



DZIENNIK USTAW RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Warszawa, dnia 13 października 2020 r.

Poz. 1775

EUROŚRÓDZIEMNOMORSKA UMOWA LOTNICZA

**między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony,
a Jordańskim Królestwem Haszymidzkim, z drugiej strony,**

sporządzona w Brukseli dnia 15 grudnia 2010 r.

W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej

PREZYDENT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

Dnia 15 grudnia 2010 r. w Brukseli została sporządzona Eurośródziemnomorska umowa lotnicza między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Jordańskim Królestwem Haszymidzkim, z drugiej strony, w następującym brzmieniu:

**EUROŚRÓDZIEMNOMORSKA UMOWA LOTNICZA MIĘDZY UNIĄ EUROPEJSKĄ
i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Jordańskim Królestwem Haszymidzkim, z drugiej
strony**

KRÓLESTWO BELGII,

REPUBLIKA BUŁGARII,

REPUBLIKA CZESKA,

KRÓLESTWO DANII,

REPUBLIKA FEDERALNA NIEMIEC,

REPUBLIKA ESTOŃSKA,

IRLANDIA,

REPUBLIKA GRECKA,
KRÓLESTWO HISZPANII,
REPUBLIKA FRANCUSKA,
REPUBLIKA WŁOSKA,
REPUBLIKA CYPRYJSKA,
REPUBLIKA ŁOTEWSKA,
REPUBLIKA LITEWSKA,
WIELKIE KSIĘSTWO LUKSEMBURGA,
REPUBLIKA WĘGIERSKA,
MALTA,
KRÓLESTWO NIDERLANDÓW,
REPUBLIKA AUSTRII,
RZECZPOSPOLITA POLSKA,
REPUBLIKA PORTUGALSKA,
RUMUNIA,
REPUBLIKA SŁOWENII,
REPUBLIKA SŁOWACKA,
REPUBLIKA FINLANDII,
KRÓLESTWO SZWECJI,
ZJEDNOCZONE KRÓLESTWO WIELKIEJ BRYTANII I IRLANDII PÓŁNOCNEJ,

Umawiające się strony Traktatu o Unii Europejskiej oraz Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwane dalej „państwami członkowskimi”, i

UNIA EUROPEJSKA,

z jednej strony, oraz

JORDAŃSKIE KRÓLESTWO HASZYMIDZKIE, zwane dalej „Jordanią”,

z drugiej strony,

DAŻĄC do propagowania międzynarodowego systemu lotnictwa opartego na uczciwej konkurencji między przewoźnikami lotniczymi na rynku o minimalnym stopniu regulacji i ingerencji ze strony rządów;

DAŻĄC do ułatwienia rozszerzenia możliwości rozwoju transportu lotniczego, w tym poprzez rozwój sieci transportu lotniczego, w której oferowane są dogodne przewozy lotnicze odpowiadające potrzebom pasażerów i nadawców ładunków;

UZNAJĄC znaczenie transportu lotniczego dla rozwoju handlu, turystyki i inwestycji;

DAŻĄC do umożliwienia przewoźnikom lotniczym zaoferowania pasażerom i nadawcom ładunków konkurencyjnych cen i usług na otwartych rynkach;

UZNAJĄC potencjalne możliwości konwergencji regulacyjnej i, w stopniu, w jakim jest to praktycznie uzasadnione, harmonizacji przepisów w dziedzinie transportu lotniczego;

DAŻĄC do tego, aby wszystkie sektory transportu lotniczego, w tym pracownicy zatrudnieni przez przewoźników lotniczych, skorzystały ze zliberalizowanej umowy;

DAŻĄC do zapewnienia najwyższego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w międzynarodowym transporcie lotniczym oraz potwierdzając poważne zaniepokojenie z powodu zagrożeń i aktów zagrażających bezpieczeństwu statków powietrznych, narażających na niebezpieczeństwo osoby i mienie, mających negatywny wpływ na działalność transportu lotniczego i podważających zaufanie społeczne do bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego;

UWZGLĘDNIAJĄC Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.;

UZNAJĄC, że niniejsza eurośroziemnomorska umowa lotnicza wpisuje się w zakres eurośroziemnomorskiego partnerstwa określonego w deklaracji barcelońskiej z dnia 28 listopada 1995 r.;

UWZGLĘDNIAJĄC wspólną wolę promowania eurośroziemnomorskiego obszaru lotniczego opartego na zasadach konwergencji regulacyjnej, współpracy regulacyjnej i liberalizacji dostępu do rynku;

UWZGLĘDNIAJĄC wspólną deklarację Arabskiej Komisji Lotnictwa Cywilnego i Arabskiej Organizacji Przewoźników Lotniczych, z jednej strony, oraz Dyrekcji Generalnej ds. Energii i Transportu, z drugiej strony, podpisaną dnia 16 listopada 2008 r. w Sharm El Sheikh;

DAŻĄC do zapewnienia równych szans dla przewoźników lotniczych poprzez stworzenie przewoźnikom lotniczym obu Stron równych i sprawiedliwych warunków umożliwiających eksploatację uzgodnionych linii;

UZNAJĄC znaczenie uregulowania kwestii przydziału czasów na start lub lądowanie na podstawie uczciwych i jednakowych zasad wobec wszystkich przewoźników lotniczych, gwarantujących ich neutralne i niedyskryminacyjne traktowanie;

UZNAJĄC, że subwencje mogą negatywnie wpływać na konkurencję pomiędzy przewoźnikami lotniczymi oraz zagrozić podstawowym celom niniejszej Umowy;

POTWIERDZAJĄC znaczenie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, za które odpowiada lotnictwo, oraz ochrony środowiska przy opracowywaniu i realizowaniu polityki w zakresie lotnictwa międzynarodowego;

UWZGLĘDNIAJĄC znaczenie ochrony konsumentów, w szczególności ochrony przewidzianej w Konwencji o ujednoliceniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r., o ile obydwie Umawiające się Strony są stronami tej konwencji;

PLANUJĄC rozwijanie obowiązujących umów o transporcie lotniczym w celu otwarcia dostępu do rynków i zapewnienia maksymalnych korzyści konsumentom, przewoźnikom lotniczym, pracownikom oraz społeczeństwu obydwu Umawiających się Stron;

STWIERDZAJĄC, że celem jest stosowanie niniejszej Umowy w sposób stopniowy, a jednocześnie całościowy oraz że poprzez odpowiedni mechanizm można zapewnić coraz większą harmonizację prawodawstwa,

UZGODNIŁY, CO NASTĘPUJE:

Artykuł 1

Definicje

O ile nie określono inaczej, dla celów niniejszej Umowy termin:

- 1) „uzgodnione linie” oraz „określone trasy” oznaczają międzynarodowy transport lotniczy zgodnie z artykułem 2 (Prawa przewozowe) i załącznikiem I do niniejszej Umowy;
- 2) „Umowa” oznacza niniejszą Umowę, załączniki do niej oraz wszelkie wprowadzone do nich zmiany;
- 3) „transport lotniczy” oznacza przewóz statkiem powietrznym pasażerów, bagażu, ładunku i poczty, osobno lub łącznie, oferowany publicznie za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, który dla uniknięcia wątpliwości obej-

muje regularny i nieregularny (czarterowy) przewóz lotniczy oraz przewozy obejmujące jedynie ładunek;

- 4) „układ o stowarzyszeniu” oznacza Układ eurośroziemnomorski ustanawiający stowarzyszenie pomiędzy Wspólnotami Europejskimi i ich państwami członkowskimi, z jednej strony, a Jordańskim Królestwem Haszymidzkim, z drugiej strony, zawarty w Brukseli w dniu 24 listopada 1997 r.;
- 5) „przynależność państwowa” oznacza, czy przewoźnik lotniczy spełnia wymogi dotyczące takich kwestii, jak prawo własności, skuteczna kontrola oraz główne miejsce prowadzenia działalności;
- 6) „właściwe władze” oznacza agencje lub jednostki rządowe odpowiedzialne za funkcje administracyjne wynikające z niniejszej Umowy;

- 7) „Umawiające się Strony” oznacza, z jednej strony, Unię Europejską lub jej państwa członkowskie, lub Unię Europejską i jej państwa członkowskie, zgodnie z ich odpowiednimi uprawnieniami oraz, z drugiej strony, Jordanię;
- 8) „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., i obejmuje:
- a) każdą zmianę, która weszła w życie zgodnie z artykułem 94 litera a) Konwencji i została ratyfikowana zarówno przez Jordanię, jak i przez państwo członkowskie lub państwa członkowskie Unii Europejskiej; oraz
 - b) każdy załącznik lub każdą zmianę do niego, mające zastosowanie w danym przypadku, przyjęte zgodnie z artykułem 90 Konwencji, o ile taki załącznik lub zmiana są w danym czasie obowiązujące w odniesieniu zarówno do Jordanii, jak i państwa członkowskiego lub państw członkowskich Unii Europejskiej;
- 9) „zdolność” oznacza, czy przewoźnik lotniczy jest zdolny do wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, to znaczy czy posiada on należyte możliwości finansowe i odpowiednie kompetencje kierownicze oraz czy jest skłonny przestrzegać przepisów ustawowych i wykonawczych oraz wymogów obowiązujących przy wykonywaniu tego rodzaju przewozów;
- 10) „państwo WEOL” oznacza państwo będące stroną wielostronnej umowy ustanawiającej wspólny europejski obszar lotniczy (państwa członkowskie Unii Europejskiej, Republika Albanii, Bośnia i Hercegowina, była jugosłowiańska republika Macedonii, Republika Chorwacji, Republika Czarnogóry, Republika Islandii, Królestwo Norwegii, Republika Serbii i Kosowo w rozumieniu rezolucji Rady Bezpieczeństwa ONZ nr 1244);
- 11) „państwo Euromed” oznacza państwo śródziemnomorskie zaangażowane w europejską politykę sąsiedztwa (są to: Maroko, Algieria, Tunezja, Libia, Egipt, Liban, Jordania, Izrael, terytorium Palestyny, Syria i Turcja);
- 12) „prawo piątej wolności” oznacza prawo lub przywilej, przyznany przez jedno państwo („państwo przyznające”) przewoźnikom lotniczym z innego państwa („państwo otrzymujące”), pozwalające wykonywać międzynarodowe przewozy lotnicze pomiędzy terytorium państwa przyznającego a terytorium państwa trzeciego, pod warunkiem że przewozy takie rozpoczynają się lub kończą na terytorium państwa otrzymującego;
- 13) „międzynarodowy transport lotniczy” oznacza przewóz lotniczy wykonywany w przestrzeni powietrznej nad terytorium więcej niż jednego państwa;
- 14) „obywatel” oznacza każdą osobę lub podmiot, posiadających obywatelstwo jordańskie w odniesieniu do strony jordańskiej, lub obywatelstwo państwa członkowskiego w odniesieniu do strony europejskiej, o ile – w przypadku osoby prawnej – znajduje się ona przez cały czas pod skuteczną kontrolą, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, osób albo podmiotów posiadających obywatelstwo jordańskie w odniesieniu do strony jordańskiej, lub osób albo podmiotów posiadających obywatelstwo państwa członkowskiego lub jednego z państw trzecich określonych w załączniku IV, w odniesieniu do strony europejskiej;
- 15) „koncesje” oznacza, w przypadku Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, koncesje i wszelkie inne odnośne dokumenty lub certyfikaty wydane na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty⁽¹⁾ lub późniejszych aktów prawnych, oraz, w przypadku Jordanii, koncesje/certyfikaty/zezwoleńia lub zwolnienia wydane na podstawie jordańskich przepisów w dziedzinie lotnictwa cywilnego (JCAR), część 119;
- 16) „cena” oznacza:
- „taryfy lotnicze” płacone przewoźnikom lotniczym lub ich agentom, lub innym sprzedawcom biletów za przewóz pasażerów i bagażu w ramach przewozów lotniczych, oraz wszelkie warunki, zgodnie z którymi taryfy te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze, oraz
 - „stawki lotnicze” płacone za przewóz ładunku, oraz warunki, zgodnie z którymi stawki te mają zastosowanie, w tym wynagrodzenie i warunki oferowane agencji oraz inne usługi pomocnicze.
- Definicja ta obejmuje, w stosownych przypadkach, transport naziemny związany z międzynarodowym transportem lotniczym, a także warunki, jakim podlega;
- 17) „główne miejsce prowadzenia działalności” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową przewoźnika lotniczego w państwie Umawiającej się Strony, gdzie wykonywane są główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności operacyjnej przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu;
- 18) „obowiązek użyteczności publicznej” oznacza każdy obowiązek nałożony na przewoźników lotniczych w celu zapewnienia na określonej trasie minimalnej liczby regularnych przewozów lotniczych, spełniających ustalone normy dotyczące ciągłości, regularności, ustalania cen i minimalnej zdolności przewozowej, których przewoźnicy lotniczy nie przyjęliby, gdyby brali pod uwagę wyłącznie swój interes handlowy. Przewoźnik lotniczy może uzyskać rekompensatę od zainteresowanej Umawiającej się Strony za wypełnianie obowiązków użyteczności publicznej;
- 19) „SESAR” oznacza techniczny aspekt wdrożenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, umożliwiające skoordynowane i zsynchronizowane badania, rozwój oraz rozmieszczenie systemów zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji;

⁽¹⁾ Dz.U. L 293 z 31.10.2008, s. 3.

20) „subwencja” oznacza wszelkiego rodzaju wsparcie finansowe przyznane przez władze państwowe, organizację regionalną lub inną organizację publiczną, tj. w przypadku, gdy:

- a) praktyka organu władz państwowych, organu regionalnego lub innej organizacji publicznej obejmuje bezpośrednie przekazanie środków, na przykład w formie dotacji, pożyczek lub dopłaty do kapitału własnego, potencjalne bezpośrednie przekazanie środków do przedsiębiorstwa, przejęcie zobowiązań przedsiębiorstwa, takich jak gwarancje kredytowe, dokapitalizowanie, prawa własności, ochrona przed bankrutstwem lub ubezpieczenie;
- b) zrzeczono się lub nie pobrano przychodu należnego organowi władz państwowych lub organowi regionalnemu, lub innej organizacji publicznej;
- c) organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dostarcza towary lub usługi inne niż ogólna infrastruktura, albo zakupuje towary lub usługi; lub
- d) organ władz państwowych, organ regionalny lub inna organizacja publiczna dokonuje płatności na rzecz mechanizmu finansowania, lub powierza albo nakazuje prywatnej jednostce wykonywanie jednej lub większej liczby funkcji określonych w literach a), b) oraz c), które zazwyczaj zostałyby przypisane organom państwowym, a w praktyce nie różnią się pod żadnym względem od praktyk zazwyczaj stosowanych przez organy państwowe;

i gdy świadczenie zostaje tym samym przyznane;

21) „terytorium” oznacza, w odniesieniu do Jordanii, obszary lądowe (łąd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne pozostające pod jej zwierzchnictwem lub podlegające jej jurysdykcji oraz, w odniesieniu do Unii Europejskiej, obszary lądowe (łąd stały i wyspy), wody wewnętrzne i wody terytorialne, na których zastosowanie ma Traktat o Unii Europejskiej oraz Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, na warunkach określonych w tych traktatach i we wszelkich zastępujących je aktach prawnych. Stosowanie niniejszej Umowy do portu lotniczego na Gibraltarze uważa się za niestanowiące uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego zakresu zwierzchnictwa nad terytorium, na którym znajduje się ten port lotniczy, i do utrzymania w mocy, w odniesieniu do portu lotniczego na Gibraltarze, zawieszenia stosowania środków UE w dziedzinie lotnictwa obowiązujących na dzień 18 września 2006 r. pomiędzy państwami członkowskimi, zgodnie z deklaracją ministrów w sprawie portu lotniczego na Gibraltarze, uzgodnioną w Kordobie w dniu 18 września 2006 r.; oraz

22) „opłata od użytkownika” oznacza opłatę nakładaną na przewoźników lotniczych z tytułu udostępnienia obiektów lub świadczenia usług związanych z portem lotniczym, otoczeniem portu lotniczego, żegluga powietrzną lub ochroną lotnictwa, w tym powiązanych z nimi usług i obiektów oraz, w stosownych przypadkach, odzwierciedlającą koszty dla środowiska związane z hałasem.

TYTUŁ I

POSTANOWIENIA GOSPODARCZE

Artykuł 2

Prawa przewozowe

1. Każda z Umawiających się Stron przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie, zgodnie z załącznikiem I i załącznikiem II do niniejszej Umowy, następujące prawa w celu wykonywania międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony:

- a) prawo do przelotu nad jej terytorium bez lądowania;
- b) prawo do postoju na jej terytorium w każdym celu poza zabraniami na pokład lub wysadzeniem pasażerów, załadunkiem lub wyładunkiem bagażu, ładunku i/lub poczty w ramach transportu lotniczego (cele niehandlowe);
- c) w ramach eksploatacji uzgodnionej linii na określonej trasie, prawo do postoju na jej terytorium w celu zabrania na pokład lub wysadzenia pasażerów, towarów i/lub poczty osobno lub łącznie; oraz
- d) inne prawa określone w niniejszej Umowie.

2. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie przyznaje przewoźnikom lotniczym:

- a) Jordanii prawa do zabierania na pokład, na terytorium któregośkolwiek państwa członkowskiego, pasażerów, bagażu, ładunku i/lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium tego państwa członkowskiego;
- b) Unii Europejskiej prawa do zabierania na pokład, na terytorium Jordanii, pasażerów, bagażu, ładunku i/lub poczty, przewożonych za wynagrodzeniem i przeznaczonych do innego punktu na terytorium Jordanii.

Artykuł 3

Udzielanie zezwoleń

1. Po otrzymaniu wniosków o zezwolenie eksploatacyjne od przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron właściwe władze udzielają odpowiednich zezwoleń w najkrótszym przewidzianym przez procedury terminie, pod warunkiem że:

- a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Jordanii:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się w Jordanii, a przewoźnik lotniczy posiada ważną koncesję zgodnie z obowiązującym w Jordańskim Królestwie Haszymidzkim prawem,
 - Jordańskie Królestwo Haszymidzkie sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, oraz
 - przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, Jordanii i/lub obywateli Jordanii, i pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;
- b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego znajduje się na terytorium państwa członkowskiego zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, a przewoźnik otrzymał koncesję, oraz
 - państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego sprawuje i utrzymuje skuteczną kontrolę regulacyjną nad przewoźnikiem lotniczym, przy czym właściwe władze są wyraźnie określone,

- przewoźnik lotniczy jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich, bądź innych państw wymienionych w załączniku IV i/lub obywateli tych państw;
- c) przewoźnik lotniczy spełnia warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zwykle przez właściwe władze w zakresie realizacji usług międzynarodowego transportu lotniczego; oraz
- d) utrzymuje się i stosuje postanowienia określone w artykule 13 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykule 14 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy.

Artykuł 4

Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia

1. Właściwe władze każdej z Umawiających się Stron mogą odmówić udzielenia, cofnąć, zawiesić lub ograniczyć zezwolenie eksploatacyjne, lub w inny sposób zawiesić lub ograniczyć wykonywanie operacji przez przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, w przypadku gdy:

- a) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Jordanii:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego nie znajduje się w Jordanii lub przewoźnik lotniczy nie otrzymał koncesji zgodnie z obowiązującym w Jordanii prawem,
 - Jordania nie sprawuje lub nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym,

lub

- przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, Jordanii i/lub obywateli Jordanii, i nie pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;
- b) w odniesieniu do przewoźnika lotniczego z Unii Europejskiej:
 - główne miejsce prowadzenia działalności przewoźnika lotniczego lub, jeśli dotyczy, żadne z jego zarejestrowanych biur nie znajdują się na terytorium państwa członkowskiego zgodnie z Traktatem o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, lub przewoźnik lotniczy nie otrzymał koncesji zgodnie z prawem Unii Europejskiej,
 - państwo członkowskie odpowiedzialne za wydanie certyfikatu przewoźnika lotniczego nie sprawuje ani nie utrzymuje skutecznej kontroli regulacyjnej nad przewoźnikiem lotniczym, lub właściwe władze nie są wyraźnie określone, lub
 - przewoźnik lotniczy nie jest własnością, bezpośrednio lub poprzez udział większościowy, państw członkowskich i/lub obywateli państw członkowskich, bądź innych państw wymienionych w załączniku IV i/lub obywateli tych państw, a także nie pozostaje pod skuteczną kontrolą tychże;
- c) przewoźnik lotniczy naruszył przepisy ustawowe i wykonawcze, o których mowa w artykule 6 (Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych) niniejszej Umowy; lub

- d) nie utrzymuje się lub nie stosuje się postanowień określonych w artykule 13 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykule 14 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy.

2. Z wyjątkiem przypadków, gdy wymagane jest natychmiastowe działanie mające na celu zapobieżenie dalszemu nieprzestrzeganiu ustępu 1 litera c) lub d), z przysługującego na podstawie niniejszego artykułu prawa odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia, ograniczenia upoważnień lub zezwoleń w stosunku do przewoźnika lotniczego Umawiającej się Strony korzysta się wyłącznie zgodnie z procedurą określoną w artykule 23 (Środki ochronne) niniejszej Umowy. W każdym razie zakres wykorzystania powyższego prawa jest odpowiedni, proporcjonalny i ograniczony do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania. Prawo to wykorzystuje się wyłącznie w stosunku do danego przewoźnika lotniczego lub danych przewoźników lotniczych, bez uszczerbku dla prawa którejkolwiek z Umawiających się Stron do podjęcia działań na mocy artykułu 22 (Rozstrzyganie sporów i arbitraż).

3. Żadna z Umawiających się Stron nie korzysta ze swoich praw określonych w niniejszym artykule w celu odmowy udzielenia, cofnięcia, zawieszenia lub ograniczenia upoważnień lub zezwoleń któregośkolwiek przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron w oparciu o fakt posiadania udziału większościowego w przewoźniku lotniczym lub sprawowania skutecznej kontroli nad tym przewoźnikiem przez inne państwo Euromed lub jego obywateli, pod warunkiem że dane państwo Euromed jest stroną podobnej eurośrodkonmorskiej umowy lotniczej i gwarantuje traktowanie na zasadzie wzajemności.

Artykuł 4a

Wzajemne uznawanie warunków prawnych w zakresie zdolności i przynależności państwowej przedsiębiorstwa lotniczego

1. Po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego jednej z Umawiających się Stron właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony uznają wszelkiego rodzaju ustalenia w zakresie zdolności i/lub przynależności państwowej dokonane przez właściwe władze pierwszej ze Stron w odniesieniu do tego przewoźnika lotniczego, tak jakby ustalenia takie zostały dokonane przez jej własne właściwe władze, i nie badają dalej tych spraw, z wyjątkiem sytuacji przewidzianych w ustępie 2 poniżej.

2. Jeżeli po otrzymaniu wniosku o udzielenie zezwolenia od przewoźnika lotniczego lub po udzieleniu takiego zezwolenia, właściwe władze Umawiającej się Strony, będącej stroną otrzymującą, mają szczególne powody do obaw, na podstawie uzasadnionych wątpliwości, że, mimo ustaleń dokonanych przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, warunki przewidziane w artykule 3 (Udzielanie zezwoleń) niniejszej Umowy w odniesieniu do udzielania właściwych upoważnień lub zezwoleń nie zostały spełnione, niezwłocznie informują o tym odnośne władze drugiej Umawiającej się Strony oraz przedstawiają uzasadnione przyczyny swoich obaw. W takim wypadku każda z Umawiających się Stron może zwrócić się o przeprowadzenie konsultacji, w których mogą brać udział przedstawiciele odnośnych właściwych władz obydwu Umawiających się Stron, i/lub wnioskować o udzielenie dodatkowych informacji dotyczących tej sprawy, przy czym wnioski tego rodzaju należy rozpatrywać w możliwie najkrótszym terminie. Jeżeli sprawa pozostaje nierozstrzygnięta, każda z Umawiających się Stron może wnieść sprawę do Wspólnego Komitetu utworzonego na mocy artykułu 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

3. Niniejszy artykuł nie obejmuje uznawania ustaleń dotyczących:

- certyfikatów lub licencji bezpieczeństwa,
- uzgodnień w dziedzinie ochrony, lub
- zakresu ubezpieczenia.

Artykuł 5

Inwestycje

1. Jordania może przyjąć rozwiązania umożliwiające nabycie większości udziałów w przedsiębiorstwach lotniczych z Jordanii i/lub skutecznej kontroli nad nimi przez państwa członkowskie lub ich obywateli, lub w przedsiębiorstwach lotniczych Unii Europejskiej przez Jordanię lub jej obywateli.

2. Po sprawdzeniu przez Wspólny Komitet zgodnie z artykułem 21 ustęp 10 (Wspólny Komitet), że istnieją wzajemne rozwiązania, Umawiające się Strony umożliwiają nabycie większości udziałów w przedsiębiorstwach lotniczych z Jordanii i/lub skutecznej kontroli nad nimi przez państwa członkowskie lub ich obywateli, lub w przedsiębiorstwach lotniczych Unii Europejskiej przez Jordanię lub jej obywateli.

3. Szczegółowe projekty inwestycyjne zgodnie z niniejszym artykułem są zatwierdzane w drodze wstępnych decyzji Wspólnego Komitetu ustanowionego na podstawie niniejszej Umowy. Decyzje te mogą określać warunki związane z eksploatacją uzgodnionych linii zgodnie z niniejszą Umową oraz połączeń pomiędzy państwami trzecimi i Umawiającymi się Stronami. Do tego typu decyzji nie stosuje się postanowień artykułu 21 ustęp 9 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

Artykuł 6

Przestrzeganie przepisów ustawowych i wykonawczych

1. Przekraczając granice terytorium jednej Umawiającej się Strony lub podczas pobytu na jej terytorium przewoźnicy lotniczy drugiej Umawiającej się Strony przestrzegają przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium i opuszczania jej terytorium przez statki powietrzne wykonujące międzynarodowy przewóz lotniczy lub w odniesieniu do eksploatacji i żeglugi statków powietrznych.

2. Przekraczając granice terytorium jednej z Umawiających się Stron lub podczas pobytu na jej terytorium pasażerowie, załoga lub ładunek przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony spełniają wymogi przepisów ustawowych i wykonawczych mających zastosowanie na tym terytorium w odniesieniu do dopuszczania na jej terytorium pasażerów, załogi lub ładunku znajdujących się na pokładzie statku powietrznego, oraz opuszczania przez nich jej terytorium (w tym przepisów dotyczących wjazdu, odprawy, imigracyjnych, paszportowych, celnych i kwarantanny lub, w przypadku poczty, przepisów pocztowych).

Artykuł 7

Otoczenie konkurencyjne

1. Umawiające się Strony potwierdzają stosowanie w odniesieniu do niniejszej Umowy zasad określonych w tytule IV, rozdział II układu o stowarzyszeniu.

2. Umawiające się Strony uznają, że ich wspólnym celem jest zapewnienie uczciwych i jednakowych możliwości przewoźnikom lotniczym obydwu Stron w zakresie obsługi uzgodnionych linii. Do tego celu niezbędne jest uczciwe i konkurencyjne

otoczenie dla obsługi przewozów lotniczych. Umawiające się Strony uznają, że przewoźnicy lotniczy stosują uczciwe i zgodnie z zasadami konkurencji praktyki najczęściej wtedy, gdy obsługują przewozy lotnicze w warunkach w pełni rynkowych i nie są subwencjonowani.

3. W przypadku gdy Umawiająca się Strona uzna, że niezbędne jest przyznanie dotacji publicznej przewoźnikowi lotniczemu działającemu na mocy niniejszej Umowy w celu osiągnięcia uzasadnionego celu, Umawiająca się Strona zapewnia proporcjonalność takiej dotacji do założonego celu, jej przejrzystość i w miarę możliwości ograniczenie do minimum jej niekorzystnego oddziaływania na przewoźników drugiej Umawiającej się Strony. Umawiająca się Strona zamierzająca przyznać taką dotację informuje drugą Umawiającą się Stronę o tym zamiarze i zapewnia zgodność takiej dotacji z kryteriami określonymi w niniejszej Umowie.

4. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron stwierdza, że warunki istniejące na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w szczególności wynikające z subwencji, są niezgodne z kryteriami określonymi w ustępie 3 i mogłyby mieć niekorzystny wpływ na uczciwość i konkurencyjność otoczenia przy wykonywaniu przewozów lotniczych przez jej przewoźników lotniczych, Strona ta może przedstawić swoje uwagi drugiej Umawiającej się Stronie. Strona ta może ponadto wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu zgodnie z artykułem 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy. Konsultacje rozpoczynają się w terminie 30 dni od daty otrzymania takiego wniosku. Jeśli Wspólny Komitet nie zdoła zażegnać sporu, Umawiające się Strony zachowują możliwość zastosowania swych odpowiednich środków antysubwencyjnych.

5. Działania, o których mowa w ustępie 4 niniejszego artykułu, muszą być odpowiednie, proporcjonalne i ograniczone do ściśle niezbędnego zakresu i czasu trwania. Działania takie podejmowane są wyłącznie w odniesieniu do przewoźnika lotniczego lub przewoźników lotniczych odnoszącego(-ych) korzyści z subwencji lub warunków, o których mowa w niniejszym artykule, i pozostają bez uszczerbku dla prawa każdej z Umawiających się Stron do podjęcia działań zgodnie z artykułem 23 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.

6. Każda z Umawiających się Stron, po przekazaniu powiadomienia drugiej Umawiającej się Stronie, może zwrócić się do odpowiednich jednostek rządowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, w tym do jednostek na szczeblu centralnym, regionalnym lub lokalnym, w celu omówienia spraw związanych z niniejszym artykułem.

7. Postanowienia niniejszego artykułu stosuje się bez uszczerbku dla przepisów ustawowych i wykonawczych Umawiających się Stron w odniesieniu do obowiązków użyteczności publicznej na terytorium Umawiających się Stron.

Artykuł 8

Możliwości handlowe

Przedstawiciele przewoźnika lotniczego

1. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron mają prawo ustanowić biura na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w celu promocji i sprzedaży usług w zakresie transportu lotniczego i prowadzenia związanych z tym działań.

2. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron są upoważnieni, zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi drugiej Umawiającej się Strony dotyczącymi wjazdu, pobytu i zatrudnienia, do sprowadzenia i utrzymywania na terytorium drugiej Umawiającej się Strony personelu zarządzającego, pracowników sprzedaży, personelu technicznego i operacyjnego oraz innych specjalistów niezbędnych do udzielania wsparcia przy świadczeniu usług transportu lotniczego.

Obsługa naziemna

3. a) Bez uszczerbku dla litery b) poniżej, każdy przewoźnik lotniczy w związku z obsługą naziemną na terytorium drugiej Umawiającej się Strony posiada:
- (i) prawo do wykonywania własnej obsługi naziemnej („własna obsługa naziemna”); lub, według własnego uznania,
 - (ii) prawo wyboru dostawców świadczących kompleksową lub częściową obsługę naziemną spośród konkurujących podmiotów, jeżeli dostawców takich dopuszczono na rynek na podstawie przepisów ustawowych i wykonawczych każdej z Umawiających się Stron, i gdy dostawcy tacy są obecni na rynku.
- b) Prawa określone w literze a) ppkt (i) oraz (ii) w odniesieniu do następujących kategorii usług obsługi naziemnej: przeładunek bagażu, obsługa płytowa, zaopatrzenie w paliwo i smary, obsługa towarów i poczty w zakresie obsługi fizycznej towarów i poczty pomiędzy terminalem lotniczym a statkiem powietrznym, podlegają jedynie ograniczeniom fizycznym i operacyjnym zgodnie z przepisami ustawowymi i wykonawczymi mającymi zastosowanie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony. W przypadku gdy ograniczenia takie uniemożliwiają własną obsługę naziemną, i kiedy nie istnieje skuteczna konkurencja pomiędzy dostawcami usług obsługi naziemnej, wszelkie tego rodzaju usługi udostępnia się na równych i niedyskryminacyjnych zasadach wszystkim przewoźnikom lotniczym; ceny tych usług nie mogą przekraczać ich całkowitych kosztów, uwzględniając uzasadnioną stopę zwrotu z aktywów i amortyzację.

Sprzedaż, wydatki lokalne i transfer wpływów

4. Każdy przewoźnik lotniczy każdej z Umawiających się Stron może prowadzić sprzedaż usług transportu lotniczego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio i/lub, jeżeli tak zdecyduje, poprzez agentów sprzedaży, innych pośredników wyznaczonych przez przewoźnika lotniczego lub przez Internet. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo sprzedaży takich usług transportu lotniczego, a każda osoba ma swobodę ich zakupu w walucie obowiązującej na danym terytorium lub w innych walutach wymienialnych.
5. Każdy przewoźnik lotniczy ma prawo dokonać wymiany i przelewu, na żądanie, uzyskanych na miejscu dochodów z terytorium drugiej Umawiającej się Strony na swoje własne terytorium oraz, z wyjątkiem przypadków, gdy jest to niezgodne z ogólnie stosowanymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi, do dowolnego(-ych) państwa lub państw. Na wymianę i przekaz zezwala się niezwłocznie bez nakładania ograniczeń lub podatków, po kursie wymiany obowiązującym dla transakcji i przekazów w dniu, w którym przedsiębiorstwo lotnicze składa pierwotny wniosek o wykonanie przekazu.
6. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron mają prawo zapłaty za lokalne wydatki, w tym zakup paliwa, dokonywane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony

w miejscowej walucie. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron mogą według własnego uznania płacić za takie wydatki na terytorium drugiej Umawiającej się Strony w walutach wymienialnych zgodnie z miejscowymi przepisami dewizowymi.

Porozumienia o współpracy

7. Przy wykonywaniu lub oferowaniu usług na podstawie niniejszej Umowy każdy przewoźnik lotniczy jednej z Umawiających się Stron może zawierać porozumienia o współpracy handlowej, takie jak porozumienia dotyczące dzielenia pojemności statku powietrznego lub dzielenia oznaczeń linii, z:

- a) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi Umawiających się Stron; oraz
- b) dowolnym przewoźnikiem lub przewoźnikami lotniczymi państwa trzeciego; oraz
- c) dowolnymi przewoźnikami transportu naziemnego, lądowego lub morskiego;

pod warunkiem że (i) wszyscy uczestnicy takich porozumień posiadają odpowiednie zezwolenie na obsługę danej trasy; oraz (ii) porozumienia spełniają wymogi w zakresie bezpieczeństwa i konkurencji stosowane zazwyczaj w przypadku takich porozumień. Przy sprzedaży usług przewozu pasażerskiego obejmujących dzielenie oznaczeń linii nabywcę informuje się w punkcie sprzedaży, a w każdym razie nie później niż przed wejściem na pokład, o tym, który z przewoźników obsługuje dany odcinek przewozu.

8. a) W odniesieniu do przewozów pasażerskich, przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego nie podlegają przepisom ustawowym i wykonawczym regulującym transport lotniczy jedynie na podstawie tego, że takie usługi transportu naziemnego są oferowane przez przewoźnika lotniczego pod jego własną nazwą. Przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego mają swobodę w podejmowaniu decyzji dotyczących zawierania porozumień o współpracy. Przy podejmowaniu decyzji w sprawie danego porozumienia przedsiębiorstwa świadczące usługi transportu naziemnego mogą brać pod uwagę m.in. interesy konsumentów oraz ograniczenia techniczne, ekonomiczne oraz związane z powierzchnią i zdolnością przewozową.
- b) Ponadto, nie naruszając żadnych innych postanowień niniejszej Umowy, zezwala się bez ograniczeń przewoźnikom lotniczym oraz pośrednim dostawcom usług przewozów towarowych obydwu Umawiających się Stron na wykorzystywanie, w związku z międzynarodowymi przewozami lotniczymi, wszelkich środków transportu naziemnego w celu przewozu ładunku do lub z dowolnego punktu na terytorium Jordanii i Unii Europejskiej lub w państwach trzecich, w tym przewozu do i ze wszystkich portów lotniczych wyposażonych w infrastrukturę celną, włącznie z, w stosownych przypadkach, prawem(-ami) do przewozu ładunku pod zamknięciem celnym zgodnie z obowiązującymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi. Procedura celna i infrastruktura celna w porcie lotniczym są dostępne dla takiego ładunku, niezależnie od tego, czy przewożony jest drogą naziemną czy powietrzną. Przewoźnicy lotniczy mogą wykonywać usługi transportu naziemnego we własnym zakresie lub realizować je poprzez zawarcie porozumień z innym przewoźnikiem transportu naziemnego, włączając również transport naziemny wykonywany

przez innych przewoźników lotniczych i pośrednich dostawców usług lotniczych przewozów towarowych. Tego rodzaju usługi intermodalnych przewozów towarowych mogą być oferowane za jedną cenę obejmującą zarówno transport lotniczy, jak i naziemny, pod warunkiem że nadawcy ładunków nie są wprowadzeni w błąd co do warunków takiego przewozu.

Leasing

9. a) Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron są uprawnieni do eksploatacji uzgodnionych linii przy użyciu statków powietrznych i załóg wziętych w leasing od dowolnego przewoźnika lotniczego, w tym przewoźnika z państw trzecich, pod warunkiem że wszyscy uczestnicy tego rodzaju porozumień spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Umawiające się Strony w odniesieniu do takich porozumień.
- b) Żadna z Umawiających się Stron nie może wymagać od przewoźników lotniczych, którzy oddają w leasing swoje urządzenia, by posiadali oni prawa przewozowe zgodnie z niniejszą Umową.
- c) W celu wykonywania praw przewidzianych w niniejszej Umowie, branie w leasing przez przewoźnika lotniczego Umawiających się Stron statku powietrznego wraz z załogą, należącego do przewoźnika lotniczego państwa trzeciego, niewymienionego w załączniku IV do niniejszej Umowy, ma miejsce w wyjątkowych przypadkach lub dla zaspokojenia przejściowych potrzeb. Leasing tego rodzaju należy przedłożyć do wcześniejszego zatwierdzenia przez władzę wydającą koncesję dla przewoźnika biorącego w leasing oraz do właściwych władz drugiej Umawiającej się Strony.

Franczyza / Oznaczanie marką

10. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron są uprawnieni do zawierania porozumień dotyczących franczyzy lub oznaczania marką z przedsiębiorstwami, w tym z przewoźnikami lotniczymi, drugiej Umawiającej się Strony lub państw trzecich, pod warunkiem że przewoźnicy ci posiadają odpowiednie zezwolenia i spełniają warunki przewidziane przepisami ustawowymi i wykonawczymi stosowanymi zazwyczaj przez Umawiające się Strony w odniesieniu do takich porozumień, zwłaszcza tych zawierających wymóg ujawnienia tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz.

Przydzielanie czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych

11. Przydzielanie czasu na start lub lądowanie w portach lotniczych znajdujących się na terytorium Umawiających się Stron przeprowadza się w sposób niezależny, przejrzysty i niedyskryminacyjny. Wszyscy przewoźnicy lotniczy są jednakowo i uczciwie traktowani. Zgodnie z artykułem 21 ustęp 5 (Wspólny Komitet) Umawiająca się Strona może wnieść o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu rozwiązania wszelkich kwestii związanych ze stosowaniem niniejszego ustępu.

Artykuł 9

Należności i opłaty celne

1. Przy przekraczaniu granicy terytorium jednej z Umawiających się Stron statki powietrzne eksploatowane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, paliwo, smary, zapasy techniczne podlegające

zużyciu, urządzenia naziemne, części zamienne (w tym silniki), zapasy pokładowe (obejmujące między innymi żywność, napoje alkoholowe i bezalkoholowe, wyroby tytoniowe i inne produkty w ograniczonych ilościach przeznaczone na sprzedaż lub do wykorzystania przez pasażerów podczas lotu), jak również inne produkty przeznaczone do użycia lub wykorzystywane wyłącznie w związku z eksploatacją lub obsługą statku powietrznego eksploatowanego w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, są zwolnione, na zasadzie wzajemności, z wszelkich ograniczeń przywozowych, podatków od majątku i od kapitału, opłat celnych, podatków akcyzowych oraz innych podobnych opłat i należności, które są a) nakładane przez władze krajowe lub lokalne, albo przez Unię Europejską; oraz b) nie są związane z kosztami świadczonych usług, pod warunkiem że wymienione urządzenia i zapasy pozostają na pokładzie tego statku powietrznego.

2. Z podatków, cel, opłat i należności, o których mowa w ustępie 1 niniejszego artykułu (z wyjątkiem opłat związanych z kosztami świadczonych usług), są również zwolnione na zasadzie wzajemności:

- a) zapasy pokładowe, w ramach rozsądnych limitów, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej z Umawiających się Stron i zabrane na pokład, przeznaczone do wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;
- b) urządzenia naziemne i części zamienne (w tym silniki), wwieszone na terytorium jednej z Umawiających się Stron w celu wykonania obsługi bieżącej, konserwacyjnej lub naprawy statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, używane w ramach międzynarodowego transportu lotniczego;
- c) paliwo, smary i zapasy techniczne podlegające zużyciu wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej z Umawiających się Stron, przeznaczone do wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli zapasy te mają być wykorzystane w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium;
- d) materiały drukowane, określone przez ustawodawstwo celne każdej z Umawiających się Stron, wwieszone lub dostarczone na terytorium jednej z Umawiających się Stron i zabrane na pokład w celu wykorzystania w czasie lotu statku powietrznego przewoźnika lotniczego drugiej Umawiającej się Strony w ramach międzynarodowego transportu lotniczego, nawet jeżeli materiały te mają zostać użyte w czasie części podróży odbywającej się nad wyżej wymienionym terytorium; oraz
- e) sprzęt do zapewniania bezpieczeństwa i ochrony przeznaczony do wykorzystania w portach lotniczych i terminalach towarowych.

3. Nie naruszając jakiegokolwiek innego postanowienia stanowiącego inaczej, żadne z postanowień niniejszej Umowy nie uniemożliwia którejkolwiek z Umawiających się Stron nakładania, w sposób niedyskryminacyjny, podatków, należności, cel, opłat lub obciążeń na paliwo dostarczane na jej terytorium w celu wykorzystania na statku powietrznym przewoźnika lotniczego operującego między dwoma punktami znajdującymi się na jej terytorium.

4. W odniesieniu do wyposażenia i zaopatrzenia, o których mowa w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu, można wymagać nadzoru lub kontroli właściwych władz.

5. Zwolnienia przewidziane w niniejszym artykule mają także zastosowanie w sytuacji, gdy przewoźnicy lotniczy jednej z Umawiających się Stron zawarli z innym przewoźnikiem lotniczym, który również korzysta z tego rodzaju zwolnień udzielonych przez drugą Umawiającą się Stronę, umowę w celu użyczenia lub przekazania na terytorium drugiej z Umawiających się Stron urządzeń i zapasów wyszczególnionych w ustępach 1 i 2 niniejszego artykułu.

6. Żadne z postanowień niniejszej Umowy nie ogranicza prawa żadnej z Umawiających się Stron do nakładania podatków, należności, cel, opłat lub obciążeń na towary sprzedawane pasażerom w innych celach niż do użycia na pokładzie podczas odcinka lotu między dwoma punktami położonymi na jej terytorium, w których dozwolone jest wejście na pokład statku powietrznego lub jego opuszczenie.

7. Postanowienia niniejszej Umowy nie mają wpływu na podatek VAT, z wyjątkiem podatku obrotowego od towarów importowanych. Niniejsza Umowa nie zmienia postanowień odpowiednich konwencji o unikaniu podwójnego opodatkowania dochodów i kapitału, pozostających w mocy między państwem członkowskim a Jordanią.

Artykuł 10

Opłaty od użytkownika za korzystanie z portów lotniczych oraz urządzeń i usług lotniczych

1. Każda z Umawiających się Stron zapewnia sprawiedliwy, uzasadniony, oparty na kosztach i wolny od niesprawiedliwej dyskryminacji charakter opłat, jakie mogą być nakładane z tytułu korzystania ze służb żeglugi powietrznej i służb kontroli ruchu lotniczego na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

2. Każda z Umawiających się Stron zapewnia sprawiedliwy, uzasadniony i niedyskryminacyjny charakter oraz równomierny podział między kategorie użytkowników opłat, jakie mogą być nakładane z tytułu korzystania z portów lotniczych oraz urządzeń i służb ochrony lotnictwa i innych powiązanych urządzeń i służb na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty. Opłaty te odzwierciedlają całkowite koszty ponoszone przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty w związku z zapewnianiem odpowiednich urządzeń i służb portu lotniczego oraz ochrony lotnictwa w danym porcie lotniczym lub w ramach systemu danego portu lotniczego, ale nie przekraczają tych kosztów. Opłaty takie mogą uwzględniać odpowiednią stopę zwrotu z aktywów i amortyzację. Urządzenia i służby, za korzystanie z których pobierane są opłaty od użytkownika, są udostępniane w sposób efektywny i ekonomiczny. W żadnym przypadku warunki ustalania tego rodzaju opłat nakładanych na przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony nie mogą być mniej korzystne od najbardziej korzystnych warunków zapewnionych w momencie ustalania tych opłat jakimkolwiek innemu przewoźnikowi lotniczemu.

3. Każda z Umawiających się Stron zapewnia konsultacje między właściwymi władzami lub podmiotami nakładającymi

opłaty na jej terytorium a przewoźnikami lotniczymi korzystającymi z urządzeń i służb bądź organami je reprezentującymi oraz zapewnia wymianę informacji niezbędnych do dokonania szczegółowego przeglądu zasadności opłat przez właściwe władze lub podmioty nakładające opłaty i przewoźników lotniczych, bądź organy je reprezentujące, zgodnie z zasadami ustępów 1 i 2 niniejszego artykułu. Każda z Umawiających się Stron zapewnia, by właściwe władze nakładające opłaty informowały użytkowników z odpowiednim wyprzedzeniem o wszelkich propozycjach zmian opłat od użytkownika, tak by umożliwić tym władzom rozważenie opinii wyrażonych przez użytkowników przed dokonaniem tych zmian.

4. Żadna z Umawiających się Stron nie zostanie uznana za naruszającą postanowienie niniejszego artykułu w ramach procedur rozstrzygania sporów przewidzianych w artykule 22 (Rozstrzyganie sporów i arbitraż) niniejszej Umowy, chyba że: a) nie dokona w rozsądnym terminie przeglądu opłaty bądź praktyki będącej przedmiotem skargi drugiej Strony; lub (b) po przeprowadzeniu takiego przeglądu nie podejmie wszelkich działań będących w jej mocy w celu zaradzenia skutkom wszelkiego rodzaju opłat bądź praktyk, które naruszają postanowienia niniejszego artykułu.

Artykuł 11

Ustalanie cen

1. Umawiające się Strony zezwalają na swobodne ustalanie cen przez przewoźników lotniczych w oparciu o swobodną i uczciwą konkurencję.

2. Umawiające się Strony nie nakładają wymogu zgłaszania cen.

3. Właściwe władze mogą prowadzić dyskusje w celu omówienia spraw, takich jak między innymi ewentualne niesprawiedliwe, nieuzasadnione lub dyskryminacyjne ceny.

Artykuł 12

Dane statystyczne

1. Każda z Umawiających się Stron udostępnia drugiej Umawiającej się Stronie dane statystyczne wymagane zgodnie z krajowymi przepisami ustawowymi i wykonawczymi oraz, na żądanie, inne dostępne informacje statystyczne, jakie mogą być w uzasadnionych przypadkach niezbędne przy dokonywaniu przeglądu wykonywania przewozów lotniczych.

2. Umawiające się Strony współpracują ze sobą w ramach Wspólnego Komitetu powołanego na mocy artykułu 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy w celu ułatwienia wymiany informacji statystycznych potrzebnych do celów monitorowania rozwoju przewozów lotniczych objętych niniejszą Umową.

TYTUŁ II

WSPÓŁPRACA W ZAKRESIE UREGULOWAŃ PRAWNYCH

Artykuł 13

Bezpieczeństwo lotnictwa

1. Umawiające się Strony zapewniają zgodność ich prawodawstwa przynajmniej ze standardami określonymi w części A załącznika III, zgodnie z warunkami podanymi poniżej.

2. Umawiające się Strony zapewniają stosowanie wobec statków powietrznych zarejestrowanych w państwie jednej z Umawiających się Stron, podejrzewanych o nieprzestrzeganie międzynarodowych norm bezpieczeństwa lotnictwa ustanowionych na mocy Konwencji, lądujących w portach lotniczych otwartych dla międzynarodowego transportu lotniczego na terytorium drugiej Umawiającej się Strony – kontroli na ziemi dokonywanych przez właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, na pokładzie i wokół statku powietrznego w celu sprawdzenia zarówno ważności dokumentów statku powietrznego, jak i załogi oraz widocznego stanu statku powietrznego i jego wyposażenia.

3. Każda z Umawiających się Stron może w każdej chwili wystąpić z wnioskiem o konsultację na temat norm bezpieczeństwa stosowanych przez drugą Umawiającą się Stronę.

4. Właściwe władze każdej z Umawiających się Stron podejmują wszelkie niezbędne i natychmiastowe działania w przypadku stwierdzenia, że statek powietrzny, produkt lub eksploatacja statku powietrznego mogą:

- a) nie spełniać minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji, prawodawstwa wymienionego w części A załącznika III lub równoważnego prawodawstwa jordańskiego zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, w zależności od przypadku;
- b) dawać powody do poważnych obaw, na podstawie kontroli, o której mowa w ustępie 2, że statek powietrzny lub eksploatacja statku powietrznego nie spełnia minimalnych norm ustanowionych na podstawie Konwencji lub prawodawstwa wymienionego w części A załącznika III lub równoważnego prawodawstwa jordańskiego zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, w zależności od przypadku; lub
- c) dawać powody do poważnych obaw, że minimalne normy, ustanowione na podstawie Konwencji lub prawodawstwa wymienionego w części A załącznika III lub równoważnego prawodawstwa jordańskiego zgodnie z ustępem 1 niniejszego artykułu, nie są utrzymywane w mocy lub prawidłowo stosowane, w zależności od przypadku.

5. Jeżeli właściwe władze jednej z Umawiających się Stron podejmują działania zgodnie z ustępem 4, niezwłocznie informują o tym właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony, podając powody podjętych działań.

6. W przypadku gdy nie zaprzestano stosowania działań podjętych przy zastosowaniu ustępu 4, mimo że ustały przesłanki ich podjęcia, każda z Umawiających się Stron może odwołać się w tej sprawie do Wspólnego Komitetu.

Artykuł 14

Ochrona lotnictwa

1. Umawiające się Strony gwarantują, że ich prawodawstwo odpowiada przynajmniej standardom określonym w części B załącznika III do niniejszej Umowy, zgodnie z warunkami podanymi poniżej.

2. W związku z tym, że zapewnienie bezpieczeństwa cywilnym statkom powietrznym, ich pasażerom i załodze jest podstawowym warunkiem wstępnym wykonywania międzynarodowych przewozów lotniczych, Umawiające się Strony potwierdzają swoje wzajemne zobowiązania w celu zapewnienia ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji, a w szczególności zobowiązania wynikające z postanowień konwencji chicagowskiej, Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio w dniu 14 września 1963 r.,

Konwencji o zwalczaniu bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze w dniu 16 grudnia 1970 r., Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu w dniu 23 września 1971 r., Protokołu o zwalczaniu bezprawnych czynów przemocy w portach lotniczych obsługujących międzynarodowe lotnictwo cywilne, podpisanego w Montrealu w dniu 24 lutego 1988 r., oraz Konwencji w sprawie znakowania plastycznych materiałów wybuchowych w celu ich wykrywania, podpisanej w Montrealu w dniu 1 marca 1991 r., w zakresie, w jakim obydwie Umawiające się Strony są stronami tych konwencji, a także wszelkich innych konwencji i protokołów dotyczących ochrony lotnictwa cywilnego, do których przystąpiły obydwie Umawiające się Strony.

3. Na żądanie Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w celu zapobieżenia aktom bezprawnego zajęcia cywilnych statków powietrznych oraz pozostałym bezprawnym aktom zagrażającym bezpieczeństwu statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych i systemów nawigacji lotniczej, a także wszelkim pozostałym działaniom zagrażającym bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego.

4. Umawiające się Strony działają we wzajemnych stosunkach zgodnie z normami dotyczącymi ochrony lotnictwa oraz, na ile odnoszą się do Umawiających się Stron, z zaleconymi zasadami postępowania ustanowionymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) i oznaczonymi jako załączniki do konwencji chicagowskiej, w zakresie, w jakim tego rodzaju przepisy dotyczące ochrony mają zastosowanie w odniesieniu do Umawiających się Stron. Obydwie Umawiające się Strony nakładają wymóg na użytkowników statków powietrznych zarejestrowanych u nich, użytkowników, których główne miejsce prowadzenia działalności lub stałe miejsce zamieszkania znajduje się na ich terytorium, oraz na zarządzających portami lotniczymi znajdującymi się na ich terytorium, działania zgodnie z takimi przepisami dotyczącymi ochrony lotnictwa.

5. Każda Umawiająca się Strona zapewnia na swoim terytorium podejmowanie skutecznych działań w celu ochrony statków powietrznych, prowadzenia kontroli bezpieczeństwa pasażerów i ich bagażu podręcznego oraz przeprowadzania odpowiednich kontroli załogi, ładunku (w tym bagażu rejestrowanego) oraz zapasów pokładowych przed i podczas wchodzenia na pokład lub załadunku, a także dostosowanie takich działań do wymagań zwiększonego zagrożenia. Każda z Umawiających się Stron wyraża zgodę na to, aby jej przewoźnicy lotniczy mogli być objęci wymogiem przestrzegania przepisów dotyczących ochrony lotnictwa określonych w ustępie 4, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy przekraczaniu granicy jej terytorium lub podczas pobytu na nim.

6. Każda z Umawiających się Stron przychyliła się w swoich działaniach do wszelkich wniosków drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia. Z wyjątkiem nagłych przypadków każda z Umawiających się Stron poinformuje z wyprzedzeniem drugą Umawiającą się Stronę o wszelkich specjalnych środkach ochrony, które zamierza wprowadzić, mogących mieć istotny wpływ finansowy lub operacyjny na usługi transportu lotniczego świadczone na podstawie niniejszej Umowy. Każda z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu omówienia tego rodzaju środków w zakresie ochrony, zgodnie z artykułem 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

7. W przypadku zaistnienia lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zajęcia statku powietrznego lub innego bezprawnego aktu zagrażającego bezpieczeństwu statków powietrznych, ich pasażerów, załóg, portów lotniczych lub systemów nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony udzielają sobie nawzajem pomocy poprzez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie działania mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

8. Każda z Umawiających się Stron podejmuje wszelkie środki, które uzna za możliwe do wykonania, w celu zagwarantowania, że statek powietrzny, który był przedmiotem bezprawnego zawładnięcia lub innych bezprawnych aktów ingerencji, znajdujący się na powierzchni ziemi na jej terytorium, zostanie zatrzymany na powierzchni ziemi, chyba że odlot tego statku powietrznego jest konieczny ze względu na nadrzędny obowiązek ochrony życia ludzkiego. Tam, gdzie jest to możliwe, wspomniane środki podejmuje się na podstawie wzajemnych konsultacji.

9. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron ma uzasadnione powody, by sądzić, że druga Umawiająca się Strona odstąpiła od postanowień niniejszego artykułu dotyczących ochrony lotnictwa, ta Umawiająca się Strona składa wniosek o natychmiastowe konsultacje z udziałem drugiej Umawiającej się Strony.

10. Bez uszczerbku dla artykułu 4 (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) niniejszej Umowy, nieosiągnięcie satysfakcjonującego porozumienia w terminie piętnastu (15) dni od daty złożenia wspomnianego wniosku stanowi podstawę do wstrzymania, cofnięcia, ograniczenia lub nałożenia stosownych warunków na zezwolenie eksploatacyjne jednego lub większej ilości przewoźników lotniczych tej drugiej Umawiającej się Strony.

11. W przypadku nagłego i nadzwyczajnego zagrożenia, Umawiająca się Strona może podjąć działania tymczasowe przed upływem wspomnianego terminu piętnastu (15) dni.

12. Jakiegokolwiek działanie podjęte zgodnie z ustępem 10 niniejszego artykułu powinno zostać zakończone po spełnieniu przez drugą Umawiającą się Stronę postanowień niniejszego artykułu.

Artykuł 15

Zarządzanie ruchem lotniczym

1. Umawiające się Strony zapewniają zgodność ich prawodawstwa ze standardami określonymi w części C załącznika III do niniejszej Umowy, zgodnie z warunkami podanymi poniżej.

2. Umawiające się Strony zobowiązują się do jak najściślejszej współpracy w zakresie zarządzania ruchem lotniczym w celu rozszerzenia jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na Jordanię, co pozwoli poprawić obecne normy bezpieczeństwa i całkowitą skuteczność ogólnych norm regulujących ruch lotniczy w Europie, a także zoptymalizować zdolności przewozowe, zminimalizować opóźnienia i zwiększyć efektywność środowiskową. W tym celu zapewnia się odpowiedni udział Jordanii w pracach Komitetu ds. Jednolitej Przestrzeni Powietrznej. Wspólny Komitet jest odpowiedzialny za monitorowanie i ułatwianie współpracy w dziedzinie zarządzania ruchem lotniczym.

3. Mając na względzie uproszczenie stosowania prawodawstwa dotyczącego jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej na swoim terytorium:

a) Jordania podejmuje niezbędne działania w celu przystosowania swoich struktur instytucjonalnych w zakresie zarządzania ruchem lotniczym do wymogów jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez zapewnienie przynajmniej funkcjonalnej niezależności krajowych organów nadzorczych od instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej; oraz

b) Unia Europejska włącza Jordanię do odnośnych inicjatyw operacyjnych dotyczących służb żeglugi powietrznej, przestrzeni powietrznej i interoperacyjności, podejmowanych w ramach jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej, w szczególności poprzez włączanie na wczesnym etapie działań podejmowanych przez Jordanię w tworzenie funkcjonalnych bloków przestrzeni powietrznej, lub poprzez odpowiednią koordynację SESAR.

Artykuł 16

Środowisko

1. Umawiające się Strony uznają znaczenie ochrony środowiska przy wypracowywaniu i realizowaniu polityki w dziedzinie lotnictwa.

2. Umawiające się Strony uznają znaczenie współpracy oraz, ramach wielostronnych dyskusji, rozważenia wpływu lotnictwa na środowisko i gospodarkę, a także zapewnienia pełnej zgodności jakiegokolwiek środków łagodzących z celami niniejszej Umowy.

3. Żadnego z postanowień niniejszej Umowy nie należy interpretować jako ograniczenia uprawnień właściwych władz którejkolwiek z Umawiających się Stron do podejmowania wszelkich odpowiednich działań w ramach swojej suwerennej jurysdykcji, w celu zapobiegania skutkom, jakie transport lotniczy wywiera na środowisko, lub podejmowania innych kroków w związku z tym problemem, pod warunkiem że działania takie są całkowicie zgodne z ich prawami i zobowiązaniami w ramach prawa międzynarodowego oraz że stosuje się je bez względu na przynależność państwową.

4. Umawiające się Strony zapewniają zgodność ich prawodawstwa ze standardami określonymi w części D załącznika III do niniejszej Umowy.

Artykuł 17

Ochrona konsumentów

Umawiające się Strony zapewniają zgodność ich prawodawstwa w dziedzinie transportu lotniczego ze standardami określonymi w części E załącznika III do niniejszej Umowy.

Artykuł 18

Komputerowe systemy rezerwacji

Umawiające się Strony zapewniają zgodność ich prawodawstwa ze standardami określonymi w części F załącznika III do niniejszej Umowy.

Artykuł 19

Aspekty społeczne

Umawiające się Strony zapewniają zgodność ich prawodawstwa w dziedzinie transportu lotniczego ze standardami określonymi w części G załącznika III do niniejszej Umowy.

TYTUŁ III

PRZEPISY INSTYTUCJONALNE

Artykuł 20

Interpretacja i wykonanie

1. Umawiające się Strony podejmują wszelkie odpowiednie środki, ogólne lub szczególne, w celu zapewnienia wykonania zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy i powstrzymują się od wszelkich działań, które mogłyby zagrozić osiągnięciu celów niniejszej Umowy.

2. Każda z Umawiających się Stron jest odpowiedzialna na swoim terytorium za właściwe wykonanie niniejszej Umowy, a w szczególności prawodawstwa zgodnego z przepisami wymienionymi w załączniku III do niniejszej Umowy.

3. Każda z Umawiających się Stron przekazuje drugiej Umawiającej się Stronie wszelkie niezbędne informacje i udziela pomocy w przypadku dochodzeń dotyczących ewentualnych naruszeń postanowień niniejszej Umowy, prowadzonych przez drugą Umawiającą się Stronę na mocy jej odpowiednich uprawnień przewidzianych w niniejszej Umowie.

4. W każdym przypadku, gdy Umawiające się Strony działają w ramach uprawnień nadanych im na mocy niniejszej Umowy w sprawach, które mają istotne znaczenie dla drugiej Umawiającej się Strony i które dotyczą władz lub przedsięwzięć drugiej Umawiającej się Strony, właściwe władze drugiej Umawiającej się Strony otrzymują pełne informacje i mają możliwość wyrażenia opinii, zanim zostanie podjęta ostateczna decyzja.

Artykuł 21

Wspólny Komitet

1. Niniejszym ustanawia się komitet składający się z przedstawicieli Umawiających się Stron (zwany dalej „Wspólnym Komitetem”), który jest odpowiedzialny za zarządzanie niniejszą Umową i zapewnia jej właściwe wykonanie. W tym celu Wspólny Komitet formułuje zalecenia i podejmuje decyzje w przypadkach określonych w niniejszej Umowie.

2. Decyzje Wspólnego Komitetu są przyjmowane jednomyślnie i są wiążące dla Umawiających się Stron. Są one wprowadzane w życie przez Umawiające się Strony zgodnie z ich wewnętrznymi regułami.

3. Wspólny Komitet przyjmuje w drodze decyzji swój regulamin wewnętrzny.

4. Wspólny Komitet zbiera się w zależności od potrzeb. Każda z Umawiających się Stron może wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia.

5. Każda z Umawiających się Stron może ponadto wystąpić z wnioskiem o zwołanie posiedzenia Wspólnego Komitetu w celu dążenia do rozwiązania wszelkich kwestii związanych z interpretacją lub stosowaniem niniejszej Umowy. Posiedzenie takie musi rozpocząć się w najwcześniejszym możliwym termi-

nie, nie później jednak niż dwa miesiące od daty otrzymania wniosku, chyba że Umawiające się Strony uzgodniły inaczej.

6. W celu właściwego wykonywania niniejszej Umowy Umawiające się Strony wymieniają informacje, a na wniosek jednej z Umawiających się Stron przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu.

7. Jeżeli, według jednej z Umawiających się Stron, decyzja Wspólnego Komitetu nie jest właściwie wykonywana przez drugą Umawiającą się Stronę, może ona wnioskować o omówienie tej kwestii przez Wspólny Komitet. Jeżeli Wspólny Komitet nie zdoła rozwiązać kwestii w ciągu dwóch miesięcy od daty wniesienia sprawy, Umawiająca się Strona wnioskująca o jej rozpatrzenie może podjąć odpowiednie środki zabezpieczające na mocy artykułu 23 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.

8. W decyzjach Wspólnego Komitetu określa się datę ich wdrożenia przez Umawiające się Strony oraz wszelkie pozostałe informacje mogące dotyczyć podmiotów gospodarczych.

9. Bez uszczerbku dla ustępu 2, jeżeli Wspólny Komitet nie podejmie decyzji dotyczącej przedstawionej mu sprawy w ciągu sześciu miesięcy od daty jej wniesienia, Umawiające się Strony mogą podjąć odpowiednie tymczasowe środki zabezpieczające na mocy artykułu 23 (Środki zabezpieczające) niniejszej Umowy.

10. Wspólny Komitet rozpatruje kwestie związane z dwustronnymi inwestycjami dotyczącymi udziałów większościowych lub zmianami w skutecznej kontroli nad przewoźnikami Umawiających się Stron.

11. Wspólny Komitet rozwija także współpracę poprzez:

a) wspieranie wymiany ekspertów w przypadku nowych inicjatyw i zmian w zakresie prawodawstwa lub regulacji, w tym w dziedzinach ochrony lotnictwa, bezpieczeństwa, środowiska, infrastruktury lotniczej (włączając w to przydziały czasu na start lub lądowanie), otoczenia konkurencyjnego oraz ochrony konsumentów;

b) stałe badanie społecznych skutków wdrażania niniejszej Umowy, zwłaszcza w dziedzinie zatrudnienia, a także opracowywanie właściwych rozwiązań w przypadku uznania zgłoszonych obaw za zasadne;

c) rozpatrywanie potencjalnych obszarów dalszych prac nad rozwojem niniejszej Umowy, w tym zaleceń dotyczących zmian tej Umowy; oraz

d) uzgadnianie, na zasadzie porozumienia, wniosków, koncepcji lub dokumentów o charakterze proceduralnym, związanych bezpośrednio z funkcjonowaniem niniejszej Umowy.

12. Wspólnym celem Umawiających się Stron jest maksymalizacja korzyści dla konsumentów, przedsiębiorstw lotniczych, rynku pracy i społeczności lokalnych poprzez rozszerzenie niniejszej Umowy na państwa trzecie. W tym celu Wspólny Komitet opracowuje wniosek dotyczący warunków i procedur, w tym niezbędnych zmian w niniejszej Umowie, niezbędnych do przystąpienia do niniejszej Umowy przez państwa trzecie.

Artykuł 22

Rozstrzygnięcie sporów i arbitraż

1. Każda z Umawiających się Stron może złożyć wniosek do Rady Stowarzyszenia ustanowionej na mocy układu o stowarzyszeniu o zbadanie sporu dotyczącego interpretacji lub wykonania niniejszej Umowy, który nie został rozstrzygnięty zgodnie z artykułem 21 (Wspólny Komitet) niniejszej Umowy.

2. Rada Stowarzyszenia ustanowiona na mocy układu o stowarzyszeniu może rozstrzygnąć spór w drodze decyzji.

3. Umawiające się Strony podejmują właściwe działania w celu wdrożenia decyzji, o której mowa w ustępie 2.

4. Jeśli Umawiające się Strony nie są w stanie rozstrzygnąć sporu poprzez Wspólny Komitet lub zgodnie z ustępem 2, spór, na wniosek jednej z Umawiających się Stron, przekazuje się do trybunału arbitrażowego, w skład którego wchodzi trzech arbitrów zgodnie z procedurą przedstawioną poniżej:

a) każda z Umawiających się Stron wyznacza jednego arbitra w terminie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania drogą dyplomatyczną notyfikacji w sprawie wniosku o arbitraż przez trybunał arbitrażowy, przesłanej przez drugą Umawiającą się Stronę; trzeci arbiter powinien zostać wyznaczony przez dwóch pozostałych arbitrów w terminie kolejnych sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie wyznaczyła arbitra w określonym terminie, lub jeżeli trzeci arbiter nie został wyznaczony w określonym terminie, każda z Umawiających się Stron może zwrócić się do przewodniczącego Rady Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego z wnioskiem o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, w zależności od przypadku;

b) trzeci arbiter, wyznaczony zgodnie z warunkami określonymi w literze a) powyżej, powinien być obywatelem państwa trzeciego, przy czym sprawuje on funkcję przewodniczącego trybunału arbitrażowego;

c) trybunał arbitrażowy wspólnie ustala swój regulamin wewnętrzny; oraz

d) z zastrzeżeniem ostatecznej decyzji trybunału arbitrażowego, wstępne wydatki w związku z arbitrażem dzieli się równo pomiędzy Umawiające się Strony.

5. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron i w oczekiwaniu na ostateczną decyzję trybunału arbitrażowego ten ostatni może nakazać drugiej Umawiającej się Stronie wprowadzenie tymczasowych środków zaradczych do momentu wydania przez trybunał ostatecznego orzeczenia.

6. Każda decyzja tymczasowa lub decyzja ostateczna trybunału arbitrażowego jest wiążąca dla Umawiających się Stron.

7. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron nie zastosuje się do decyzji trybunału arbitrażowego, podjętej zgodnie z warunkami niniejszego artykułu, w terminie trzydziestu (30) dni od daty notyfikacji wspomnianej decyzji, druga Umawiająca się Strona może, przez cały okres, w którym zachodzi takie niezastosowanie się, ograniczyć, zawiesić lub cofnąć prawa lub przywileje,

których udzieliła na podstawie niniejszej Umowy Umawiającej się Stronie niestosującej się do decyzji.

Artykuł 23

Środki zabezpieczające

1. Umawiające Strony podejmują wszelkie działania, ogólne lub szczegółowe, niezbędne do wypełnienia ich zobowiązań wynikających z niniejszej Umowy. Zapewniają one osiągnięcie celów określonych w niniejszej Umowie.

2. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron uważa, że druga Umawiająca się Strona nie wypełniła zobowiązania wynikającego z niniejszej Umowy, może ona zastosować odpowiednie środki zabezpieczające. Środki zabezpieczające powinny ograniczać się do zakresu i okresu obowiązywania absolutnie niezbędnego dla naprawy sytuacji lub utrzymania równowagi niniejszej Umowy. W pierwszej kolejności stosuje się środki, które w możliwie najmniejszy sposób zakłócają funkcjonowanie niniejszej Umowy.

3. Umawiająca się Strona rozważająca zastosowanie środków zabezpieczających powiadamia o tym drugą Umawiającą się Stronę za pośrednictwem Wspólnego Komitetu i przekazuje wszelkie właściwe informacje.

4. Umawiające się Strony niezwłocznie rozpoczynają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu określenia możliwości do zaakceptowania przez wszystkich rozwiązania.

5. Bez uszczerbku dla artykułu 3 litera d) (Udzielanie zezwoleń), artykułu 4 litera d) (Odmowa udzielenia, cofnięcie, zawieszenie, ograniczenie zezwolenia) oraz artykułu 13 (Bezpieczeństwo lotnictwa) i artykułu 14 (Ochrona lotnictwa) niniejszej Umowy, odnośna Umawiająca się Strona nie stosuje środków zabezpieczających przed upływem okresu jednego miesiąca od daty powiadomienia dokonanego na mocy ustępu 3, chyba że procedura konsultacji na mocy ustępu 4 została zakończona przed upływem określonego dla niej terminu.

6. Umawiająca się Strona niezwłocznie powiadamia Wspólny Komitet o podjętych działaniach, przekazując wszelkie właściwe informacje.

7. Wszelkie działania podjęte na mocy niniejszego artykułu zawieszają się z chwilą, gdy Umawiająca się Strona niewypielniająca dotąd zobowiązań spełni postanowienia niniejszej Umowy.

Artykuł 24

Zakres geograficzny obowiązywania Umowy

Umawiające się Strony zobowiązują się prowadzić stały dialog w celu zapewnienia zgodności niniejszej Umowy z procesem barcelońskim i realizacji ostatecznego celu, jakim jest wspólny eurośródziemnomorski obszar lotniczy. W związku z tym analizowana jest w ramach Wspólnego Komitetu, zgodnie z artykułem 21 ustęp 11 (Wspólny Komitet), możliwość wzajemnego uzgadniania zmian w celu uwzględnienia podobnych eurośródziemnomorskich umów lotniczych.

Artykuł 25

Związek z innymi umowami

1. Postanowienia niniejszej Umowy zastępują odpowiednie postanowienia obowiązujących umów dwustronnych pomiędzy Jordanią a państwami członkowskimi. Jednakże istniejące prawa przewozowe, które wynikają ze wspomnianych umów dwustronnych i których nie obejmuje niniejsza Umowa, mogą być w dalszym ciągu realizowane, pod warunkiem że nie wiążą się z dyskryminacją przewoźników lotniczych ze względu na ich przynależność państwową.

2. Bez uszczerbku dla ustępu 1 niniejszego artykułu i z zastrzeżeniem artykułu 27 (Rozwiązanie Umowy), jeśli niniejsza Umowa zostanie rozwiązana lub przestanie być tymczasowo stosowana, Umawiające się Strony mogą przed jej zakończeniem uzgodnić zasady dotyczące przewozów lotniczych realizowanych pomiędzy terytoriami Umawiających się Stron.

3. Jeżeli Umawiające się Strony stają się stronami umowy wielostronnej lub zatwierdzają decyzję przyjętą przez ICAO albo inną organizację międzynarodową, która dotyczy spraw objętych niniejszą Umową, przeprowadzają konsultacje w ramach Wspólnego Komitetu w celu rozstrzygnięcia, czy niniejszą Umowę należy zmienić w celu uwzględnienia takiego rozwoju wydarzeń.

4. Niniejsza Umowa nie wpływa na decyzje obydwu Umawiających się Stron dotyczące wdrażania przyszłych zaleceń wydawanych przez ICAO. Umawiające się Strony zobowiązują się nie przytaczać niniejszej Umowy lub jej części jako podstawy zastrzeżeń na forum ICAO co do odmiennej polityki w sprawach objętych niniejszą Umową.

Artykuł 26

Zmiany

1. Jeżeli jedna z Umawiających się Stron zażyczy sobie dokonania zmian postanowień niniejszej Umowy, powiadamia o tym Wspólny Komitet. Zmiany do niniejszej Umowy wchodzą w życie po zakończeniu odpowiednich procedur wewnętrznych każdej z Umawiających się Stron.

2. Wspólny Komitet może, na wniosek jednej z Umawiających się Stron i zgodnie z niniejszym artykułem, podejmować decyzje dotyczące zmian w załącznikach do niniejszej Umowy.

3. Niniejsza Umowa nie narusza prawa żadnej z Umawiających się Stron do jednostronnego przyjmowania nowego prawodawstwa lub wprowadzania zmian w swoim obowiązującym prawodawstwie w dziedzinie transportu lotniczego lub w obszarach pokrewnych, wymienionych w załączniku III do niniejszej Umowy, z zachowaniem zasady niedyskryminacji.

4. Z chwilą przygotowania przez jedną z Umawiających się Stron nowego prawa w dziedzinie transportu lotniczego lub

w pokrewnej dziedzinie wymienionej w załączniku III, które mogłyby mieć wpływ na prawidłowe funkcjonowanie niniejszej Umowy, powiadamia ona o tym drugą Umawiającą się Stronę oraz konsultuje się z nią w możliwie najszerszym zakresie. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron wstępna wymiana poglądów odbywa się na forum Wspólnego Komitetu.

5. Z chwilą przyjęcia przez Umawiającą się Stronę nowego prawa lub zmiany w prawodawstwie w dziedzinie transportu lotniczego lub w pokrewnej dziedzinie wymienionej w załączniku III, które mogłyby mieć wpływ na prawidłowe funkcjonowanie niniejszej Umowy, powiadamia ona o tym drugą Umawiającą się Stronę nie później niż trzydzieści dni od przyjęcia takiego prawa lub zmiany. Na wniosek jednej z Umawiających się Stron, Wspólny Komitet w terminie sześćdziesięciu (60) kolejnych dni przeprowadza wymianę poglądów na temat skutków takiego nowego prawodawstwa lub zmiany w prawodawstwie dla właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

6. W następstwie wymiany poglądów, o której mowa w ustępie 5, Wspólny Komitet:

- a) przyjmuje decyzję zmieniającą załącznik III do niniejszej Umowy, wprowadzając do niego nowe prawodawstwo lub przedmiotowe zmiany, w razie konieczności na zasadzie wzajemności;
- b) przyjmuje decyzję skutkującą tym, że nowe prawodawstwo lub przedmiotowe zmiany uznaje się za zgodne z niniejszą Umową; lub
- c) zaleca wszelkiego rodzaju inne środki, które zostaną zastosowane w rozsądnym terminie w celu zapewnienia właściwego funkcjonowania niniejszej Umowy.

Artykuł 27

Wypowiedzenie

1. Niniejsza Umowa zostaje zawarta na czas nieokreślony.

2. Każda z Umawiających się Stron może w dowolnej chwili powiadomić na piśmie drugą Umawiającą się Stronę na drodze dyplomatycznej o swojej decyzji o wypowiedzeniu niniejszej Umowy. Powiadomienie takie przesyła się jednocześnie do ICAO. Niniejsza Umowa wygasa o północy GMT na koniec sezonu lotniczego IATA następującego po upływie roku od daty pisemnego powiadomienia o wypowiedzeniu, chyba że:

- a) powiadomienie zostanie wycofane przed upływem tego terminu za obopólną zgodą Umawiających się Stron; lub
- b) Umawiająca się Strona, niebędąca stroną składającą wypowiedzenie, wnioskuje o dłuższy okres wypowiedzenia, nieprzekraczający jednak 18 miesięcy, w celu zapewnienia satysfakcjonujących negocjacji na temat przyszłych zasad dotyczących przewozów lotniczych realizowanych pomiędzy terytoriami Umawiających się Stron.

Artykuł 28

**Rejestracja w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa
Cywilnego i w Sekretariacie Organizacji Narodów
Zjednoczonych**

Niniejszą Umowę oraz wszelkie zmiany do niej rejestruje się w ICAO i w Sekretariacie ONZ.

Artykuł 29

Wejście w życie

1. Niniejsza Umowa wchodzi w życie po upływie jednego miesiąca od daty ostatniej noty przekazanej w ramach wymiany not dyplomatycznych między Umawiającymi się Stronami, potwierdzającej zakończenie wszystkich procedur koniecznych do wejścia w życie niniejszej Umowy. Dla celów wspomnianej wymiany, Jordañskie Królestwo Haszymidzkie przekazuje Sekretariatowi Generalnemu Rady Unii Europejskiej notę dyplomatyczną dla Unii Europejskiej i jej państw członkowskich, a Sekretariat Generalny Rady Unii Europejskiej przekazuje Jordañskiemu Królestwu Haszymidzkiemu notę dyplomatyczną od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich. Nota dyplomatyczna od Unii Europejskiej i jej państw członkowskich zawiera

złożone przez każde państwo członkowskie potwierdzenie, że procedury tego państwa konieczne dla wejścia w życie niniejszej Umowy zostały zakończone.

2. Nie naruszając postanowień ustępu 1 niniejszego artykułu, Umawiające się Strony zgadzają się na tymczasowe stosowanie niniejszej Umowy począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po (i) dacie ostatniej noty, którą Strony wzajemnie notyfikowały zakończenie procedur koniecznych do tymczasowego stosowania niniejszej Umowy; lub (ii) z zastrzeżeniem odpowiednio procedur wewnętrznych i/lub prawa krajowego Umawiających się Stron, dacie następującej w 12 miesięcy od daty podpisania niniejszej Umowy, w zależności od tego, która z tych dat będzie wcześniejsza.

W DOWÓD CZEGO niżej podpisani, należycie w tym celu upoważnieni, złożyli podpisy pod niniejszą Umową.

Sporządzono w Brukseli dnia piętnastego grudnia roku dwa tysiące dziesiątego w dwóch egzemplarzach w językach: angielskim, bułgarskim, czeskim, duńskim, estońskim, fińskim, francuskim, greckim, hiszpańskim, litewskim, łotewskim, maltańskim, niderlandzkim, niemieckim, polskim, portugalskim, rumuńskim, słowackim, słoweńskim, szwedzkim, węgierskim, włoskim i arabskim, przy czym każdy z tych tekstów jest jednako autentyczny.

ZAŁĄCZNIK I

UZGODNIONE LINIE I OKREŚLONE TRASY

1. Niniejszy załącznik podlega postanowieniom przejściowym zawartym w załączniku II do niniejszej Umowy.
2. Każda z Umawiających się Stron przyznaje przewoźnikom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony prawo do świadczenia usług transportu lotniczego na trasach określonych poniżej:
 - a) w odniesieniu do przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej: punkty w Unii Europejskiej – jeden lub większa liczba punktów pośrednich w państwach Euromed, państwach WEOL lub w państwach wymienionych w załączniku IV – jeden lub większa liczba punktów w Jordanii;
 - b) w odniesieniu do przewoźników z Jordanii: punkty w Jordanii – jeden lub większa liczba punktów pośrednich w państwach Euromed, państwach WEOL lub w państwach wymienionych w załączniku IV – jeden lub większa liczba punktów w Unii Europejskiej.
3. Przewozy wykonywane zgodnie z ust. 2 niniejszego załącznika rozpoczynają się lub kończą na terytorium Jordanii, w przypadku przewoźników lotniczych z Jordanii, oraz na terytorium Unii Europejskiej w przypadku przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej.
4. Przewoźnicy lotniczy obydwu Umawiających się Stron mogą w jakimkolwiek lub we wszystkich lotach, i według własnego uznania:
 - a) wykonywać loty w jednym lub w obu kierunkach;
 - b) łączyć różne numery lotów w ramach jednej operacji lotniczej;
 - c) obsługiwać punkty pośrednie, określone w ust. 2 niniejszego załącznika, oraz punkty położone na terytoriach Umawiających się Stron w dowolnej kombinacji i w dowolnej kolejności;
 - d) rezygnować z lądowania w dowolnym punkcie lub punktach;
 - e) przekazywać ruch z jakiegokolwiek swojego na inny ze swoich statków powietrznych w jakimkolwiek punkcie;
 - f) wykonywać międzylądowania w dowolnych punktach położonych na lub poza terytorium którejkolwiek z Umawiających się Stron;
 - g) wykonywać przewozy tranzytowe przez terytorium drugiej Umawiającej się Strony; oraz
 - h) łączyć ruch na pokładzie jednego statku powietrznego niezależnie od miejsca rozpoczęcia takiego ruchu.
5. Każda z Umawiających się Stron pozwala każdemu przewoźnikowi lotniczemu na określenie częstotliwości i zdolności przewozowej oferowanej w międzynarodowym przewozie lotniczym, na podstawie uwarunkowań handlowych na rynku. Zgodnie ze wspomnianym prawem, żadna z Umawiających się Stron nie ogranicza jednostronnie natężenia ruchu, częstotliwości ani regularności przewozu, ani typu lub typów statków powietrznych eksploatowanych przez przewoźników lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, z wyjątkiem przypadków, w których może to być wymagane z przyczyn celnych, technicznych, operacyjnych, ze względu na ochronę środowiska bądź zdrowia.
6. Przewoźnicy lotniczy każdej z Umawiających się Stron mogą obsługiwać, nie tylko w ramach porozumień o dzieleniu oznaczeń linii, każdy punkt położony w państwie trzecim, który nie jest ujęty w wykazie określonych tras, pod warunkiem że nie wykonują praw piątej wolności.

ZAŁĄCZNIK II

POSTANOWIENIA PRZEJŚCIOWE

1. Wdrożenie i stosowanie wszystkich postanowień niniejszej Umowy, zwłaszcza przepisów wymienionych w załączniku III, z wyjątkiem części B tego załącznika, poddaje się ocenie prowadzonej pod nadzorem Unii Europejskiej i zatwierdzonej decyzją Wspólnego Komitetu. Ocenę taką przeprowadza się (i) w dniu notyfikowania przez Jordanię Wspólnemu Komitetowi zakończenia procesu harmonizacji zgodnie z załącznikiem III do niniejszej Umowy; lub (ii) jeden rok po wejściu w życie niniejszej Umowy, w zależności od tego, która z tych dat będzie wcześniejsza.
2. Bez uszczerbku dla postanowień załącznika I, uzgodnione linie i określone trasy ujęte w niniejszej Umowie nie obejmują, do chwili przyjęcia decyzji, o której mowa w ust. 1 niniejszego załącznika II, prawa przewoźników lotniczych wszystkich Umawiających się Stron do wykonywania piątej wolności, w tym przewoźników lotniczych z Jordani, pomiędzy punktami położonymi na terytorium Unii Europejskiej. Jednakże wszystkie prawa przywozowe przyznane już w ramach jednej z umów dwustronnych pomiędzy Jordanią i państwami członkowskim Unii Europejskiej mogą być w dalszym ciągu realizowane, o ile nie dochodzi do dyskryminacji względem poszczególnych przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej, wynikającej z ich przynależności państwowej.
3. Bez uszczerbku dla pkt 1 niniejszego załącznika wdrożenie i stosowanie przepisów w zakresie ochrony, wymienionych w części B załącznika III, poddaje się ocenie prowadzonej pod nadzorem Unii Europejskiej i zatwierdzonej decyzją Wspólnego Komitetu. Części poufne przepisów w zakresie ochrony, wymienione w części B załącznika III, zostaną udostępnione Jordani po przyjęciu odpowiedniej decyzji.
4. Wszyscy przewoźnicy lotniczy obydwu Umawiających się Stron korzystają z prawa określonego w art. 8 ust. 3 lit. a) ppkt (i) („własna obsługa naziemna”) w porcie lotniczym Queen Alia International najpóźniej od dnia 1 stycznia 2016 r. Tymczasem cała obsługa naziemna w porcie lotniczym jest dostępna dla wszystkich przewoźników lotniczych na równych i niedyskryminacyjnych zasadach. Ceny tych usług nie mogą przekraczać ich całkowitych kosztów uwzględniających uzasadnioną stopę zwrotu z aktywów i amortyzację.

ZAŁĄCZNIK III

PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE DO LOTNICTWA CYWILNEGO

A. BEZPIECZEŃSTWO LOTNICTWA

Nr 3922/91

Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2176/96 z dnia 13 listopada 1996 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1069/1999 z dnia 25 maja 1999 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2871/2000 z dnia 28 grudnia 2000 r. dostosowującym do postępu naukowego i technicznego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91,
- rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego

Obowiązujące przepisy: art. 1–10, 12–13, z wyjątkiem art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2 zdanie drugie, załączniki I, II i III. Jeżeli chodzi o stosowanie art. 12, termin „państwa członkowskie” zastępuje się terminem „państwa członkowskie Unii Europejskiej”.

- rozporządzeniem (WE) nr 1899/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego,
- rozporządzeniem (WE) nr 1900/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 grudnia 2006 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 8/2008 z dnia 11 grudnia 2007 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego.

Obowiązujące przepisy: art. 1–10, 12–13, z wyjątkiem art. 4 ust. 1 i art. 8 ust. 2 zdanie drugie, załączniki I, II i III. Jeżeli chodzi o stosowanie art. 12, termin „państwa członkowskie” zastępuje się terminem „państwa członkowskie Unii Europejskiej”.

Nr 216/2008

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE

Obowiązujące przepisy: art. 1–68, z wyjątkiem art. 65, art. 69 ust. 1 akapit drugi, art. 69 ust. 4 oraz załączniki I–VI

Nr 94/56

Dyrektywa Rady 94/56/WE z dnia 21 listopada 1994 r. ustanawiająca podstawowe zasady regulujące postępowanie w dochodzeniu przyczyn wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym

Obowiązujące przepisy: art. 1–12

Nr 2003/42

Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym

Obowiązujące przepisy: art. 1–11, załączniki I i II

Nr 1702/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących, zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 381/2005 z dnia 7 marca 2005 r. zmieniającym rozporządzenie Komisji (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 706/2006 z dnia 8 maja 2006 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 w odniesieniu do okresu, w jakim państwa członkowskie mogą wydawać zatwierdzenia o ograniczonym terminie ważności,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 335/2007 z dnia 28 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 w odniesieniu do przepisów wykonawczych dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie ochrony środowiska,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 375/2007 z dnia 30 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 1702/2003 ustanawiające zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 287/2008 z dnia 28 marca 2008 r. w sprawie przedłużenia okresu obowiązywania wymagań, o którym mowa w art. 2c ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1702/2003,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1057/2008 z dnia 27 października 2008 r. zmieniającym dodatek II do załącznika do rozporządzenia (WE) nr 1702/2003 dotyczący poświadczenia przeglądu zdolności do lotu (Formularz 15a EASA).

Obowiązujące przepisy: art. 1–4 oraz załącznik. Okresy przejściowe, o których mowa w tym rozporządzeniu, ustala Wspólny Komitet.

Nr 2042/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

Obowiązujące przepisy: art. 1–6, załączniki I–IV

Zmienione:

- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 707/2006 z dnia 8 maja 2006 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie zezwoleń na czas określony oraz załączników I i III,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 376/2007 z dnia 30 marca 2007 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania,
- rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1056/2008 z dnia 27 października 2008 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2042/2003 w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania

Obowiązujące przepisy: art. 1–6, załączniki I–IV

B. OCHRONA LOTNICTWA

Nr 300/2008

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002

Obowiązujące przepisy: art. 1–18, art. 21, art. 24 ust. 2–3 oraz załącznik

Nr 820/2008

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 820/2008 z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

Obowiązujące przepisy: art. 1–6, załącznik, dodatek 1

Nr 1217/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1217/2003 z dnia 4 lipca 2003 r. ustanawiające wspólne specyfikacje dla krajowych programów kontroli jakości bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

Obowiązujące przepisy: art. 1–11, załączniki I i II

Nr 1486/2003

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1486/2003 z dnia 22 sierpnia 2003 r. ustanawiające procedury przeprowadzania inspekcji Komisji w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

Obowiązujące przepisy: art. 1–16

Nr 1138/2004

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1138/2004 z dnia 21 czerwca 2004 r. ustanawiające wspólną definicję części krytycznych stref zastrzeżonych w portach lotniczych

Obowiązujące przepisy: art. 1–8

C. ZARZĄDZANIE RUCHEM LOTNICZYM

Nr 549/2004

Rozporządzenie (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie ramowe)

Obowiązujące przepisy: art. 1–4, 6 oraz 9–14

Nr 550/2004

Rozporządzenie (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb nawigacji lotniczej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie zapewniania służb)

Obowiązujące przepisy: art. 1–19

Nr 551/2004

Rozporządzenie (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Rozporządzenie w sprawie przestrzeni powietrznej)

Obowiązujące przepisy: art. 1–11

Nr 552/2004

Rozporządzenie (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Rozporządzenie w sprawie interoperacyjności)

Obowiązujące przepisy: art. 1–12

Nr 2096/2005

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2096/2005 z dnia 20 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej, zmienione:

— rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1315/2007 z dnia 8 listopada 2007 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym oraz zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 2096/2005

Obowiązujące przepisy: art. 1–9 oraz załączniki I–V,

— rozporządzeniem Komisji (WE) nr 482/2008 z dnia 30 maja 2008 r. ustanawiającym system zapewnienia bezpieczeństwa oprogramowania do stosowania przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz zmieniającym załącznik II do rozporządzenia (WE) nr 2096/2005

Obowiązujące przepisy: art. 1–5, załączniki I–II

Nr 2150/2005

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2150/2005 z dnia 23 grudnia 2005 r. ustanawiające wspólne zasady elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej

Obowiązujące przepisy: art. 1–9 oraz załącznik

Nr 1794/2006

Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1794/2006 z dnia 6 grudnia 2006 r. ustanawiające wspólny schemat opłat za korzystanie ze służb żeglugi powietrznej

Obowiązujące przepisy: art. 1–17, art. 18–19 oraz załączniki I–VI

D. ŚRODOWISKO NATURALNE

Nr 2006/93

Dyrektywa 2006/93/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2006 r. w sprawie określenia zasad wykonywania operacji przez samoloty objęte częścią II rozdział 3 tom 1 załącznika 16 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wydanie 2 (1988 rok)

Obowiązujące przepisy: art. 1–6, załączniki I i II

Nr 2002/30

Dyrektywa 2002/30/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 marca 2002 r. w sprawie ustanowienia zasad i procedur w odniesieniu do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu na lotniskach Wspólnoty

Obowiązujące przepisy: art. 1–15, załączniki I i II

Nr 2002/49

Dyrektywa 2002/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 25 czerwca 2002 r. odnosząca się do oceny i zarządzania poziomem hałasu w środowisku

Obowiązujące przepisy: art. 1–16 oraz załączniki I–IV

E. OCHRONA KONSUMENTÓW

Nr 90/314

Dyrektywa Rady 90/314/EWG z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek

Obowiązujące przepisy: art. 1–10

Nr 93/13

Dyrektywa Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich

Obowiązujące przepisy: art. 1–10 oraz załącznik

Nr 95/46

Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych

Obowiązujące przepisy: art. 1–34

Nr 2027/97

Rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych,

zmienione:

— rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. zmieniającym rozporządzenie Rady (WE) nr 2027/97.

Obowiązujące przepisy: art. 1–8

Nr 261/2004

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

Obowiązujące przepisy: art. 1–17

Nr 1107/2006

Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą

Obowiązujące przepisy: art. 1–17, załączniki I i II

F. KOMPUTEROWE SYSTEMY REZERWACJI

Nr 80/2009

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 80/2009 z dnia 14 stycznia 2009 r. w sprawie kodeksu postępowania dla komputerowych systemów rezerwacji i uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 2299/89

G. ASPEKTY SPOŁECZNE

Nr 1989/391

Dyrektywa Rady 89/391/EWG z dnia 12 czerwca 1989 r. w sprawie wprowadzenia środków w celu poprawy bezpieczeństwa i zdrowia pracowników w miejscu pracy

Obowiązujące przepisy: art. 1–16 i 18–19

Nr 2003/88

Dyrektywa 2003/88/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 4 listopada 2003 r. dotycząca niektórych aspektów organizacji czasu pracy

Obowiązujące przepisy: art. 1–19, art. 21–24 oraz art. 26–29

Nr 2000/79

Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA)

ZAŁĄCZNIK IV

WYKAZ INNYCH PAŃSTW, O KTÓRYCH MOWA W ART. 3 I 4 ORAZ W ZAŁĄCZNIKU I

1. Republika Islandii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
 2. Księstwo Liechtensteinu (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
 3. Królestwo Norwegii (na mocy Porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym);
 4. Konfederacja Szwajcarska (na mocy umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską).
-

EURO-MEDITERRANEAN AVIATION AGREEMENT

between the European Union and its Member States, of the one part, and the Hashemite Kingdom of Jordan, of the other part

THE KINGDOM OF BELGIUM,

THE REPUBLIC OF BULGARIA,

THE CZECH REPUBLIC,

THE KINGDOM OF DENMARK,

THE FEDERAL REPUBLIC OF GERMANY,

THE REPUBLIC OF ESTONIA,

IRELAND,

THE HELLENIC REPUBLIC,

THE KINGDOM OF SPAIN,

THE FRENCH REPUBLIC,

THE ITALIAN REPUBLIC,

THE REPUBLIC OF CYPRUS,

THE REPUBLIC OF LATVIA,

THE REPUBLIC OF LITHUANIA,

THE GRAND DUCHY OF LUXEMBOURG,

THE REPUBLIC OF HUNGARY,

MALTA,

THE KINGDOM OF THE NETHERLANDS,

THE REPUBLIC OF AUSTRIA,

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;

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

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

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;

NOTING the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

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;

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;

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;

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

RECOGNISING the importance of regulating slot allocation on the basis of fair and equal opportunity for their air carriers to guarantee neutral and non-discriminatory treatment for all air carriers;

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

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

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;

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;

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,

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

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, 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 European Union as is relevant to the issue in question;
- (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 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 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) '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) 'International air transport' means air transport that passes through the airspace over the territory of at least two States;
- (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 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' 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;
- ⁽¹⁾ OJ L 293, 31.10.2008, p. 3.

(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) '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 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.

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 combination; and
- (d) the rights otherwise specified in this Agreement.

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

- (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) 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.

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 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

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

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

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 directed 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 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. The present Article does not cover recognition of determinations in relation to:

- Safety certificates or licences,
- Security arrangements, or
- Insurance coverage.

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.

Article 6

Compliance with laws and regulations

1. 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 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.

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 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. 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. 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. 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. 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.

Article 8

Commercial Opportunities

Air carrier Representatives

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.

Ground-Handling

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.

Sales, Local Expenses, and Transfer of Funds

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. 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. 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.

Cooperative arrangements

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

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

(c) any surface, land or maritime carriers;

provided that (i) all participants in such arrangements 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.

Leasing

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.

Franchising and Branding

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.

Allocation of slots at airports

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.

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

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

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 carriers 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.

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 unjust, 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 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 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, operators 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 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 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.

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 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.

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.

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.

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.

TITLE III

INSTITUTIONAL PROVISIONS

Article 20

Interpretation and enforcement

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

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. The Joint Committee shall meet as and when necessary. Either Contracting Party may request the convening of a meeting.
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. 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. 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. 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. 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. The Joint Committee shall examine questions relating to bilateral investments of majority participation, or changes in the effective control of air carriers of the Contracting 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 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. 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.

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 procedure 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.

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).

*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. 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 exchange 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.

*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) 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.

*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.

*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 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.

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

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.

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).

Po zaznajomieniu się z powyższą umową, w imieniu Rzeczypospolitej Polskiej oświadczam, że:

- została ona uznana za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych,
- jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona,
- będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został akt niniejszy, opatrzony pieczęcią Rzeczypospolitej Polskiej.

Dano w Warszawie dnia 13 listopada 2014 r.

Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej: *B. Komorowski*

L.S.

Prezes Rady Ministrów: *E. Kopacz*