna gällande prissättningen av flygningarna avskaffas. Dessutom tillåts avtal mellan flygbolagen om användningen av gemensamma linjebeteckningar och om leasing.

Bilaga IV. I bilagan finns en förteckning över andra stater som det hänvisas till i artiklarna 3 och 5 och i bilaga I till avtalet. Dessa stater är Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz. Avtalet avreglerar dock inte trafikrättigheter enligt femte friheten, dvs. anslutande flyg på väg vidare till tredjeländer förutom övriga länder inom Medelhavsområdets luftfartsområde, länderna inom västra Balkans gemensamma luftfartsområde, Island, Liechtenstein, Norge och Schweiz.

2 Lagförslag

1 §. Paragrafen innehåller en sedvanlig blankettlagsbestämmelse genom vilken de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen sätts ikraft genom lag. De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen preciseras nedan i avsnitt 4.1 som gäller behovet av riksdagens samtycke.

2 §. Enlig paragrafen ska bestämmelser om ikraftträdandet och provisorisk tillämpning av lagen utfärdas genom förordning av statsrådet. Det föreslås att bestämmelser om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av lagen ska utfärdas genom förordning av statsrådet. Dessutom föreslås det att det genom förordning av statsrådet kan föreskrivas att lagen tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt. De övriga bestämmelserna innefattar förordningar av statsrådet och av republikens president samt föreskrifter av Luftfartsförvaltningen och Trafiksäkerhetsverket.

3 Ikraftträdande

Avtalet träder i kraft såväl internationellt som för Finlands del en månad efter dagen för den sista noten i en utväxling av diplomatiska noter mellan parterna, där det bekräftas att alla förfaranden som är nödvändiga för avtalets ikraftträdande har slutförts. Lagen om sättande i kraft av de bestämmelser i avtalet som hör till området för lagstiftningen avses träda i kraft vid samma tidpunkt som avtalet. Genom förordning av statsrådet kan det dock föreskrivas att lagen tillämpas provisoriskt innan avtalet träder i kraft internationellt.

4 Behovet av riksdagens samtycke samt behandlingsordning

4.1 Kompetensfördelningen mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater

Europeiska unionen har rätt omfattande behörighet på området för luftfart. Merparten av bestämmelserna i avtalet om inrättandet av ett gemensamt luftfartsområdet faller därmed under unionens behörighet. Avtalet innehåller inte några bestämmelser om hur behörigheten fördelas mellan unionen och medlemsstaterna. I och med EU-lagstiftningen har Europeiska unionens behörighet utvidgats i frågor som gäller luftfart. Merparten av luftfartslagstiftningen har antagits som EU-förordningar. Till den del som EU-förordningar har antagits har medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsats till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver.

På de områden som omfattas av avtalet har EU-lagstiftning antagits i fråga om tillträde till marknaden, flygledningstjänst, flygsäkerhet, luftfartsskydd, miljöfrågor, sociala aspekter, konsumentskydd, tullar och datoriserade bokningssystem.

Artiklarna i avtalet omfattas av Europeiska unionens behörighet till följande delar: artikel 1 (definitioner) innehåller begrepp som omfattar både Europeiska unionens behörighet och en medlemsstats behörighet, artikel 3 (godkännande) till den del som den gäller villkoren för beviljande av tillstånd, artikel 4 a (ömsesidigt erkännande av tillsyn vad gäller lufttrafikföretags lämplighet och nationalitet), artikel 4 (avslag, återkallande, tillfälligt upphävande eller begränsning av godkännande), artikel 5 (investeringar), artikel 7 (konkurrensutsatt miljö), artikel 8 (kommersiella möjligheter), artikel 9 (tullar och avgifter), artikel 10 (användaravgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och -tjänster), artikel 11 (prissättning), artikel 12 (statistik), artikel 13 (flygsäkerhet), artikel 14 (luftfartsskydd), artikel 15 (flygtrafikledning), artikel 16 (miljö), artikel 17 (konsumentskydd), artikel 18 (datoriserade bokningssystem), artikel 19 (sociala aspekter), bilaga II (övergångsbestämmelser) och bilaga III (förteckning över bestämmelser om civil luftfart).

I anknytning till artiklarna har EU-lagstiftning antagits som följer:

Rådets förordning (EEG) nr 95/93 av den 18 januari 1993 om gemensamma regler för fördelning av ankomst- och avgångstider vid gemenskapens flygplatser, ändrad genom: Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 894/2002 av den 27 maj 2002, om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1554/2003 av den 22 juli 2003 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93 samt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 793/2004 av den 21 april 2004 om ändring av rådets förordning (EEG) nr 95/93. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–12 och 14 a.2.

Rådets direktiv 96/67/EG av den 15 oktober 1996 om tillträde till marknaden för marktjänster på flygplatserna inom gemenskapen. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–25 och bilagan.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 785/2004 av den 21 april 2004 om försäkringskrav för lufttrafikföretag och luftfartygsoperatörer. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–8 och 10.2.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2009/12/EG av den 11 mars 2009 om flygplatsavgifter. Tillämpliga bestämmelser: Artiklarna 1–12

Bestämmelser om flygtrafikledning har utfärdats genom följande EU-rättsakter:

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 549/2004 av den 10 mars 2004 om ramen för inrättande av det gemensamma europeiska luftrummet (ramförordningen). Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–4, 6 och 9–14.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 550/2004 av den 10 mars 2004 om tillhandahållande av flygtrafiktjänster inom det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om tillhandahållande av tjänster). Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–19 och bilagorna I och II.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 551/2004 av den 10 mars 2004 om organisation och användning av det gemensamma europeiska luftrummet (förordningen om luftrummet). Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–11.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 552/2004 av den 10 mars 2004 om driftskompatibiliteten hos det europeiska nätverket för flygledningstjänst (förordningen om driftskompatibilitet). Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–12 och bilagorna I–V.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2006/23/EG av den 5 april 2006 om ett gemenskapscertifikat för flygledare. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–16, 18, 19 och 20 samt bilagorna I–IV.

Rådets förordning (EG) nr 219/2007 av den 27 februari 2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (Sesar). Tillämpliga bestämmelser är artikel 1.1–1.2, 1.5–1.7, artiklarna 2, 3 och 4.1 samt bilagan.

Rådets förordning (EG) nr 1361/2008 av den 16 december 2008 om ändring av förordning (EG) nr 219/2007 om bildande av ett gemensamt företag för utveckling av en ny generation av det europeiska systemet för flygledningstjänsten (SESAR). Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–5 (med undantag av artikel 1.6) samt bilagan (med undantag av punkterna 11 och 12).

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1070/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordningarna (EG) nr 549/2004, (EG) nr 550/2004, (EG) nr 551/2004 och (EG) nr 552/2004 i syfte att förbättra det europeiska luftfartssystemets kvalitet och hållbarhet. Tillämpliga bestämmelser: artiklarna 1–5 med undantag av artikel 1.4.

Bestämmelser om flygsäkerhet har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

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 för-

ordning (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, 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 samt 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.

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 är artiklarna 1–68 med undantag av artiklarna 65, 69.1 andra stycket, 69.4 och bilagorna I–VI, ändrade genom följande: Kommissionens förordning (EG) nr 690/2009 av den 30 juli 2009 om ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 216/2008 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 och Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1108/2009 av den 21 oktober 2009 om ändring av förordning (EG) nr 216/2008 inom området flygplatser, flygledningstjänst och flygtrafiktjänster och om upphävande av direktiv 2006/23/EG.

Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–3 (med undantag av artikel 1.7 om införande av nya artiklar 8 a.5, 8 b.6 och 8 c.10) och bilagan.

Rådets direktiv 94/56/EG av den 21 november 1994 om grundläggande principer för utredning av flyghaverier och tillbud inom civil luftfart. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–12.

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.

Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 av den 14 december 2005 om upprättande av en gemenskapsförteckning över alla lufttrafikföretag som förbjudits att bedriva verksamhet inom gemenskapen och om information till flygpassagerare om vilket lufttrafikföretag som utför en viss flygning, samt om upphävande av artikel 9 i direktiv 2004/36/EG. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–13 och bilagan.

Kommissionens förordning (EG) nr 473/2006 av den 22 mars 2006 om genomförandebestämmelser för gemenskapsförteckningen enligt kapitel II i Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 2111/2005 över de lufttrafikföretag som har belagts med verksamhetsförbud i gemenskapen. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–6 och bilagorna A–C.

Bestämmelser om luftfartssäkerhet har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

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 är artiklarna 1–18, 21 och bilagan.

Bestämmelser om miljöskydd har utfärdats genom följande EU-rättsakter:

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. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–6 och bilagorna I och II.

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, sådant det lyder ändrat eller anpassat genom 2003 års anslutningsakt och 2005 års anslutningsakt. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–15 och bilagorna I och II.

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–VI.

Bestämmelser om frågor som gäller sociala aspekter har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

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). Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 2-3 och bilagan.

Europaparlamentets och rådets direktiv 2003/88/EG av den 4 november 2003 om arbetstidens förläggning i vissa avseenden. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–19, 21–24 och 26–29.

Bestämmelser om konsumentskydd har utfärdats genom följande rättsakter av Europaparlamentet och rådet:

Rådets direktiv 90/314/EEG av den 13 juni 1990 om paketresor, semesterpaket och andra paketarrangemang. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–10.

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 är artiklarna 1–34.

Rådets förordning (EG) nr 2027/97 av den 9 oktober 1997 om lufttrafikföretags skadeståndsansvar vid olyckor, sådan den lyder 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 är artiklarna 1-8.

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 är artiklarna 1–17.

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 är artiklarna 1-17 och bilagorna I och II.

Bestämmelser om tullar har utfärdats genom följande EU-rättsakter:

Rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen.

Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 952/2013 av den 9 oktober 2013 om fastställande av en tullkodex för unionen Förordningen börjar tillämpas den 1 maj 2016, då ovan nämnda rådets förordning om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen upphävs.

Kommissionens förordning (EEG) nr 2454/93 av den 2 juli 1993 om tillämpningsföreskrifter för rådets förordning (EEG) nr 2913/92 om inrättandet av en tullkodex för gemenskapen.

Rådets förordning (EG) nr 1186/2009 av den 16 november 2009 om upprättandet av ett gemenskapssystem för tullbefrielse.

Bestämmelser om de frågor som det föreskrivs om i avtalet har dessutom utfärdats genom Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 80/2009 av den 14 januari 2009 om en uppförandekod för datoriserade bokningssystem och upphävande av rådets förordning (EEG) nr 2299/89. Tillämpliga bestämmelser är artiklarna 1–18 och bilagorna I och II.

Med stöd av Europaparlamentets och rådets förordningar har kommissionen dessutom utfärdat mer detaljerade tillämpningsförordningar, som publiceras i Europeiska unionens officiella tidning.

Bestämmelserna i avtalet omfattas av medlemsstaternas behörighet enligt följande: i artikel 1 (definitioner) anges begrepp som avser artiklar som faller under såväl medlemsstaternas som Europeiska unionens behörighet. I artikel 2 bestäms det om beviljande av trafikrättigheter. Trafikrättigheter omfattas av Finlands behörighet. I artikel 3 bestäms om godkännande. Bestämmelser om beviljande och återkallande av trafiktillstånd finns i 6 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet. Bestämmelserna om tillståndsvillkoren grundar sig på den internationella Chicagokonventionen och på Europeiska unionens lagstiftning, medan bestämmelser om beviljande av tillstånd finns i den nationella lagstiftningen. Artikel 6 i avtalet gäller efterlevnad av lagar och andra författningar, och behörigheten har fördelats mellan EU och medlemsstaterna eftersom det rör sig om reglering på både EU-nivå och nationell nivå. I artikel 9 bestäms det om skatter, tullar och avgifter. De artiklar som avser de institutionella arrangemangen, dvs. artikel 22 (gemensamma kommittén), artikel 24 (skyddsåtgärder), artikel 25 (avtalets geografiska räckvidd), artikel 26 (förhållande till andra avtal), artikel 27 (ändringar), artikel 28 (uppsägning), artikel 29 (registrering hos Internationella civila luftfartsorganisationen och Förenta nationernas sekretariat) och artikel 30 (tillämpning och ikraftträdande) berör statens suveränitet och omfattas därmed av Finlands behörighet. Institutionella bestämmelser är internationell praxis i fördrag och strider inte mot den moderna suveränitetsuppfattningen (se GrUU 10/1998 rd). I bilaga I bestäms det om utövande av trafikrättigheter och avtalas om de villkor enligt vilka parterna får bedriva lufttrafik samt om angivna flyglinjer. Bestämmelserna i bilagan omfattas av Finlands behörighet.

4.2 Behovet av riksdagens samtycke

Ur Europeiska unionens synvinkel är avtalet om ett gemensamt europeiskt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Jordanien, å andra sidan, ett blandavtal där behörigheten har fördelats mellan unionen och dess medlemsstater och där både

unionen och medlemsstaterna är parter. Blandavtal innehåller bestämmelser som delvis hör till unionens, delvis till medlemsstaternas behörighet. Ett blandavtal kan innehålla bestämmelser som enbart hör till unionens behörighet eller enbart till medlemsstatens behörighet eller bestämmelser som omfattas av delad behörighet. Enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis gäller inte riksdagens godkännandebefogenhet de bestämmelser i blandavtalet som omfattas av unionens behörighet (GrUU 6/2001 rd, GrUU 31/2001 rd). Riksdagen godkänner således avtalet i enlighet med 94 § i grundlagen endast till de delar som bestämmelserna i det omfattas av Finlands behörighet.

Avtalet innehåller inte några bestämmelser om hur behörigheten delas mellan unionen och medlemsstaterna. I och med den antagna EU-lagstiftningen har unionens behörighet i frågor som gäller lufttrafik utvidgats. Merparten av luftfartslagstiftningen har antagits som EU-förordningar. Till den del som EU-förordningar har antagits har medlemsstaternas nationella behörighet närmast begränsats till beslutsfattandet om hur medlemsstaterna ordnar skötseln av de behöriga myndigheternas offentliga förvaltningsuppgifter som förordningarna kräver.

En avtalsbestämmelse ska anses höra till området för lagstiftningen 1) om den gäller utövande eller begränsning av någon grundläggande fri- eller rättighet som är skyddad i grundlagen, 2) om den i övrigt gäller grunderna för individens rättigheter eller skyldigheter, 3) om den sak som bestämmelsen gäller enligt grundlagen ska regleras i lag eller 4) om det finns lagbestämmelser om den sak som bestämmelsen gäller eller 5) om det enligt rådande uppfattning i Finland ska lagstiftas om saken. Huruvida en bestämmelse strider mot eller överensstämmer med en lagbestämmelse i Finland är irrelevant (GrUU 11, 12 och 45/2000 rd).

Nedan behandlas artiklarna i avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Jordanien, å andra sidan, till den del de enligt regeringens uppfattning omfattas av medlemsstatens behörighet och hör till området för lagstiftningen i Finland.

I artikel 1 i avtalet definieras de begrepp som används i avtalet. De definitioner i avtalet som hör till området för lagstiftningen och som indirekt påverkar innehållet i och tillämpningen av de materiella bestämmelserna i avtalet hör enligt grundlagsutskottets tolkningspraxis till området för lagstiftningen (GrUU 6/2001 rd och GrUU 24/2001 rd). Bestämmelserna i artikel 1 i avtalet hör således till området för lagstiftningen.

Artikel 2 innehåller bestämmelser om beviljande av trafikrättigheter. I bestämmelserna om trafikrättigheter bestäms det om grunderna för individens rättigheter och skyldigheter. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

I artikel 3 bestäms om beviljande av tillstånd. Bestämmelser om beviljande och återkallande av trafiktillstånd finns i 6 kap. i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln omfattas av Finlands behörighet och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 6 bestäms det om efterlevnad av lagar och andra författningar. Bestämmelserna gäller grunderna för individens rättigheter och skyldigheter och hör till området för lagstiftningen.

I artikel 9 bestäms det om befrielse från tullar, skatter och avgifter. Enligt 81 § i grundlagen ska om statliga skatter och avgifter bestämmas genom lag. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen till den del som de gäller skatter och avgifter. Tullar hör dock till Europeiska unionens exklusiva behörighet.

I artikel 10 i avtalet bestäms det om principer och förfaranden vid uttag av användaravgifter för flygplatser och luftfartsanläggningar och luftfartstjänster. Bestämmelser om flygplatsavgif-

ter finns i lagen om flygplatsnät och flygplatsavgifter. Bestämmelser om tillsynsavgift för flygtrafiken finns i lagen om tillsynsavgift för flygtrafiken (1249/2005). Ansvaret för övervakningen av avgifterna för flygtrafiktjänst åligger Trafiksäkerhetsverket enligt 111 § i luftfartslagen. Bestämmelserna i artikeln hör till området för lagstiftningen.

Artikel 22 i avtalet gäller tvistlösning och skiljeförfarande (GrUU 31/2001 rd, RP 84/2001 rd). Bestämmelserna i artikeln hör således till området för lagstiftningen.

4.3 Behandlingsordning

Avtalet om ett gemensamt luftrum mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Jordanien, å andra sidan, innehåller inga bestämmelser som gäller grundlagen på det sätt som avses i dess 94 § 2 mom., och lagförslaget i propositionen gäller inte heller grundlagen på det sätt som avses i dess 95 § 2 mom. I artikel 26 i avtalet överförs behörighet att ändra bilagorna till avtalet på gemensamma kommittén. Artikeln inverkar inte på Finlands suveränitet, eftersom gemensamma kommitténs beslut i enlighet med artikel 21.2 antas på grundval av konsensus och eftersom ändringar i enlighet med artikel 26 träder i kraft efter slutförande av respektive internt förfarande för båda parterna. Enligt regeringens uppfattning kan avtalet således godkännas med enkel majoritet och förslaget till lag om sättande i kraft av avtalet godkännas i vanlig lagstiftningsordning.

Med stöd av vad som anförts ovan och i enlighet med 94 § i grundlagen föreslås att riksdagen godkänner det i Bryssel den 15 december 2010 ingångna avtalet mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan, till den del som det hör till Finlands behörighet.

Eftersom avtalet innehåller bestämmelser som hör till området för lagstiftningen föreläggs riksdagen samtidigt följande lagförslag:

Lagförslag

Lag

om sättande i kraft av de bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan, och om tillämpning av avtalet

I enlighet med riksdagens beslut föreskrivs:

1 §

De bestämmelser som hör till området för lagstiftningen i det i Bryssel den 15 december 2010 ingångna Europa-Medelhavsavtalet om luftfart mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan, gäller som lag sådana Finland har förbundit sig till dem.

2 §

Om sättande i kraft av de övriga bestämmelserna i avtalet och om ikraftträdandet av denna lag bestäms genom förordning av statsrådet.

Genom förordning av statsrådet kan det föreskrivas att denna lag tillämpas innan avtalet träder i kraft internationellt.

Helsingfors den 7 april 2016

Statsminister

Juha Sipilä

Kommunikationsminister Anne Berner

Fördragstext

FÖRDRAGSTEXT

EUROPA–MEDELHAVSAVTAL OM LUFTFART	**EURO-MEDITERRANEAN AVIATION AGREEMENT**
mellan Europeiska unionen och dess medlemsstater, å ena sidan, och Hashemitiska konungariket Jordanien, å andra sidan	**between the European Union and its Member States, of the one part, and the Hashemite Kingdom of Jordan, of the other part**
KONUNGARIKET BELGIEN,	THE KINGDOM OF BELGIUM,
REPUBLIKEN BULGARIEN,	THE REPUBLIC OF BULGARIA,
REPUBLIKEN TJECKIEN,	THE CZECH REPUBLIC,
KONUNGARIKET DANMARK,	THE KINGDOM OF DENMARK,
FÖRBUNDSREPUBLIKEN TYSKLAND,	THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,
REPUBLIKEN ESTLAND,	THE REPUBLIC OF ESTONIA,
IRLAND,	IRELAND,
REPUBLIKEN GREKLAND,	THE HELLENIC REPUBLIC,
KONUNGARIKET SPANIEN,	THE KINGDOM OF SPAIN,
REPUBLIKEN FRANKRIKE,	THE FRENCH REPUBLIC,
REPUBLIKEN ITALIEN,	THE ITALIAN REPUBLIC,
REPUBLIKEN CYPERN,	THE REPUBLIC OF CYPRUS,
REPUBLIKEN LETTLAND,	THE REPUBLIC OF LATVIA,
REPUBLIKEN LITAUEN,	THE REPUBLIC OF LITHUANIA,
STORHERTIGDÖMET LUXEMBURG,	THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,
REPUBLIKEN UNGERN,	THE REPUBLIC OF HUNGARY,
REPUBLIKEN MALTA,	MALTA,
KONUNGARIKET NEDERLÄNDERNA,	THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,
REPUBLIKEN ÖSTERRIKE,	THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

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,

THE REPUBLIC OF POLAND,

THE PORTUGUESE REPUBLIC,

ROMANIA,

THE REPUBLIC OF SLOVENIA,

THE SLOVAK REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF FINLAND,

THE KINGDOM OF SWEDEN,

THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND,

Contracting Parties to the Treaty on the European Union and the Treaty on the Functioning of the European Union, hereinafter referred to as the ‘Member States’, and

THE EUROPEAN UNION,

of the one part, and

THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN, hereinafter referred to as ‘Jordan’,

of the other part,

DESIRING to promote an international aviation system based on fair competition among air carriers in the marketplace with minimum government interference and regulation;

DESIRING to facilitate the expansion of international air transport opportunities, including through the development of air transport networks to meet the needs of passengers and shippers for convenient air transport services;

RECOGNISING the importance of air transport in promoting trade, tourism and investment;

DESIRING to make it possible for air carriers to offer the travelling and shipping public competitive prices and services in open markets;

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

RECOGNISING the potential benefits of regulatory convergence and, to the extent practical, harmonisation of regulations relating to air transport;

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

DESIRING to have all sectors of the air transport industry, including air carrier workers, benefit in a liberalised environment;

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,

DESIRING to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern with regard to acts or threats against the security of aircraft, which jeopardise the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transport and undermine public confidence in the safety of civil aviation;

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

NOTING the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 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.

RECOGNISING that this Euro Mediterranean Aviation Agreement lies within the scope of the Euro-Mediterranean partnership envisaged in the declaration of Barcelona of 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,

NOTING their common will to promote a Euro Mediterranean aviation area based on the principles of regulatory convergence, regulatory cooperation and liberalisation of the market access;

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,

NOTING the Joint declaration of the Arab Civil Aviation Commission and the Arab Air Carriers Organization, of the one part and the Directorate General of Energy and Transport, of the other part signed on 16 November 2008 in Sharm El Sheikh;

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

DESIRING to ensure a level playing field for air carriers, allowing fair and equal opportunity for their air carriers to provide the agreed services;

SOM INSER vikten av att reglera fördelningen av ankomst- och avgångstider på grundval av rättvis och lika möjlighet för

RECOGNISING the importance of regulating slot allocation on the basis of fair and equal opportunity for their air carriers to

lufttrafikföretagen för att garantera alla lufttrafikföretag neutral och icke-diskriminerande behandling,

guarantee neutral and non-discriminatory treatment for all air carriers;

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

RECOGNISING that subsidies may adversely affect air carrier competition and may jeopardise the basic objectives of this Agreement;

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

AFFIRMING the importance of limiting greenhouse gas emission from aviation and protecting the environment in developing and implementing international aviation policy;

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,

NOTING the importance of protecting consumers, including the protections afforded by the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air, done at Montreal 28 May 1999, insofar as both the Contracting Parties are parties to this Convention;

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,

INTENDING to build upon the framework of existing air transport agreements with the goal of opening access to markets and maximising benefits for the consumers, air carriers, labour, and communities of both Contracting Parties;

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,

NOTING that the purpose of this agreement is to be applied in a progressive but integral way, and that a suitable mechanism can ensure ever closer harmonisation of legislation,

HAR ENATS OM FÖLJANDE.

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

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

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

(1) ‘Agreed services’ and ‘Specified routes’ mean international air transport pursuant to Article 2 (Traffic rights) of, and Annex I to,

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

this Agreement;

(2) ‘Agreement’ means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;

(3) ‘Air transport’ means the carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, held out to the public for remuneration or hire, which, for the avoidance of doubt, shall include scheduled and non-scheduled (charter) air transport, and full cargo services;

(4) ‘Association Agreement’ means the Euro-Mediterranean Agreement establishing an association between the European Communities and their Member States, of the one part, and the Hashemite Kingdom of Jordan, of the other part, done at Brussels on 24 November 1997;

(5) ‘Citizenship’ means whether an air carrier satisfies requirements regarding such issues as its ownership, effective control, and principal place of business;

(6) ‘Competent Authorities’ means the government agencies or entities responsible for the administrative functions under this Agreement;

(7) ‘Contracting Parties’ shall mean, on the one hand, the European Union or its Member States, or the European Union and its Member States, in accordance with their respective powers, and, on the other hand, Jordan;

(8) ‘Convention’ means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944, and includes:

(a) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Jordan and the Member State or Member States of the European Union; and

(b) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Jordan and the Member State or Member States of the

fall det är fråga om.

European Union as is relevant to the issue in question;

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.

(9) 'Fitness' means whether an air carrier is fit to operate international air services, that is to say, whether it has satisfactory financial capability and adequate managerial expertise and is disposed to comply with the laws, regulations, and requirements which govern the operation of such services;

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,

(10) 'ECAA Country' means any country party to the multilateral Agreement establishing European Common Aviation Area (Member States of the European Union, the Republic of Albania, Bosnia and Herzegovina, the Republic of Croatia, the former Yugoslav Republic of Macedonia, the Republic of Iceland, the Republic of Montenegro, the Kingdom of Norway, the Republic of Serbia and Kosovo under UN Security Council 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).

(11) 'Euromed Country' means any Mediterranean country involved in the European Neighbourhood Policy (which are Morocco, Algeria, Tunisia, Libya, Egypt, Lebanon, Jordan, Israel, the Palestinian territory, Syria and Turkey);

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.

(12) 'Fifth freedom right' means the right or privilege granted by one state (the 'Granting State') to the air carriers of another state ('the Recipient State'), to provide international air transport services between the territory of the Granting State and the territory of a third state, subject to the condition that such services originate or terminate in the territory of the Recipient State;

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

(13) 'International air transport' means air transport that passes through the airspace over the territory of at least two States;

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 par-

(14) 'National' means any person or entity having Jordan nationality for the Jordan Party, or the nationality of a Member State for the European Party, insofar as, in the case of a legal entity, it is at all times under the effective control, be it directly or by majority participation, of persons or entities having Jordan nationality for the Jordan Party, or

ten, 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.

persons or entities having the nationality of a Member State or one of the third countries identified in Annex IV for the European Party;

(15) 'Operating Licences' means, in the case of the European Union and its Member States operating licences and any other relevant documents or certificates given under Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24 September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community (1) and any successor instrument and, in the case of Jordan licences/certificates/permits or exemptions given under JCAR Part 119;

(16) 'Price' means:
— 'air fares' to be paid to air carriers or their agents or other ticket sellers for the carriage of passengers and baggage on air services and any conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services, and
— 'air rates' to be paid for the carriage of cargo and the conditions under which those prices apply, including remuneration and conditions offered to agency and other auxiliary services.
This definition covers, where relevant, the surface transport in connection with international air transport and the applicable conditions;

(17) 'Principal place of business' means the head office or registered office of an air carrier in the Contracting Party within which the principal financial functions and operational control, including continued airworthiness management, of the air carrier are exercised;

(18) 'Public service obligation' means any obligation imposed upon air carriers to ensure on a specified route the minimum provision of scheduled air services satisfying fixed standards of continuity, regularity, pricing and minimum capacity which air carriers would not assume if they were solely considering their commercial interest. Air carriers may be compensated by the Contracting Party concerned for fulfilling public service obligations;

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.

(19) 'SESAR' means the technical implementation of the Single European Sky which provides a coordinated, synchronised research, development and deployment of the new generations of air traffic management systems;

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

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.

(20) 'Subsidy' means any financial contribution granted by the authorities or a regional organisation or another public organisation, i.e. when:

(a) a practice of a government or regional body or other public organisation involves a direct transfer of funds such as grants, loans or equity infusion, potential direct transfer of funds to the company, the assumption of liabilities of the company such as loan guarantees, capital injections, ownership, protection against bankruptcy or insurance;

(b) revenue of a government or regional body or other public organisation that is otherwise due is foregone or not collected;

(c) a government or regional body or other public organisation provides goods or services other than general infrastructure, or purchases goods or services; or

(d) a government or regional body or other public organisation makes payments to a funding mechanism or entrusts or directs a private body to carry out one or more of the type of functions illustrated under (a), (b) and (c) which would normally be vested in the government and, in practice, in no real sense differs from practices normally followed by governments;

and where a benefit is thereby conferred;

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 funktions-

(21) 'Territory' means, for Jordan, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea under its sovereignty or jurisdiction, and, for the European Union, the land areas (mainland and islands), internal waters and territorial sea in which the Treaty on the European Union and the Treaty on the functioning of the European Union are applied and under the conditions laid down in

sätt 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.

that Treaty and any successor instrument. The application of this Agreement to the Airport of Gibraltar is understood to be without prejudice to the respective legal positions of the Kingdom of Spain and the United Kingdom with regard to the dispute over sovereignty over the territory in which the airport is situated and to the continuing suspension of Gibraltar Airport from EU aviation measures existing as at 18 September 2006 as between Member States in accordance with the Ministerial Statement on Gibraltar Airport agreed in Cordoba on 18 September 2006; and

(22) 'User charge' means a charge imposed on air carriers for the provision of airport, airport environmental, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities and when appropriate reflecting environmental costs related to noise emissions.

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.

TITLE I

ECONOMIC PROVISIONS

Article 2

Traffic Rights

1. Each Contracting Party shall grant to the other Contracting Party, in accordance with Annex I and Annex II of this Agreement, the following rights for the conduct of international air transport by the air carriers of the other Contracting Party:

(a) the right to fly across its territory without landing;

(b) the right to make stops in its territory for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transport (non-traffic purposes);

(c) while operating an agreed service on a specified route, the right to make stops in its territory for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers, cargo and/or mail, separately or in combina-

tion; and

d) Andra rättigheter enligt detta avtal.

(d) the rights otherwise specified in this Agreement.

2. Ingenting i detta avtal ska anses medföra rätt för

2. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the air carriers of:

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,

(a) Jordan the right to take on board, in the territory of any Member State, passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that Member State;

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.

(b) the European Union the right to take on board, in the territory of Jordan, passengers, baggage, cargo, and/or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of Jordan.

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 huvudsak-

Article 3

Authorisation

1. On receipt of applications for operating authorisation from an air carrier of one of the Contracting Parties, the competent authorities shall grant appropriate authorisations with minimum procedural delay, provided that:

(a) for an air carrier of Jordan:

— the air carrier has its principal place of business in Jordan and has received its operating licence in accordance with the law of the Hashemite Kingdom of Jordan,

— effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Hashemite Kingdom of Jordan, and

— the air carrier is owned, directly or by majority participation, and effectively controlled by Jordan and/or its nationals;

(b) for an air carrier of the European Union:

—the air carrier has its principal place of

liga 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

business in the territory of a Member State under the Treaty on the Functioning of the European Union, and has received its operating licence, and

—effective regulatory control of the air carrier is exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate and the relevant Aeronautical Authority is clearly identified,

—the air carrier is owned, directly or by majority participation, by Member States and/or by nationals of the Member States, or by other States listed in Annex IV, and/or of the nationals of these other States;

(c) the air carrier meets the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the authority competent for the operation of international air transport; and

(d) the provisions set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement are being maintained and administered.

Article 4

Refusal, Revocation, Suspension, Limitation of Authorisation

1. The competent authorities of either Contracting Party may refuse, revoke, suspend or limit the operating authorisations or otherwise suspend or limit the operations of an air carrier of another Contracting Party where:

(a) for an air carrier of Jordan:

—the air carrier does not have its principal place of business in Jordan or has not received its operating licence in accordance with the applicable law of Jordan,

—effective regulatory control of the air carrier is not exercised and maintained by Jordan,

or

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

—the air carrier is not owned and effectively controlled, directly or by majority participation, by Jordan and/or nationals of Jordan;

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,

(b) for an air carrier of the European Union:

—the air carrier does not have its principal place of business or, if any, its registered office in the territory of a Member State under the Treaty on the Functioning of the European Union, or has not received its operating licence in accordance with Union law,

—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

— effective regulatory control of the air carrier is not exercised and maintained by the Member State responsible for issuing its Air Operators Certificate or the competent aeronautical authority is not clearly identified, or

—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.

— the air carrier is not owned and effectively controlled, directly or by majority participation, by Member States and/or nationals of Member States, or by the other States listed in Annex IV, and/or nationals of these other States;

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

(c) the air carrier has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 6 (Compliance with Laws and Regulations) of this Agreement; or

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

(d) the provisions set forth in Article 13 (Aviation Safety) and Article 14 (Aviation Security) of this Agreement are not being maintained or administered.

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 luft-

2. Unless immediate action is essential to prevent further non-compliance with points (c) or (d) of paragraph 1, the rights established by the present Article to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions of any air carrier of a Contracting Party shall be exercised only according to the procedure prescribed in Article 23 (Safeguard measures) of this Agreement. In any case, the exercise of these rights shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary. They shall be exclusively di-

trafikföretagen 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 tillgo-

rected towards the air carrier or air carriers concerned, and shall be without prejudice to the right of either Contracting Party to take action under Article 22 (Dispute resolution and arbitration).

3. Neither Contracting Party shall use its rights established by the present Article to refuse, revoke, suspend or limit authorisations or permissions of any air carriers of a Contracting Party on the grounds that majority ownership and effective control of that air carrier is vested in another Euromed Country or its nationals, provided that such Euromed Country is party to a similar Euro Mediterranean Aviation Agreement and offers reciprocal treatment.

Article 4 bis

Reciprocal Recognition of Regulatory Determinations with Regard to Airline Fitness and Citizenship

1. Upon receipt of an application for authorisation from an air carrier of one Contracting Party, the competent authorities of the other Contracting Party shall recognise any fitness and/or citizenship determination made by the competent authorities of the first Contracting Party with respect to that air carrier as if such determination had been made by its own competent authorities, and shall not inquire further into such matters, except as provided for in paragraph 2 below.

2. If, after receipt of an application for authorisation from an air carrier, or after the grant of such authorisation, the competent authorities of the receiving Contracting Party have a specific reason based on a reasonable doubt for concern that, despite the determination made by the competent authorities of the other Contracting Party, the conditions prescribed in Article 3 (Authorisation) of this Agreement for the grant of appropriate authorisations or permissions have not been met, then they shall promptly advise those authorities, giving substantive reasons for their concern. In that event, either Contracting Party may seek consultations, which may include representatives of the competent authorities of both Contracting Parties, and/or

doses 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).

additional information relevant to this concern, and such requests shall be met as soon as practicable. If the matter remains unresolved, either Contracting Party may bring the matter to the Joint Committee set up under Article 21 (The Joint Committee) of this Agreement.

3. Den här artikeln omfattar inte erkännande av beslut avseende
—säkerhetscertifikat eller -licenser,
—säkerhetsarrangemang, eller
—försäkringstäckning.

3. The present Article does not cover recognition of determinations in relation to:
—Safety certificates or licences,
—Security arrangements, or
—Insurance coverage.

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.

Article 5

Investment

1. Jordan may take arrangements to allow majority ownership and/or the effective control of air carriers of Jordan by Member States or their nationals.

2. Upon verification by the Joint Committee in accordance with Article 21(10) (The Joint Committee) that reciprocal arrangements exist, the Contracting Parties shall allow majority ownership and/or the effective control of air carriers of Jordan by Member States or their nationals, or of air carriers of the European Union by Jordan or its nationals.

3. Specific investment projects under the present Article shall be authorised by virtue of preliminary decisions of the Joint Committee established by this Agreement. These decisions may specify the conditions associated with the operation of the agreed services under this Agreement and with the services between third Countries and the Contracting Parties. The provisions of Article 21(9) (The Joint Committee) of this Agreement shall not apply to this type of decision.

Artikel 6

Efterlevnad av lagar och andra författningar

1. En avtalsslutande parts lufttrafikföretag ska vid inresa i, avresa från och under uppe-

Article 6

Compliance with laws and regulations

1. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws and

håll 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).

regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air transport, or to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Contracting Party's air carriers.

2. While entering, within, or leaving the territory of one Contracting Party, the laws and regulations applicable within that territory relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Contracting Party's air carriers.

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 möj-

Article 7

Competitive environment

1. The Contracting Parties reaffirm the application to this Agreement of the principles of Chapter II of Title IV of the Association Agreement.

2. The Contracting Parties acknowledge that it is their joint objective to secure fair and equal opportunities for the air carriers of both sides to operate the Agreed Services. In order to achieve this, it is necessary to have a fair and competitive environment for the operation of air services. The Contracting Parties recognise that fair competitive practices by air carriers are most likely to occur where these air carriers provide air services on a fully commercial basis and are not subsidised.

3. When a Contracting Party deems it essential to grant public subsidies to an air carrier operating under this Agreement in order to achieve a legitimate objective, it shall see to it that such subsidies are proportionate to the objective, transparent and designed to minimise, to the extent feasible, their adverse impact on the air carriers of the other Contracting Party. The Contracting Party intending to

ligt. 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.

grant any such subsidy shall inform the other Contracting Party of its intention and shall make sure that such subsidy is consistent with the criteria laid down in this Agreement.

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.

4. If one Contracting Party finds that conditions exist in the Territory of the other Contracting Party, in particular due to a subsidy, inconsistent with the criteria laid down in paragraph 3 which would adversely affect the fair and equal opportunity of its air carriers to compete, it may submit observations to the other Contracting Party. Furthermore, it may request a meeting of the Joint Committee, as provided for in Article 21 (The Joint Committee) of this Agreement. From the receipt of such a request consultations shall start within 30 days. When a dispute cannot be settled by the Joint Committee, the Contracting Parties retain the possibility of applying their respective anti-subsidy measures.

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.

5. The actions, referred to in paragraph 4 of this Article, shall be appropriate, proportionate and restricted with regard to scope and duration to what is strictly necessary. They shall be exclusively directed towards the air carrier or air carriers benefiting from a subsidy or the conditions referred to in this Article, and shall be without prejudice to the right of either Contracting Party to take action under Article 23 (Safeguard Measures) of this Agreement.

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.

6. Each Contracting Party, upon notification to the other Contracting Party, may approach responsible government entities in the territory of the other Contracting Party including entities at the state, provincial or local level to discuss matters relating to this Article.

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

7. The provisions of this Article shall apply without prejudice to the Contracting Parties' laws and regulations regarding public service obligations in the territories of the Contracting Parties.

Artikel 8

Article 8

Kommersiella möjligheter

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.

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 av-

Commercial Opportunities

1. The air carriers of each Contracting Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Contracting Party for the promotion and sale of air transport and related activities.

2. The air carriers of each Contracting Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Contracting Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff who are required to support the provision of air transport.

3 a) Without prejudice to point (b) below, each air carrier shall have in relation to ground-handling in the Territory of the other Contracting Party:
(i) the right to perform its own ground-handling (‘self-handling’) or, at its option;
(ii) the right to select among competing suppliers that provide ground-handling services in whole or in part where such suppliers are allowed market access on the basis of the laws and regulations of each Contracting Party, and where such suppliers are present in the market.

b) For the following categories of ground-handling services i.e. baggage handling, ramp handling, fuel and oil handling, freight and mail handling as regards the physical handling of freight and mail between the air terminal and the aircraft, the rights under point (a)(i) and (ii) shall be subject only to physical or operational constraints according to the laws and regulations applicable in the Territory of the other Contracting Party. Where such constraints preclude self-handling and where there is no effective competition between suppliers that provide ground-handling services, all such services shall be available on an equal and non-discriminatory basis to all air carriers; prices of such services shall not exceed their full cost including a reasonable return on assets, after depreciation.

kastning på tillgångarna efter avskrivning.

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.

4. Any air carrier of each Contracting Party may engage in the sale of air transport in the territory of the other Contracting Party directly and/or, at the air carrier's discretion, through its sales agents, other intermediaries appointed by the air carrier or through the internet. Each air carrier shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.

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.

5. Each air carrier shall have the right to convert and remit from the territory of the other Contracting Party to its home territory and, except where inconsistent with generally applicable law or regulation, to the country or countries of its choice, on demand, local revenues. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.

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.

6. The air carriers of each Contracting Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Contracting Party in local currency. At their discretion, the air carriers of each Contracting Party may pay for such expenses in the territory of the other Contracting Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

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

7. In operating or holding out services under this Agreement, any air carrier of a Contracting Party may enter into cooperative marketing arrangements, such as blocked-space agreements or code-sharing arrangements, with:

a) de avtalsslutande parternas lufttrafikföretag, och

(a) any air carrier or carriers of the Contracting Parties; and

b) tredjeländers lufttrafikföretag, och

(b) any air carrier or carriers of a third country; and

c) land- eller sjötransportföretag,
under förutsättning att i) alla som deltar i det

(c) any surface, land or maritime carriers;
provided that (i) all participants in such ar-

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.

rangements hold the appropriate underlying route authority and (ii) the arrangements meet the requirements relating to safety and competition normally applied to such arrangements. In respect of passenger transport sold involving code-shares, the purchaser shall be informed at the point of sale, or in any case before boarding, which transportation providers will operate each sector of the service.

8 (a) In relation to the transport of passengers, surface transportation providers shall not be subject to laws and regulations governing air transport on the sole basis that such surface transportation is held out by an air carrier under its own name. Surface transportation providers have the discretion to decide whether to enter into cooperative arrangements. In deciding on any particular arrangement, surface transportation providers may consider, among other things, consumer interests and technical, economic, space, and capacity constraints.

(b) Moreover, and notwithstanding any other provision of this Agreement, air carriers and indirect providers of cargo transportation of the Contracting Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transport any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of Jordan and the European Union, or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right[s] to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Air carriers may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other air carriers and indirect providers of cargo air transport. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

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.

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.

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.

9 (a) The air carriers of each Contracting Party shall be entitled to provide the agreed services using aircraft and crew leased from any air carrier, including from third countries, provided that all participants in such arrangements meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied by the Contracting Parties to such arrangements.

(b) Neither Contracting Party shall require the air carriers leasing out their equipment to hold traffic rights under this agreement.

(c) The leasing with crew (wet-leasing) by an air carrier of the Contracting Parties of an aircraft of an air carrier of a third country, other than those mentioned in Annex IV, in order to exploit the rights envisaged in this Agreement, shall remain exceptional or meet temporary needs. The wet-lease shall be submitted for prior approval of the licensing authority of the leasing air carrier and to the competent authority of the other Contracting Party to where it is intended to operate the wet-leased aircraft.

10. The air carriers of each Contracting Party shall be entitled to enter into franchising or branding arrangements with companies, including air carriers, of either Contracting Party or third countries, provided that the air carriers hold the appropriate authority and meet the conditions prescribed under the laws and regulations applied by the Contracting Parties to such arrangements, particularly those requiring the disclosure of the identity of the air carrier operating the service.

11. The allocation of slots at the airports in the territories of the Contracting Parties shall be carried out in an independent, transparent and non-discriminatory manner. All the air carriers will be treated on a fair and equal basis. In accordance with Article 21(5) (The Joint Committee), a Contracting Party may request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve any question related to the application of the present paragraph.

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.

Article 9

Customs duties and charges

1. On arriving in the territory of one Contracting Party, aircraft operated in international air transport by the air carriers of the other Contracting Party, their regular equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, ground equipment, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transport shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (a) imposed by the national or local authorities or the European Union, and (b) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.

2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:

(a) aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Contracting Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

(b) ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Contracting Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an air carrier of the other Contracting Party used in international air transport;

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.

(c) fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Contracting Party for use in an aircraft of an air carrier of the other Contracting Party engaged in international air transport, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the said territory;

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.

(d) printed matter, as provided for by the customs legislation of each Contracting Party, introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board for use on outbound aircraft of an air carrier of the other Contracting Party engaged in international air transport, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the said territory; and

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

(e) safety and security equipment for use at airports or cargo terminals.

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.

3. Notwithstanding any other provision to the contrary, nothing in this Agreement shall prevent a Contracting Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on fuel supplied in its territory on a non-discriminatory basis for use in an aircraft of an air carrier that operates between two points in its territory.

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

4. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

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.

5. The exemptions provided by this Article shall also be available where the air carriers of one Contracting Party have contracted with another air carrier, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for the loan or transfer in the Territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraphs 1 and 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 än-

6. Nothing in this Agreement shall prevent either Contracting Party from imposing taxes, levies, duties, fees or charges on goods

damål än konsumtion ombord till passagerare på en lufttrafiksträcka mellan två punkter inom den avtalsslutande partens territorium vid vilka av- eller påstigning är tillåten.

sold other than for consumption on board to passengers during a sector of an air service between two points within its territory at which embarkation or disembarkation is permitted.

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.

7. The stipulations of the present Agreement shall not affect the field of VAT, with the exception of turnover tax on imports. The provisions of the respective conventions in force between a Member State and Jordan for the avoidance of double taxation on income and on capital remain unaffected by this Agreement.

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

Article 10

User Charges for Airports and Aviation Facilities and Services

1. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Contracting Party for the use of air navigation and air traffic control services shall be just, reasonable, cost-related and not unjustly discriminatory. In any event, any such user charges shall be assessed on the air carriers of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier.

2. Each Contracting Party shall ensure that user charges that may be imposed by its competent charging authorities or bodies on the air carriers of the other Contracting Party for the use of airport, aviation security and related facilities and services shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. These charges may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport and aviation security facilities and services at that airport or within that airport's system. These charges may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which user charges are made shall be provided on an efficient and economic basis. In any event, these charges shall be assessed on the air car-

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.

riers of the other Contracting Party on terms not less favourable than the most favourable terms available to any other air carrier at the time the charges are assessed.

3. Each Contracting Party shall ensure consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the air carriers or their representative bodies using the services and facilities, and shall ensure the competent charging authorities or bodies and the air carriers or their representative bodies to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs 1 and 2 of this article. Each Contracting Party shall ensure the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable those authorities to consider the views expressed by the users before changes are made.

4. Neither Contracting Party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 22 (Dispute Resolution and Arbitration) of this Agreement, to be in breach of a provision of this Article, unless (a) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Contracting Party within a reasonable amount of time; or (b) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

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

Article 11

Pricing

1. The Contracting Parties shall permit prices to be freely established by the air carriers on the basis of free and fair competition.

2. The Contracting Parties shall not require prices to be filed.

3. Discussions between competent authorities may be held to discuss matters such as, but not limited to prices which may be un-

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 säkerhets-

just, unreasonable or discriminatory.

Article 12

Statistics

1. Each Contracting Party shall provide to the other Contracting Party statistics that are required by domestic laws and regulations, and, upon request, other available statistical information as may be reasonably required for the purpose of reviewing the operation of the air services.

2. The Contracting Parties shall cooperate in the framework of the Joint Committee under Article 21 (The Joint Committee) of this Agreement to facilitate the exchange of statistical information between them for the purpose of monitoring the development of air services under this Agreement.

TITLE II

REGULATORY COOPERATION

Article 13

Aviation safety

1. The Contracting Parties shall ensure that their legislation delivers, at a minimum, the standards specified in Part A of Annex III, under the conditions set out hereafter.

2. The Contracting Parties shall ensure that aircraft registered in one Contracting Party suspected of non-compliance with international aviation safety standards established pursuant to the Convention landing at airports open to international air traffic in the territory of the other Contracting Party shall be subject to ramp inspections by the competent authorities of that other Contracting Party, on board and around the aircraft to check both the validity of the aircraft documents and those of its crew and the apparent condition of the aircraft and its equipment.

3. Either Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other

normerna.

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

Contracting Party.

4. Either competent authorities of a Contracting Party may take all appropriate and immediate measures whenever they ascertain that an aircraft, a product or an operation may:

(a) fail to satisfy the minimum standards established pursuant to the Convention, the legislation specified in Part A of Annex III, or the equivalent Jordanian Legislation compliant with paragraph 1 of this Article, whichever is applicable;

(b) give rise to serious concerns — established through an inspection referred to in paragraph 2 — that an aircraft or the operation of an aircraft does not comply with the minimum standards established pursuant to the Convention, the legislation specified in Part A of Annex III, or the equivalent Jordanian Legislation compliant with paragraph 1 of this Article, whichever is applicable; or

(c) give rise to serious concerns that there is a lack of effective maintenance and administration of minimum standards established pursuant to the Convention, the legislation specified in Part A of Annex III, or the equivalent Jordanian Legislation compliant with paragraph 1 of this Article, whichever is applicable.

5. Where the competent authorities of one Contracting Party take action under paragraph 4, they shall promptly inform the competent authorities of the other Contracting Party of taking such action, providing reasons for its action.

6. Where measures taken in application of paragraph 4 are not discontinued even though the basis for taking them has ceased to exist, either Contracting Party may refer the matter to the Joint Committee.

Article 14

Aviation Security

1. The Contracting Parties shall ensure that their legislation delivers, at a minimum, the

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 hu-

standards specified in Part B of Annex III to this Agreement, under the conditions set out hereafter.

2. The assurance of safety for civil aircraft, their passengers and crew being a fundamental pre-condition for the operation of international air services, the Contracting Parties reaffirm their obligations to each other to provide for the security of civil aviation against acts of unlawful interference, and in particular their obligations under the Chicago Convention, the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971, the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988 and the Convention on the marking of plastic explosives for purpose of detection signed at Montreal on 1 March 1991, insofar as both Contracting Parties are parties to these conventions, as well as all other conventions and protocols relating to civil aviation security of which both Contracting Parties are parties.

3. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

4. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security Standards and, so far as they are applied by them, the Recommended Practices established by the International Civil Aviation Organisation (ICAO) and designated as Annexes to the Chicago Convention, to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Both Contracting Parties shall require that operators of aircraft of their registry, op-

vudsakliga 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

erators who have their principal place of business or permanent residence in their territory, and the operators of airports in their territory, act in conformity with such aviation security provisions.

5. Each Contracting Party shall ensure that effective measures are taken within its territory to protect aircraft, to screen passengers and their carry-on items, and to carry out appropriate checks on crew, cargo (including hold baggage) and aircraft stores prior to and during boarding or loading and that those measures are adjusted to meet increases in the threat. Each Contracting Party agrees that their air carriers may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 4 required by the other Contracting Party, for entrance into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party.

6. Each Contracting Party shall also act favourably upon any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat. Except in case of emergency, each Contracting Party will inform the other Contracting Party in advance of any special security measures it intends to introduce which could have a significant financial or operational impact on the air transport services provided under this Agreement. Either Contracting Party may request a meeting of the Joint Committee to discuss such security measures, as provided for in Article 21 (The Joint Committee) of this Agreement.

7. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.

8. Each Contracting Party shall take all measures it finds practicable to ensure that an aircraft subjected to an act of unlawful seizure or other acts of unlawful interference

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

which is on the ground in its territory is detained on the ground unless its departure is necessitated by the overriding duty to protect human life. Wherever practicable, such measures shall be taken on the basis of mutual consultations.

9. When a Contracting Party has reasonable grounds to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, that Contracting Party may request immediate consultations with the other Contracting Party.

10. Without prejudice to Article 4 (Refusal, Revocation, Suspension, Limitation of Authorisations) of this Agreement, failure to reach a satisfactory agreement within fifteen (15) days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorisation of one or more air carriers of such other Contracting Party.

11. When required by an immediate and extraordinary threat, a Contracting Party may take interim action prior to the expiry of fifteen (15) days.

12. Any action taken in accordance with the paragraph 10 of this Article shall be discontinued upon compliance by the other Contracting Party with the provisions of this Article.

Article 15

Air traffic management

1. The Contracting Parties shall ensure that their legislation delivers the standards specified in Part C of Annex III to this Agreement, under the conditions set out hereafter.

2. The Contracting Parties commit themselves to the highest degree of cooperation in the field of air traffic management with a view to extending the Single European Sky to Jordan in order to enhance current safety standards and overall efficiency for general air traffic standards in Europe, to optimise capacities and to minimise delays. To this

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.

purpose, an appropriate participation of Jordan to the single sky committee shall be ensured. The Joint Committee shall be responsible for monitoring and facilitating cooperation in the field of air traffic management.

3. With a view to facilitating the application of the Single European Sky legislation in their territories:

(a) Jordan shall take the necessary measures to adjust their air traffic management institutional structures to the Single European Sky, in particular by establishing pertinent national supervisory bodies at least functionally independent of air navigation service providers; and

(b) The European Union shall associate Jordan with relevant operational initiatives in the fields of air navigation services, airspace and interoperability that stem from the Single European Sky, in particular through the early involvement of Jordan's efforts to establish functional airspace blocks, or through appropriate coordination on 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 skyldig-

Article 16

Environment

1. The Contracting Parties recognise the importance of protecting the environment when developing and implementing international aviation policy.

2. The Contracting Parties recognise the importance of working together, and within the framework of multilateral discussions, to consider the effects of aviation on the environment and the economy, and to ensure that any mitigating measures are fully consistent with the objectives of this Agreement.

3. Nothing in this Agreement shall be construed to limit the authority of the competent authorities of a Contracting Party to take all appropriate measures within its sovereign jurisdiction to prevent or otherwise address the environmental impacts of air transport provided that such measures are fully consistent

heter 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.

with their rights and obligations under international law and are applied without distinction as to nationality.

4. The Contracting Parties shall ensure that their legislation delivers the standards specified in Part D of Annex III to this Agreement.

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.

Article 17

Consumer protection

The Contracting Parties shall ensure that their legislation delivers the standards relating to air transport specified in Part E of Annex III to this Agreement.

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.

Article 18

Computer reservation systems

The Contracting Parties shall ensure that their legislation delivers the standards specified in Part F of Annex III to this Agreement.

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.

Article 19

Social aspects

The Contracting Parties shall ensure that their legislation delivers the standards relating to air transport specified in Part G of Annex III to this Agreement.

AVDELNING III

INSTITUTIONELLA BESTÄMMELSER

Artikel 20

Tolkning och genomförande

1. De avtalsslutande parterna ska vidta alla lämpliga åtgärder, både allmänna och sär-

TITLE III

INSTITUTIONAL PROVISIONS

Article 20

Interpretation and enforcement

1. The Contracting Parties shall take all appropriate measures, whether general or par-

skilda, 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.

ticular, to ensure fulfilment of the obligations arising out of this Agreement and shall refrain from any measures which would jeopardise attainment of the objectives of this Agreement.

2. Each Contracting Party shall be responsible, in its own territory, for the proper enforcement of this Agreement and in particular the legislation that delivers the standards specified in Annex III to this Agreement.

3. Each Contracting Party shall give the other Contracting Party all necessary information and assistance in the case of investigations on possible infringements which that other Contracting Party carries out under its respective competences as provided in this Agreement.

4. Whenever the Contracting Parties act under the powers granted to them by this Agreement on matters which are of interest to the other Contracting Party and which concern the authorities or undertakings of the other Contracting Party, the competent authorities of the other Contracting Party shall be fully informed and given the opportunity to comment before a final decision is taken.

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.

Article 21

The Joint Committee

1. A committee composed of representatives of the Contracting Parties (hereinafter referred to as the Joint Committee) is hereby established, which shall be responsible for the administration of this Agreement and shall ensure its proper implementation. For this purpose, it shall make recommendations and take decisions in the cases provided for in this Agreement.

2. The decisions of the Joint Committee shall be adopted by consensus and shall be binding upon the Contracting Parties. They will be put into effect by the Contracting Parties in accordance with their own rules.

3. The Joint Committee shall adopt, by a decision, its rules of procedure.

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

4. The Joint Committee shall meet as and when necessary. Either Contracting Party may request the convening of a meeting.

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.

5. A Contracting Party may also request a meeting of the Joint Committee to seek to resolve any question relating to the interpretation or application of this Agreement. Such a meeting shall begin at the earliest possible date, but not later than two months from the date of receipt of the request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

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.

6. For the purpose of the proper implementation of this Agreement, the Contracting Parties shall exchange information and, at the request of either Contracting Party, shall hold consultations within the Joint Committee.

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).

7. If, in the view of one of the Contracting Parties, a decision of the Joint Committee is not properly implemented by the other Contracting Party, the former may request that the issue be discussed by the Joint Committee. If the Joint Committee cannot solve the issue within two months of its referral, the requesting Contracting Party may take appropriate safeguard measures under Article 23 (Safeguard Measures) of this Agreement.

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.

8. The decisions of the Joint Committee shall state the date of its implementation in the Contracting Parties and any other information likely to concern economic operators.

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).

9. Without prejudice to paragraph 2, if the Joint Committee does not take a decision on an issue which has been referred to it within six months of the date of referral, the Contracting Parties may take appropriate temporary safeguard measures under Article 23 (Safeguard Measures) of this Agreement.

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

10. The Joint Committee shall examine questions relating to bilateral investments of majority participation, or changes in the effective control of air carriers of the Contract-

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

ing Parties.

11. The Joint Committee shall also develop cooperation by:

(a) fostering expert-level exchanges on new legislative or regulatory initiatives and developments, including in the fields of security, safety, the environment, aviation infrastructure (including slots), competitive environment and consumer protection;

(b) regularly examining the social effects of this Agreement as it is implemented, notably in the area of employment and developing appropriate responses to concerns found to be legitimate;

(c) considering potential areas for the further development of this Agreement, including the recommendation of amendments to this Agreement; and

(d) agreeing, on the basis of consensus, proposals, approaches or documents of a procedural nature directly related to the functioning of this Agreement.

12. The Contracting Parties share the goal of maximising the benefits for consumers, airlines, labour, and communities by extending this Agreement to include third countries. To this end, the Joint Committee shall work to develop a proposal regarding the conditions and procedures, including any necessary amendments to this Agreement, that would be required for third countries to accede to this Agreement.

Article 22

Dispute Resolution and Arbitration

1. Either Contracting Party may request the Association Council established under the Association Agreement to examine any dispute relating to the application or interpretation of this Agreement, having not been resolved in accordance with Article 21 (The Joint Committee) of this Agreement.

2. The Association Council established under the Association Agreement may settle the

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.

dispute by means of a decision.

3. The Contracting Parties shall take the necessary measures to implement the decision referred to in paragraph 2.

4. Should the Contracting Parties be unable to settle the dispute through the Joint Committee or in accordance with paragraph 2, the dispute shall, at the request of either Contracting Party, be submitted to an arbitration panel of three arbitrators in accordance with the procedure laid down hereafter:

(a) each Contracting Party shall appoint an arbitrator within sixty (60) days from the date of reception of the notification for the request for arbitration by the arbitration panel addressed by the other Contracting Party through diplomatic channels; the third arbitrator should be appointed by the other two arbitrators within sixty (60) additional days. If one of the Contracting Parties has not appointed an arbitrator within the agreed period, or if the third arbitrator is not appointed within the agreed period, each Contracting Party may request the President of the Council of the ICAO to appoint an arbitrator or arbitrators, whichever is applicable;

(b) the third arbitrator appointed under the terms of paragraph a) above should be a national of a third State and shall act as a President of the arbitration panel;

(c) the arbitration panel shall agree its rules of procedure; and

(d) subject to the final decision of the arbitration panel, the initial expenses of the arbitration shall be shared equally by the Contracting Parties.

5. At the request of a Contracting Party and pending the final decision of the arbitration panel, the arbitration panel may order the other Contracting Party to implement interim relief measures.

6. Any provisional decision or final decision of the arbitration panel shall be binding upon the Contracting Parties.

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.

7. If one of the Contracting Parties does not act in conformity with a decision of the arbitration panel taken under the terms of this Article within thirty (30) days from the notification of the aforementioned decision, the other Contracting Party may, for as long as this failure endures, limit, suspend or revoke the rights or privileges which it had granted under the terms of this Agreement from the Contracting Party at fault.

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 samrådsför-

Article 23

Safeguard measures

1. The Contracting Parties shall take any general or specific measures required to fulfil their obligations under this Agreement. They shall see to it that the objectives set out in this Agreement are attained.

2. If either Contracting Party considers that the other Contracting Party has failed to fulfil an obligation under this Agreement, it may take appropriate measures. Safeguard measures shall be restricted with regard to their scope and duration to what is strictly necessary in order to remedy the situation or maintain the balance of this Agreement. Priority shall be given to such measures as will least disturb the functioning of this Agreement.

3. A Contracting Party which is considering taking safeguard measures shall notify the other Contracting Parties through the Joint Committee and shall provide all relevant information.

4. The Contracting Parties shall immediately enter into consultations in the Joint Committee with a view to finding a commonly acceptable solution.

5. Without prejudice to Articles 3(d) (Authorisation), Article 4(d) (Refusal, Revocations, Suspension, Limitation of Authorisation) and Articles 13 (Aviation safety) and 14 (Aviation security) of this Agreement, the Contracting Party concerned shall not take safeguard measures until one month has elapsed after the date of notification under paragraph 3, unless the consultation proce-

farandet 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.

dure under paragraph 4 has been concluded before the expiration of the stated time limit.

6. The Contracting Party concerned shall, without delay, notify the measures taken to the Joint Committee and shall provide all relevant information.

7. Any action taken under the terms of this Article shall be suspended, as soon as the Contracting Party at fault satisfies the provisions of this Agreement.

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).

Article 24

Geographic extension of the Agreement

The Contracting Parties commit to conduct a continuous dialogue to ensure the coherence of this Agreement with the Barcelona process and aim, as an ultimate goal, a common Euro Mediterranean Aviation Area. Therefore, the possibility of mutually agreeing amendments to take into account similar Euro Mediterranean Aviation agreements shall be explored within the Joint Committee in accordance with paragraph 11 of Article 21 (The Joint Committee).

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.

Article 25

Relationship to other Agreements

1. The provisions of this Agreement supersede the relevant provisions of existing bilateral agreements between Jordan and the Member States. However, existing traffic rights which originate from these bilateral agreements and which are not covered under this Agreement can continue to be exercised, provided that there is no discrimination between air carriers of the European Union on the basis of nationality.

2. Notwithstanding Paragraph 1 of this Article, and subject to Article 27 (Termination), if this Agreement is terminated or ceases to be provisionally applied, the regime applicable to air services between the Contracting Parties' respective territories may be agreed by them prior to termination.

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

3. If the Contracting Parties become parties to a multilateral agreement, or endorse a decision adopted by ICAO or another international organisation, that addresses matters covered by this Agreement, they shall consult in the Joint Committee to determine whether this Agreement should be revised to take into account such developments.

4. This Agreement shall be without prejudice to any decision by the two Contracting Parties to implement future recommendations that may be made by the ICAO. The Contracting Parties shall not cite this Agreement, or any part of it, as the basis for opposing consideration in the ICAO of alternative policies on any matter covered by this Agreement.

Article 26

Amendments

1. If one of the Contracting Parties wishes to amend the provisions of this Agreement, it shall notify the Joint Committee accordingly. The amendment to this Agreement shall enter into force after completion of the respective internal procedures of each contracting party.

2. The Joint Committee may, upon the proposal of one Contracting Party and in accordance with this Article, decide to modify the Annexes to this Agreement.

3. This Agreement shall be without prejudice to the right of each Contracting Party, subject to compliance with the principle of non-discrimination to unilaterally adopt new legislation or amend its existing legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex III to this Agreement.

4. As soon as new legislation in the field of air transport or an associated area covered by Annex III that could impact the proper functioning of this Agreement is being drawn up by one of the Contracting Parties, it shall inform and consult the other Contracting Party as closely as possible. At the request of one of the Contracting Parties, a preliminary ex-

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.

change of views may take place in the Joint Committee.

5. As soon as a Contracting Party has adopted new legislation or an amendment to its legislation in the field of air transport or an associated area mentioned in Annex III that could impact the proper functioning of this Agreement, it shall inform the other Contracting Party not later than thirty days after its adoption. Upon the request of any Contracting Party, the Joint Committee shall within sixty days thereafter hold an exchange of views on the implications of such new legislation or amendment for the proper functioning of this Agreement.

6. Following the exchanges of view referred to in paragraph 5 above, the Joint Committee shall:

(a) adopt a decision revising Annex III of this Agreement so as to integrate therein, if necessary on a basis of reciprocity, the new legislation or amendment in question;

(b) adopt a decision to the effect that the new legislation or amendment in question shall be regarded as in accordance with this Agreement; or

(c) recommend any other measures, to be adopted within a reasonable period of time, to safeguard the proper functioning of this Agreement.

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

Article 27

Termination

1. This Agreement is concluded for an unlimited period.

2. Either Contracting Party may, at any time, give notice in writing through diplomatic channels to the other Contracting Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to ICAO. This Agreement shall terminate at midnight GMT at the end of the IATA traffic season in effect one year following the date of written notification of termination, unless:

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.

(a) the notice is withdrawn by agreement of the Contracting Parties before the expiry of this period; or

(b) the Contracting Party other than the one giving the notice for termination requests a longer period of time, not exceeding 18 months, in order to ensure satisfactory negotiation of the subsequent regime applicable to air services between their respective territories.

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.

Article 28

Registration with the International Civil Aviation Organisation and the United Nations Secretariat

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the ICAO and with the UN Secretariat.

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 ef-

Article 29

Entry into force

1. This Agreement shall enter into force one month after the date of the last note in an exchange of diplomatic notes between the Contracting Parties confirming that all necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed. For purposes of this exchange, the Hashemite Kingdom of Jordan shall deliver to the General Secretariat of the Council of the European Union its diplomatic note to the European Union and its Member States, and the General Secretariat of the Council of the European Union shall deliver to the Hashemite Kingdom of Jordan the diplomatic note from the European Union and its Member States. The diplomatic note from the European Union and its Member States shall contain communications from each Member State confirming that its necessary procedures for entry into force of this Agreement have been completed.

2. Notwithstanding Paragraph 1 of this Article, the Contracting Parties agree to provisionally apply this Agreement from the first

ter 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.

day of the month following the earliest of (i) the date of the latest note of which the Parties have notified each other of the completion of the procedures necessary to provisionally apply this Agreement, or (ii) subject to the internal procedures and/or domestic legislation, as applicable, of the Contracting Parties, the date that falls 12 months from the date of signature of this Agreement.

TILL BEVIS HÄRPÅ har undertecknade befullmäktigade undertecknat detta avtal.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorised, have signed this Agreement.

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.

Done at Brussels on the fifteenth day of December in the year two thousand and ten, in duplicate, in the Bulgarian, Czech, Danish, Dutch, English, Estonian, Finnish, French, German, Greek, Hungarian, Italian, Latvian, Lithuanian, Maltese, Polish, Portuguese, Romanian, Slovak, Slovene, Spanish, Swedish and Arabic languages, each text being equally authentic.

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 luft-

fartyg 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).

ANNEX I

AGREED SERVICES AND SPECIFIED ROUTES

1.This Annex is subject to the transitional provisions contained in Annex II to this Agreement.

2.Each Contracting Party grants to the air carriers of the other Contracting Party the rights to provide air transport services on the routes specified hereunder:

(a)for air carriers of the European Union: Points in the European Union — One or more intermediate points in Euromed countries, ECAA countries, or countries listed in Annex IV — One or more points in Jordan;

(b)for air carriers of Jordan: Points in Jordan — One or more intermediate points in Euromed countries, ECAA countries or countries listed in Annex IV — One or more points in the European Union.

3.The services operated, according to paragraph 2 of the present Annex, shall originate or terminate in the territory of Jordan, for Jordan air carriers, and in the territory of the European Union for Community air carriers.

4.The air carriers of each Contracting Party may on any or all flights and at their option:

(a) operate flights in either or both directions;

(b) combine different flight numbers within one aircraft operation;

(c) serve intermediate, as specified in paragraph 2 of this Annex, and points in the territories of the Contracting Parties in any combination and in any order;

(d) omit stops at any point or points;

(e) transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point;

(f) make stopovers at any points whether within or outside the territory of either Contracting Party;

(g) carry transit traffic through the other Contracting Party's territory; and

(h) combine traffic on the same aircraft regardless of where such traffic originates.

5.Each Contracting Party shall allow each air carrier to determine the frequency and capacity of the international air transport it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Contracting Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the air

carriers of the other Contracting Party, except for customs, technical, operational, environmental, protection of health reasons.

6.The air carriers of each Contracting Party may serve, notably but not exclusively within the framework of code share arrangements, any points located in a third country that is not included on the specified routes, provided that they do not exercise 5th freedom rights.

ANNEX II

TRANSITIONAL PROVISIONS

1. The implementation and application of all the provisions of this Agreement, especially the standards specified in Annex III, except part B of that Annex, shall be verified by an evaluation under the responsibility of the European Union and shall be approved by a decision of the Joint Committee. Such an evaluation shall be conducted on the earliest of (i) the date on which Jordan notifies the Joint Committee of its fulfilment of the harmonisation process based on Annex III of this Agreement, or (ii) one year after the entry into force of this Agreement.

2. Notwithstanding the provisions of Annex I, the agreed services and specified routes of this Agreement, shall not include, until the moment of the adoption of the decision referred to in paragraph 1 of this Annex II, the right for the air carriers of all Contracting Parties to exercise 5th freedom rights, including for the air carriers of Jordan between points within the territory of the European Union. However, all traffic rights already granted by one of the bilateral agreements between Jordan and the Member States of the European Union can continue to be exercised insofar as there is no discrimination between air carriers of the European Union on the basis of nationality.

3. Notwithstanding paragraph 1 of this Annex, the implementation and application of the security standards specified in part B of Annex III shall be verified by an evaluation under the responsibility of the European Union and shall be approved by a decision of the Joint Committee. The confidential parts of the security legislation indicated in Part B of Annex III will be shared with Jordan only once such a decision is adopted.

4. All Air Carriers of both Contracting Parties shall benefit from the right provided in Article 8 paragraph 3(a)(i) ('self-handling') at the Queen Alia International Airport on 1 January 2016 at the latest. In the meantime, all ground-handling services at that airport shall be available on an equal and non-discriminatory basis to all air carriers; prices of such services shall not exceed their full cost including a reasonable return on assets, after depreciation.

ANNEX III

LIST OF CIVIL AVIATION RULES

A. AVIATION SAFETY

No 3922/91

Council Regulation (EEC) No 3922/91 of 16 December 1991 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation
as amended by:

—Commission Regulation (EC) No 2176/96 of 13 November 1996 amending to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) No 3922/91,

—Commission Regulation (EC) No 1069/1999 of 25 May 1999 adapting to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) No 3922/91,

—Commission Regulation (EC) No 2871/2000 of 28 December 2000 adapting to scientific and technical progress Council Regulation (EEC) No 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation,

—Regulation (EC) No 1592/2002 of the European Parliament and of the Council of 15 July 2002 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency

Applicable provisions: Articles 1 to 10, 12 to 13 with the exception of Article 4, paragraph 1 and Article 8 paragraph 2, sentence 2, Annexes I, II and III. As regards the application of Article 12 'Member States' shall read 'Member States of the European Union'.

—Regulation (EC) No 1899/2006 of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation,

—Regulation (EC) No 1900/2006 of the European Parliament and of the Council of 20 December 2006 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 on the harmonisation of technical requirements and administrative procedures in the field of civil aviation,

—Commission Regulation (EC) No 8/2008 of 11 December 2007 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane,

—Commission Regulation (EC) No 859/2008 of 20 August 2008 amending Council Regulation (EEC) No 3922/91 as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane

Applicable provisions: Articles 1 to 10, 12 to 13 with the exception of Article 4(1) and Article 8(2) (second sentence), Annexes I to III. As regards the application of Article 12, 'Member States' shall read 'Member States of the European Union'.

No 216/2008

Regulation (EC) No 216/2008 of the European Parliament and of the Council of 20 February 2008 on common rules in the field of civil aviation and establishing a European Aviation Safety Agency, and repealing Council Directive 91/670/EEC, Regulation (EC) No 1592/2002 and Directive 2004/36/EC

Applicable provisions: Articles 1 to 68 with the exception of Article 65, the second subparagraph of Article 69(1), Article 69(4), Annexes I to VI

No 94/56

Council Directive 94/56/EC of 21 November 1994 establishing the fundamental principles governing the investigations of civil aviation accidents and incidents

Applicable provisions: Articles 1 to 12

No 2003/42

Directive 2003/42/EC of the European Parliament and the Council of 13 June 2003 on occurrence reporting in civil aviation

Applicable provisions: Articles 1 to 11, Annexes I and II

No 1702/2003

Commission Regulation (EC) No 1702/2003 of 24 September 2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations as amended by:

—Commission Regulation (EC) No 381/2005 of 7 March 2005 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations,

—Commission Regulation (EC) No 706/2006 of 8 May 2006 amending Regulation (EC) No 1702/2003 as regards the period during which Member States may issue approvals of a limited duration,

—Commission Regulation (EC) No 335/2007 of 28 March 2007 amending Regulation (EC) No 1702/2003 as regards the implementing rules related to environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances,

—Commission Regulation (EC) No 375/2007 of 30 March 2007 amending Regulation (EC) No 1702/2003 laying down implementing rules for the airworthiness and environmental certification of aircraft and related products, parts and appliances, as well as for the certification of design and production organisations,

—Commission Regulation (EC) No 287/2008 of 28 March 2008 on the extension of the period of validity of referred to in Article 2c(3) of Regulation (EC) No 1702/2003,

—Commission Regulation (EC) No 1057/2008 of 27 October 2008 amending Appendix II of Annex to Regulation (EC) No 1702/2003 concerning the Airworthiness Review Certificate (EASA Form 15a)

Applicable provisions: Articles 1 to 4, Annex. The transitional periods referred to in this Regulation shall be determined by the Joint Committee.

No 2042/2003

Commission Regulation (EC) No 2042/2003 of 20 November 2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annexes I to IV

As amended by:

—Commission Regulation (EC) No 707/2006 of 8 May 2006 amending Regulation (EC) No 2042/2003 as regards approvals of a limited duration and Annexes I and III,

—Commission Regulation (EC) No 376/2007 of 30 March 2007 amending Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks,

—Commission Regulation (EC) No 1056/2008 of 27 October 2008 amending

Regulation (EC) No 2042/2003 on the continuing airworthiness of aircraft and aeronautical products, parts and appliances, and on the approval of organisations and personnel involved in these tasks

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annexes I to IV

B. AVIATION SECURITY

No 300/2008

Regulation (EC) No 300/2008 of the European Parliament and of the Council of 11 March 2008 on common rules in the field of civil aviation security and repealing Regulation (EC) No 2320/2002

Applicable provisions: Articles 1 to 18, Article 21, Article 24(2)-(3), Annex
No 820/2008

Commission Regulation (EC) No 820/2008 of 8 August 2008 laying down measures for the implementation of the common basic standards on aviation security

Applicable provisions: Articles 1 to 6, Annex, Attachment 1

No 1217/2003

Commission Regulation (EC) No 1217/2003 of 4 July 2003 laying down common specifications for national civil aviation security quality control programmes

Applicable provisions: Articles 1 to 11, Annexes I and II

No 1486/2003

Commission Regulation (EC) No 1486/2003 of 22 August 2003 laying down procedures for conducting Commission inspections in the field of civil aviation security

Applicable provisions: Articles 1 to 16

No 1138/2004

Commission Regulation (EC) No 1138/2004 of 21 June 2004 establishing a common definition of critical parts of security restricted areas at airports

Applicable provisions: Articles 1 to 8

C. AIR TRAFFIC MANAGEMENT

No 549/2004

Regulation (EC) No 549/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 laying down the framework for the creation of the single European sky (the 'framework Regulation')

Applicable provisions: Articles 1 to 4, 6, and 9 to 14.

No 550/2004

Regulation (EC) No 550/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the provision of air navigation services in the single European sky (the service provision Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 19
No 551/2004

Regulation (EC) No 551/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the organisation and use of the airspace in the single European sky (the airspace Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 11

No 552/2004

Regulation (EC) No 552/2004 of the European Parliament and of the Council of 10 March 2004 on the interoperability of the European Air Traffic Management network (the interoperability Regulation)

Applicable provisions: Articles 1 to 12

No 2096/2005

Commission Regulation (EC) No 2096/2005 of 20 December 2005 laying down common requirements for the provision of air navigation services as amended by:

—Commission Regulation (EC) No 1315/2007 of 8 November 2007 on safety oversight in air traffic management and amending Regulation (EC) No 2096/2005

Applicable provisions: Articles 1 to 9, Annexes I to V

—Commission Regulation (EC) No 482/2008 of 30 May 2008 establishing a software safety assurance system to be implemented by air navigation service providers and amending Annex II to Regulation (EC) No 2096/2005

Applicable provisions: Articles 1 to 5, Annexes I to II

No 2150/2005
Commission Regulation (EC) No 2150/2005 of 23 December 2005 laying down common rules for the flexible use of airspace

Applicable provisions: Articles 1 to 9, Annex

No 1794/2006
Commission regulation (EC) No 1794/2006 of 6 December 2006 laying down a common charging scheme for air navigation services
Applicable provisions: Articles 1 to 17, Articles 18 to 19, Annexes I to VI

D. ENVIRONMENT

No 2006/93

Directive 2006/93/EC of the European Parliament and of the Council of 12 December 2006 on the regulation of the operation of aeroplanes covered by Part II, Chapter 3, Volume 1 of Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, second edition (1988)

Applicable provisions: Articles 1 to 6 and Annexes I and II

No 2002/30

Directive 2002/30/EC of the European Parliament and of the Council of 26 March 2002 on the establishment of rules and procedures with regard to the introduction of noise-related operating restrictions at Community airports

Applicable provisions: Articles 1 to 15, Annexes I and II

No 2002/49

Directive 2002/49/EC of the European Parliament and of the Council of 25 June 2002 relating to the assessment and management of environmental noise

Applicable provisions: Articles 1 to 16, Annexes I to IV

E. CONSUMER PROTECTION

No 90/314

Council Directive 90/314/EEC of 13 June 1990 on package travel, package holidays and package tours

Applicable provisions: Articles 1 to 10

No 93/13

Council Directive 93/13/EEC of 5 April 1993 on unfair terms in consumer contracts
Applicable provisions: Articles 1 to 10 and Annex

No 95/46

Directive 95/46/EC of the European Parliament and of the Council of 24 October 1995 on the protection of individuals with regard to the processing of personal data and on the free movement of such data

Applicable provisions: Articles 1 to 34

No 2027/97

Council Regulation (EC) No 2027/97 of 9 October 1997 on air carrier liability in the event of accidents
as amended by:
—Regulation (EC) No 889/2002 of the European Parliament and of the Council of 13 May 2002 amending Council Regulation (EC) No 2027/97

Applicable provisions: Articles 1 to 8

No 261/2004

Regulation (EC) No 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004 establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91

Applicable provisions: Articles 1 to 17

No 1107/2006

Regulation (EC) No 1107/2006 of the European Parliament and of the Council of 5 July 2006 concerning the rights of disabled persons and persons with reduced mobility when travelling by air

Applicable provisions: Articles 1 to 17, Annexes I and II

F. COMPUTER RESERVATION SYSTEMS

No 80/2009

Regulation (EC) No 80/2009 of the European Parliament and of the Council of 14 January 2009 on a Code of Conduct for computerised reservation systems and repealing Council Regulation (EEC) No 2299/89

G. SOCIAL ASPECTS

No 1989/391

Council Directive 89/391/EEC of 12 June 1989 on the introduction of measures to encourage improvements in the safety and health of workers at work
Applicable provisions: Articles 1 to 16, and 18-19

No 2003/88

Directive 2003/88/EC of the European Parliament and of the Council of 4 November 2003 concerning certain aspects of the organisation of working time

Applicable provisions: Articles 1 to 19, 21 to 24 and 26 to 29

No 2000/79

Council Directive 2000/79/EC of 27 November 2000 concerning the European agreement on the organisation of working time of mobile workers in civil aviation concluded by the Association of European Air carriers (AEA), the European Transport Workers' Federation (ETF), the European Cockpit Association (ECA), the European Regions Air carrier Association (ERA) and the International Air Carrier Association (IACA)

ANNEX IV

LIST OF OTHER STATES REFERRED TO IN ARTICLES 3 AND 4, AND ANNEX I

1. The Republic of Iceland (under the Agreement on the European Economic Area);

2. The Principality of Liechtenstein (under the Agreement on the European Economic Area);

3. The Kingdom of Norway (under the Agreement on the European Economic Area);

4. The Swiss Confederation (under the Agreement between the European Community and the Swiss Confederation).