

## I. DISPOSICIONES GENERALES

### MINISTERIO DE ASUNTOS EXTERIORES, UNIÓN EUROPEA Y COOPERACIÓN

**8292** *Acuerdo Euromediterráneo de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados Miembros, por una parte, y el Reino Hachemí de Jordania, por otra, hecho en Bruselas, el 15 de diciembre de 2010.*

#### ACUERDO EUROMEDITERRÁNEO DE AVIACIÓN ENTRE LA UNIÓN EUROPEA Y SUS ESTADOS MIEMBROS, POR UNA PARTE, Y EL REINO HACHEMÍ DE JORDANIA, POR OTRA

El Reino de Bélgica,  
La República de Bulgaria,  
La República Checa,  
El Reino de Dinamarca,  
La República Federal de Alemania,  
La República de Estonia,  
Irlanda,  
La República Helénica,  
El Reino de España,  
La República Francesa,  
La República Italiana,  
La República de Chipre  
La República de Letonia,  
La República de Lituania,  
El Gran Ducado de Luxemburgo,  
La República de Hungría,  
Malta,  
El Reino de los Países Bajos,  
La República de Austria,  
La República de Polonia,  
La República Portuguesa,  
Rumanía  
La República de Eslovenia,  
La República Eslovaca  
La República de Finlandia,  
El Reino de Suecia  
El Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte,

Partes contratantes del Tratado de la Unión Europea y del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, denominados en lo sucesivo «los Estados miembros», y

La Unión Europea, por una parte, y

El Reino Hachemí de Jordania, en adelante denominado «Jordania», por otra,

Deseosos de promover un sistema internacional de aviación basado en la competencia leal entre compañías aéreas con mínima interferencia y regulación por parte del Estado;

Deseosos de facilitar la expansión de las oportunidades del transporte aéreo internacional, mediante iniciativas como el desarrollo de redes de transporte aéreo que

satisfagan adecuadamente las necesidades de los pasajeros y los expedidores en relación con los servicios de transporte aéreo;

Reconociendo la importancia del transporte aéreo para fomentar el comercio, el turismo y la inversión;

Deseosos de brindar a las compañías aéreas la posibilidad de ofrecer al viajero y al expedidor precios y servicios competitivos en mercados abiertos;

Reconociendo los beneficios potenciales de la convergencia normativa y, en la medida de lo posible, la armonización de las normativas relacionadas con el transporte aéreo;

Deseosos de que todos los ámbitos del sector del transporte aéreo, incluidos los trabajadores de las compañías aéreas, se beneficien de un entorno de liberalización;

Deseosos de garantizar el más alto grado de seguridad y protección del transporte aéreo internacional, y reafirmando su grave preocupación ante los actos o amenazas contra la protección de las aeronaves que ponen en peligro la seguridad de personas y bienes, afectan negativamente a la explotación del transporte aéreo y minan la confianza pública en la seguridad de la aviación civil;

Tomando nota del Convenio sobre aviación civil internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

Reconociendo que este Acuerdo Euromediterráneo de Aviación se enmarca en la Asociación Euromediterránea mencionada en la Declaración de Barcelona de 28 de noviembre de 1995;

Tomando nota de su voluntad común de fomentar un espacio euromediterráneo de aviación basado en los principios de la convergencia y cooperación en materia normativa y de la liberalización del acceso al mercado;

Tomando nota de la Declaración conjunta de la Comisión Árabe de Aviación Civil y de la Organización de Transportistas Aéreos Árabes, por un lado, y de la Dirección General de Energía y Transportes, por otro, firmada el 16 de noviembre de 2008 en Sharm El Sheikh;

Deseosos de garantizar la igualdad de condiciones de competencia a las compañías aéreas, que les brinden oportunidades justas y equitativas para ofrecer los servicios acordados;

Reconociendo la importancia de regular la asignación de franjas horarias sobre la base de oportunidades justas y equitativas para las compañías aéreas, a fin de garantizar a todas ellas un tratamiento neutro y no discriminatorio;

Reconociendo que las subvenciones pueden afectar negativamente a la competencia entre compañías aéreas y poner en peligro los objetivos básicos del presente Acuerdo;

Afirmando la importancia de limitar las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes de la aviación y de proteger el medio ambiente para el desarrollo y aplicación de la política internacional de aviación;

Señalando la importancia de la protección del consumidor, incluidas las medidas previstas en el Convenio para la unificación de ciertas reglas para el transporte aéreo internacional, hecho en Montreal el 28 de mayo de 1999, en la medida en que ambas Partes Contratantes lo son también en dicho Convenio;

Proponiéndose utilizar como base el marco de los acuerdos de transporte aéreo existentes para abrir el acceso a los mercados y potenciar al máximo las ventajas para los consumidores, las compañías aéreas, los trabajadores y las sociedades de ambas Partes Contratantes;

Observando que la finalidad del presente Acuerdo es una aplicación progresiva, aunque integral, y que un mecanismo adecuado puede garantizar un permanente proceso de armonización con la legislación.

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1. *Definiciones.*

A los efectos del presente Acuerdo, y salvo indicación en contrario, se entenderá por:

1) «Servicio acordado» y «ruta especificada»: el transporte aéreo internacional de conformidad con el artículo 2 (Derechos de tránsito) y el anexo I del presente Acuerdo.

2) «Acuerdo»: el presente Acuerdo, así como sus anexos y cualesquiera modificaciones introducidas en los mismos.

3) «Transporte aéreo»: el transporte a bordo de aeronaves de pasajeros, equipaje, carga y correo, por separado o de forma combinada, ofrecido a cambio de una remuneración o por arrendamiento, lo cual, para no dejar lugar a dudas, incluye el transporte aéreo regular y no regular (chárter) y los servicios exclusivamente de carga.

4) «Acuerdo de asociación»: el Acuerdo Euromediterráneo por el que se crea una asociación entre las Comunidades Europeas y sus Estados miembros, por una parte, y el Reino Hachemí de Jordania, por otra, hecho en Bruselas el 24 de noviembre de 1997.

5) «Nacionalidad»: la condición en la cual una compañía aérea satisface los requisitos relativos a aspectos como la propiedad, el control efectivo y el centro de actividad principal.

6) «Autoridades competentes»: las agencias oficiales o entidades responsables de las funciones administrativas con arreglo al presente Acuerdo.

7) «Partes»: por un lado, la Unión Europea o sus Estados miembros, o la Unión Europea y sus Estados miembros, de conformidad con sus respectivas competencias y, por otro, Jordania.

8) «Convenio»: el Convenio sobre aviación civil internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, incluidos:

a) toda enmienda que, habiendo entrado en vigor con arreglo al artículo 94.a) del Convenio, haya sido ratificada tanto por Jordania como por el Estado o Estados miembros de la Unión Europea, y

b) todo anexo o enmienda del mismo aprobados de conformidad con el artículo 90 del Convenio, siempre que hayan entrado en vigor tanto en Jordania como en el Estado o Estados miembros de la Unión Europea según sea pertinente en cada caso.

9) «Aptitud»: la condición en la cual una compañía aérea satisface los requisitos necesarios para prestar servicios de transporte aéreo internacional, es decir, tiene una capacidad financiera suficiente y unos conocimientos adecuados en materia de gestión y está dispuesta a cumplir las disposiciones legales y reglamentarias y las normas que regulan la explotación de esos servicios.

10) «País ZECA»: cualquier país Parte del Acuerdo Multilateral sobre la creación de una Zona Europea Común de Aviación (entre los Estados miembros de la Unión Europea, la República de Albania, la Antigua República Yugoslava de Macedonia, Bosnia y Herzegovina, la República de Croacia, la República de Islandia, la República de Montenegro, el Reino de Noruega, la República de Serbia y Kosovo en virtud de la Resolución n.º 1244 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas).

11) «País Euromed»: cualquiera de los países mediterráneos que participan en la Política Europea de Vecindad (que son Marruecos, Argelia, Túnez, Libia, Egipto, Líbano, Jordania, Israel, los Territorios Palestinos, Siria y Turquía).

12) «Derecho de quinta libertad»: el derecho o privilegio concedido por un Estado («Estado otorgante») a las compañías aéreas de otro Estado («Estado receptor») para la prestación de servicios de transporte aéreo internacional entre el territorio del Estado otorgante y el territorio de un tercer Estado, a condición de que esos servicios tengan su origen o fin en el territorio del Estado receptor.

13) «Transporte aéreo internacional»: el transporte aéreo que atraviesa el espacio aéreo situado sobre el territorio de al menos dos Estados.

14) «Nacional»: toda persona física o jurídica de nacionalidad jordana en el caso de la Parte Jordana, o de nacionalidad de un Estado miembro en el caso de la Parte Europea, en la medida en que, en el caso de una persona jurídica, ésta se encuentre en todo momento bajo el control efectivo, ya sea directamente o por participación mayoritaria, de personas físicas o jurídicas que posean la nacionalidad jordana, en el caso de la Parte Jordana, o de personas físicas o jurídicas que posean la nacionalidad de un Estado miembro o alguno de los terceros países indicados en el anexo IV, por lo que respecta a la Parte Europea.

15) «Licencias de explotación»: en el caso de la Unión Europea y sus Estados miembros, las licencias de explotación y cualesquiera otros documentos o certificados pertinentes expedidos con arreglo al Reglamento (CE) n.º 1008/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre normas comunes para la explotación de servicios aéreos en la Comunidad y cualquier instrumento que suceda a éste y, en el caso de Jordania, las licencias, los certificados y los permisos expedidos con arreglo a JCAR Parte 119.

16) «Precio»:

– las «tarifas aéreas» que se deban pagar a las compañías aéreas o a sus agentes u otros vendedores de billetes por el transporte de pasajeros y equipajes en los servicios aéreos y cualesquiera condiciones de aplicación de dichos precios, en particular la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares, y

– los «fletes aéreos» que se deban pagar en concepto de transporte de carga y las condiciones de aplicación de dichos precios, en particular la remuneración y las condiciones ofrecidas a la agencia y otros servicios auxiliares.

Esta definición abarca, si procede, el transporte de superficie relacionado con el transporte aéreo internacional y las condiciones aplicables.

17) «Centro de actividad principal»: el domicilio social o sede principal de una compañía aérea comunitaria en la Parte Contratante a partir de la cual se ejercen las principales funciones financieras y el control operacional, incluida la gestión del mantenimiento de la aeronavegabilidad, de la compañía aérea.

18) «Obligación de servicio público»: toda obligación impuesta a las compañías aéreas para garantizar en una ruta especificada unos servicios aéreos regulares mínimos que cumplan determinados requisitos en materia de continuidad, regularidad, precios y capacidad mínima, los cuales las compañías aéreas no asumirían si tuvieran únicamente en cuenta su interés comercial. Las compañías aéreas podrán recibir una compensación de la Parte Contratante afectada para el cumplimiento de las obligaciones de servicio público.

19) «SESAR»: la implementación técnica del cielo único europeo que ofrece una investigación, un desarrollo y un despliegue sincronizados y coordinados de las nuevas generaciones de sistemas de gestión del tránsito aéreo.

20) «Subvención»: toda aportación financiera concedida por las autoridades, organismos regionales u otros organismos públicos, es decir, en los siguientes casos:

a) cuando la práctica de un Gobierno o entidad regional u otro organismo público implique una transferencia directa de fondos, tales como donaciones, préstamos o aportaciones de capital, o posibles transferencias directas de fondos o de pasivos, por ejemplo, garantías de préstamos, aportaciones de capital, propiedad, protección contra la quiebra o seguros;

b) cuando se condonen o no se recauden ingresos de un Gobierno o entidad regional u otro organismo público que en otro caso se percibirían;

c) cuando un Gobierno o entidad regional u otro organismo público proporcione bienes o servicios –que no sean de infraestructura general– o compre bienes o servicios; o

d) cuando un Gobierno o entidad regional u otro organismo público realice pagos a un mecanismo de financiación o encomiende a una entidad privada una o varias de las funciones indicadas en las letras a), b) y c), que normalmente incumbirían al Gobierno, o le ordene que las lleve a cabo, y la práctica no difiera, en ningún sentido real, de las prácticas normalmente seguidas por los Gobiernos, y con ello se otorgue un beneficio.

21) «Territorio»: por lo que respecta a Jordania, las zonas terrestres (continente e islas), aguas interiores y mar territorial bajo su soberanía o jurisdicción y, por lo que respecta a la Unión Europea, las zonas terrestres (continente e islas), aguas interiores y mar territorial donde se aplican el Tratado de la Unión Europea y el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y que están sujetos a las disposiciones de dicho Tratado o de cualquier instrumento que suceda a éste. La aplicación del presente Acuerdo al aeropuerto de Gibraltar se entiende sin perjuicio de las respectivas posiciones jurídicas del Reino de España y del Reino Unido en su controversia respecto a la soberanía sobre el territorio en que se encuentra situado el aeropuerto y de la continuación de la suspensión del Aeropuerto de Gibraltar de las medidas en materia de aviación de la Unión Europea existentes a fecha de 18 de septiembre de 2006 y entre Estados miembros, de acuerdo con la declaración ministerial sobre el aeropuerto de Gibraltar, convenida en Córdoba el 18 de septiembre de 2006.

22) «Tasa de usuario»: una tasa aplicada a las compañías aéreas por la provisión de servicios o instalaciones aeroportuarias, medioambientales, de navegación aérea o de protección de la aviación, incluidos los servicios y las instalaciones conexas y, si procede, que refleje los costes ambientales relacionados con las emisiones sonoras.

## TÍTULO I

### Disposiciones económicas

#### Artículo 2. *Derechos de tráfico.*

1. Cada Parte Contratante concederá con carácter recíproco a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante, de conformidad con los anexos I y II del presente Acuerdo, los siguientes derechos para el ejercicio de actividades de transporte aéreo internacional:

- a) derecho a sobrevolar su territorio sin aterrizar;
- b) derecho a hacer escala en su territorio para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo en el transporte aéreo (fines no comerciales);
- c) cuando operen un servicio acordado en una ruta especificada, derecho a hacer escala en su territorio para embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, por separado o de forma combinada; y
- d) los demás derechos especificados en el presente Acuerdo.

2. Ninguna disposición del presente Acuerdo podrá entenderse en el sentido de que se otorgue:

- a) a Jordania, el derecho a admitir a bordo, en el territorio de un Estado miembro, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de ese Estado miembro a cambio de una contraprestación;
- b) a la Unión Europea, el derecho a admitir a bordo, en el territorio de Jordania, pasajeros, equipaje, carga o correo con destino a otro punto situado en el territorio de Jordania, a cambio de una contraprestación.

#### Artículo 3. *Autorizaciones.*

1. Cuando las autoridades competentes de una de las Partes Contratantes reciban solicitudes de autorización de operaciones de una compañía aérea, concederán dichas autorizaciones con la mínima demora administrativa, a condición de que:

- a) por lo que respecta a las compañías aéreas de Jordania:
  - la compañía aérea tenga su centro de actividad principal en Jordania y haya obtenido su certificado de explotación con arreglo a la legislación del Reino Hachemí de Jordania;

- el control reglamentario efectivo de la compañía aérea lo ejerza y mantenga el Reino Hachemí de Jordania; y
  - la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, o esté controlada efectivamente por Jordania y/o nacionales de Jordania;
- b) por lo que respecta a las compañías aéreas de la Unión Europea:
- la compañía aérea tenga su principal centro de actividad en el territorio de un Estado miembro de la Unión Europea en virtud del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y esté en posesión de una licencia de explotación válida; y
  - el Estado miembro responsable de la expedición del certificado de operador aéreo ejerza y mantenga un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, y la autoridad aeronáutica pertinente esté claramente identificada;
  - la compañía aérea sea propiedad, directamente o por participación mayoritaria, de los Estados miembros y/o nacionales de los Estados miembros, o de otros Estados enumerados en el anexo IV y/o los nacionales de esos otros Estados;
- c) la compañía aérea cumpla los requisitos prescritos por las disposiciones legales y reglamentarias aplicadas normalmente por la autoridad competente a la explotación de servicios de transporte aéreo internacional; y
- d) se mantengan y administren las disposiciones de los artículos 13 (Seguridad aérea) y 14 (Protección de la aviación) del presente Acuerdo.

Artículo 4. *Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones.*

1. Las autoridades competentes de una de las Partes Contratantes podrán denegar, revocar, suspender o limitar las autorizaciones de explotación o suspender o limitar de otra manera las actividades de una compañía aérea de la otra Parte Contratante en los siguientes casos:

- a) por lo que respecta a las compañías aéreas de Jordania:
- si la compañía aérea no tiene su principal centro de actividad en Jordania o no ha obtenido un certificado de explotación válido de conformidad con la legislación aplicable de Jordania;
  - si el control reglamentario efectivo de la compañía aérea no lo ejerce y mantiene Jordania;
- o
- si la compañía aérea no es propiedad y no está controlada efectivamente, de modo directo o por participación mayoritaria, por Jordania y/o nacionales de Jordania;
- b) por lo que respecta a las compañías aéreas de la Unión Europea:
- si la compañía aérea no tiene su principal centro de actividad o, si procede, su sede social, en el territorio de un Estado miembro de la Comunidad Europea en virtud del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, o no ha obtenido su licencia de explotación con arreglo a la legislación de la Unión;
  - si el Estado miembro de la Comunidad Europea responsable de la expedición del certificado de operador aéreo no ejerce ni mantiene un control reglamentario efectivo de la compañía aérea, o la autoridad aeronáutica pertinente no está claramente identificada;
  - si la compañía aérea no es propiedad ni está efectivamente controlada, directamente o por participación mayoritaria, por Estados miembros y/o nacionales de Estados miembros, o por los otros Estados enumerados en el anexo IV y/o nacionales de esos otros Estados;
- c) si la compañía aérea ha incumplido las disposiciones legales y reglamentarias mencionadas en el artículo 6 (Aplicación de las disposiciones legales y reglamentarias) del presente Acuerdo;

d) si no se mantienen o administran las disposiciones de los artículos 13 (Seguridad aérea) y 14 (Protección de la aviación) del presente Acuerdo.

2. A menos que sea esencial la adopción inmediata de medidas para evitar que persistan los incumplimientos mencionados en las letras c) o d) del apartado 1, los derechos establecidos en el presente artículo de denegar, revocar, suspender o limitar autorizaciones o permisos concedidos a compañías aéreas de una Parte Contratante sólo se ejercerán con arreglo al procedimiento que prescribe el artículo 23 (Medidas de salvaguardia) del presente Acuerdo. En todo caso, el ejercicio de dichos derechos deberá ser apropiado, proporcionado y limitado, en su ámbito y duración, a lo estrictamente necesario. Deberán aplicarse exclusivamente a la(s) compañía(s) aérea(s) afectada(s) y sin perjuicio del derecho de cualquiera de las Partes Contratantes de adoptar medidas en virtud del artículo 22 (Solución de controversias y arbitraje).

3. Ninguna de las Partes Contratantes ejercerá los derechos que le otorga el presente artículo para denegar, revocar, suspender o limitar autorizaciones o permisos concedidos a compañías aéreas de una Parte Contratante aduciendo que una parte mayoritaria de la propiedad o del control efectivo de la compañía aérea está en manos de otro país Euromed o de nacionales de dicho país, a condición de que dicho país Euromed sea Parte de un Acuerdo Euromediterráneo de Aviación similar y ofrezca un trato recíproco.

*Artículo 4 bis. Reconocimiento recíproco de resoluciones normativas en materia de aptitud y nacionalidad de las compañías aéreas.*

1. Cuando las autoridades competentes de una Parte Contratante reciban una solicitud de autorización de una compañía aérea de la otra Parte Contratante, reconocerán toda resolución de las autoridades competentes de esa Parte Contratante relativa a la aptitud o la nacionalidad de dicha compañía aérea, de igual manera que si la resolución hubiera sido dictada por sus propias autoridades competentes, y no incidirán más en estas materias, sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 siguiente.

2. Si, tras recibir una solicitud de autorización de una compañía aérea, o tras la concesión de tal autorización, las autoridades competentes de la Parte Contratante receptora tienen un motivo específico para dudar, de forma razonable, pese a la resolución las autoridades competentes de la otra Parte Contratante, de que se hayan cumplido los requisitos prescritos en el artículo 3 (Autorizaciones) del presente Acuerdo para la concesión de autorizaciones o permisos, deberán advertir inmediatamente a esas autoridades exponiendo razones sustantivas de sus dudas. En ese caso, las Partes Contratantes podrán solicitar consultas, en particular a los representantes de las autoridades competentes de ambas Partes Contratantes, o información pertinente adicional en relación con sus dudas, y esas solicitudes deberán atenderse lo antes posible. Si las dudas persisten, la Parte Contratante en cuestión podrá someter el asunto al Comité Mixto establecido con arreglo al artículo 21 (Comité Mixto) del presente Acuerdo.

3. El presente artículo no es aplicable al reconocimiento de resoluciones sobre:

- certificados o licencias de seguridad,
- procedimientos de seguridad, o
- cobertura de seguros.

*Artículo 5. Inversiones.*

1. Jordania podrá tomar disposiciones para autorizar la propiedad mayoritaria o el control efectivo de compañías aéreas de Jordania por Estados miembros o sus nacionales.

2. Tras la verificación por el Comité Mixto, con arreglo al artículo 21, apartado 10 (Comité Mixto), de que existen acuerdos recíprocos, las Partes Contratantes autorizarán la propiedad mayoritaria o el control efectivo de compañías aéreas de Jordania por

Estados miembros o sus nacionales, o de compañías aéreas de la Unión Europea por Jordania o sus nacionales.

3. Se autorizarán los proyectos de inversión específicos en virtud del presente artículo mediante decisiones preliminares del Comité Mixto creado por el presente Acuerdo. Dichas decisiones podrán especificar las condiciones ligadas a la explotación de los servicios acordados en virtud del presente Acuerdo y los servicios entre terceros países y las Partes Contratantes. Lo dispuesto en el artículo 21, apartado 9 (Comité Mixto), no se aplicará a este tipo de decisiones.

Artículo 6. *Observancia de las disposiciones legales y reglamentarias aplicables.*

1. Al entrar o salir del territorio de una Parte Contratante, y mientras permanezcan en él, las compañías aéreas de la otra Parte Contratante estarán sujetas a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en dicho territorio en materia de entrada y salida de aeronaves dedicadas al transporte aéreo internacional, así como de explotación y navegación de aeronaves.

2. Al entrar o salir del territorio de una Parte Contratante, y mientras permanezcan en él, los pasajeros, tripulación y carga de las compañías aéreas de la otra Parte Contratante estarán sujetos a las disposiciones legales y reglamentarias vigentes en dicho territorio en materia de entrada y salida (en particular, la normativa sobre entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduana y cuarentena y, en el caso del correo, la reglamentación postal).

Artículo 7. *Entorno competitivo.*

1. Las Partes Contratantes reafirman la aplicación al presente Acuerdo de los principios del Capítulo II del Título V del Acuerdo de Asociación.

2. Las Partes Contratantes reconocen que su objetivo conjunto es garantizar la igualdad de oportunidades y la equidad a las compañías aéreas de ambas Partes en la explotación de los servicios acordados. Para ello, es necesario disponer de un entorno equitativo y competitivo para la explotación de servicios aéreos. Las Partes Contratantes reconocen que es más probable que las compañías aéreas utilicen prácticas competitivas equitativas si prestan servicios aéreos sobre una base totalmente comercial y no se benefician de ayudas estatales.

3. Cuando una Parte Contratante considere esencial conceder subvenciones públicas a una compañía o compañías aéreas que operen al amparo del presente Acuerdo con el fin de alcanzar un objetivo legítimo, procurará que tales subvenciones sean proporcionadas al objetivo y transparentes, y estén concebidas para que, en la medida de lo posible, se minimicen sus efectos adversos sobre las compañías aéreas de la otra Parte Contratante. La Parte Contratante que se disponga a conceder cualquier subvención de este tipo informará sin demora a la otra Parte Contratante de sus intenciones, y se cerciorará de la compatibilidad de dicha subvención con los criterios establecidos en el presente Acuerdo.

4. Si una de las Partes Contratantes considera que existen condiciones en el territorio de la otra Parte Contratante, en particular debido a una ayuda, que no se ajustan a los criterios indicados en el apartado 3 y que podrían afectar negativamente a la capacidad de sus compañías aéreas de competir en condiciones de equidad e igualdad de oportunidades, podrá presentar las correspondientes observaciones a la otra Parte Contratante. Además, podrá solicitar una reunión del Comité Mixto con arreglo al artículo 21 (Comité Mixto) del presente Acuerdo. Se iniciarán consultas en el plazo de treinta días a partir de la recepción de dicha solicitud. Si una controversia no puede ser resuelta por el Comité Mixto, las Partes Contratantes se reservan la facultad de aplicar su legislación antisubvenciones respectiva.

5. Las medidas mencionadas en el apartado 4 del presente artículo serán apropiadas, proporcionadas y limitadas, en su ámbito y duración, a lo estrictamente necesario. Se dirigirán exclusivamente a la compañía o compañías aéreas beneficiarias



de una ayuda o de las condiciones mencionadas en el presente artículo, y se entenderán sin perjuicio del derecho de ambas Partes Contratantes de adoptar medidas con arreglo al artículo 23 (Medidas de salvaguardia) del presente Acuerdo.

6. Una Parte Contratante podrá, previa notificación a la otra Parte Contratante, ponerse en contacto con las entidades gubernamentales responsables en el territorio de la otra Parte Contratante, a nivel nacional, provincial o local, para debatir cuestiones relacionadas con el presente artículo.

7. Las disposiciones del presente artículo se aplicarán sin perjuicio de las disposiciones legales y reglamentarias de las Partes Contratantes en materia de obligaciones de servicio público en el territorio de las Partes Contratantes.

## Artículo 8. *Oportunidades comerciales.*

### Representantes de las compañías aéreas.

1. Las compañías aéreas de cada Parte Contratante tendrán derecho a establecer sucursales en el territorio de la otra Parte Contratante para la promoción y venta de servicios de transporte aéreo y actividades conexas.

2. Las compañías aéreas de cada Parte Contratante disfrutarán del derecho a introducir y mantener en el territorio de la otra Parte Contratante, de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias de esta última, el personal de gestión y ventas, así como el personal técnico, operativo y de otras especialidades, que resulte necesario para la prestación de los servicios de transporte aéreo.

### Asistencia en tierra.

3. a) Sin perjuicio de la letra b) del presente artículo, las compañías aéreas de cada Parte Contratante gozarán de los siguientes derechos en materia de asistencia en tierra en el territorio de la otra Parte Contratante:

i) derecho a realizar su propia asistencia en tierra («autoasistencia») o, a su discreción,

ii) derecho a elegir entre proveedores que compitan por ofrecer una parte o la totalidad de los servicios de asistencia en tierra, cuando dichos proveedores disfruten de acceso al mercado en virtud de la normativa de cada Parte Contratante y estén presentes en el mercado.

b) Para las siguientes categorías de servicios de asistencia en tierra, a saber, equipajes, operaciones en pista, carburante y lubricación, carga y correo (manipulación entre la terminal y la aeronave), los derechos previstos en los incisos i) y ii) de la letra a) estarán sujetos exclusivamente a limitaciones físicas u operativas con arreglo a las disposiciones legales y reglamentarias aplicables en el territorio de la otra Parte Contratante. Cuando dichas limitaciones impidan la autoasistencia y no exista competencia efectiva entre los proveedores de servicios de asistencia en tierra, dichos servicios se ofrecerán en su totalidad en condiciones equitativas y no discriminatorias a todas las compañías aéreas; sus precios no excederán de su coste íntegro, incluido un rendimiento razonable sobre los activos, después de amortización.

### Ventas, gastos locales y transferencia de fondos.

4. Cualquier compañía aérea de una Parte Contratante podrá dedicarse a la venta de servicios de transporte aéreo en el territorio de la otra Parte Contratante, directamente y/o, a su discreción, a través de sus agentes u otros intermediarios nombrados por ella, o por Internet. Las compañías aéreas gozarán del derecho a vender dicho transporte, y cualquier persona podrá comprarlo libremente, en la moneda de dicho territorio o en monedas de libre convertibilidad.

5. Toda compañía aérea tendrá derecho, tras presentar la oportuna solicitud, a convertir y remitir los ingresos que obtenga en el territorio de la otra Parte Contratante a

su territorio nacional y, salvo si ello es contrario a las disposiciones legales y reglamentarias de aplicación general, a otro país o países de su elección. La conversión y remesa de fondos se autorizarán sin tardanza, y sin aplicar restricciones ni tributación, al tipo de cambio para transacciones y remesas vigente en la fecha en que el transportista presente la solicitud inicial de transferencia de fondos.

6. Las compañías aéreas de cada Parte Contratante estarán autorizadas a pagar en moneda local los gastos locales que realicen en el territorio de la otra Parte Contratante, incluida la compra de carburante. Si lo desean, podrán pagar dichos gastos en el territorio de la otra Parte Contratante en moneda libremente convertible, de conformidad con la normativa local sobre divisas.

#### Acuerdos cooperativos

7. En el marco de la prestación u oferta de servicios en virtud del presente Acuerdo, las compañías aéreas de las Partes Contratantes podrán concertar acuerdos de cooperación comercial en materias tales como reserva de capacidad o código compartido con:

- a) cualquier compañía o compañías aéreas de las Partes Contratantes; y
- b) cualquier compañía o compañías aéreas de un tercer país; y
- c) cualquier proveedor de transporte de superficie, terrestre o marítimo,

a condición de que, i) todos los participantes en dichos acuerdos dispongan de las habilitaciones de ruta pertinentes, y ii) los acuerdos cumplan los requisitos en materia de seguridad y competencia que se apliquen normalmente en tales casos. Por lo que respecta al uso de un código compartido en la venta de servicios de transporte aéreo de pasajeros, el comprador será informado en el punto de venta, o en todo caso antes del embarque, de qué proveedor de transporte prestará las distintas partes del servicio.

8. a) En relación con el transporte de pasajeros, los proveedores de transporte de superficie no estarán sujetos a la normativa que regula el transporte aéreo por el solo hecho de que la compañía aérea ofrezca en su propio nombre dicho transporte de superficie. Los proveedores de transporte de superficie podrán decidir según su criterio la posibilidad de concertar acuerdos de colaboración. Al decidir sobre un acuerdo concreto, los proveedores de transporte de superficie podrán considerar, entre otras cosas, los intereses de los consumidores, así como las limitaciones técnicas, económicas, de espacio y de capacidad.

b) Por añadidura, y no obstante cualquier otra disposición del presente Acuerdo, se permitirá a las compañías aéreas y a los proveedores indirectos de servicios de transporte de carga de las Partes Contratantes utilizar sin restricciones, en relación con el transporte aéreo internacional, cualquier transporte de carga de superficie con destino u origen en cualquier punto situado en los territorios de Jordania y de la Unión Europea, o en terceros países, incluido el transporte con origen o destino en cualquier aeropuerto con servicios de aduanas, e incluido también, en su caso, el derecho a transportar carga en depósito de conformidad con las disposiciones legales y reglamentarias aplicables. Dicha carga, con independencia de si es transportada por superficie o aire, podrá acceder a las instalaciones y someterse a los trámites aduaneros de los aeropuertos. Las compañías aéreas podrán efectuar su propio transporte de superficie si lo desean, o bien concertar acuerdos con otros transportistas de superficie, incluso si dicho transporte de superficie lo realizan otras compañías aéreas o proveedores indirectos de servicios de transporte de carga aérea. Estos servicios intermodales de carga podrán ofrecerse a un precio total que englobe el transporte aéreo y de superficie combinados, a condición de que no se dé a los expedidores una impresión engañosa sobre las circunstancias de dicho transporte.

#### Arrendamiento.

9. a) Las compañías aéreas de las Partes Contratantes podrán prestar los servicios acordados utilizando aeronaves y tripulaciones arrendadas a cualquier compañía, incluidas compañías de terceros países, a condición de que todos los participantes en dichos acuerdos cumplan los requisitos prescritos en las disposiciones legales y reglamentarias que las Partes Contratantes apliquen normalmente a tales acuerdos.

b) Ninguna de las Partes Contratantes exigirá que las compañías aéreas que arrienden sus equipos dispongan de derechos de tráfico en virtud del presente Acuerdo.

c) El arrendamiento con tripulación por parte de compañías aéreas de las Partes Contratantes de aeronaves pertenecientes a aerolíneas de terceros países, distintos de los mencionados en el anexo IV, con el fin de ejercitar los derechos previstos en el presente Acuerdo, deberá realizarse sólo en casos excepcionales o para satisfacer necesidades temporales. El arrendamiento con tripulación deberá someterse a la aprobación previa de la autoridad expedidora de la licencia de la compañía aérea arrendadora y de la autoridad competente de la otra Parte Contratante a la que tenga previsto llevar a la aeronave arrendada con tripulación.

#### Franquicias y utilización de la marca comercial.

10. Las compañías aéreas de una Parte Contratante podrán concertar acuerdos de franquicia o de utilización de la marca comercial con empresas, incluidas las compañías aéreas, de la otra Parte Contratante o de terceros países, siempre y cuando las compañías aéreas estén debidamente habilitadas para concertarlos y reúnan los requisitos prescritos en las disposiciones legales y reglamentarias que las Partes Contratantes apliquen a este tipo de acuerdos, en particular las que exigen la divulgación de la identidad de la compañía aérea que presta el servicio.

#### Asignación de franjas horarias en los aeropuertos.

11. La asignación de franjas horarias en los aeropuertos situados en los territorios de las Partes Contratantes se realizará de forma independiente, transparente y no discriminatoria. Todas las compañías aéreas recibirán un trato justo y equitativo. De conformidad con el artículo 21, apartado 5 (Comité Mixto), una Parte Contratante podrá solicitar una reunión del Comité Mixto para intentar resolver cualquier cuestión relacionada con la aplicación del presente apartado.

#### Artículo 9. *Derechos de aduana y cargas.*

1. Al llegar al territorio de una de las Partes Contratantes, las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional por las compañías aéreas de la otra Parte Contratante, así como su equipo habitual, el combustible, los lubricantes, los suministros técnicos consumibles, el equipo de tierra, las piezas de repuesto (incluidos motores), los suministros para la aeronave (incluidos, entre otros, alimentos, bebidas y licores, tabaco y otros productos destinados a la venta a los pasajeros o al consumo por estos en cantidades limitadas durante el vuelo) y otros objetos destinados o utilizados exclusivamente en relación con el funcionamiento o mantenimiento de las aeronaves utilizadas en el transporte aéreo internacional, quedarán exentos, en condiciones de reciprocidad, de toda restricción a la importación, impuestos sobre la propiedad y el capital, derechos de aduana, impuestos especiales y gravámenes o tasas similares que: a) sean aplicados por las autoridades nacionales o locales o la Unión Europea, y b) no estén basados en el coste de los servicios prestados, a condición de que dichos equipos y suministros permanezcan a bordo de la aeronave.

2. Asimismo, quedarán exentos, en condiciones de reciprocidad, de los impuestos, derechos, gravámenes y tasas a que se refiere el apartado 1, a excepción de los basados en el coste de los servicios prestados:

a) los suministros introducidos, o entregados y embarcados en el territorio de una Parte Contratante, dentro de límites razonables, para ser usados durante el viaje de salida en aeronaves de una compañía aérea de la otra Parte Contratante utilizadas en el transporte internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el citado territorio,

b) el equipo de tierra y las piezas de recambio (incluidos motores) introducidos en el territorio de una Parte Contratante para el servicio, mantenimiento o reparación de aeronaves de compañías aéreas de la otra Parte Contratante utilizadas en el transporte aéreo internacional,

c) el combustible, los lubricantes y los suministros técnicos consumibles introducidos o entregados y embarcados en el territorio de una Parte Contratante para ser usados en aeronaves de una compañía aérea de la otra Parte Contratante utilizadas en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el citado territorio,

d) el material impreso, de conformidad con la legislación de aduanas de las dos Partes Contratantes, introducido en el territorio de una Parte Contratante o entregado y embarcado en dicho territorio para ser usado durante el viaje de salida en aeronaves de una compañía aérea de la otra Parte Contratante utilizadas en el transporte aéreo internacional, aun cuando dichos suministros se vayan a utilizar en un segmento del viaje que sobrevuele el citado territorio, y

e) el equipo de seguridad y protección de la aviación para uso en aeropuertos o terminales de carga.

3. No obstante cualquier otra disposición en contrario, nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo impedirá a las Partes Contratantes imponer derechos, impuestos o gravámenes sobre el combustible suministrado en su territorio en condiciones no discriminatorias para su utilización en una aeronave de una compañía aérea que opere entre dos puntos de su territorio.

4. El equipo y los suministros mencionados en los apartados 1 y 2 podrán ser sometidos a la vigilancia o el control de las autoridades adecuadas.

5. Las exenciones previstas en el presente artículo se concederán también cuando las compañías aéreas de una Parte Contratante hayan contratado, con otra compañía aérea que disfrute igualmente de tales exenciones en la otra Parte Contratante, un préstamo o cesión, en el territorio de esta última, de los objetos a que se refieren los apartados 1 y 2.

6. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo impedirá a las Partes Contratantes imponer derechos, impuestos o gravámenes sobre los bienes vendidos para fines distintos del consumo a bordo por los pasajeros durante un segmento del servicio aéreo situado entre dos puntos de su territorio en que se permita el embarque o desembarque.

7. Las disposiciones del presente Acuerdo no afectarán al ámbito del IVA, a excepción del impuesto sobre el volumen de negocios de las importaciones. Las disposiciones de los respectivos convenios en vigor entre un Estado miembro y Jordania destinados a evitar la doble imposición en materia de impuestos sobre la renta y sobre el patrimonio no se verán afectadas por el presente Acuerdo.

Artículo 10. *Tasas de usuario de los aeropuertos e infraestructuras y servicios aeroportuarios.*

1. Cada Parte garantizará que las tasas de usuario que puedan imponer sus autoridades u organismos competentes en materia de tasas a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante por el uso de las instalaciones y servicios de navegación aérea y control del tránsito aéreo, sean justas y razonables y no establezcan discriminaciones

indebidas. En cualquier caso, estas tasas se calcularán para las compañías aéreas de la otra Parte Contratante de forma que no resulten menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda gozar cualquier otra compañía aérea.

2. Cada Parte garantizará que las tasas de usuario que puedan imponer sus autoridades u organismos competentes en materia de tasas a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante por el uso de los aeropuertos, de protección de la aviación, y de servicios e infraestructuras conexas, sean justas y razonables, no establezcan discriminaciones indebidas y se repartan equitativamente entre las distintas categorías de usuarios. Dichas tasas podrán reflejar, pero no deberán exceder, el coste completo que representa para las autoridades u organismos competentes en materia de tasas el proporcionar las infraestructuras y servicios aeroportuarios y de protección de la aviación adecuados en el aeropuerto o sistema aeroportuario en cuestión. Las tasas podrán comprender un rendimiento razonable de los activos tras amortización. Las infraestructuras y servicios por los que se cobren tasas de usuario se proveerán de manera eficiente y económica. En cualquier caso, las tasas de usuario aplicables a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante se calcularán de forma que en ningún caso sus condiciones resulten menos favorables que las condiciones más favorables de que pueda gozar cualquier otra compañía aérea en el momento de su cálculo.

3. Las Partes Contratantes garantizarán la celebración de consultas entre las autoridades u organismos competentes en materia de tasas en su territorio y las compañías aéreas o sus organismos representantes que utilicen los correspondientes servicios e infraestructuras, y garantizarán que dichas autoridades u organismos y las compañías aéreas o sus organismos representantes intercambien la información necesaria para que se pueda determinar con precisión si las tasas están justificadas conforme a los principios enunciados en los apartados 1 y 2 del presente artículo. Las Partes Contratantes garantizarán que las autoridades competentes en materia de aplicación de tasas notifiquen a los usuarios con suficiente antelación cualquier propuesta de modificación de las tasas de usuario, a fin de permitir que dichas autoridades consideren las opiniones expresadas por los usuarios antes de que se efectúe el cambio.

4. En los procedimientos de solución de controversias con arreglo al artículo 22 (Solución de controversias y arbitraje) del presente Acuerdo, no se considerará que una Parte Contratante ha contravenido una disposición del presente artículo a menos que, a) no haya iniciado, en un plazo prudencial, una revisión de la tasa o la práctica objeto de la queja de la otra Parte Contratante, o b) con posterioridad a dicha revisión, no haya adoptado todas las medidas a su alcance para corregir la aplicación de cualquier tasa o práctica incompatibles con el presente artículo.

#### Artículo 11. *Precios.*

1. Las Partes Contratantes permitirán que los precios sean fijados libremente por las compañías aéreas en condiciones de competencia libre y leal.

2. Las Partes Contratantes no exigirán que los precios sean registrados.

3. Las autoridades competentes podrán celebrar reuniones para debatir cuestiones tales como los precios considerados injustos, no razonables o discriminatorios, entre otras.

#### Artículo 12. *Estadísticas.*

1. Cada Parte Contratante facilitará a la otra Parte Contratante los datos estadísticos exigidos por las disposiciones legales y reglamentarias nacionales y, previa petición, los demás datos estadísticos disponibles que puedan razonablemente exigirse con el fin de revisar la explotación de los servicios aéreos.

2. Las Partes Contratantes cooperarán en el ámbito del Comité Mixto, de conformidad con el artículo 21 (Comité Mixto) del presente Acuerdo, para facilitar el intercambio de información estadística a efectos de seguimiento del desarrollo de los servicios aéreos con arreglo al presente Acuerdo.

## TÍTULO II

## Cooperación en materia de reglamentación

Artículo 13. *Seguridad aérea.*

1. Las Partes Contratantes velarán por que su legislación se atenga, como mínimo, a las normas que se especifican en la parte A del anexo III, en las condiciones definidas a continuación.

2. Las Partes Contratantes se asegurarán de que las aeronaves matriculadas en una Parte Contratante de las que se sospeche que incumplen las normas internacionales de seguridad fijadas con arreglo al Convenio y que aterricen en aeropuertos abiertos al tránsito aéreo internacional en el territorio de la otra Parte Contratante, se sometan a inspecciones organizadas por las autoridades competentes de la otra Parte Contratante, en pista, a bordo y alrededor de la aeronave, para que se pueda comprobar tanto la validez de los documentos de la aeronave y su tripulación como el estado visible de la aeronave y su equipo.

3. Las autoridades competentes de cualquiera de las Partes Contratantes podrán pedir en todo momento la celebración de consultas en relación con las normas de seguridad que mantenga la otra Parte Contratante.

4. Las autoridades competentes de cualquiera de las Partes Contratantes podrán tomar inmediatamente todas las medidas adecuadas cuando determinen que una aeronave, un producto o una operación pueden:

a) incumplir las normas mínimas establecidas de conformidad con el Convenio, la legislación que se especifica en la parte A del anexo III o la legislación jordana equivalente conforme al apartado 1 del presente artículo, según proceda,

b) generar serias dudas –determinadas a raíz de una inspección con arreglo al apartado 2– de que una aeronave o la utilización de una aeronave incumplen las normas mínimas fijadas de conformidad con el Convenio, la legislación que se especifica en la parte A del anexo III o la legislación jordana equivalente conforme al apartado 1 del presente artículo, según proceda, o

c) generar serias dudas acerca de la falta de mantenimiento y administración efectivos de las normas mínimas fijadas de conformidad con el Convenio, la legislación que se especifica en la parte A del anexo III o la legislación jordana equivalente conforme al apartado 1 del presente artículo, según proceda.

5. Cuando las autoridades competentes de una de las Partes Contratantes tomen medidas en virtud del apartado 4, informarán sin tardanza de las mismas a las autoridades competentes de la otra Parte Contratante, aduciendo las razones de su proceder.

6. Si las medidas adoptadas de conformidad con el apartado 4 no se suspenden aun cuando haya dejado de existir el factor que las motivó, cualquiera de las Partes Contratantes podrá someter la cuestión al Comité Mixto.

Artículo 14. *Protección de la aviación.*

1. Las Partes Contratantes velarán por que su legislación se atenga, como mínimo, a las normas que se especifican en la parte B del anexo III del presente Acuerdo, en las condiciones definidas a continuación.

2. Siendo la garantía de seguridad de las aeronaves civiles y sus pasajeros y tripulación un prerequisite fundamental para la prestación de servicios aéreos internacionales, las Partes Contratantes reafirman sus obligaciones mutuas en materia de protección de la aviación civil contra los actos de interferencia ilícita (y, en particular, las obligaciones emanadas del Convenio de Chicago, del Convenio sobre las infracciones y ciertos otros actos cometidos a bordo de las aeronaves, firmado en Tokio el 14 de septiembre de 1963, del Convenio para la represión del apoderamiento ilícito de

aeronaves, firmado en La Haya el 16 de diciembre de 1970, del Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la aviación civil, firmado en Montreal el 23 de septiembre de 1971, y del Protocolo para la represión de actos ilícitos de violencia en los aeropuertos que presten servicios a la aviación civil internacional, firmado en Montreal el 24 de febrero de 1988, y el Convenio sobre la marcación de explosivos plásticos para los fines de detección, firmado en Montreal el 1 de marzo de 1991, en la medida en que ambas Partes Contratantes sean Partes en dichos convenios, así como de todos los demás convenios y protocolos relacionados con la protección de la aviación civil en los que ambas Partes Contratantes sean miembros.

3. Las Partes Contratantes, previa solicitud, se prestarán toda la asistencia mutua necesaria para prevenir tanto los actos de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles y demás actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves y sus pasajeros y tripulación, los aeropuertos y las instalaciones de navegación aérea, así como cualquier otra amenaza contra la protección de la aviación civil.

4. En sus relaciones mutuas, las Partes Contratantes actuarán de conformidad con las Normas de protección de la aviación y, en la medida en que les sean aplicables, las Prácticas recomendadas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) designadas como anexos al Convenio de Chicago. Ambas Partes Contratantes exigirán que los operadores de aeronaves matriculados en su registro y los que tengan su centro de actividad principal o domicilio permanente en su territorio, así como los explotadores de aeropuertos situados en su territorio, se ajusten en sus actuaciones a dichas disposiciones de protección de la aviación.

5. Las Partes Contratantes velarán por que se adopten medidas efectivas en su territorio para proteger las aeronaves e inspeccionar a los pasajeros y su equipaje de mano, y se realicen las correspondientes comprobaciones de la tripulación, la carga (incluidos los equipajes facturados) y los suministros de la aeronave, antes del embarque o las operaciones de carga y durante los mismos, y por que dichas medidas se adapten a cualquier aumento de la amenaza. Cada Parte Contratante acepta que se podrá exigir a sus compañías aéreas que cumplan las disposiciones de protección de la aviación mencionadas en el apartado 4 exigidas por la otra Parte Contratante para la entrada, salida o estancia en el territorio de dicha otra Parte Contratante.

6. Cada Parte Contratante responderá favorablemente a toda solicitud de la otra Parte Contratante de medidas razonables de protección especial para hacer frente a una amenaza particular. Excepto en caso de emergencia, cada Parte Contratante informará por anticipado a la otra Parte Contratante de cualesquiera medidas especiales de protección que pretenda introducir y que podrían tener repercusiones financieras u operativas sobre los servicios de transporte aéreo prestados con arreglo al presente Acuerdo. Ambas Partes Contratantes podrán solicitar una reunión del Comité Mixto para debatir las medidas de protección, conforme a lo previsto en el artículo 21 (Comité Mixto) del presente Acuerdo.

7. Cuando se produzca un incidente o una amenaza de incidente de apoderamiento ilícito de aeronaves civiles u otros actos ilícitos contra la seguridad de dichas aeronaves, sus pasajeros y su tripulación, o de aeropuertos o instalaciones de navegación aérea, las Partes Contratantes se asistirán mutuamente facilitando las comunicaciones y adoptando otras medidas adecuadas a fin de resolver rápidamente y de forma segura el incidente o la amenaza.

8. Las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas posibles para garantizar que una aeronave objeto de un acto de apoderamiento ilícito u otros actos de interferencia ilícita que esté en tierra dentro de su territorio sea detenida en tierra, salvo que su salida sea necesaria por la misión primordial de proteger vidas humanas. En la medida de lo posible, las medidas se adoptarán sobre la base de consultas mutuas.

9. Cuando una Parte Contratante tenga motivos fundados para pensar que la otra Parte Contratante está vulnerando las disposiciones sobre protección de la aviación del presente artículo, podrá solicitar la celebración inmediata de consultas con la otra Parte Contratante.

10. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 4 (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones), la falta de consecución de un acuerdo

satisfactorio transcurridos quince (15) días desde la fecha de la solicitud, será motivo para denegar, revocar, restringir o condicionar la autorización de explotación o el permiso técnico de una o varias compañías aéreas de la otra Parte Contratante.

11. Cuando una amenaza inmediata y extraordinaria así lo requiera, cualquiera de las Partes Contratantes podrá tomar medidas provisionales antes de que expire el plazo establecido de quince (15) días.

12. Toda actuación con arreglo al apartado 10 del presente artículo se suspenderá una vez que la otra Parte Contratante se atenga a lo dispuesto en el presente artículo.

## Artículo 15. *Gestión del tránsito aéreo.*

1. Las Partes Contratantes velarán por que su legislación se atenga, como mínimo, a las normas que se especifican en la parte C del anexo III del presente Acuerdo, en las condiciones definidas a continuación.

2. Las Partes Contratantes se comprometerán a alcanzar el mayor nivel de cooperación posible en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo para ampliar el Cielo Único Europeo a Jordania a fin de mejorar las normas de seguridad actuales y la eficiencia general del tránsito aéreo en Europa, optimizar la capacidad y reducir los retrasos al mínimo. A tal fin, se garantizará una participación adecuada de Jordania en el Comité del Cielo Único. El Comité Mixto tendrá la responsabilidad de supervisar y de facilitar la cooperación en el ámbito de la gestión del tránsito aéreo.

3. A fin de facilitar la aplicación de la normativa del Cielo Único Europeo en sus territorios:

a) Jordania tomará las medidas necesarias para adaptar sus estructuras institucionales de gestión del tránsito aéreo al Cielo Único Europeo, en particular creando los organismos nacionales de supervisión pertinentes que mantengan al menos una independencia funcional con respecto a los proveedores de servicios de navegación aérea, y

b) la Unión Europea asociará a Jordania a las iniciativas operativas pertinentes en los ámbitos de los servicios de navegación aérea, espacio aéreo e interoperabilidad emanados del Cielo Único Europeo, en particular mediante una implicación temprana del esfuerzo de Jordania para crear bloques funcionales de espacio aéreo, o mediante la oportuna coordinación en SESAR.

## Artículo 16. *Medio ambiente.*

1. Las Partes Contratantes reconocen la importancia de la protección del medio ambiente para el desarrollo y la aplicación de la política de aviación internacional.

2. Las Partes Contratantes reconocen la importancia de trabajar en común y, en el marco de los debates multilaterales, de considerar los impactos de la aviación sobre el medio ambiente y la economía, y garantizar que las posibles medidas de reducción del impacto sean totalmente coherentes con los objetivos del presente Acuerdo.

3. Nada de lo dispuesto en el presente Acuerdo se interpretará como una limitación a la facultad de las autoridades competentes de una Parte Contratante para tomar todas las medidas adecuadas, en el ámbito de su jurisdicción soberana, con el fin de prevenir o afrontar de otro modo los efectos del transporte aéreo sobre el medio ambiente, a condición de que tales medidas sean plenamente coherentes con los derechos y obligaciones que les incumben en virtud del Derecho internacional y se apliquen sin distinción por razón de nacionalidad.

4. Las Partes Contratantes velarán por que su legislación se atenga a las normas que se especifican en la parte D del anexo III del presente Acuerdo.

## Artículo 17. *Protección de los consumidores.*

Las Partes Contratantes velarán por que su legislación se atenga a las normas que se especifican en la parte E del anexo III del presente Acuerdo.



Artículo 18. *Sistemas informatizados de reserva.*

Las Partes Contratantes velarán por que su legislación se atenga a las normas que se especifican en la parte F del anexo III del presente Acuerdo.

Artículo 19. *Aspectos sociales.*

Las Partes Contratantes velarán por que su legislación se atenga a las normas que se especifican en la parte G del anexo III del presente Acuerdo.

### TÍTULO III

#### Disposiciones institucionales

Artículo 20. *Interpretación y cumplimiento.*

1. Las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas adecuadas, tanto generales como particulares, para garantizar el cumplimiento de las obligaciones emanadas del presente Acuerdo, absteniéndose de cualquier medida que pudiera comprometer la consecución de sus objetivos.

2. Cada Parte Contratante será responsable en su propio territorio del adecuado cumplimiento del presente Acuerdo y, en particular, de la legislación que se atenga a lo que se especifica en el anexo III del presente Acuerdo.

3. Cuando una de las Partes Contratantes investigue posibles infracciones en el marco de las competencias que le atribuye el presente Acuerdo, la otra Parte Contratante le facilitará toda la información y asistencia necesarias a tal fin.

4. Cuando una de las Partes Contratantes actúe al amparo de las facultades que le otorga el presente Acuerdo en materias que sean de interés para la otra Parte Contratante y afecten a sus autoridades o empresas, informará plenamente a las autoridades competentes de la otra Parte Contratante, ofreciéndoles la oportunidad de presentar sus observaciones antes de adoptar una decisión final.

Artículo 21. *Comité Mixto.*

1. Se crea un Comité compuesto por representantes de las Partes Contratantes (en lo sucesivo denominado «Comité Mixto»), que será responsable de la administración del presente Acuerdo y garantizará su correcta aplicación. A tal fin, presentará recomendaciones y adoptará decisiones en los casos previstos en el presente Acuerdo.

2. Las decisiones del Comité Mixto se aprobarán por consenso y serán vinculantes para las Partes Contratantes. Las Partes Contratantes aplicarán dichas decisiones según sus propias normas.

3. El Comité Mixto establecerá su reglamento interno mediante decisión.

4. El Comité Mixto se reunirá cada vez que sea necesario. Cada Parte Contratante podrá solicitar la convocatoria de una reunión.

5. Asimismo, cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar una reunión del Comité Mixto para resolver una cuestión relativa a la interpretación o aplicación del Acuerdo. Estas reuniones se celebrarán con la mayor brevedad posible y, en todo caso, antes de que transcurran dos meses de la fecha de recepción de la solicitud, a menos que las Partes Contratantes acuerden otra cosa.

6. Para aplicar adecuadamente el presente Acuerdo, las Partes Contratantes intercambiarán información y, a solicitud de cualquiera de ellas, celebrarán consultas en el seno del Comité Mixto.

7. Si una de las Partes Contratantes considera que la otra no ha aplicado correctamente una decisión del Comité Mixto, podrá solicitar que éste debata la cuestión. Si el Comité Mixto no puede resolver la cuestión planteada en el plazo de dos meses desde la fecha en que se le haya presentado, la Parte Contratante solicitante podrá

tomar las medidas de salvaguardia oportunas con arreglo al artículo 23 (Medidas de salvaguardia) del presente Acuerdo.

8. En las decisiones del Comité Mixto se especificará la fecha en que las Partes Contratantes deberán aplicarlas y cualquier otra información que pueda afectar a los agentes económicos.

9. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2, en caso de que el Comité Mixto no adopte una decisión sobre una cuestión que se le haya sometido en el plazo de seis meses desde la fecha de su presentación, las Partes Contratantes podrán tomar las medidas provisionales de salvaguardia oportunas con arreglo al artículo 23 (Medidas de salvaguardia) del presente Acuerdo.

10. El Comité Mixto examinará las cuestiones ligadas a las inversiones bilaterales en casos de participación mayoritaria o cambios en el control efectivo de las compañías aéreas de las Partes Contratantes.

11. Asimismo, el Comité Mixto impulsará la cooperación a través de las siguientes medidas:

a) fomento de los intercambios de expertos sobre las nuevas iniciativas y avances en materia legislativa y reglamentaria, incluidos los ámbitos de la protección de la aviación, la seguridad aérea, el medio ambiente, la infraestructura de la aviación (incluidas las franjas horarias), el entorno competitivo y la protección de los consumidores,

b) análisis periódico de los efectos sociales de la aplicación del Acuerdo, en especial en el área del empleo, y elaboración de respuestas adecuadas a las preocupaciones consideradas legítimas,

c) examen de posibles ámbitos de desarrollo del Acuerdo, incluida la recomendación de enmiendas al mismo, y

d) acuerdo, basado en el consenso, en torno a propuestas, enfoques o documentos de naturaleza procedimental relacionados directamente con el funcionamiento del Acuerdo.

12. Las Partes comparten el objetivo de potenciar al máximo las ventajas para los consumidores, las líneas aéreas, los trabajadores y las sociedades ampliando este Acuerdo para incluir a terceros países. El Comité Mixto se encargará de elaborar a este respecto una propuesta de condiciones y procedimientos, incluidas las posibles modificaciones del presente Acuerdo, que puedan ser necesarias para permitir el acceso de terceros países al presente Acuerdo.

## Artículo 22. *Solución de controversias y arbitraje.*

1. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá solicitar del Consejo de Asociación creado en virtud del Acuerdo de Asociación que examine las posibles controversias relativas a la aplicación o interpretación del presente Acuerdo, que no hayan podido resolverse con arreglo al artículo 21 (Comité Mixto), del presente Acuerdo.

2. El Consejo de Asociación creado en virtud del Acuerdo de Asociación podrá resolver la controversia mediante una decisión.

3. Las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas necesarias para ejecutar la decisión mencionada en el apartado 2.

4. Si las Partes Contratantes no consiguen resolver la controversia mediante el Comité Mixto o con arreglo al apartado 2, la cuestión se someterá, a solicitud de cualquiera de las Partes Contratantes, a una comisión de arbitraje compuesta por tres árbitros, de conformidad con el procedimiento que se establece a continuación:

a) Cada Parte Contratante designará un árbitro en el plazo de sesenta (60) días desde la fecha de notificación de la correspondiente solicitud de arbitraje por la comisión de arbitraje, que será transmitida por la otra Parte Contratante utilizando los canales diplomáticos; el tercer árbitro deberá ser designado en un plazo adicional de sesenta (60) días por los otros dos árbitros. Si una de las Partes Contratantes no ha designado árbitro o no se nombra al tercer árbitro en el plazo acordado, cualquiera de las Partes

Contratantes podrá solicitar al Presidente del Consejo de la OACI la designación de uno o más árbitros, según proceda.

b) El tercer árbitro designado con arreglo a lo establecido en la letra a) deberá ser nacional de un tercer Estado y ejercerá las funciones de Presidente de la comisión de arbitraje.

c) La comisión de arbitraje acordará su reglamento interno.

d) A reserva de la decisión final de la comisión de arbitraje, los gastos iniciales de arbitraje serán sufragados por las Partes Contratantes en la misma proporción.

5. A solicitud de una Parte Contratante, a la espera de la decisión final de la comisión de arbitraje, ésta podrá ordenar a la otra Parte Contratante que aplique medidas cautelares.

6. Toda decisión provisional o final de la comisión de arbitraje será vinculante para las Partes Contratantes.

7. Si una de las Partes Contratantes no cumple una decisión de la comisión de arbitraje adoptada de conformidad con el presente artículo en el plazo de treinta (30) días desde su notificación, la otra Parte Contratante podrá, mientras dure ese incumplimiento, limitar, suspender o revocar los derechos o privilegios que le haya concedido en virtud del presente Acuerdo.

#### Artículo 23. *Medidas de salvaguardia.*

1. Las Partes Contratantes adoptarán todas las medidas generales o específicas necesarias para cumplir sus obligaciones en virtud del presente Acuerdo. Las Partes se cerciorarán de la consecución de los objetivos fijados en el presente Acuerdo.

2. Si una de las Partes Contratantes considera que la otra Parte Contratante no ha satisfecho una de las obligaciones que le impone el presente Acuerdo, podrá adoptar las medidas apropiadas. El alcance y la duración de esas medidas de salvaguardia serán los estrictamente necesarios para remediar la situación o mantener el equilibrio del presente Acuerdo. Se otorgará preferencia a las medidas que menos perturben la aplicación del presente Acuerdo.

3. La Parte Contratante que esté considerando la posibilidad de adoptar medidas de salvaguardia lo notificará a la otra Parte Contratante a través del Comité Mixto, facilitando toda la información pertinente.

4. Las Partes Contratantes celebrarán consultas con carácter inmediato en el Comité Mixto a fin de encontrar una solución aceptable para todos.

5. Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 3, letra d) (Autorizaciones), 4, letra d) (Denegación, revocación, suspensión o limitación de las autorizaciones), así como en los artículos 13 (Seguridad aérea) y 14 (Protección de la aviación), la Parte Contratante interesada no adoptará medidas de salvaguardia hasta transcurrido un mes desde la fecha de la notificación mencionada en el apartado 3, a menos que el procedimiento de consulta previsto en el apartado 4 haya concluido antes de que finalice dicho plazo.

6. La Parte Contratante interesada notificará sin demora al Comité Mixto las medidas adoptadas, facilitando toda la información pertinente.

7. Toda medida adoptada con arreglo al presente artículo se suspenderá tan pronto como la Parte Contratante infractora se atenga a las disposiciones del presente Acuerdo.

#### Artículo 24. *Ampliación geográfica del Acuerdo.*

Las Partes Contratantes se comprometen a mantener un diálogo permanente para garantizar la concordancia del presente Acuerdo con el proceso de Barcelona y se proponen, como último fin, crear un espacio euromediterráneo de aviación. Por consiguiente, se examinará en el Comité Mixto la posibilidad de introducir modificaciones por mutuo acuerdo de manera que se tengan en cuenta Acuerdos euromediterráneos de aviación similares, con arreglo al apartado 11 del artículo 21 (Comité Mixto).

#### Artículo 25. *Relación con otros acuerdos.*

1. Las disposiciones del presente Acuerdo sustituyen a las disposiciones pertinentes de los acuerdos bilaterales vigentes entre Jordania y los Estados miembros. Sin embargo, se podrán seguir ejercitando los derechos de tráfico existentes derivados de dichos acuerdos bilaterales y que no estén regulados por el presente Acuerdo, a condición de que ello no suponga discriminación entre compañías aéreas de la Unión Europea por razón de nacionalidad.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, y con arreglo al artículo 27 (Terminación), si se termina el presente Acuerdo o se suspende su aplicación provisional, el régimen aplicable a los servicios aéreos entre los territorios respectivos de las Partes Contratantes podrán ser acordados por éstas antes de su terminación.

3. Si las Partes Contratantes se convierten en Partes en un acuerdo multilateral o se adhieren a decisiones aprobadas por la OACI u otra organización internacional que aborden cuestiones reguladas por el presente Acuerdo, consultarán al Comité Mixto para determinar si el presente Acuerdo debe revisarse a fin de tomar en consideración las nuevas circunstancias.

4. El presente Acuerdo se entiende sin perjuicio de cualesquiera decisiones que adopten las dos Partes Contratantes para la aplicación de eventuales futuras recomendaciones de la OACI. Las Partes Contratantes no invocarán este Acuerdo ni parte alguna del mismo para justificar su oposición a la consideración de políticas alternativas en relación con cualquier asunto regulado por el presente Acuerdo en el seno de la OACI.

#### Artículo 26. *Modificaciones.*

1. En caso de que una de las Partes Contratantes desee modificar las disposiciones del presente Acuerdo, lo notificará al Comité Mixto. La modificación del presente Acuerdo entrará en vigor una vez se ultimen los respectivos procedimientos internos de cada Parte Contratante.

2. A propuesta de una de las Partes, y de conformidad con lo establecido en el presente artículo, el Comité Mixto podrá decidir que se modifiquen los anexos del presente Acuerdo.

3. El presente Acuerdo se entenderá sin perjuicio del derecho de las Partes Contratantes, sujeto al cumplimiento del principio de no discriminación, a adoptar unilateralmente disposiciones legislativas nuevas o modificar su legislación vigente en el ámbito del transporte aéreo o en las materias conexas mencionadas en el anexo III del presente Acuerdo.

4. En cuanto una de las Partes Contratantes esté elaborando nuevas disposiciones legislativas en el ámbito del transporte aéreo o en una de las materias conexas a que se refiere el anexo III que pueda afectar al buen funcionamiento del presente Acuerdo, informará y consultará a la otra Parte Contratante con la mayor brevedad. A petición de una de las Partes Contratantes, podrá procederse a un intercambio preliminar de puntos de vista en el Comité Mixto.

5. En cuanto una Parte Contratante haya adoptado nuevas disposiciones legislativas o una modificación de su legislación en el ámbito del transporte aéreo o en una de las materias conexas mencionadas en el anexo III que pueda afectar al buen funcionamiento del presente Acuerdo, informará a la otra Parte Contratante a más tardar treinta días tras su adopción. A petición de cualquiera de las Partes Contratantes, el Comité Mixto celebrará, en los sesenta días siguientes, un intercambio de puntos de vista sobre las implicaciones de la nueva norma o modificación legislativa para la adecuada aplicación del presente Acuerdo.

6. Tras los intercambios de puntos de vista mencionados en el apartado 5, el Comité Mixto:

a) adoptará una decisión que modifique el anexo III del presente Acuerdo para incluir en él, si fuera necesario en condiciones de reciprocidad, la nueva norma o modificación legislativa,

b) adoptará una decisión en el sentido de que la nueva norma o modificación legislativa se consideran conformes con el presente Acuerdo, o

c) recomendará cualesquiera otras medidas, que se adoptarán en un plazo prudencial, para asegurar la correcta aplicación del presente Acuerdo.

#### Artículo 27. *Terminación.*

1. El presente Acuerdo se concluye por un período de tiempo ilimitado.

2. Cualquiera de las Partes Contratantes podrá notificar en todo momento a la otra Parte Contratante, utilizando los canales diplomáticos, su decisión de poner término al presente Acuerdo. La notificación se transmitirá simultáneamente a la OACI. El presente Acuerdo quedará sin efecto en la medianoche GMT de la fecha en que finalice la temporada de tráfico de la IATA que se encuentre en curso en el primer aniversario de la recepción de la notificación escrita de terminación, salvo que:

a) dicha notificación se retire por acuerdo entre las Partes Contratantes antes de la expiración del referido plazo, o

b) la Parte Contratante distinta de la que notifique la terminación solicite un plazo adicional, que no supere dieciocho meses, para garantizar una negociación satisfactoria del régimen posterior aplicable a los servicios aéreos entre sus territorios respectivos.

#### Artículo 28. *Registro en la Organización de Aviación Civil Internacional y en la Secretaría de las Naciones Unidas.*

El presente Acuerdo y todas sus modificaciones serán registrados en la OACI y en la Secretaría de las Naciones Unidas.

#### Artículo 29. *Entrada en vigor.*

1. El presente Acuerdo entrará en vigor un mes después de la fecha de la última nota del canje de notas diplomáticas entre las Partes Contratantes que confirme la finalización de todos los procedimientos necesarios a tal fin. A los efectos de este canje de notas, el Reino Hachemí de Jordania entregará a la Secretaría General del Consejo de la Unión Europea su nota diplomática a la Unión Europea y sus Estados miembros, y la Secretaría General del Consejo de la Unión Europea entregará al Reino Hachemí de Jordania la nota diplomática de la Unión Europea y sus Estados miembros. La nota diplomática de la Unión Europea y sus Estados miembros contendrá las comunicaciones por las que cada uno de los Estados miembros confirmará haber finalizado los procedimientos necesarios para la entrada en vigor del presente Acuerdo.

2. No obstante lo dispuesto en el apartado 1, las Partes Contratantes acuerdan aplicar provisionalmente el presente Acuerdo a partir del primer día del mes siguiente a la primera de las siguientes fechas: i) la fecha de la última nota en la que las Partes se hayan notificado respectivamente la conclusión de los procedimientos necesarios para aplicar provisionalmente el Acuerdo, o ii) con arreglo a los procedimientos internos o a la legislación nacional, según proceda, de las Partes Contratantes, doce meses tras la firma del presente Acuerdo.

En fe de lo cual, los infrascritos, debidamente autorizados, han firmado el presente Acuerdo.

Hecho en Bruselas, el quince de diciembre de dos mil diez, en dos ejemplares, en lenguas alemana, búlgara, checa, danesa, eslovaca, eslovena, española, estonia, finesa, francesa, griega, húngara, inglesa, italiana, letona, lituana, maltesa, neerlandesa, polaca, portuguesa, rumana, sueca y árabe, siendo cada uno de estos textos igualmente auténtico.

**ANEXO I****Servicios acordados y rutas especificadas**

1. El presente anexo está sujeto a las disposiciones transitorias que figuran en el anexo II del presente Acuerdo.

2. Cada Parte Contratante concede a las compañías aéreas de la otra Parte Contratante el derecho a prestar servicios aéreos en las rutas especificadas a continuación:

a) En lo que respecta a las compañías aéreas de la Unión Europea: Puntos en la Unión Europea –uno o varios puntos intermedios en países Euromed, países ZECA o países enumerados en el anexo IV– uno o varios puntos en Jordania.

b) En lo que respecta a las compañías aéreas de Jordania: Puntos en Jordania – uno o varios puntos intermedios en países Euromed, países ZECA o países enumerados en el anexo IV– uno o varios puntos en la Unión Europea.

3. Los servicios prestados con arreglo al apartado 2 del presente anexo tendrán su origen o fin en el territorio de Jordania, en el caso de las compañías aérea jordanas, y en el territorio de la Unión Europea, en el caso de las compañías aéreas comunitarias.

4. Las compañías aéreas de cada Parte Contratante podrán, en todos sus vuelos o en cualesquiera de ellos, a su discreción:

- a) realizar vuelos en cualquiera de las direcciones, o en ambas,
- b) combinar distintos números de vuelo en la operación de una aeronave,
- c) prestar servicio a puntos intermedios, tal como especifica el apartado 2 del presente anexo, así como a puntos situados en territorio de las Partes Contratantes, en cualquier combinación y orden,
- d) abstenerse de realizar escalas en cualquier punto o puntos,
- e) transferir tráfico entre cualesquiera de sus aeronaves en cualquier punto,
- f) efectuar paradas-estancias en cualquier punto dentro o fuera del territorio de cualquiera de las Partes Contratantes,
- g) llevar tráfico de tránsito a través del territorio de la otra Parte Contratante, y
- h) combinar tráfico en la misma aeronave con independencia del origen de dicho tráfico.

5. Las Partes Contratantes permitirán a todas las compañías aéreas establecer la frecuencia y capacidad de los servicios de transporte aéreo internacional que quieran ofrecer, sobre la base de consideraciones comerciales de mercado. En consonancia con este derecho, ninguna de las Partes Contratantes limitará unilateralmente el volumen de tráfico, la frecuencia o la periodicidad del servicio, ni el tipo o tipos de aeronaves utilizadas por las compañías aéreas de la otra Parte Contratante, excepto si lo exigen razones de tipo aduanero, técnico, operativo, medioambiental o sanitario.

6. Las compañías aéreas de ambas Partes Contratantes podrán prestar servicio, de forma especial pero no exclusiva en el marco de acuerdos de código compartido, a cualesquiera puntos situados en un tercer país no incluido en las rutas especificadas, a condición de que no ejerzan derechos de quinta libertad.

**ANEXO II****Disposiciones transitorias**

1. La aplicación de todas las disposiciones del presente Acuerdo, especialmente de las normas indicadas en el anexo III, a excepción de la parte B del mencionado anexo, será verificada mediante una evaluación bajo la responsabilidad de la Unión Europea y será aprobada mediante decisión del Comité Mixto. La evaluación se realizará antes de la primera de las fechas siguientes: i) la fecha en que Jordania notifique al Comité

Mixto que cumple el proceso de armonización basado en el anexo III del presente Acuerdo, o ii) un año después de la entrada en vigor del presente Acuerdo.

2. No obstante lo dispuesto en el anexo I, los servicios acordados y las rutas especificadas del presente Acuerdo no incluirán, hasta la fecha de adopción de la decisión mencionada en el apartado 1 del presente anexo II, el derecho para las compañías aéreas de todas las Partes Contratantes a ejercitar derechos de quinta libertad, lo que incluye a las compañías aéreas de Jordania entre puntos situados dentro del territorio de la Unión Europea. Sin embargo, todos los derechos de tráfico ya concedidos en virtud de alguno de los acuerdos bilaterales entre Jordania y los Estados miembros de la Unión Europea podrán seguir ejercitándose en la medida en que no se produzcan discriminaciones por razón de nacionalidad entre compañías aéreas de la Unión Europea.

3. No obstante lo dispuesto en el apartado 1 del presente anexo, la aplicación de las normas de protección indicadas en la parte B del anexo III será verificada mediante una evaluación bajo la responsabilidad de la Unión Europea y aprobada mediante decisión del Comité Mixto. Las partes confidenciales de la legislación sobre protección indicada en la parte B del anexo III sólo se compartirán con Jordania cuando se haya adoptado dicha decisión.

4. Todas las compañías aéreas de ambas Partes Contratantes podrán acogerse al derecho que figura en el artículo 8, apartado 3, letra a), inciso 1) («autoasistencia»), en el aeropuerto internacional Queen Alia, a más tardar el 1 de enero de 2016. Hasta esa fecha, se ofrecerán todos los servicios de asistencia en tierra en condiciones equitativas y no discriminatorias a todas las compañías aéreas; sus precios no excederán de su coste íntegro, incluido un rendimiento razonable sobre los activos, después de amortización.

### ANEXO III

#### Lista de las normas de aviación civil

##### A. Seguridad de la aviación

N.º 3922/91.

Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo, de 16 de diciembre de 1991, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil

modificada por:

– Reglamento (CE) n.º 2176/96 de la Comisión de 13 de noviembre de 1996, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 para su adaptación al progreso científico y técnico

– Reglamento (CE) n.º 1069/1999 de la Comisión, de 25 de mayo de 1999, por el que se adapta el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo para su adaptación al progreso científico y técnico;

– Reglamento (CE) n.º 2871/2000 de la Comisión, de 28 de diciembre de 2000, por el que se adapta el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo para su adaptación al progreso científico y técnico;

– Reglamento (CE) n.º 1592/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2002, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 10, 12 a 13 con excepción del artículo 4.1, y la segunda frase del artículo 8.2, así como los anexos I, II y III. En lo que se refiere a la aplicación del artículo 12, toda referencia a los «Estados miembros» se entenderá como referencia a los «Estados miembros de la Unión Europea».

– Reglamento (CEE) n.º 1899/2006, de 12 de diciembre de 2006, relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil;

– Reglamento (CE) n.º 1900/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de diciembre de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo relativo a la armonización de normas técnicas y procedimientos administrativos aplicables a la aviación civil;

– Reglamento (CE) n.º 8/2008 de la Comisión, de 11 de diciembre de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión;

– Reglamento (CE) n.º 859/2008 de la Comisión, de 20 de agosto de 2008, por el que se modifica el Reglamento (CEE) n.º 3922/91 del Consejo en lo relativo a los requisitos técnicos y los procedimientos administrativos comunes aplicables al transporte comercial por avión;

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10, 12 a 13 con excepción del artículo 4, apartado 1, y el artículo 8, apartado 2, segunda frase, anexos I a III. En lo que se refiere a la aplicación del artículo 12, toda referencia a los «Estados miembros» se entenderá como referencia a los «Estados miembros de la Unión Europea».

N.º 216/2008.

Reglamento (CE) n.º 216/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de febrero de 2008, sobre normas comunes en el ámbito de la aviación civil y por el que se crea una Agencia Europea de Seguridad Aérea, y se deroga la Directiva 91/670/CEE del Consejo, el Reglamento (CE) n.º 1592/2002 y la Directiva 2004/36/CE.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 68 con excepción del artículo 65, artículo 69, apartado 1, párrafo segundo, artículo 69, apartado 4, anexos I a VI.

N.º 94/56.

Directiva 94/56/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, por la que se establecen los principios fundamentales que rigen la investigación de los accidentes e incidentes de aviación civil.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 12.

N.º 2003/42.

Directiva 2003/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2003, relativa a la notificación de sucesos en la aviación civil.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 11, anexos I y II.

N.º 1702/2003.

Reglamento (CE) n.º 1702/2003 de la Comisión, de 24 de septiembre de 2003, por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción, modificado por:

– Reglamento (CE) n.º 381/2005 de la Comisión, de 7 de marzo de 2005, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1702/2003.

– Reglamento (CE) n.º 706/2006 de la Comisión, de 8 de mayo de 2006, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1702/2003.

– Reglamento (CE) n.º 335/2007 de la Comisión, de 28 de marzo de 2007, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 1702/2003 en lo que se refiere a las



disposiciones de aplicación sobre la certificación medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas

– Reglamento (CE) n.º 375/2007 de la Comisión, de 30 de marzo de 2007, que modifica el Reglamento (CE) n.º 1702/2003 por el que se establecen las disposiciones de aplicación sobre la certificación de aeronavegabilidad y medioambiental de las aeronaves y los productos, componentes y equipos relacionados con ellas, así como sobre la certificación de las organizaciones de diseño y de producción

– Reglamento (CE) n.º 287/2008 de la Comisión, de 28 de marzo de 2008, sobre la prórroga del período de validez mencionado en el artículo 2 quater, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 1702/2003

– Reglamento (CE) n.º 1057/2008 de la Comisión, de 27 de octubre de 2008, por el que se modifica el anexo, apéndice II, del Reglamento (CE) n.º 1702/2003 en lo que respecta al certificado de revisión de la aeronavegabilidad (Formulario EASA 15a)

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 4, anexo. Los períodos transitorios a que se hace referencia en este Reglamento serán fijados por el Comité Mixto.

N.º 2042/2003.

Reglamento (CE) n.º 2042/2003 de la Comisión, de 20 de noviembre de 2003, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 6, anexos I a IV.

Modificado por:

– Reglamento (CE) n.º 707/2006 de la Comisión de 8 de mayo de 2006, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2042/2003 en lo que respecta a las aprobaciones de duración limitada y a los anexos I y III.

– Reglamento (CE) n.º 376/2007 de la Comisión, de 30 de marzo de 2007, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas,

– Reglamento (CE) n.º 1056/2008 de la Comisión, de 27 de octubre de 2008, sobre el mantenimiento de la aeronavegabilidad de las aeronaves y productos aeronáuticos, componentes y equipos y sobre la aprobación de las organizaciones y personal que participan en dichas tareas,

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 6, anexos I a IV.

## *B. Protección de la aviación*

N.º 300/2008.

Reglamento (CE) n.º 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 2320/2002.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 18, artículo 21, artículo 24, apartados 2 y 3, anexo.

N.º 820/2008.

Reglamento (CE) n.º 820/2008 de la Comisión, de 8 de agosto de 2008, por el que se establecen medidas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 6, anexo, apéndice 1.

N.º 1217/2003.

Reglamento (CE) n.º 1217/2003 de la Comisión, de 4 de julio de 2003, por el que se establecen especificaciones comunes para los programas nacionales de control de calidad de la seguridad de la aviación civil.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 11, anexos I y II.

N.º 1486/2003.

Reglamento (CE) n.º 1486/2003 de la Comisión, de 22 de agosto de 2003, por el que se establecen los procedimientos para efectuar inspecciones en el campo de la seguridad de la aviación civil.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 16.

N.º 1138/2004.

Reglamento (CE) n.º 1138/2004 de la Comisión, de 21 de junio de 2004, por el que se establece una definición común de las zonas críticas de las zonas restringidas de seguridad de los aeropuertos.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 8.

### C. Gestión del tránsito aéreo

N.º 549/2004.

Reglamento (CE) n.º 549/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, por el que se fija el marco para la creación del cielo único europeo (Reglamento marco).

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 4, 6, y 9 a 14.

N.º 550/2004.

Reglamento (CE) n.º 550/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la prestación de servicios de navegación aérea en el cielo único europeo (Reglamento de prestación de servicios)

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 19.

N.º 551/2004.

Reglamento (CE) n.º 551/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la organización y utilización del espacio aéreo en el cielo único europeo (Reglamento del espacio aéreo).

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 11.

N.º 552/2004.

Reglamento (CE) n.º 552/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de marzo de 2004, relativo a la interoperabilidad de la red europea de gestión del tránsito aéreo (Reglamento de interoperabilidad).

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 12.

N.º 2096/2005.

Reglamento (CE) n.º 2096/2005 de la Comisión, de 20 de diciembre de 2005, por el que se establecen requisitos comunes para la prestación de servicios de navegación aérea, modificado por:

– Reglamento (CE) n.º 1315/2007 de la Comisión, de 8 de noviembre de 2007, relativo a la supervisión de la seguridad en la gestión del tránsito aéreo y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2096/2005.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 9, anexos I a V.

– Reglamento (CE) n.º 482/2008 de la Comisión, de 30 de mayo de 2008, por el que se establece un sistema de garantía de la seguridad del software que deberán implantar los proveedores de servicios de navegación aérea y por el que se modifica el anexo II del Reglamento (CE) n.º 2096/2005.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 5, anexos I a II.

N.º 2150/2005.

Reglamento (CE) n.º 2150/2005 de la Comisión, de 23 de diciembre de 2005, por el que se establecen normas comunes para la utilización flexible del espacio aéreo.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 9, anexo.

N.º 1794/2006.

Reglamento (CE) n.º 1794/2006 de la Comisión, de 6 de diciembre de 2006, por el que se establece un sistema común de tarificación de los servicios de navegación aérea

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 17, artículos 18 a 19, anexos I a VI.

#### *D. Medio ambiente*

N.º 2006/93.

Directiva 2006/93/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de diciembre de 2006, relativa a la regulación del uso de aviones objeto del anexo 16 del Convenio relativo a la aviación civil internacional, volumen 1, segunda parte, capítulo 3, segunda edición

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 6, anexos I y II.

N.º 2002/30.

Directiva 2002/30/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de marzo de 2002, sobre el establecimiento de normas y procedimientos para la introducción de restricciones operativas relacionadas con el ruido en los aeropuertos comunitarios,

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 15, anexos I y II.

N.º 2002/49.

Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 16, anexos I a IV.

#### *E. Protección de los consumidores*

N.º 90/314.

Directiva 90/314/CEE del Consejo, de 13 de junio de 1990, relativa a los viajes combinados, las vacaciones combinadas y los circuitos combinados.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10.

N.º 93/13.

Directiva 93/13/CEE del Consejo, de 5 de abril de 1993, sobre las cláusulas abusivas en los contratos celebrados con consumidores.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 10 y anexo.

N.º 95/46.

Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 34.

N.º 2027/97.

Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo, de 9 de octubre de 1997, sobre la responsabilidad de las compañías aéreas en caso de accidente, modificada por:

– Reglamento (CE) n.º 889/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de mayo de 2002, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 2027/97 del Consejo.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 8.

N.º 261/2004.

Reglamento (CE) n.º 261/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, por el que se establecen normas comunes sobre compensación y asistencia a los pasajeros aéreos en caso de denegación de embarque y de cancelación o gran retraso de los vuelos, y se deroga el Reglamento (CEE) n.º 295/91.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 17.

N.º 1107/2006.

Reglamento (CE) n.º 1107/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de julio de 2006, sobre los derechos de las personas con discapacidad o movilidad reducida en el transporte aéreo.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 17, anexos I y II.

#### *F. Sistemas informatizados de reserva*

N.º 80/2009.

Reglamento (CE) n.º 80/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 14 de enero de 2009 por el que se establece un código de conducta para los sistemas informatizados de reserva y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 2299/89 del Consejo

#### *G. Aspectos sociales*

N.º 1989/391.

Directiva 89/391/CEE del Consejo, de 12 de junio de 1989, relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo.

Disposiciones aplicables: Artículos 1 a 16 y 18-19.

N.º 2003/88.

Directiva 2003/88/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de noviembre de 2003, relativa a determinados aspectos de la ordenación del tiempo de trabajo.

Disposiciones aplicables: artículos 1 a 19, 21 a 24 y 26 a 29.

N.º 2000/79.

Directiva 2000/79/CE del Consejo, de 27 de noviembre de 2000, relativa a la aplicación del Acuerdo europeo sobre la ordenación del tiempo de trabajo del personal de vuelo en la aviación civil celebrado por la Association of European Airlines (AEA), la European Transport Workers' Federation (ETF), la European Cockpit Association (ECA), la European Regions Airline Association (ERA) y la International Air Carrier Association (IACA)

#### ANEXO IV

Lista de los demás Estados a que se refieren los artículos 3 y 4 y en el anexo I.

1. La República de Islandia (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);
2. El Principado de Liechtenstein (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);
3. El Reino de Noruega (con arreglo al Acuerdo del Espacio Económico Europeo);
4. Confederación Suiza (con arreglo al Acuerdo sobre transporte aéreo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza).

#### ESTADOS PARTE

Estado	Firma	Manifestación del consentimiento	Entrada en vigor
Alemania	15/12/2010	13/03/2015 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Austria	15/12/2010	23/09/2014 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Bélgica	15/12/2010	16/08/2016 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Bulgaria	15/12/2010	28/04/2016 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Chipre	15/12/2010	13/01/2016 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Dinamarca	15/12/2010	28/10/2011 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Eslovaquia	15/12/2010	13/07/2018 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Eslovenia	15/12/2010	20/03/2014 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
España	15/12/2010	04/12/2012 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Estonia	15/12/2010	24/03/2011 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Finlandia	15/12/2010	13/09/2016 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Francia	15/12/2010	21/01/2015 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Grecia	15/12/2010	09/09/2016 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Hungría	15/12/2010	15/04/2011 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Irlanda	15/12/2010	20/02/2015 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Italia	15/12/2010	21/05/2012 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Jordania	15/12/2010	17/05/2011 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Letonia	15/12/2010	17/08/2011 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Lituania	15/12/2010	04/11/2015 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Luxemburgo	15/12/2010	23/05/2016 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Malta	15/12/2010	31/01/2014 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Países Bajos	15/12/2010	12/07/2011 NOTIFICACIÓN	02/08/2020

Estado	Firma	Manifestación del consentimiento	Entrada en vigor
Polonia	15/12/2010	05/01/2015 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Portugal	15/12/2010	21/12/2012 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Reino Unido	15/12/2010	08/07/2011 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
República Checa	15/12/2010	21/02/2012 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Rumanía	15/12/2010	05/02/2015 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Suecia	15/12/2010	07/03/2011 NOTIFICACIÓN	02/08/2020
Unión Europea	15/12/2010	02/07/2020 NOTIFICACIÓN	02/08/2020

\* \* \*

El Acuerdo Euromediterráneo de Aviación entre la Unión Europea y sus Estados Miembros, por una parte, y el Reino Hachemí de Jordania, por otra, entrará en vigor con carácter general y para España el 2 de agosto de 2020, de conformidad con lo dispuesto en su artículo 29.1.

Madrid, 14 de julio de 2020.—El Secretario General Técnico, José María Muriel Palomino.