



N° 194

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 12 septembre 2012.

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part,

(Renvoyé à la commission des affaires étrangères, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. Jean-Marc AYRAULT,
Premier ministre,

PAR M. Laurent FABIUS,
ministre des affaires étrangères.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

L'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, ont signé le 15 décembre 2010 un accord relatif aux services aériens.

Cet accord s'inscrit dans le cadre de la « feuille de route » adoptée par le Conseil de l'Union européenne en juin 2005 qui vise à développer la politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile.

Un des objectifs de cette politique est la création d'espaces aériens communs avec les pays de la politique européenne de voisinage, espaces à l'intérieur desquels les services de transport aérien sont progressivement libéralisés et les réglementations harmonisées sur la base des normes européennes.

Parmi les pays du voisinage, la Commission européenne distingue ceux d'ores et déjà engagés dans une coopération paneuropéenne dans le domaine du transport aérien, principalement les pays à l'Est de l'Union qui forment le volet oriental de cette politique, des autres partenaires bordant le pourtour méditerranéen intégrés dans le volet méridional. À terme, la Commission prévoit de renforcer encore l'intégration régionale par le biais de deux accords aériens multilatéraux spécifiques à chacun de ces deux volets de la politique européenne de voisinage.

S'agissant de la partie méridionale, un premier accord « euro-méditerranéen » a été signé avec le Maroc le 12 décembre 2006⁽¹⁾. L'accord signé avec la Jordanie en reprend les principes et l'architecture.

Pour la France, cet accord européen avec la Jordanie se substituera aux dispositions de « l'accord entre la République française et le Royaume hachémite de Jordanie relatif aux services aériens », signé à Amman le

(1) Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part : <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2006:386:0057:0088:FR:PDF>.

30 avril 1966, qui restera toutefois le cadre juridique applicable aux parties du territoire français non couvertes par les traités européens.

La Commission européenne a négocié avec le Royaume hachémite de Jordanie les termes de cet accord pour le compte de l'Union européenne et de ses États membres en vertu d'une décision prise par le Conseil de l'Union européenne des 29 et 30 novembre 2007. Les négociations ont débuté en novembre 2008 sous Présidence française de l'Union européenne et, au terme de quatre sessions de négociations, un projet d'accord a été paraphé à Amman le 17 mars 2010. L'accord a été signé à Bruxelles le 15 décembre 2010.

PORTÉE DE L'ACCORD EURO-MÉDITERRANÉEN RELATIF AUX SERVICES AÉRIENS AVEC LA JORDANIE :

L'objectif de cet accord euro-méditerranéen est d'ouvrir progressivement les relations aériennes entre l'Union européenne et le Royaume hachémite de Jordanie, sous condition de la reprise par la Jordanie d'une part substantielle de l'acquis communautaire en matière de transport aérien.

L'harmonisation des normes sur la base des règles européennes est la garantie de la mise en œuvre de standards élevés et uniformes dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la gestion du trafic aérien. Certaines des règles communautaires en matière de protection de l'environnement et de protection des consommateurs seront également appliquées.

Les entreprises de transport aérien européennes et jordaniennes pourront ainsi librement fournir leurs services sur la seule base de considérations commerciales, la reprise de l'acquis communautaire et l'application de principes communs relatifs à la concurrence favorisant l'émergence d'un cadre concurrentiel juste et équitable.

L'ouverture des marchés permettra par ailleurs d'accroître l'offre de transport aérien entre l'Union européenne et la Jordanie, condition indispensable au développement de l'activité touristique et, plus généralement, de l'économie jordanaïenne.

L'accord comporte vingt-neuf articles ainsi que quatre annexes parties intégrantes de l'accord.

L'**article 1^{er}** définit les termes employés dans l'accord.

Le **titre I^{er}** est consacré aux dispositions économiques (articles 2 à 12) :

Les droits commerciaux des transporteurs aériens des Parties contractantes pour les services aériens internationaux sont fixés à l'**article 2**. Les dispositions prévues aux annexes I et II de l'accord précisent les conditions dans lesquelles ces droits peuvent être exercés. Les services intérieurs aux États concernés (droits de cabotage) sont explicitement exclus du champ des droits ouverts.

Les **articles 3 et 4**, relatifs à l'autorisation et à la révocation des autorisations d'exploitation des transporteurs aériens, établissent les conditions dans lesquelles les Parties contractantes accordent, refusent, révoquent, suspendent ou limitent lesdites autorisations d'exploitation.

L'**article 4 bis** pose le principe de la reconnaissance mutuelle des décisions prises par chaque Partie, d'une part, sur les capacités financières et de gestion des entreprises de transport aérien (la « conformité » dans l'accord) et, d'autre part, sur la détermination de la citoyenneté économique liée à la propriété et au contrôle effectif des transporteurs aériens.

Le principe de la libéralisation de l'investissement est posé à l'**article 5**, qui permet la détention et le contrôle effectif des transporteurs aériens de chaque Partie par des intérêts de l'autre Partie, sous réserve d'une décision du comité mixte.

Les dispositions législatives et réglementaires des Parties contractantes relatives à l'entrée, à la sortie et au séjour sur le territoire des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage et du fret demeurent applicables (**article 6**).

Les principes relatifs à la concurrence définis au chapitre II du titre IV de l'accord d'association entre les Communautés européennes et leurs États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé le 24 novembre 1997, s'appliquent aux opérations menées dans le cadre l'accord euro-méditerranéen avec la Jordanie (**article 7**). Cet article définit également les principes d'un cadre concurrentiel loyal qui interdit, sauf exception, les subventions publiques. Un mécanisme de consultation est mis en place pour régler les différends relatifs aux problèmes de concurrence.

L'**article 8**, relatif aux activités commerciales, précise les conditions dans lesquelles les transporteurs aériens de chaque Partie peuvent exercer leurs activités commerciales sur le territoire de l'autre Partie.

L'**article 9**, relatif aux droits de douane et taxes, prévoit les exemptions en matière de droits de douane et taxes que s'accordent mutuellement les Parties contractantes.

L'**article 10**, relatif aux redevances imposées pour l'usage des infrastructures et services aéroportuaires et des services de navigation aérienne, définit les critères auxquels doivent satisfaire les redevances d'usage qui doivent être justes, raisonnables et calculées en fonction des coûts supportés par les fournisseurs de services.

La liberté de fixation des tarifs des services aériens par les transporteurs est un principe énoncé à l'**article 11** qui prévoit également que les autorités des Parties contractantes n'imposent pas le dépôt des tarifs pratiqués.

L'**article 12** organise l'échange de données statistiques.

Le **titre II** est consacré aux dispositions réglementaires (articles 13 à 19) :

En application des **articles 13 à 19**, les Parties contractantes s'engagent à mettre en œuvre les normes communautaires annexées à l'accord dans différents domaines du transport aérien : la sécurité et la sûreté de l'aviation civile (articles 13 et 14), la gestion du trafic aérien (article 15), la protection de l'environnement (article 16), la protection des consommateurs (article 17), les systèmes informatisés de réservation (article 18) et les aspects sociaux (article 19) du transport aérien. De surcroît :

– l'**article 13**, relatif à la sécurité aérienne, prévoit l'inspection au sol des aéronefs soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité et préserve la possibilité de prendre des mesures appropriées en cas de doute sur le niveau de sécurité offert par un aéronef ou la manière dont il est exploité ;

– s'agissant de la sûreté aérienne, l'**article 14** reprend les dispositions standards définies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) ; lorsque les circonstances l'exigent, les Parties peuvent prendre des mesures immédiates pour préserver la sûreté des vols ;

– une coopération spécifique dans le domaine de la gestion du trafic aérien est prévue à l'**article 15** en vue d'élargir le ciel unique européen à la Jordanie qui sera associée aux travaux du comité du ciel unique européen ;

– l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale est affirmée à l'**article 16** ; la possibilité pour chacune des Parties de prendre des mesures appropriées pour lutter contre les effets de l'aviation internationale sur l'environnement est garantie.

Le **titre III** est consacré aux dispositions institutionnelles (articles 20 à 29) :

L'**article 20**, relatif à l'interprétation et au contrôle de l'application de l'accord, formalise les obligations qui incombent aux Parties afin d'assurer sa bonne application.

Un comité mixte est créé en vertu de l'**article 21**. Composé de représentants des Parties, il est responsable de l'administration de l'accord et de sa mise en œuvre. Organe de concertation, le comité mixte est également chargé de développer la coopération dans les différents domaines du transport aérien.

L'**article 22**, relatif au règlement des différends et à la procédure d'arbitrage, pose le principe du recours au comité mixte pour la résolution des différends survenant à propos de l'interprétation ou de l'application de l'accord et prévoit, si cette procédure est infructueuse, de recourir au conseil d'association institué au titre de l'accord d'association. En dernier recours, les différends peuvent être soumis à un tribunal arbitral.

Sous les conditions posées à l'**article 23**, une Partie peut recourir à des mesures de sauvegarde.

L'**article 24**, fixe comme objectif ultime la création d'un espace aérien euro-méditerranéen commun avec les autres États du pourtour méditerranéen liés à l'Union européenne par des accords euro-méditerranéens de services aériens similaires, ce qui est déjà le cas du Maroc.

L'**article 25** pose le principe de la suprématie des dispositions de l'accord euro-méditerranéen avec la Jordanie sur celles des accords bilatéraux existants entre les États membres de l'Union européenne et la

Jordanie. Toutefois, les droits desdits accords bilatéraux qui seraient plus favorables continuent à s'appliquer.

Les **articles 26 à 29** reprennent les éléments habituels du droit des traités relatifs aux modifications, à la dénonciation, à l'enregistrement et à l'entrée en vigueur d'un accord international. Plus particulièrement :

– l'**article 26**, prévoit, lorsqu'une Partie envisage des modifications législatives susceptibles d'interagir avec l'un des domaines couverts par l'accord, les modalités d'information, d'évaluation et éventuellement d'intégration des nouvelles normes dans l'annexe III ;

– l'**article 29**, paragraphe 2, offre la possibilité d'appliquer provisoirement l'accord euro-méditerranéen avec la Jordanie sous réserve du respect du droit interne des Parties. En ce qui concerne la France, une telle application provisoire sera possible après l'achèvement de la procédure de ratification.

L'**annexe I**, relative aux services agréés et routes spécifiées, précise les conditions d'exploitation des transporteurs aériens européens et jordaniens. Ces transporteurs pourront desservir, au départ de tout aéroport de l'Union européenne, tout aéroport en Jordanie (droits dits de 3^e et de 4^e libertés) et pourront effectuer des vols via un point intermédiaire dans certains pays tiers avec la possibilité d'exercer des droits de trafic sur cette escale (droits de 5^e liberté)⁽²⁾. L'annexe I dresse également la liste des souplesses d'exploitation dont les transporteurs peuvent bénéficier pour proposer leurs services.

L'**annexe II**, relative aux dispositions transitoires, établit un lien entre la reprise de l'acquis communautaire par le Royaume hachémite de Jordanie et le degré d'ouverture du marché. L'extension des opportunités commerciales aux vols dits de 5^e liberté, y compris pour les transporteurs jordaniens entre deux États membres de l'Union, est subordonnée à une décision du comité mixte validant l'achèvement de la reprise de l'acquis communautaire par la Jordanie.

(2) Les points intermédiaires prévus à l'accord sont :

– les pays de la zone Euromed (Algérie, Égypte, Israël, Jordanie, Liban, Libye, Maroc, Syrie, Territoires palestiniens, Tunisie et Turquie) ;

– les pays de l'accord multilatéral créant un espace aérien commun européen (EACE) : accord entre les 27 États membres de l'Union, l'Albanie, la Bosnie et Herzégovine, la Croatie, l'Islande, la Macédoine, le Monténégro, la Norvège, la Serbie et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo ;

– le Liechtenstein et la Suisse.

Par dérogation aux principes fixés à l'article 8 (activités commerciales), l'annexe II prévoit un délai jusqu'au 1^{er} janvier 2016 pour l'ouverture à la concurrence des services d'assistance en escale à l'aéroport international Reine Alia d'Amman.

L'**annexe III**, relative aux règles applicables à l'aviation civile, dresse la liste des règles européennes en matière de sécurité et de sûreté aérienne, de gestion du trafic aérien, de protection de l'environnement, de systèmes informatisés de réservation et couvrant certains aspects sociaux que la Jordanie s'engage à appliquer progressivement. Le comité mixte est chargé de la mise à jour régulière de cette liste.

L'**annexe IV**, liste les États mentionnés aux articles 3 et 4 de l'accord (dispositions relatives à la nationalité économique des transporteurs aériens européens) et à l'annexe I (routes spécifiées). Il s'agit des pays de l'Espace économique européen et de la Suisse.

Telles sont les principales observations qu'appelle l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, qui, comportant des dispositions législatives, est soumis au Parlement en vertu de l'article 53 de la Constitution.

PROJET DE LOI

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères,

Vu l'article 39 de la Constitution,

Décète :

Le présent projet de loi autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, délibéré en conseil des ministres après avis du Conseil d'État, sera présenté à l'Assemblée nationale par le ministre des affaires étrangères, qui sera chargé d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

Article unique

Est autorisée la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses États membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part (ensemble quatre annexes) signé à Bruxelles, le 15 décembre 2010, et dont le texte est annexé à la présente loi.

Fait à Paris, le 12 septembre 2012.

Signé : Jean-Marc AYRAULT

Par le Premier ministre :

Le ministre des affaires étrangères

Signé : Laurent FABIUS

A C C O R D

euro-méditerranéen

relatif aux services aériens

entre l'Union européenne

et ses Etats membres, d'une part,

et le Royaume hachémite de Jordanie,

d'autre part

(ensemble quatre annexes)

signé à Bruxelles, le 15 décembre 2010

A C C O R D
euro-méditerranéen
relatif aux services aériens
entre l'Union européenne
et ses Etats membres, d'une part,
et le Royaume hachémite de Jordanie,
d'autre part

LE ROYAUME DE BELGIQUE,
 LA RÉPUBLIQUE DE BULGARIE,
 LA RÉPUBLIQUE TCHÈQUE,
 LE ROYAUME DE DANEMARK,
 LA RÉPUBLIQUE FÉDÉRALE D'ALLEMAGNE,
 LA RÉPUBLIQUE D'ESTONIE,
 L'IRLANDE,
 LA RÉPUBLIQUE HELLÉNIQUE,
 LE ROYAUME D'ESPAGNE,
 LA RÉPUBLIQUE FRANÇAISE,
 LA RÉPUBLIQUE ITALIENNE,
 LA RÉPUBLIQUE DE CHYPRE,
 LA RÉPUBLIQUE DE LETTONIE,
 LA RÉPUBLIQUE DE LITUANIE,
 LE GRAND-DUCHÉ DE LUXEMBOURG,
 LA RÉPUBLIQUE DE HONGRIE,
 MALTE,
 LE ROYAUME DES PAYS-BAS,
 LA RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE,
 LA RÉPUBLIQUE DE POLOGNE,
 LA RÉPUBLIQUE PORTUGAISE,
 LA ROUMANIE,
 LA RÉPUBLIQUE DE SLOVÉNIE,
 LA RÉPUBLIQUE SLOVAQUE,
 LA RÉPUBLIQUE DE FINLANDE,
 LE ROYAUME DE SUÈDE,
 LE ROYAUME-UNI DE GRANDE-BRETAGNE ET D'IRLANDE DU NORD,

Parties contractantes au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ci-après dénommés « les Etats membres », et

l'UNION EUROPÉENNE
 d'une part, et

LE ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE, ci-après dénommé « la Jordanie »,
 d'autre part,

DÉSIREUX de promouvoir un système de transport aérien international fondé sur la concurrence loyale entre transporteurs aériens, sur un marché soumis à un minimum d'intervention et de réglementation étatiques ;

DÉSIREUX de favoriser l'essor du transport aérien international, notamment par la mise en place de réseaux de transport aérien offrant des services aériens répondant aux besoins des passagers et des expéditeurs de fret ;

RECONNAISSANT l'importance des transports aériens pour promouvoir le commerce, le tourisme et l'investissement ;

DÉSIREUX de permettre aux transporteurs aériens d'offrir aux passagers et aux expéditeurs de fret des prix et des services compétitifs sur des marchés ouverts ;

RECONNAISSANT les avantages potentiels de la convergence réglementaire et, dans la mesure du possible, de l'harmonisation des réglementations en matière de transport aérien ;

DÉSIREUX de faire profiter l'ensemble du secteur du transport aérien, y compris le personnel des transporteurs aériens, des avantages d'un environnement libéralisé ;

DÉSIREUX de garantir le plus haut niveau de sécurité et de sûreté dans le transport aérien international, et réaffirmant leur profonde préoccupation face aux actes et menaces dirigés contre la sûreté des aéronefs et qui mettent en danger la sécurité des personnes et des biens, nuisent au bon fonctionnement du transport aérien, et minent la confiance du public dans la sécurité de l'aviation civile ;

PRENANT ACTE de la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 ;

RECONNAISSANT que le présent accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens s'inscrit dans le cadre du partenariat euro-méditerranéen envisagé dans la déclaration de Barcelone du 28 novembre 1995 ;

PRENANT ACTE de leur volonté commune de promouvoir un espace aérien euro-méditerranéen fondé sur les principes de la convergence et de la coopération réglementaires, ainsi que de la libéralisation de l'accès au marché ;

PRENANT ACTE de la déclaration commune de la Commission arabe de l'aviation civile (ACAC) et de l'Organisation des transporteurs aériens arabes (AAO), d'une part, et de la direction générale de l'énergie et des transports, d'autre part, signée le 16 novembre 2008, à Charm el-Cheik ;

DÉSIREUX d'assurer des conditions de concurrence équitables aux transporteurs aériens, leur offrant des possibilités équitables et égales de fournir les services agréés ;

RECONNAISSANT qu'il importe de réglementer l'attribution des créneaux horaires sur la base de possibilités équitables et égales pour leurs transporteurs aériens afin de garantir un traitement neutre et non discriminatoire pour tous les transporteurs aériens ;

RECONNAISSANT que les subventions peuvent fausser la concurrence entre transporteurs aériens et compromettre la réalisation des objectifs fondamentaux du présent accord ;

SOULIGNANT qu'il importe de limiter les émissions de gaz à effet de serre produites par l'aviation et de protéger l'environnement lors du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale ;

SOULIGNANT qu'il importe de protéger les consommateurs, au sens notamment de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Montréal le 28 mai 1999, pour autant que les parties contractantes soient toutes les deux parties à cette convention ;

AYANT L'INTENTION de s'appuyer sur les accords existants dans le domaine du transport aérien pour ouvrir l'accès aux marchés et maximaliser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs, le personnel et les populations des deux parties contractantes ;

CONSIDÉRANT que l'objet du présent accord est d'être appliqué de façon progressive mais intégrale, et qu'un mécanisme approprié peut assurer le rapprochement toujours plus étroit de la législation,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT :

Article 1^{er}

Définitions

Aux fins du présent accord, sauf indication contraire, on entend par :

1. « Services agréés » et « routes spécifiées », respectivement, les services aériens internationaux prévus à l'article 2 (Droits de trafic) du présent accord et les routes spécifiées à l'annexe I du présent accord ;

2. « Accord », le présent accord et ses annexes, y compris leurs amendements éventuels ;

3. « Service aérien », le transport par aéronefs de passagers, de bagages, de marchandises et de courrier, séparément ou conjointement, proposé au public à titre onéreux, et comprenant, pour lever toute ambiguïté, les transports aériens réguliers et non réguliers (charters), ainsi que les services exclusifs de fret ;

4. « Accord d'association », l'accord euro-méditerranéen établissant une association entre les Communautés européennes et leurs Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, signé à Bruxelles, le 24 novembre 1997 ;

5. « Citoyenneté », le fait qu'un transporteur aérien satisfasse aux exigences sur des aspects tels que sa propriété, son contrôle effectif et son principal établissement ;

6. « Autorités compétentes », les agences ou organismes publics responsables des fonctions administratives aux termes du présent accord ;

7. « Parties contractantes », d'une part, l'Union européenne et ses Etats membres, ou l'Union européenne et ses Etats membres, selon leurs compétences respectives, et d'autre part, la Jordanie ;

8. « Convention », la convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et qui comprend :

a) Tout amendement entré en vigueur conformément à l'article 94, point a, de la convention, et ratifié par la Jordanie, d'une part, et par l'Etat membre ou les Etats membres de l'Union européenne, d'autre part ; et

b) Toute annexe, ou tout amendement à une annexe applicable en l'espèce, adopté(e) en vertu de l'article 90 de la convention, dans la mesure où ladite annexe ou ledit amendement s'applique à tout moment à la fois à la Jordanie et à l'Etat membre ou aux Etats membres de l'Union européenne ;

9. « Conformité », le fait, pour un transporteur aérien, d'être apte à exploiter des services aériens internationaux, parce qu'il possède une capacité financière satisfaisante et des compétences appropriées en matière de gestion et est disposé à se conformer aux dispositions législatives et réglementaires et aux exigences qui régissent l'exploitation de tels services ;

10. « Pays de l'EACE », tout pays partie à l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen (les Etats membres de l'Union européenne, la République d'Albanie, la Bosnie-et-Herzégovine, la République de Croatie, l'ancienne République yougoslave de Macédoine, la République d'Islande, la République du Monténégro, le Royaume de Norvège, la République de Serbie, et le Kosovo, selon le statut défini par la résolution 1244 du Conseil de sécurité de l'ONU) ;

11. « Pays de la zone Euromed », tout pays méditerranéen participant à la politique européenne de voisinage (à savoir, Maroc, Algérie, Tunisie, Libye, Égypte, Liban, Jordanie, Israël, territoires palestiniens, Syrie et Turquie) ;

12. « Droit de cinquième liberté », le droit ou privilège accordé par un Etat aux transporteurs aériens d'un autre Etat (l'Etat bénéficiaire) de fournir des services aériens inter-

nationaux entre le territoire du premier Etat et le territoire d'un Etat tiers, à condition que ces services aient comme point de départ ou de destination le territoire de l'Etat bénéficiaire ;

13. « Service aérien international », un service aérien qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire d'au moins deux Etats ;

14. « Ressortissant », toute personne physique ou morale ayant la nationalité jordanienne pour la partie jordanienne, ou la nationalité d'un Etat membre pour la partie européenne, pour autant que, dans le cas d'une personne morale, elle soit à tout moment sous le contrôle effectif, soit directement, soit par participation majoritaire, de personnes physiques ou morales ayant la nationalité jordanienne pour la partie jordanienne, ou de personnes physiques ou morales ayant la nationalité d'un Etat membre ou de l'un des pays tiers identifiés à l'annexe IV pour la partie européenne ;

15. « Licences d'exploitation », dans le cas de l'Union européenne et de ses Etats membres, les licences d'exploitation et tout autre document ou certificat pertinent délivrés en vertu du règlement (CE) n° 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté et de tout acte qui lui succède et, dans le cas de la Jordanie, les licences, certificats, autorisations ou exemptions délivrés en vertu des règles jordanienues en matière d'aviation civile (JCAR), partie 119 ;

16. « Prix » :

– les « tarifs des passagers » à payer aux transporteurs aériens ou à leurs agents ou à d'autres vendeurs de billets pour le transport de passagers et de leurs bagages sur des services aériens, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes à l'agence et autres services auxiliaires ; et

– les « tarifs de fret » à payer pour le transport de fret, ainsi que les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

Cette définition englobe, le cas échéant, le transport de surface lié aux services aériens internationaux et les conditions qui s'y appliquent ;

17. « Principal établissement », l'administration centrale ou le siège statutaire d'un transporteur aérien situés sur le territoire de la partie contractante où sont exercées les principales fonctions financières et le contrôle de l'exploitation de ce transporteur aérien, y compris la gestion du maintien de la navigabilité ;

18. « Obligation de service public », toute obligation imposée aux transporteurs aériens pour assurer, sur une route spécifiée, une prestation de services aériens réguliers minimale répondant à des normes définies en matière de continuité, de régularité, de prix et de capacité minimale, auxquelles les transporteurs aériens ne satisferaient pas s'ils ne devaient considérer que leur seul intérêt commercial. Les transporteurs aériens peuvent être indemnisés par la partie contractante concernée pour remplir des obligations de service public ;

19. « SESAR », le programme de mise en œuvre technique du ciel unique européen qui permettra de coordonner et de synchroniser la recherche, le développement et le déploiement des nouvelles générations de systèmes de gestion du trafic aérien ;

20. « Subvention », toute contribution financière accordée par les pouvoirs publics ou un organisme régional ou un autre organisme public, lorsque :

a) Une pratique des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public comporte un transfert direct de fonds, par exemple sous forme de dons, de prêts ou de participations au capital social, ou des transferts directs potentiels de fonds en faveur de l'entreprise ou la reprise de son passif, par exemple sous forme de garanties de prêt, d'injections de capitaux, de participation à la propriété, de protection contre la faillite ou d'assurance ;

b) Des recettes des pouvoirs publics, d'un organisme régional ou d'un autre organisme public normalement exigibles sont abandonnées ou ne sont pas perçues ;

c) Les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public fournissent des biens ou des services autres qu'une infrastructure générale ou achètent des biens ou des services ; ou

d) Les pouvoirs publics, un organisme régional ou un autre organisme public font des versements à un mécanisme de financement ou chargent un organisme privé d'exécuter une ou plusieurs fonctions des types visés aux points a), b) et c), qui sont normalement du ressort des pouvoirs publics, ou lui ordonnent de le faire, la pratique suivie ne différant pas véritablement de la pratique normale des pouvoirs publics ; et qu'un avantage est ainsi conféré ;

21. « Territoire », dans le cas de la Jordanie, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales qui se trouvent sous sa souveraineté ou sa juridiction, et, dans le cas de l'Union européenne, les régions terrestres (continent et îles), ainsi que les eaux intérieures et les eaux territoriales couvertes par le traité sur l'Union européenne et le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, conformément aux dispositions prévues par ces derniers et tout accord qui leur succédera. L'application du présent accord à l'aéroport de Gibraltar s'entend sans préjudice des positions juridiques respectives du Royaume d'Espagne et du Royaume-Uni au sujet de leur différend relatif à la souveraineté sur le territoire où l'aéroport est situé, et du maintien de la suspension de l'application à l'aéroport de Gibraltar des mesures de libéralisation du transport aérien en vigueur au 18 septembre 2006 entre les Etats membres, conformément à la déclaration ministérielle concernant l'aéroport de Gibraltar adoptée à Cordoue le 18 septembre 2006 ; et

22. « Redevance d'usage », une redevance imposée aux transporteurs aériens pour l'utilisation d'installations ou de services d'aéroport, d'environnement, de navigation aérienne ou de sûreté de l'aviation, y compris les services et installations connexes et qui, le cas échéant, reflète les coûts environnementaux liés aux émissions sonores.

TITRE I^{er}

DISPOSITIONS ÉCONOMIQUES

Article 2

Droits de trafic

1. Chaque partie contractante accorde à l'autre, conformément aux annexes I et II du présent accord, les droits énumérés ci-après pour l'exploitation de services aériens internationaux par les transporteurs aériens de l'autre partie contractante :

a) Le droit de survoler son territoire sans y atterrir ;

b) Le droit d'effectuer sur son territoire des escales non commerciales, c'est-à-dire dans un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de bagages, de fret et/ou de courrier par voie aérienne ;

c) Lors de l'exploitation d'un service agréé sur une route spécifiée, le droit d'effectuer des escales sur son territoire afin d'embarquer ou de débarquer des passagers, du fret et/ou du courrier en trafic international, de façon séparée ou combinée ; et

d) Les autres droits spécifiés dans le présent accord.

2. Aucune des dispositions du présent accord ne doit être interprétée comme conférant le droit aux transporteurs aériens :

a) De la Jordanie d'embarquer, sur le territoire d'un Etat membre, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire dudit Etat membre ;

b) De l'Union européenne d'embarquer, sur le territoire jordanien, à titre onéreux, des passagers, des bagages, du fret et/ou du courrier à destination d'un autre point du territoire jordanien.

Article 3

Autorisation

1. Dès réception des demandes d'autorisation d'exploitation introduites par un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, les autorités compétentes accordent les autorisations appropriées avec un délai de procédure minimal, pour autant que :

a) Dans le cas d'un transporteur aérien de la Jordanie :

– le transporteur aérien ait son principal établissement en Jordanie et soit titulaire d'une licence d'exploitation conformément à la législation du Royaume hachémite de Jordanie,

– le Royaume hachémite de Jordanie exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et

– le transporteur aérien soit détenteur, directement ou grâce à une participation majoritaire, et soit effectivement contrôlé par la Jordanie et/ou ses ressortissants ;

b) Dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne :

– le transporteur aérien ait son principal établissement sur le territoire d'un Etat membre en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne et soit titulaire d'une licence d'exploitation, et

– l'Etat membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien exerce et maintienne un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, et que l'autorité aéronautique compétente soit clairement identifiée,

– le transporteur aérien soit détenteur, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres Etats ;

c) Le transporteur aérien réponde aux conditions prévues par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par l'autorité compétente en matière de services aériens internationaux ; et

d) Les dispositions des articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne) du présent accord soient maintenues en vigueur et appliquées.

Article 4

Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation

1. Les autorités compétentes de l'une ou l'autre partie contractante peuvent refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations d'exploitation, ou suspendre ou limiter les activités d'un transporteur aérien d'une autre partie contractante, lorsque :

a) Dans le cas d'un transporteur aérien de la Jordanie :

– le transporteur aérien n'a pas son principal établissement en Jordanie ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation conformément à la législation applicable de la Jordanie,

– la Jordanie n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou

– le transporteur aérien n'est pas détenteur et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par la Jordanie et/ou des ressortissants de la Jordanie ;

b) Dans le cas d'un transporteur aérien de l'Union européenne :

– le transporteur n'a pas son principal établissement ou, le cas échéant, son siège sur le territoire d'un Etat membre en vertu du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, ou n'est pas titulaire d'une licence d'exploitation conforme au droit de l'Union,

– l'Etat membre responsable de la délivrance de son certificat de transporteur aérien n'exerce pas ou ne maintient pas un contrôle réglementaire effectif à l'égard du transporteur, ou l'autorité aéronautique compétente n'est pas clairement identifiée, ou

– le transporteur aérien n'est pas détenteur et effectivement contrôlé, directement ou grâce à une participation majoritaire, par des Etats membres et/ou des ressortissants des Etats membres, ou par d'autres Etats énumérés à l'annexe IV et/ou des ressortissants de ces autres Etats ;

c) Le transporteur aérien a enfreint les dispositions législatives et réglementaires visées à l'article 6 (Respect des dispositions législatives et réglementaires) du présent accord, ou

d) Les dispositions des articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne) du présent accord ne sont pas maintenues en vigueur ou appliquées.

2. A moins qu'il ne soit indispensable de prendre des mesures immédiates pour prévenir tout manquement au paragraphe 1, points c) et d), les droits établis par le présent article de refuser, de révoquer, de suspendre ou de limiter les autorisations ou agréments de tout transporteur aérien d'une partie

contractante ne sont exercés qu'en conformité avec la procédure prévue à l'article 23 (Mesures de sauvegarde) du présent accord. En tout état de cause, l'exercice de ces droits est approprié, proportionné et limité au strict nécessaire en ce qui concerne sa portée et sa durée. Ils visent exclusivement le ou les transporteurs aériens concernés et sont sans préjudice du droit de l'une ou l'autre des parties contractantes de prendre des mesures en vertu de l'article 22 (Règlement des différends et arbitrage).

3. Aucune des parties contractantes ne fait usage des droits qui lui sont conférés par le présent article de refuser, révoquer, suspendre ou limiter les autorisations ou agréments de tout transporteur aérien d'une partie contractante pour le motif que la participation majoritaire et le contrôle effectif dudit transporteur aérien sont entre les mains d'un autre pays de la zone Euromed ou de ressortissants d'un tel pays, dans la mesure où ce pays de la zone Euromed est partie à un accord euroméditerranéen relatif aux services aériens semblable et accorde la réciprocité de traitement.

Article 4 bis

Reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la citoyenneté des transporteurs aériens

1. Lorsqu'elles sont saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien de l'une des parties contractantes, les autorités compétentes de l'autre partie contractante reconnaissent toute décision de conformité et/ou de citoyenneté faite par les autorités compétentes de la première partie contractante concernant ledit transporteur aérien comme si cette décision avait été faite par elles-mêmes et ne font pas de vérifications supplémentaires sur ces questions, excepté conformément aux dispositions du paragraphe 2 ci-dessous.

2. Si, après avoir été saisies d'une demande d'autorisation de la part d'un transporteur aérien ou après avoir délivré ladite autorisation, les autorités compétentes de la partie contractante ayant reçu la demande ont une raison spécifique, fondée sur un doute raisonnable, d'estimer que, malgré la décision prise par les autorités compétentes de l'autre partie contractante, les conditions prévues à l'article 3 (Autorisation) du présent accord pour la délivrance d'autorisations ou d'agréments appropriés ne sont pas satisfaites, elles en avertissent sans retard ces autorités, en justifiant dûment leurs préoccupations. Dans ces circonstances, l'une ou l'autre des parties contractantes peut solliciter des consultations, auxquelles peuvent participer des représentants des autorités compétentes des deux parties contractantes, et/ou demander des informations complémentaires concernant le sujet de préoccupation ; il doit être satisfait à ces demandes dans les meilleurs délais. Si la question soulevée reste non résolue, l'une ou l'autre des parties contractantes peut en saisir le comité mixte institué en vertu de l'article 21 (Comité mixte) du présent accord.

3. Le présent article ne couvre pas la reconnaissance de décisions concernant :

- les certificats ou les licences relatifs à la sécurité ;
- les dispositions en matière de sûreté, ou
- la couverture d'assurance.

Article 5

Investissement

1. La Jordanie peut prendre des dispositions afin de permettre aux Etats membres ou leurs ressortissants de détenir par participation majoritaire et/ou de contrôler effectivement des transporteurs aériens de Jordanie.

2. Après vérification par le comité mixte, conformément à l'article 21 (Comité mixte), paragraphe 10, que des dispositions réciproques existent, les parties contractantes autorisent la détention par participation majoritaire et/ou le contrôle effectif des transporteurs aériens de Jordanie par des Etats membres ou leurs ressortissants, ou de transporteurs aériens de l'Union européenne par la Jordanie ou ses ressortissants.

3. Les projets d'investissements spécifiques visés au présent article sont autorisés en vertu de décisions préalables du comité mixte institué par le présent accord. Ces décisions peuvent préciser les conditions associées à l'exploitation des services agréés figurant au présent accord et des services entre des pays tiers et

les parties contractantes. Les dispositions de l'article 21 (Comité mixte), paragraphe 9, du présent accord ne s'appliquent pas à ce type de décision.

Article 6

Respect des dispositions législatives et réglementaires

1. A l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties contractantes, les dispositions législatives et réglementaires régissant, sur ce territoire, l'entrée et la sortie des aéronefs assurant des services aériens internationaux ou régissant l'exploitation et la navigation des aéronefs doivent être respectées par les transporteurs aériens de l'autre partie contractante.

2. A l'arrivée, au départ et pendant le séjour d'un aéronef sur le territoire de l'une des parties contractantes, les dispositions législatives et réglementaires régissant sur ce territoire l'entrée et la sortie des passagers, des membres d'équipage ou du fret (et notamment celles relatives aux formalités d'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la quarantaine ou, s'il s'agit de courrier postal, aux règlements postaux) doivent être respectées par ces passagers et ces membres d'équipage ou par quiconque agissant en leur nom et, en ce qui concerne le fret, par l'expéditeur de l'autre partie contractante.

Article 7

Environnement concurrentiel

1. Les parties contractantes réaffirment l'application au présent accord des principes du chapitre II du titre IV de l'accord d'association.

2. Les parties contractantes reconnaissent que leur objectif commun est de garantir des conditions loyales et équitables aux transporteurs aériens des deux parties pour l'exploitation des services agréés. Pour y parvenir, la création d'un environnement de concurrence loyale pour l'exploitation de services aériens est nécessaire. Les parties contractantes reconnaissent que des pratiques de concurrence loyale de la part des transporteurs aériens ont le plus de chances de s'instaurer si ces transporteurs aériens offrent des services aériens sur une base totalement commerciale et ne bénéficient pas de subventions.

3. Si une partie contractante juge indispensable l'octroi de subventions publiques à un transporteur aérien opérant dans le cadre du présent accord pour la réalisation d'un objectif légitime, elle veille à ce que lesdites subventions soient proportionnées à l'objectif visé, transparentes et conçues de manière à atténuer au maximum les effets négatifs sur les transporteurs aériens de l'autre partie contractante. La partie contractante ayant l'intention d'accorder de telles subventions en informe l'autre partie contractante et veille à ce que lesdites subventions soient compatibles avec les critères fixés par le présent accord.

4. Si une des parties contractantes constate qu'il existe, sur le territoire de l'autre partie contractante, des conditions, dues notamment à l'octroi de subventions, incompatibles avec les critères définis au paragraphe 3, qui fausseraient la concurrence loyale et équitable au détriment de ses transporteurs aériens, elle peut soumettre des observations à l'autre partie contractante. Elle peut en outre solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 21 (Comité mixte) du présent accord. Des consultations doivent débuter dans les 30 jours qui suivent la réception de cette demande. Si un différend ne peut être réglé par le comité mixte, les parties contractantes conservent la possibilité d'appliquer leurs mesures compensatoires respectives.

5. Les mesures visées au paragraphe 4 du présent article doivent être appropriées, proportionnées et limitées au strict nécessaire en ce qui concerne leur champ d'application et leur durée. Elles visent exclusivement le ou les transporteurs aériens qui bénéficient de subventions ou des conditions visées dans le présent article, et sont sans préjudice du droit de l'une ou l'autre des parties contractantes de prendre des mesures en vertu de l'article 23 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

6. Chaque partie contractante peut, après en avoir averti l'autre partie contractante, s'adresser aux entités publiques responsables sur le territoire de l'autre partie contractante, notamment à l'échelon étatique, provincial ou local, pour discuter de questions relatives au présent article.

7. Les dispositions du présent article s'appliquent sans préjudice des dispositions législatives et réglementaires des parties contractantes applicables aux obligations de service public sur le territoire des parties contractantes.

Article 8

Activités commerciales

Représentants des transporteurs aériens

1. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante ont le droit d'établir sur le territoire de l'autre partie contractante des bureaux destinés à la promotion et à la vente de services aériens et d'activités connexes.

2. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés, conformément aux dispositions législatives et réglementaires de l'autre partie contractante en matière d'entrée, de séjour et d'emploi, à faire entrer et séjourner sur le territoire de l'autre partie contractante du personnel commercial, technique, de gestion et d'exploitation, ou tout autre personnel spécialisé, nécessaire pour assurer les services aériens.

Assistance en escale :

3. a) Sans préjudice du point b ci-après, chaque transporteur aérien a le droit, sur le territoire de l'autre partie contractante : i) d'assurer ses propres services d'assistance en escale (« auto-assistance ») ou, à sa convenance,

ii) de choisir entre les prestataires concurrents qui fournissent des services d'assistance en escale en totalité ou en partie, lorsque les dispositions législatives et réglementaires de chaque partie contractante garantissent l'accès au marché à ces prestataires et lorsque de tels prestataires sont présents sur le marché.

b) Pour les catégories d'assistance en escale suivantes : l'assistance « bagages », l'assistance « opérations en piste », l'assistance « carburant et huile », l'assistance « fret et poste » en ce qui concerne le traitement physique du fret et du courrier entre l'aérogare et l'aéronef, les droits établis au point a), i) et ii), sont soumis uniquement à des contraintes matérielles ou opérationnelles conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables sur le territoire de l'autre partie contractante. Lorsque de telles contraintes entravent l'assistance en escale, et en l'absence de concurrence effective entre prestataires de services d'assistance en escale, l'ensemble de ces services doit être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires. Le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût de revient complet compte tenu d'un rendement raisonnable sur l'actif après amortissement.

Ventes, dépenses locales et transfert de fonds

4. Tout transporteur aérien de chaque partie contractante a le droit de se livrer à la vente de services aériens sur le territoire de l'autre partie contractante, directement et/ou, à sa convenance, par l'intermédiaire de ses agents ou de tout autre intermédiaire de son choix ou via l'internet. Chaque transporteur aérien a le droit de vendre ces services aériens, et toute personne est libre de les acheter, dans la monnaie du territoire concerné ou dans les monnaies librement convertibles.

5. Tout transporteur aérien a le droit, s'il en fait la demande, de convertir et de transférer toutes les recettes locales à partir du territoire de l'autre partie contractante et à destination de son territoire national ainsi que, sauf dispositions contraires des dispositions législatives et réglementaires applicables, à destination du ou des pays de son choix. La conversion et le transfert des recettes doivent être autorisés dans les plus brefs délais sans restrictions ni taxes, sur la base du taux de change courant à la date à laquelle le transporteur soumet sa première demande de transfert.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à régler les dépenses engagées sur le territoire de l'autre partie contractante (notamment pour l'achat de carburant) en monnaie locale. Ils peuvent, à leur discrétion, régler ces dépenses dans une monnaie librement convertible, conformément à la réglementation nationale des changes.

Accords de coopération

7. Tout transporteur aérien d'une partie contractante peut, dans le cadre de l'exploitation ou de la prestation de services aériens en vertu du présent accord, conclure des accords de coopération commerciale, tels que des accords de réservation de capacité ou de partage de code avec :

a) Un ou plusieurs transporteurs aériens des parties contractantes ; et

b) Un ou plusieurs transporteurs aériens d'un pays tiers ; et

c) Un ou plusieurs transporteurs de surface, terrestre ou maritime,

pour autant que : i) toutes les parties auxdits accords disposent des droits de trafic adéquats pour les routes concernées et ii) ces accords répondent aux exigences de sécurité et de concurrence auxquelles les accords de ce type sont généralement soumis. Dans le cas d'un transport de passagers sur un vol en partage de code, l'acheteur doit être informé, lors de la vente du billet d'avion ou en tout cas avant l'embarquement, de l'identité du prestataire qui assurera chaque secteur du service.

8. a) S'agissant du transport de passagers, les transporteurs de surface ne sont pas soumis aux dispositions législatives et réglementaires régissant le transport aérien au seul motif que le transport de surface est assuré par un transporteur aérien sous sa propre enseigne. Les transporteurs de surface sont libres de conclure des accords de coopération. Le choix par les transporteurs de surface d'un accord particulier peut être notamment dicté par les intérêts des consommateurs ainsi que des contraintes techniques, économiques, d'espace et de capacité.

b) De plus, et nonobstant toute autre disposition du présent accord, les transporteurs aériens et les fournisseurs indirects de services de transport de fret des parties contractantes sont autorisés, sans restriction, à utiliser dans le cadre du transport aérien international tout transport de surface pour le fret à destination ou en provenance de tout point de la Jordanie et de l'Union européenne ou de pays tiers, y compris le transport à destination ou en provenance de tout aéroport disposant d'installations douanières, et disposent du droit, le cas échéant, de transporter du fret sous scellement douanier, conformément aux dispositions législatives et réglementaires applicables. Ce fret, qu'il soit transporté en surface ou par voie aérienne, a accès aux opérations d'enregistrement et installations douanières des aéroports. Les transporteurs aériens peuvent choisir d'effectuer leurs propres transports de surface, ou de les confier à d'autres transporteurs de surface, y compris à d'autres transporteurs aériens ou à des fournisseurs indirects de services de transport de fret aérien. Ces services intermodaux de fret peuvent être offerts moyennant un tarif forfaitaire unique couvrant le transport par air et en surface, pour autant que les expéditeurs ne soient pas induits en erreur quant à la nature et aux modalités de ces transports.

Location

9. a) Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à fournir les services agréés en utilisant des aéronefs et des équipages loués à d'autres transporteurs aériens, y compris de pays tiers, à condition que tous les participants à un tel accord respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires normalement appliquées par les parties contractantes à de tels accords ;

b) Aucune des parties contractantes n'impose aux transporteurs aériens qui mettent en location leur équipement de détenir des droits de trafic en vertu du présent accord ;

c) La location avec équipage, par un transporteur aérien des parties contractantes, de l'aéronef d'un transporteur aérien d'un pays tiers, autre que ceux mentionnés à l'annexe IV, pour exploiter les droits prévus au présent accord, doit rester exceptionnelle ou répondre à des besoins temporaires. La location avec équipage est soumise à une approbation préalable de l'autorité ayant délivré la licence du transporteur qui prend l'aéronef en location, et de l'autorité compétente de l'autre partie contractante à destination de laquelle est prévue l'exploitation de l'aéronef loué avec équipage.

Franchisage et marques

10. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante sont autorisés à conclure des accords de franchise ou de marque avec des entreprises, y compris des transporteurs aériens, de l'une ou l'autre partie contractante ou de pays tiers, à condition que les transporteurs aériens disposent des autorisations appropriées et respectent les conditions imposées par les dispositions législatives et réglementaires appliquées par les parties contractantes aux accords en question, notamment celles exigeant la communication de l'identité du transporteur aérien qui assure le service.

Attribution de créneaux horaires dans les aéroports

11. L'attribution de créneaux horaires dans les aéroports situés sur le territoire des parties contractantes s'effectue de manière indépendante, transparente et non discriminatoire. Tous les transporteurs aériens seront traités de manière équitable et égale. Conformément à l'article 21 (Comité mixte), paragraphe

5, une partie contractante peut demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'application du présent paragraphe.

Article 9

Droits de douane et taxes

1. Les aéronefs utilisés pour un service aérien internationale par les transporteurs aériens d'une partie contractante, de même que leur équipement habituel, le carburant, les huiles lubrifiantes, les fournitures techniques consommables, l'équipement au sol et les pièces de rechange (notamment les moteurs), les provisions de bord (notamment les denrées alimentaires, les boissons et alcools, les tabacs et tout autre article destiné à la vente aux passagers ou à leur usage en quantités limitées pendant le vol), et les autres articles destinés à l'exploitation ou à l'entretien des aéronefs assurant un service aérien international ou utilisés uniquement à ces fins, sont exemptés, à leur arrivée sur le territoire de l'autre partie contractante, sur une base de réciprocité, de toute restriction à l'importation, de tout impôt sur la propriété ou le capital, de tout droit de douane et d'accises, et de toute taxe ou redevance analogue qui sont a) imposées par les autorités nationales ou locales, ou l'Union européenne, et b) ne sont pas calculées en fonction du coût des prestations fournies, à condition que ces équipements et approvisionnements demeurent à bord des aéronefs.

2. Sont également exemptés, sur une base de réciprocité, de ces mêmes impôts, droits, taxes et redevances visés au paragraphe 1 du présent article, à l'exception des redevances calculées en fonction des prestations fournies :

a) Les provisions de bord importées ou obtenues sur le territoire d'une partie contractante et embarquées, en quantités raisonnables, sur un avion en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être consommés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ;

b) L'équipement au sol et les pièces de rechange (y compris les moteurs) importés sur le territoire d'une partie contractante et destinés à l'entretien, à la révision ou à la réparation des aéronefs d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international ;

c) Le carburant, les huiles lubrifiantes et les fournitures techniques consommables importées ou obtenues sur le territoire d'une contractante pour être utilisées sur un aéronef d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ;

d) Les imprimés, conformément à la législation douanière de chaque partie contractante, importés ou obtenus sur le territoire d'une partie contractante et embarqués sur un aéronef en partance d'un transporteur aérien de l'autre partie contractante assurant un service aérien international, même si ces articles sont destinés à être utilisés sur la partie du vol effectuée au-dessus dudit territoire ; et

e) Les équipements de sûreté et de sécurité utilisés dans les aéroports ou terminaux de fret.

3. Nonobstant toute autre disposition contraire, rien dans le présent accord n'empêche une partie contractante d'appliquer des prélèvements, impôts, droits, taxes ou redevances sur le carburant fourni sur son territoire, sur une base non discriminatoire, en vue d'une utilisation par un aéronef d'un transporteur qui exploite une liaison entre deux points situés sur son territoire.

4. Il peut être exigé que les équipements et fournitures visés aux paragraphes 1 et 2 du présent article soient placés sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

5. Les exemptions prévues par le présent article s'appliquent également lorsque les transporteurs aériens d'une partie contractante ont conclu avec un autre transporteur aérien, lequel bénéficie d'exemptions similaires octroyées par l'autre partie contractante, des contrats concernant le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre partie contractante des éléments visés aux paragraphes 1 et 2.

6. Aucune des dispositions du présent accord n'interdit à une partie contractante d'appliquer des impôts, droits, taxes et redevances sur la vente d'articles non destinés à être consommés à bord d'un aéronef sur une partie du service aérien entre deux points situés sur son territoire où l'embarquement et le débarquement sont autorisés.

7. Les dispositions du présent accord sont sans incidence sur le régime de la taxe sur la valeur ajoutée (TVA), exception faite de la taxe sur le chiffre d'affaires à l'importation. Le présent accord ne modifie pas les dispositions des conventions respectives en vigueur entre un Etat membre et la Jordanie pour éviter la double imposition sur le revenu et sur la fortune.

Article 10

Redevances imposées pour l'usage des aéroports et des infrastructures et services aéronautiques

1. Chaque partie contractante veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en matière de redevances aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante pour l'utilisation de services de navigation aérienne et de contrôle du trafic aérien soient justes, raisonnables, calculées en fonction des coûts et non injustement discriminatoires. Dans tous les cas, ces redevances d'usage ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien.

2. Chaque partie contractante veille à ce que les redevances d'usage qui peuvent être imposées par ses autorités ou organismes compétents en matière aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante pour l'utilisation d'infrastructures et services aéroportuaires, de sûreté aérienne et des infrastructures et services connexes soient justes, raisonnables, non injustement discriminatoires et équitablement réparties entre les catégories d'utilisateurs. Ces redevances peuvent répercuter, mais non dépasser, le coût total supporté par les autorités ou organismes compétents en matière de redevances pour la fourniture des infrastructures et services aéroportuaires et de sûreté aérienne appropriés dans l'aéroport ou le système aéroportuaire concerné. Ces redevances d'usage peuvent inclure un retour raisonnable sur actifs après amortissement. Les installations et services qui font l'objet de ces redevances d'usage sont fournis sur une base efficace et économique. Dans tous les cas, ces redevances ne peuvent être imposées aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante à des conditions moins favorables que les conditions les plus favorables accordées à un autre transporteur aérien au moment de leur imposition.

3. Chaque partie contractante veille à ce que des consultations aient lieu entre les autorités ou organismes compétents en matière de redevances sur son territoire et les transporteurs aériens utilisant les services et installations ou leurs organismes représentatifs, et veille à ce que les autorités ou organismes compétents en matière de redevances et les transporteurs aériens ou leurs organismes représentatifs échangent les informations qui pourraient être nécessaires pour permettre un examen précis du caractère raisonnable des redevances d'usage, conformément aux principes énoncés aux paragraphes 1 et 2 du présent article. Chaque partie contractante veille à ce que les autorités compétentes en matière de tarification informent les utilisateurs, dans un délai raisonnable, de tout projet de modification des redevances d'usage, afin de permettre aux autorités d'examiner les avis exprimés par les utilisateurs avant la mise en œuvre des modifications.

4. Dans le cadre des procédures de règlement des différends en application de l'article 22 (Règlement des différends et arbitrage) du présent accord, aucune partie contractante n'est considérée comme étant en infraction avec une disposition du présent article, sauf si a) elle n'examine pas une redevance d'usage ou une pratique qui fait l'objet d'une plainte de la part de l'autre partie contractante dans un délai raisonnable, ou b) à la suite d'un tel examen, elle ne prend pas toutes les mesures en son pouvoir pour modifier une redevance ou une pratique incompatible avec le présent article.

Article 11

Tarifs

1. Les parties contractantes autorisent la libre fixation des tarifs par les transporteurs aériens sur la base d'une concurrence libre et loyale.

2. Les parties contractantes n'imposent pas le dépôt des tarifs.

3. Des discussions peuvent être menées entre les autorités compétentes notamment sur des questions telles que le caractère injuste, déraisonnable ou discriminatoire des tarifs.

Article 12

Fourniture de statistiques

1. Chaque partie contractante fournit à l'autre les statistiques exigées par la législation et la réglementation nationales et, sur demande, d'autres informations statistiques disponibles qui peuvent être raisonnablement demandées pour examiner l'exploitation des services aériens.

2. Les parties contractantes coopèrent dans le cadre du comité mixte établi en vertu de l'article 21 (Comité mixte) du présent accord pour faciliter l'échange d'informations statistiques entre elles afin de contrôler le développement des services aériens dans le cadre de l'accord.

TITRE II

COOPÉRATION RÉGLEMENTAIRE

Article 13

Sécurité aérienne

1. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre, au minimum, les normes énoncées à l'annexe III, partie A, dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties contractantes veillent à ce que les aéronefs d'une partie contractante soupçonnés de ne pas respecter les normes internationales de sécurité aérienne établies conformément à la convention et atterrissant sur un aéroport ouvert au trafic aérien international situé sur le territoire de l'autre partie contractante soient soumis à des inspections au sol par les autorités compétentes de l'autre partie contractante, tant à bord qu'à l'extérieur, afin de s'assurer de la validité des documents des aéronefs et de leurs équipages, ainsi que de l'état apparent des aéronefs et de leurs équipages.

3. Les parties contractantes peuvent introduire, à tout moment, une demande de consultations concernant les normes de sécurité maintenues en vigueur par l'autre partie contractante.

4. Les autorités compétentes d'une partie contractante peuvent prendre immédiatement toutes les mesures appropriées lorsqu'elles ont des motifs raisonnables de penser :

a) Qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef ne satisfait pas aux normes minimales établies en vertu de la convention, de la législation indiquée à l'annexe III, partie A, ou de la législation jordanienne équivalente conforme au paragraphe 1 du présent article, selon le cas ;

b) Sur la base d'une inspection visée au paragraphe 2, qu'un aéronef, un produit ou l'exploitation d'un aéronef, pourrait ne pas respecter les normes minimales établies en vertu de la convention, de la législation indiquée à l'annexe III, partie A, ou de la législation jordanienne équivalente conforme au paragraphe 1 du présent article, selon le cas ; ou

c) Que les normes minimales établies en vertu de la convention, de la législation indiquée à l'annexe III, partie A, ou de la législation jordanienne équivalente conforme au paragraphe 1 du présent article, selon le cas, applicables aux aéronefs, aux produits et à l'exploitation des aéronefs, ne sont pas maintenues en vigueur ou correctement appliquées.

5. Lorsque les autorités compétentes d'une partie contractante décident de prendre des mesures au titre des dispositions du paragraphe 4, elles en informent sans délai les autorités compétentes de l'autre partie contractante, en justifiant leur décision.

6. Si des mesures prises en application du paragraphe 4 ne sont pas abandonnées alors qu'elles ne sont plus justifiées, les parties contractantes ont la possibilité de saisir le comité mixte.

Article 14

Sûreté aérienne

1. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre, au minimum, les normes énoncées à l'annexe III, partie B, du présent accord dans les conditions indiquées ci-après.

2. La garantie de la sécurité des aéronefs civils, de leurs passagers et leurs équipages étant une condition préalable fondamentale pour l'exploitation des services aériens internationaux, chaque partie contractante réaffirme son obligation vis-à-vis de l'autre partie contractante d'assurer la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, et en particulier les obligations découlant des dispositions de la convention de Chicago, de la convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la convention pour la répression de la capture illicite des aéronefs signée à La Haye le

16 décembre 1970, de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971, du protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signée à Montréal le 24 février 1988 et de la convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection signée à Montréal le 1^{er} mars 1991, pour autant que les parties contractantes soient toutes deux parties à ces conventions ainsi que toutes autres conventions et protocoles relatifs à la sûreté de l'aviation civile auxquels les deux parties contractantes adhèrent.

3. Les parties contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

4. Dans leurs rapports mutuels, les parties contractantes se conforment aux normes de sûreté aérienne et, dans la mesure où elles les appliquent, aux pratiques recommandées établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et qui sont désignées comme annexes à la convention de Chicago, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux parties contractantes. Elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroports situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

5. Chaque partie contractante veille à ce que des mesures soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection-filtrage des passagers et de leurs bagages à main, ainsi que pour effectuer des contrôles appropriés sur les équipages, le fret (y compris les bagages de soute) et les provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement, et à ce que ces mesures soient adaptées pour faire face à l'aggravation des menaces. Chaque partie contractante convient que ses exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 4 et que l'autre partie contractante impose pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre partie contractante.

6. Chaque partie contractante examine avec bienveillance toute demande que lui adressera l'autre partie contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière. Sauf en cas d'urgence, chaque partie contractante informe à l'avance l'autre partie contractante de toute mesure de sûreté spéciale qu'elle a l'intention d'introduire et qui pourrait avoir une incidence financière ou opérationnelle importante sur les services aériens prévus dans le présent accord. Chaque partie contractante peut solliciter une réunion du comité mixte prévu à l'article 21 (Comité mixte) du présent accord pour discuter de ces mesures de sûreté.

7. En cas de capture illicite ou de menace de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les parties contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées destinées à mettre fin, avec rapidité et en toute sécurité, à cet incident ou menace d'incident.

8. Chaque partie contractante prend toutes les mesures qu'elle juge réalisables pour faire en sorte qu'un aéronef qui a fait l'objet d'une capture illicite ou d'autres actes d'intervention illicite et se trouve au sol sur son territoire soit immobilisé jusqu'à ce que son départ soit rendu indispensable par l'impérieuse nécessité de protéger la vie humaine. Dans la mesure du possible, ces mesures sont prises à la suite de consultations mutuelles.

9. Lorsqu'une partie contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre partie contractante a dérogé aux dispositions du présent article relatives à la sûreté aérienne, elle peut demander des consultations immédiates avec l'autre partie contractante.

10. Sans préjudice des dispositions de l'article 4 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation) du présent accord, l'impossibilité de parvenir à un accord satisfaisant dans un délai de quinze (15) jours à compter de la date de cette demande constitue un motif pour refuser, révoquer, limiter ou soumettre à des conditions l'autorisation d'exploitation d'un ou plusieurs transporteurs aériens de cette autre partie contractante.

11. Lorsque cela est justifié par une menace immédiate et extraordinaire, une partie contractante peut entreprendre une action provisoire avant l'expiration de ces quinze (15) jours.

12. Toute action prise en vertu du paragraphe 10 du présent article est suspendue dès que l'autre partie contractante s'est totalement conformée aux dispositions du présent article.

Article 15

Gestion du trafic aérien

1. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre les normes énoncées à l'annexe III, partie C, du présent accord, dans les conditions indiquées ci-après.

2. Les parties contractantes s'engagent à assurer le degré le plus élevé de coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien en vue d'élargir le ciel unique européen à la Jordanie, et de renforcer ainsi les normes de sécurité actuelles et l'efficacité globale des normes régissant le trafic aérien général en Europe, d'optimiser les capacités et de réduire au maximum les retards. Une participation appropriée de la Jordanie au comité du ciel unique est assurée à cette fin. Le comité mixte est chargé de surveiller et de faciliter la coopération dans le domaine de la gestion du trafic aérien.

3. En vue de faciliter l'application de la législation relative au ciel unique européen sur leurs territoires :

a) La Jordanie prend les mesures nécessaires à l'adaptation au ciel unique européen de ses structures institutionnelles de gestion du trafic aérien, notamment par la création d'organismes de contrôle nationaux indépendants, au moins sur le plan fonctionnel, des prestataires de services de navigation aérienne ; et

b) L'Union européenne associe la Jordanie aux initiatives opérationnelles pertinentes prises dans les domaines des services de navigation aérienne, de l'espace aérien et de l'interopérabilité liés au ciel unique européen, notamment en impliquant le plus tôt possible la Jordanie dans la mise en place de blocs d'espace aérien fonctionnels, ou par une coopération appropriée sur le programme SESAR.

Article 16

Protection de l'environnement

1. Les parties contractantes reconnaissent l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale.

2. Les parties contractantes reconnaissent l'importance de collaborer et, dans le cadre de discussions multilatérales, d'étudier les effets de l'aviation sur l'environnement et l'économie et de faire en sorte que toute mesure d'atténuation des incidences environnementales soit totalement compatible avec les objectifs du présent accord.

3. Rien dans le présent accord ne limite le pouvoir des autorités compétentes des parties contractantes d'imposer toute mesure appropriée, dans le cadre de leur juridiction souveraine, pour prévenir ou traiter d'une autre manière l'incidence environnementale du transport aérien, pour autant que ces mesures soient entièrement compatibles avec les droits et obligations qui leur incombent en vertu du droit international et soient appliquées sans distinction de nationalité.

4. Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre les normes énoncées à l'annexe III, partie D, du présent accord.

Article 17

Protection des consommateurs

Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre les normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe III, partie E, du présent accord.

Article 18

Systèmes informatisés de réservation

Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre les normes énoncées à l'annexe III, partie F, du présent accord.

Article 19

Aspects sociaux

Les parties contractantes veillent à ce que leur législation mette en œuvre les normes en matière de transport aérien énoncées à l'annexe III, partie G, du présent accord.

TITRE III

DISPOSITIONS INSTITUTIONNELLES

Article 20

Interprétation et contrôle de l'application

1. Les parties contractantes prennent toutes les mesures, générales ou particulières, propres à assurer l'exécution des obligations résultant du présent accord, et s'abstiennent de toute mesure susceptible de compromettre la réalisation de ses objectifs.

2. Chaque partie contractante est responsable sur son territoire de la mise en œuvre correcte du présent accord et, notamment, de la législation mettant en œuvre les normes énoncées à l'annexe III du présent accord.

3. Chaque partie contractante fournit à l'autre partie contractante toutes les informations et l'assistance nécessaires pour les enquêtes concernant d'éventuelles infractions que l'autre partie contractante mène dans le cadre des compétences prévues par le présent accord.

4. Lorsque les parties contractantes agissent en vertu des pouvoirs que leur confère le présent accord dans des domaines présentant de l'intérêt pour l'autre partie contractante et qui concernent les autorités ou des entreprises de cette autre partie contractante, les autorités compétentes de cette autre partie contractante sont pleinement informées et ont la possibilité de formuler des observations avant qu'une décision définitive ne soit prise.

Article 21

Comité mixte

1. Il est institué un comité composé de représentants des parties contractantes (ci-après dénommé « le comité mixte »), responsable de l'administration du présent accord et de sa mise en œuvre correcte. A cette fin, il émet des recommandations et prend des décisions dans les cas prévus par le présent accord.

2. Les décisions du comité mixte sont adoptées par consensus et sont contraignantes pour les parties contractantes. Elles sont appliquées par celles-ci conformément à leurs propres règles.

3. Le comité mixte adopte par décision son règlement intérieur.

4. Le comité mixte se réunit en fonction des besoins. Chaque partie contractante peut demander la convocation d'une réunion.

5. Chaque partie contractante peut également demander la convocation d'une réunion du comité mixte pour tenter de résoudre toute question portant sur l'interprétation ou l'application du présent accord. Cette réunion doit se tenir dans les plus brefs délais, et au plus tard deux mois après la date de réception de la demande, sauf accord contraire des parties contractantes.

6. Aux fins de la mise en œuvre correcte du présent accord, les parties contractantes procèdent à des échanges d'informations et, à la demande de l'une d'entre elles, se consultent au sein du comité mixte.

7. Si l'une des parties contractantes considère qu'une décision du comité mixte n'est pas correctement appliquée par l'autre partie contractante, elle peut demander que la question soit examinée par le comité mixte. Si le comité mixte ne parvient pas à une solution dans un délai de deux mois après la saisine, la partie contractante requérante peut prendre des mesures de sauvegarde appropriées en application de l'article 23 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

8. Les décisions prises par le comité mixte mentionnent la date de leur mise en œuvre par les parties contractantes, ainsi que toute autre information susceptible d'intéresser les opérateurs économiques.

9. Sans préjudice du paragraphe 2, si le comité mixte ne se prononce pas dans les six mois sur une question dont il a été saisi, les parties contractantes peuvent prendre des mesures de sauvegarde temporaires appropriées en application de l'article 23 (Mesures de sauvegarde) du présent accord.

10. Le comité mixte examine les questions relatives aux investissements bilatéraux majoritaires ou aux changements dans le contrôle effectif des transporteurs aériens des parties contractantes.

11. Le comité mixte développe également la coopération :

a) En promouvant des échanges entre experts sur les nouvelles initiatives et les nouveaux développements législatifs ou réglementaires, en matière notamment de sûreté, de sécurité, d'environnement, d'infrastructures aéroportuaires (y compris les créneaux horaires), d'environnement concurrentiel et de protection des consommateurs ;

b) En examinant régulièrement les conséquences sociales du présent accord tel qu'il est appliqué, notamment en matière d'emploi, et en apportant les réponses appropriées aux interrogations légitimes ;

c) En envisageant les domaines susceptibles d'être inclus dans le présent accord, notamment en recommandant d'éventuels amendements à ce dernier ; et

d) En adoptant, sur la base du consensus, des propositions, des méthodes ou des documents de nature procédurale directement liés au fonctionnement du présent accord.

12. Les parties contractantes partagent l'objectif consistant à maximiser les avantages pour les consommateurs, les transporteurs aériens, les travailleurs et les populations en étendant le présent accord aux pays tiers. A cette fin, le comité mixte s'emploie à élaborer une proposition concernant les conditions et les procédures requises, y compris toute modification nécessaire du présent accord, pour l'adhésion de pays tiers au présent accord.

Article 22

Règlement des différends et arbitrage

1. Chaque partie contractante peut demander au conseil d'association institué au titre de l'accord d'association d'examiner tout différend portant sur l'application ou l'interprétation du présent accord n'ayant pas été réglé conformément à l'article 21 (Comité mixte) du présent accord.

2. Le conseil d'association institué au titre de l'accord d'association peut régler le différend par voie de décision.

3. Les parties contractantes arrêtent les mesures nécessaires à la mise en œuvre des décisions visées au paragraphe 2.

4. Si les parties contractantes ne parviennent pas à régler le différend par l'intermédiaire du comité mixte ou conformément aux dispositions du paragraphe 2, sur demande de l'une des parties contractantes, le différend est soumis à un tribunal arbitral composé de trois arbitres conformément à la procédure énoncée ci-après :

a) Chacune des parties contractantes désigne un arbitre dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception de l'avis que l'autre partie contractante lui aura adressé par la voie diplomatique pour demander l'arbitrage du tribunal arbitral ; le tiers arbitre doit être désigné par les deux autres arbitres dans un délai supplémentaire de soixante (60) jours. Si l'une des parties contractantes n'a pas désigné d'arbitre dans le délai fixé, ou si le tiers arbitre n'est pas désigné dans le délai fixé, chaque partie contractante peut demander au président du Conseil de l'OACI de désigner un arbitre ou des arbitres selon le cas ;

b) Le tiers arbitre désigné en vertu du point a) doit être ressortissant d'un Etat tiers et agit en tant que président du tribunal arbitral ;

c) Le tribunal arbitral fixe son règlement intérieur ; et

d) Sous réserve de la décision définitive du tribunal arbitral, les parties contractantes supportent à parts égales les frais initiaux de l'arbitrage.

5. A la demande d'une partie contractante et dans l'attente d'une décision définitive du tribunal arbitral, le groupe spécial d'arbitrage peut demander à l'autre partie contractante d'appliquer des mesures correctives provisoires.

6. Les parties contractantes se conforment à toute décision provisoire ou à la décision définitive du tribunal arbitral.

7. Si l'une des parties contractantes ne se conforme pas à une décision du tribunal arbitral prise en vertu du présent article dans un délai de trente (30) jours à partir de la date de notification de ladite décision, l'autre partie contractante peut, aussi longtemps que durera ce manquement, limiter, suspendre ou révoquer les droits ou privilèges qu'elle avait accordés en vertu du présent accord à la partie contractante en défaut.

Article 23

Mesures de sauvegarde

1. Les parties contractantes prennent toutes mesures générales ou particulières nécessaires à l'accomplissement de leurs obligations en vertu du présent accord. Elles veillent à ce que les objectifs fixés par le présent accord soient atteints.

2. Si une partie contractante considère que l'autre partie contractante n'a pas rempli l'une des obligations que lui impose le présent accord, elle peut prendre des mesures appropriées. Les mesures de sauvegarde sont limitées, dans leur champ d'application et leur durée, à ce qui est strictement nécessaire pour remédier à la situation ou rétablir l'équilibre du présent accord. Priorité est accordée aux mesures qui perturberont le moins le fonctionnement du présent accord.

3. Lorsqu'une partie contractante envisage de prendre des mesures de sauvegarde, elle en avise l'autre partie contractante par l'intermédiaire du comité mixte et fournit toutes les informations utiles.

4. Les parties contractantes se consultent immédiatement au sein du comité mixte en vue de trouver une solution mutuellement acceptable.

5. Sans préjudice de l'article 3 (Autorisation), point d), de l'article 4 (Refus, révocation, suspension ou limitation d'autorisation), point d), et des articles 13 (Sécurité aérienne) et 14 (Sûreté aérienne) du présent accord, la partie contractante concernée ne prend aucune mesure de sauvegarde avant l'expiration d'un délai d'un mois à compter de la date de la notification prévue au paragraphe 3, à moins que la procédure de consultation visée au paragraphe 4 n'ait été achevée avant l'expiration du délai précité.

6. La partie contractante concernée notifie sans délai les mesures qu'elle a prises au comité mixte et lui fournit toutes les informations utiles.

7. Toute action prise en vertu du présent article est suspendue dès la mise en conformité de la partie contractante en défaut avec les dispositions du présent accord.

Article 24

Couverture géographique de l'accord

Les parties contractantes s'engagent à mener un dialogue continu tendant à assurer la cohérence du présent accord avec le processus de Barcelone et ont pour objectif ultime un espace aérien euro-méditerranéen commun. C'est pourquoi, la possibilité d'agréer mutuellement des modifications pour tenir compte d'autres accords euro-méditerranéens relatifs aux services aériens est étudiée au sein du comité mixte conformément à l'article 21, paragraphe 11 (Comité mixte).

Article 25

Relations avec d'autres accords

1. Les dispositions du présent accord prévalent sur les dispositions des accords bilatéraux existants entre la Jordanie et les Etats membres. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de ces accords bilatéraux et qui n'entrent pas dans le champ du présent accord peuvent continuer à être exercés, pour autant qu'il n'y ait pas de discrimination entre les transporteurs aériens de l'Union européenne sur la base de la nationalité.

2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, et sous réserve de l'article 27 (Dénonciation), si le présent accord est dénoncé ou cesse d'être appliqué provisoirement, les parties contractantes peuvent convenir du régime applicable aux services aériens entre leurs territoires respectifs avant la dénonciation.

3. Si les parties contractantes deviennent parties à un accord multilatéral ou adhèrent à une décision de l'OACI ou de toute autre organisation internationale qui traite d'aspects couverts par le présent accord, elles se consultent au sein du comité mixte pour déterminer si l'accord doit être révisé à la lumière de cette situation.

4. Le présent accord ne porte pas atteinte aux décisions prises par les deux parties contractantes d'appliquer les éventuelles recommandations futures de l'OACI. Les parties contractantes ne peuvent opposer le présent accord, ni une partie de celui-ci, à l'examen au sein de l'OACI de nouvelles politiques ayant trait à des aspects couverts par le présent accord.

Article 26

Modifications

1. Si une partie contractante désire modifier les dispositions du présent accord, elle en informe le comité mixte. Les amendements au présent accord prennent effet après l'accomplissement des procédures internes respectives de chaque partie contractante.

2. Le comité mixte peut, sur proposition d'une partie contractante et conformément au présent article, décider de modifier les annexes du présent accord.

3. Le présent accord ne porte pas atteinte au droit de chaque partie contractante d'adopter unilatéralement de nouvelles lois ou de modifier sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à son annexe III, dans le respect du principe de non-discrimination.

4. Dès qu'une nouvelle disposition législative relative au transport aérien ou à un domaine connexe relevant de l'annexe III, susceptible d'influencer le bon fonctionnement du présent accord, est élaborée par l'une des parties contractantes, celle-ci informe et consulte l'autre partie contractante aussi étroitement que possible. A la demande d'une partie contractante, le comité mixte peut procéder à un échange de vues préliminaire.

5. Dès qu'une partie contractante adopte de nouvelles lois ou des modifications de sa législation actuelle relative au transport aérien ou à un domaine connexe mentionné à l'annexe III, susceptible d'influencer le bon fonctionnement du présent accord, elle en informe l'autre partie contractante au plus tard trente jours après l'adoption ou la modification. A la demande de l'une ou l'autre des parties contractantes, le comité mixte procède, dans un délai de soixante jours, à un échange de vues sur les conséquences de cette adoption ou modification pour le bon fonctionnement du présent accord.

6. A la suite des échanges de vues mentionnés au paragraphe 5 ci-dessus, le comité mixte :

a) Adopte une décision portant révision de l'annexe III du présent accord afin d'y intégrer, en tant que de besoin sur une base de réciprocité, les dispositions législatives nouvelles ou les modifications intervenues dans la législation concernée ;

b) Adopte une décision aux termes de laquelle la nouvelle législation ou la modification concernée sont réputées conformes au présent accord ; ou

c) Recommande toute autre mesure à adopter dans un délai raisonnable visant à sauvegarder le bon fonctionnement du présent accord.

Article 27

Dénonciation

1. Le présent accord est conclu pour une durée illimitée.
2. Chaque partie contractante peut à tout moment notifier par écrit à l'autre partie contractante, par la voie diplomatique, sa décision de mettre fin au présent accord. Cette notification est communiquée simultanément à l'OACI. Le présent accord prend fin à minuit GMT à la fin de la saison IATA en cours un an après la date de notification écrite de la dénonciation de l'accord, sauf :
 - a) Si cette notification est retirée d'un commun accord entre les parties contractantes avant l'expiration de ce délai ; ou
 - b) Si la partie contractante autre que celle qui notifie la dénonciation demande un délai plus long, d'une durée maximale de dix-huit mois, pour négocier de manière satisfaisante le régime ultérieur applicable aux services aériens entre leurs territoires respectifs.

Article 28

Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale et du Secrétariat des Nations unies

Le présent accord et tous ses amendements sont enregistrés auprès de l'OACI et du Secrétariat des Nations unies.

Article 29

Entrée en vigueur

1. Le présent accord entre en vigueur un mois après la date de la dernière note transmise dans le cadre d'un échange de notes diplomatiques entre les parties contractantes pour confirmer que toutes les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur de l'accord ont été menées à bien. Aux fins de cet échange, le Royaume hachémite de Jordanie remet au Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne sa note diplomatique à l'Union européenne et ses Etats membres, tandis que le Secrétariat général du Conseil de l'Union européenne remet au Royaume hachémite de Jordanie la note diplomatique de l'Union européenne et de ses Etats membres. La note diplomatique de l'Union européenne et de ses Etats membres contient des communications de chaque Etat membre confirmant que les procédures nécessaires à l'entrée en vigueur du présent accord ont été menées à bien.
2. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, les parties contractantes conviennent d'appliquer provisoirement le présent accord à partir du premier jour du mois suivant la première de ces deux dates : (i) la date de la dernière note par laquelle les parties se sont notifiées l'accomplissement des procédures nécessaires à cet effet, ou (ii) le premier anniversaire de la date de signature du présent accord, sous réserve des procédures internes et/ou de la législation nationale des parties contractantes, selon le cas.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment mandatés, ont signé le présent accord.

Fait à Bruxelles, le quinze décembre deux mille dix, en deux exemplaires en langues allemande, anglaise, bulgare, danoise, espagnole, estonienne, finnoise, française, grecque, hongroise, italienne, lettone, lituanienne, maltaise, néerlandaise, polonaise, portugaise, roumaine, slovaque, slovène, suédoise, tchèque et arabe, chacun de ces textes faisant également foi.

ANNEXE I

SERVICES AGRÉÉS ET ROUTES SPÉCIFIÉES

1. La présente annexe est soumise aux dispositions transitoires prévues dans l'annexe II du présent accord.
2. Chaque partie contractante accorde aux transporteurs aériens de l'autre partie contractante le droit de fournir des services aériens sur les routes spécifiées ci-dessous :
 - a) Pour les transporteurs de l'Union européenne : points dans l'Union européenne – un ou plusieurs points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – un ou plusieurs points en Jordanie ;
 - b) Pour les transporteurs aériens de la Jordanie : points en Jordanie – un ou plusieurs points intermédiaires dans des pays de la zone Euromed, des pays de l'EACE ou des pays énumérés à l'annexe IV – un ou plusieurs points dans l'Union européenne.
3. Les services exploités conformément au point 2 de la présente annexe débutent ou se terminent sur le territoire de la Jordanie en ce qui concerne les transporteurs aériens jordaniens, et sur le territoire de l'Union européenne en ce qui concerne les transporteurs aériens de l'Union européenne.

4. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante peuvent, sur l'un quelconque ou l'ensemble de leurs vols et à leur convenance :

- a) Exploiter des vols dans l'un ou l'autre sens ou dans les deux sens ;
- b) Combiner des numéros de vols différents sur un même aéronef ;
- c) Desservir des points intermédiaires, comme spécifié au point 2 de la présente annexe, et des points situés sur le territoire des parties contractantes, selon n'importe quelle combinaison et dans n'importe quel ordre ;
- d) Omettre des escales en un ou plusieurs points ;
- e) Transférer du trafic de l'un quelconque de leurs aéronefs vers l'un quelconque de leurs autres aéronefs, en tout point ;
- f) Faire des arrêts en cours de route en tous points situés sur le territoire de l'une des parties contractantes ou en dehors de celui-ci ;
- g) Faire transiter du trafic par le territoire de l'autre partie contractante ; et
- h) Combiner, à bord du même aéronef, du trafic indépendamment de la provenance de celui-ci.

5. Chaque partie contractante autorise chaque transporteur aérien à définir la fréquence et la capacité des services aériens internationaux qu'il souhaite offrir sur la base des spécificités commerciales du marché. En vertu de ce droit, aucune des deux parties contractantes n'impose unilatéralement de restrictions sur le volume du trafic, la fréquence ou la régularité du service, ou sur le ou les types d'aéronefs exploités par les transporteurs de l'autre partie contractante, sauf pour des motifs douaniers, techniques, d'exploitation, d'environnement et de protection de la santé.

6. Les transporteurs aériens de chaque partie contractante peuvent desservir, notamment mais pas exclusivement dans le cadre d'accords de partage de codes, tout point situé dans un pays tiers qui ne fait pas partie des routes spécifiées, à condition qu'ils n'exercent pas de droits de cinquième liberté.

ANNEXE II

DISPOSITIONS TRANSITOIRES

1. La mise en œuvre et l'application de toutes les dispositions du présent accord, notamment les normes énoncées à l'annexe III, à l'exception de la partie B de ladite annexe, font l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne et sont approuvées par une décision du comité mixte. Cette évaluation est effectuée à la première de ces deux dates : i) la date à laquelle la Jordanie notifie au comité mixte l'accomplissement du processus d'harmonisation fondé sur l'annexe III du présent accord, ou ii) un an après l'entrée en vigueur du présent accord.

2. Nonobstant les dispositions de l'annexe I, les services agréés et les routes spécifiées dans le présent accord ne comprennent pas, jusqu'à l'adoption de la décision visée au point 1 de la présente annexe, le droit pour les transporteurs aériens de toutes les parties contractantes d'exercer les droits de cinquième liberté, y compris, pour les transporteurs aériens de Jordanie, entre des points situés sur le territoire de l'Union européenne. Cependant, tout droit de cinquième liberté déjà octroyé par l'un des accords bilatéraux entre la Jordanie et les Etats membres de l'Union européenne peut continuer à être exercé dans la mesure où il n'y a pas de discrimination entre transporteurs aériens de l'Union sur la base de la nationalité.

3. Nonobstant le paragraphe 1 de la présente annexe, la mise en œuvre et l'application des normes en matière de sûreté énoncées à l'annexe III, partie B, font l'objet d'une évaluation relevant de la responsabilité de l'Union européenne et sont approuvées par une décision du comité mixte. Les parties confidentielles de la législation en matière de sûreté indiquées à l'annexe III, partie B, ne seront partagées avec la Jordanie qu'après l'adoption de ladite décision.

4. Le 1^{er} janvier 2016, au plus tard, tous les transporteurs aériens des deux parties contractantes bénéficient du droit prévu à l'article 8, paragraphe 3, point a), i) (« auto-assistance ») à l'aéroport international Reine Alia. Jusqu'à cette date, tous les services d'assistance en escale dans cet aéroport doivent être mis à la disposition de tous les transporteurs aériens dans des conditions équitables et non discriminatoires ; le prix desdits services ne doit pas dépasser leur coût total compte tenu d'un rendement raisonnable sur l'actif après amortissement.

ANNEXE III

LISTE DES RÈGLES
DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION CIVILE

A. – Sécurité aérienne

N° 3922/91

Règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil du 16 décembre 1991 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile, modifié par :

- règlement (CE) n° 2176/96 de la Commission du 13 novembre 1996 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil,
- règlement (CE) n° 1069/1999 de la Commission du 25 mai 1999 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil,
- règlement (CE) n° 2871/2000 de la Commission du 28 décembre 2000 portant adaptation au progrès scientifique et technique du règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil,
- règlement (CE) n° 1592/2002 du Parlement européen et du Conseil du 15 juillet 2002 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10 et articles 12 à 13, à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2, 2^e phrase, annexes I, II et III. Aux fins de l'application de l'article 12, l'expression « Etats membres » est remplacée par l'expression « Etats membres de l'Union européenne ».

- règlement (CEE) n° 1899/2006 du Conseil du 12 décembre 2006 relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile,
- règlement (CE) n° 1900/2006 du Parlement européen et du Conseil du 20 décembre 2006 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil relatif à l'harmonisation de règles techniques et de procédures administratives dans le domaine de l'aviation civile,
- règlement (CE) n° 8/2008 de la Commission du 11 décembre 2007 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion,
- règlement (CE) n° 859/2008 de la Commission du 20 août 2008 modifiant le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil en ce qui concerne les règles techniques et procédures administratives communes applicables au transport commercial par avion.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10 et articles 12 à 13 à l'exception de l'article 4, paragraphe 1, et de l'article 8, paragraphe 2, (2^e phrase), annexes I à III. Aux fins de l'application de l'article 12, l'expression « Etats membres » est remplacée par l'expression « Etats membres de l'Union européenne ».

N° 216/2008

Règlement (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil du 20 février 2008 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence européenne de la sécurité aérienne et abrogeant la directive 91/670/CEE du Conseil, le règlement (CE) n° 1592/2002 et la directive 2004/36/CE.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 68, à l'exception de l'article 65, article 69, paragraphe 1, deuxième alinéa, et annexes I à 4.

N° 94/56

Directive 94/56/CE du Conseil du 21 novembre 1994 établissant les principes fondamentaux régissant les enquêtes sur les accidents et les incidents dans l'aviation civile.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 12.

N° 2003/42

Directive 2003/42/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juin 2003 concernant les comptes rendus d'événements dans l'aviation civile.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 11, annexes I et II.

N° 1702/2003

Règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission du 24 septembre 2003 établissant des règles d'application pour la certification de navigabilité et environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production, modifié par :

- règlement (CE) n° 381/2005 de la Commission du 7 mars 2005 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003,
- règlement (CE) n° 706/2006 de la Commission du 8 mai 2006 portant modification du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant la période pendant laquelle les Etats membres peuvent délivrer des agréments pour une durée limitée,
- règlement (CE) n° 335/2007 de la Commission du 28 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 en ce qui concerne les règles d'application pour la certification environnementale des aéronefs et produits, pièces et équipements associés,
- règlement (CE) n° 375/2007 de la Commission du 30 mars 2007 modifiant le règlement (CE) n° 1702/2003 de la Commission établissant des règles d'application pour la certification de navi-

gabilité et environnementale des aéronefs et des produits, des pièces et des équipements associés, ainsi que pour la certification des organismes de conception et de production,

- règlement (CE) n° 287/2008 de la Commission du 28 mars 2008 concernant la prolongation de la durée de validité visée à l'article 2 *quater*, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 1702/2003,
- règlement (CE) n° 1057/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 modifiant l'appendice II de l'annexe du règlement (CE) n° 1702/2003 concernant le certificat d'examen de navigabilité (formulaire 15a de l'AESA).

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 4, annexe. Les périodes de transition visées par le présent règlement sont déterminées par le comité mixte.

N° 2042/2003

Règlement (CE) n° 2042/2003 de la Commission du 20 novembre 2003 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 6, annexes I à IV.

Modifié par :

- règlement (CE) n° 707/2006 de la Commission du 8 mai 2006 modifiant le règlement (CE) n° 2042/2003 en ce qui concerne les agréments émis pour une durée limitée et les annexes I et III,
- règlement (CE) n° 376/2007 de la Commission du 30 mars 2007 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches,
- règlement (CE) n° 1056/2008 de la Commission du 27 octobre 2008 relatif au maintien de la navigabilité des aéronefs et des produits, pièces et équipements aéronautiques, et relatif à l'agrément des organismes et des personnels participant à ces tâches.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 6, annexes I à IV.

B. - Sûreté aérienne

N° 300/2008

Règlement (CE) n° 300/2008 du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2008 relatif à l'instauration de règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et abrogeant le règlement (CE) n° 2320/2002.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 18, article 21, article 24, paragraphes 2 et 3, annexe.

N° 820/2008

Règlement (CE) n° 820/2008 de la Commission du 8 août 2008 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 6, appendice 1.

N° 1217/2003

Règlement (CE) n° 1217/2003 de la Commission du 4 juillet 2003 arrêtent les spécifications communes des programmes nationaux de contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation civile.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 11, annexes I et II.

N° 1486/2003

Règlement (CE) n° 1486/2003 de la Commission du 22 août 2003 fixant des mesures pour la mise en œuvre des règles communes dans le domaine de la sûreté aérienne.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 16.

N° 1138/2004

Règlement (CE) n° 1138/2004 de la Commission du 21 juin 2004 établissant une définition commune des parties critiques des zones de sûreté à accès réglementé dans les aéroports.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 8.

C. - Gestion du trafic aérien

N° 549/2004

Règlement (CE) n° 549/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 fixant le cadre pour la réalisation du ciel unique européen (« règlement-cadre »).

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 4, article 6 et articles 9 à 14.

N° 550/2004

Règlement (CE) n° 550/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à la fourniture de services de navigation aérienne dans le ciel unique européen (« règlement sur la fourniture de services »).

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 19.

N° 551/2004

Règlement (CE) n° 551/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 relatif à l'organisation et à l'utilisation de l'espace aérien dans le ciel unique européen (« règlement sur l'espace aérien »).

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 11.

N° 552/2004

Règlement (CE) n° 552/2004 du Parlement européen et du Conseil du 10 mars 2004 concernant l'interopérabilité du réseau européen de gestion du trafic aérien (« règlement sur l'interopérabilité »).

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 12.

N° 2096/2005

Règlement (CE) n° 2096/2005 de la Commission du 20 décembre 2005 établissant les exigences communes pour la fourniture de services de navigation aérienne, modifié par :

– règlement (CE) n° 1315/2007 de la Commission du 8 novembre 2007 relatif à la supervision de la sécurité dans la gestion du trafic aérien et modifiant le règlement (CE) n° 2096/2005.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 9, annexes I à V.

Règlement (CE) n° 482/2008 de la Commission du 30 mai 2008 établissant un système d'assurance de la sécurité des logiciels à mettre en œuvre par les prestataires de services de navigation aérienne et modifiant l'annexe II du règlement (CE) n° 2096/2005.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 5, annexes I à II.

N° 2150/2005

Règlement (CE) n° 2150/2005 de la Commission du 23 décembre 2005 établissant des règles communes pour la gestion souple de l'espace aérien.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 9, annexe.

N° 1794/2006

Règlement (CE) n° 1794/2006 de la Commission du 6 décembre 2006 établissant un système commun de tarification des services de navigation aérienne.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 17, articles 18 à 19, annexes I à VI.

D. – Protection de l'environnement

N° 2006/93

Directive 2006/93/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 relative à la réglementation de l'exploitation des avions relevant de l'annexe 16 de la convention relative à l'aviation civile internationale, volume 1, deuxième partie, chapitre III, deuxième édition.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 6, annexes I et II.

N° 2002/30

Directive 2002/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mars 2002 relative à l'établissement de règles et procédures concernant l'introduction de restrictions d'exploitation liées au bruit dans les aéroports de la Communauté.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 15, annexes I et II.

N° 2002/49

Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 16, annexes I à IV.

E. – Protection des consommateurs

N° 90/314

Directive 90/314/CEE du Conseil du 13 juin 1990 concernant les voyages, vacances et circuits à forfait.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10.

N° 93/13

Directive 93/13/CEE du Conseil du 5 avril 1993 concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 10 et annexe.

N° 95/46

Directive 95/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 octobre 1995 relative à la protection des personnes physiques à l'égard du traitement des données à caractère personnel et à la libre circulation de ces données.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 34.

N° 2027/97

Règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil du 9 octobre 1997 relatif à la responsabilité des transporteurs aériens en cas d'accident, modifié par :

– règlement (CE) n° 889/2002 du Parlement européen et du Conseil du 13 mai 2002 modifiant le règlement (CE) n° 2027/97 du Conseil.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 8.

N° 261/2004

Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 17.

N° 1107/2006

Règlement (CE) n° 1107/2006 du Parlement européen et du Conseil du 5 juillet 2006 concernant les droits des personnes handicapées et des personnes à mobilité réduite lorsqu'elles font des voyages aériens.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 17, annexes I et II.

F. – Systèmes informatisés de réservation

N° 80/2009

Règlement (CE) n° 80/2009 du Parlement européen et du Conseil du 14 janvier 2009 instaurant un code de conduite pour l'utilisation de systèmes informatisés de réservation et abrogeant le règlement (CEE) n° 2299/89 du Conseil.

G. – Aspects sociaux

N° 1989/391

Directive 89/391/CEE du Conseil du 12 juin 1989 concernant la mise en œuvre de mesures visant à promouvoir l'amélioration de la sécurité et de la santé des travailleurs au travail.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 16 et articles 18 et 19.

N° 2003/88

Directive 2003/88/CE du Parlement européen et du Conseil du 4 novembre 2003 concernant certains aspects de l'aménagement du temps de travail.

Dispositions applicables : articles 1^{er} à 19, articles 21 à 24, articles 26 à 29.

N° 2000/79

Directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile dans l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA).

ANNEXE IV

LISTE DES ÉTATS VISÉS AUX ARTICLES 3 ET 4 ET À L'ANNEXE I

1. La République d'Islande (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen) ;
2. La Principauté du Liechtenstein (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen) ;
3. Le Royaume de Norvège (dans le cadre de l'accord sur l'Espace économique européen) ;
4. La Confédération suisse (dans le cadre de l'accord entre la Communauté européenne et la Confédération suisse sur le transport aérien).

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère des affaires étrangères

PROJET DE LOI

autorisant la ratification de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens
entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part,
et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part

NOR : MAEJ1225128L/Bleue-1

ÉTUDE D'IMPACT

I - Situation de référence et objectifs de l'accord :

« L'accord entre la République française et le Royaume hachémite de Jordanie » signé à Amman le 30 avril 1966, publié au Journal officiel du 26 juin 1966 (décret n° 66-437 du 18 juin 1966), fixe le cadre juridique applicable aux services de transport aérien entre la France et la Jordanie.

Les relations aériennes entre la Jordanie et la plupart des Etats membres de l'Union européenne sont également régies par un cadre bilatéral ; selon un document de travail de la Commission européenne, seuls six Etats membres (Chypre, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, la Lituanie et la Slovaquie) n'auraient pas conclu de tels accords avec la Jordanie¹.

Le cadre bilatéral est habituellement utilisé pour fixer un cadre juridique au transport aérien international. Cependant, les arrêts de la Cour de justice des Communautés européennes du 5 novembre 2002 relatifs à des accords bilatéraux entre certains Etats membres de la Communauté européenne et les Etats-Unis d'Amérique, arrêts dits de « Ciel ouvert »², ont marqué l'émergence d'une politique extérieure de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation.

Les deux axes de cette politique ont été définis par la Commission européenne dans sa communication du 11 mars 2005 « Développer l'agenda de la politique extérieure de l'aviation de la Communauté » : la conclusion à l'échelle communautaire d'accords de transport aérien ciblés avec, d'une part, les pays de la politique européenne de voisinage et, d'autre part, les partenaires clés de l'Union européenne³.

¹ W.Doc. 2007/96 diffusé en vue du groupe de travail aviation du Conseil du 15 octobre 2007.

² Cour de justice de l'Union européenne : <http://curia.europa.eu/> - Affaires C-466/98, C-467/98, C-468/98, C-469/98, C-471/98, C-472/98, C-475/98 et C-476/98 concernant le Royaume-Uni, le Danemark, la Suède, la Finlande, la Belgique, le Luxembourg, l'Autriche et l'Allemagne.

³ Communication de la Commission européenne COM (2005) 79 final, du 11 mars 2005.

L'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens avec le Royaume hachémite de Jordanie s'inscrit dans le premier axe de cette politique pour lequel des accords aériens ont d'ores et déjà été conclus : l'accord multilatéral sur la création d'un espace aérien commun européen (EACE) en mai 2006⁴ et l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens avec le Maroc⁵ en décembre 2006, tous deux ratifiés par la France. Plus récemment, en décembre 2010, un accord a été signé avec la Géorgie⁶.

Cet accord avec la Jordanie se substituera aux accords bilatéraux existants pour les parties du territoire européen couvertes par les traités sur l'Union européenne ; il permettra de mettre en place les conditions nécessaires à l'ouverture progressive des marchés entre les Etats membres de l'Union européenne et la Jordanie afin que les transporteurs européens et jordaniens puissent librement offrir leurs services dans des conditions de concurrence juste et équitable.

Cette ouverture des marchés se traduira par la possibilité pour toute entreprise de transport aérien de l'Union européenne et de Jordanie de desservir au départ de n'importe quel aéroport de l'Union toute destination en Jordanie, et inversement, en déterminant librement les fréquences, les capacités et les tarifs de leurs services en fonction du marché.

L'investissement dans les transporteurs aériens sera facilité en autorisant la détention du capital et le contrôle effectif des entreprises de l'une des Parties par des intérêts de l'autre Partie.

L'accord aérien avec la Jordanie permettra d'harmoniser les réglementations du transport aérien en s'appuyant sur les règles européennes afin de garantir les standards les plus élevés aux usagers du transport aérien, notamment dans les domaines de la sécurité et de la sûreté.

S'agissant de l'environnement, l'accord permettra de préserver la souplesse nécessaire pour que des mesures environnementales puissent être prises au sein de l'Union européenne, en particulier des mesures visant à atténuer l'impact de l'aviation sur le changement climatique, la qualité de l'air et les nuisances sonores aux abords des aéroports.

II - Conséquences estimées de la mise en œuvre de l'accord :

La Commission s'est appuyée sur une étude réalisée par un cabinet indépendant⁷ pour étayer sa communication de 2004 recommandant au Conseil de l'autoriser à ouvrir des négociations, au nom de la Communauté européenne et de ses Etats membres, avec le Royaume hachémite de Jordanie en vue d'établir un accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens⁸. Les conséquences attendues de l'accord aérien avec la Jordanie ont été évaluées à l'échelle de l'Union européenne, les transporteurs européens étant libres de fournir des services entre n'importe quel aéroport de l'Union et la Jordanie, indépendamment de l'Etat membre ayant délivré leur licence.

⁴ L'EACE est un accord multilatéral entre les 27 Etats membres de l'Union, l'Albanie, la Bosnie et Herzégovine, la Croatie, l'Islande, la Macédoine, le Monténégro, la Norvège, la Serbie et la Mission d'administration intérimaire des Nations unies au Kosovo.

⁵ Accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part, signé le 12 décembre 2006.

⁶ Accord sur la création d'un espace aérien commun entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et la Géorgie, d'autre part, signé le 2 décembre 2010.

⁷ The impact of a euro-mediterranean aviation agreement between the EU and Jordan - Januray 2007 (Confidential).

⁸ Communication de la Commission européenne COM (2004)74 final, du 09 février 2004.

- Les conséquences politiques de l'accord :

La Jordanie est un des partenaires méditerranéens de l'Union européenne ; dans le cadre du processus de Barcelone, la Jordanie a conclu un accord d'association avec l'Union européenne, accord entré en vigueur en mai 2002.

La Jordanie est partie à l'Union pour la Méditerranée qui a pour but de promouvoir l'intégration économique et les réformes démocratiques dans seize pays voisins situés au sud de l'Union européenne, en Afrique du Nord et au Moyen-Orient.

Les accords du type de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens avec la Jordanie font partie des éléments de la politique menée par la Commission européenne pour promouvoir la coopération entre l'Union européenne et les pays de la politique européenne de voisinage afin de « créer un espace de prospérité et de bon voisinage » ; la Commission avance « qu'une interdépendance accrue, à la fois politique et économique, peut être un moteur de stabilité, de sécurité et de développement durable tant à l'intérieur des frontières de l'Union qu'au-delà »⁹.

- Les conséquences économiques et financières de l'accord :

Le marché des services aériens entre l'Union européenne et la Jordanie s'est établi à 1 111 000 passagers en 2010 (dont 206 000 pour le Royaume-Uni, 196 000 pour la France, 178 000 pour l'Allemagne et 124 000 pour l'Italie), en progression de 16 % par rapport à l'année précédente ; ce trafic a plus que doublé en dix ans. Les services de fret sont modestes avec seulement 27 000 tonnes de fret transportées en 2010.

Chacune des liaisons entre l'Union européenne et la Jordanie est desservie, au mieux, par deux compagnies aériennes (une compagnie désignée par chaque partie) ; certains Etats membres ne sont desservis que par la seule compagnie jordanienne Royal Jordanian qui, globalement, détient près de 60 % des parts de marché en termes de capacité offerte.

Le marché jordanien est en évolution positive compte tenu notamment des efforts déployés par les autorités jordanienes pour développer le tourisme. Le trafic avec la France a, par exemple, cru de 17 % en 2008 après une augmentation de 8 % en 2006 et de 15 % en 2007 (les données de 2009 montrent un léger recul de 2 % lié aux difficultés économiques). Entre Paris et Amman, le trafic 2010 (196 000 passagers dont la moitié était en provenance ou à destination de pays tiers) bénéficiait très légèrement à la compagnie française Air France (46 %), la compagnie Royal Jordanian détenant 42 % de parts de marché et 11 % des passagers étant acheminés par des services non réguliers.

L'accord aérien avec la Jordanie supprimera toutes les restrictions relatives au nombre de transporteurs aériens, à la fréquence des services, à la capacité proposée et aux aéroports desservis dans l'Union européenne et en Jordanie. La libre détermination des prix est l'un des principes essentiels de cet accord.

⁹ Communication de la Commission européenne COM (2003)-104 du 11 mars 2003.

Compte tenu de ces éléments, la Commission estime que de nouveaux entrants devraient faire leur apparition, notamment des transporteurs aériens appliquant un modèle économique à bas coûts. L'accroissement de la concurrence devrait conduire à une baisse des tarifs qui combinée aux offres nouvelles en termes de paires de villes desservies devrait générer une augmentation du trafic évaluée à 54 000 passagers dès la première année. Selon les scénarii, les avantages pour les consommateurs pourraient représenter de 15 à 30 millions d'euros.

La libéralisation de l'investissement dans les transporteurs aériens permettra la détention du capital et le contrôle effectif d'une entreprise de transport aérien jordanienne par des intérêts européens et réciproquement. Ce type d'opération relèvera de la stratégie des entreprises dans un univers où les regroupements permettent des économies d'échelles et ouvrent l'accès à de nouveaux marchés. Toutefois, les opportunités d'investissement européennes semblent se limiter à ce jour à la seule compagnie Royal Jordanian, membre de l'alliance Oneworld (American Airlines, British Airways, Iberia...).

La libéralisation de l'investissement ne pourra cependant intervenir qu'après révision de la réglementation jordanienne relative à la délivrance des licences d'exploitation de transporteur aérien qui prévoit qu'un transporteur aérien doit être, et continuer à être, détenu et contrôlé par des intérêts jordaniens. La réglementation européenne, quant à elle, prévoit d'ores et déjà la possibilité pour des intérêts étrangers de détenir et contrôler des transporteurs aériens européens si un accord avec un pays tiers le prévoit et sous réserve de réciprocité (règlement 1008/2008 du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 établissant des règles communes pour l'exploitation de services aériens dans la Communauté)¹⁰.

Plus généralement, l'ouverture des marchés du transport aérien devrait avoir des répercussions positives sur les économies européenne et jordanienne, un meilleur accès aux services de transport stimulant les échanges et favorisant l'ouverture de nouveaux débouchés commerciaux.

Au-delà de ces conséquences matérielles, l'harmonisation réglementaire prévue par l'accord aérien avec la Jordanie apporte une plus-value majeure dans des domaines essentiels du transport aérien, comme la sécurité, la sûreté ou la gestion du trafic aérien, la Jordanie devant appliquer les règles européennes qui sont parmi les plus exigeantes dans le monde du transport aérien.

- Les conséquences sociales de l'accord :

L'harmonisation des règles régissant le transport aérien s'appliquera également, dans une certaine mesure, aux aspects sociaux. La Jordanie devra mettre en œuvre les directives européennes listées à la partie G de l'annexe III de l'accord dont une directive relative au temps de travail des personnels navigants : la directive 2000/79/CE du Conseil du 27 novembre 2000 concernant la mise en œuvre de l'accord européen relatif à l'aménagement du temps de travail du personnel mobile de l'aviation civile, conclu par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA), la Fédération européenne des travailleurs des transports (ETF), l'Association européenne des personnels navigants techniques (ECA), l'Association européenne des compagnies d'aviation des régions d'Europe (ERA) et l'Association internationale des charters aériens (AICA)¹¹.

¹⁰ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:293:0003:0020:FR:PDF>

¹¹ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2000:302:0057:0060:FR:PDF>

Cette harmonisation sur le temps de travail est d'autant plus importante que la sécurité est directement impactée par la législation dans ce domaine.

S'agissant des conséquences de l'ouverture des marchés sur l'emploi, la Commission européenne estime que l'augmentation attendue du trafic, 54 000 passagers supplémentaires dès la première année, devrait générer environ 300 emplois supplémentaires directs et indirects dans les entreprises de transport aérien et les aéroports.

- Les conséquences environnementales de l'accord :

La protection de l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale a été l'une des priorités des négociateurs de la Commission, relayant les préoccupations de nombreux Etats membres de l'Union européenne dont la France.

L'intégration de dispositions spécifiques à l'environnement dans ce type d'accord aérien marque une certaine avancée de la politique de l'Union européenne qui fait figure de précurseur en la matière.

L'accord aérien avec la Jordanie, dans un article dédié à l'environnement, reconnaît l'importance de protéger l'environnement dans le cadre du développement et de la mise en œuvre de la politique aéronautique internationale mais surtout préserve le droit de chacune des Parties d'imposer des mesures appropriées pour prévenir ou traiter les conséquences du transport aérien sur l'environnement, ce qui autorise l'application de la directive 2008/101/CE du Parlement européen et du Conseil du 19 novembre 2008 qui intègre les activités aériennes dans le système communautaire d'échanges de quotas d'émissions de gaz à effet de serre¹².

La problématique de la gestion des nuisances sonores aux abords des aéroports est également prise en compte. Compte tenu de l'harmonisation réglementaire en la matière, la Jordanie devra appliquer différentes règles européennes relatives au bruit des aéronefs et à la mise en place de restrictions d'exploitation pour les aéronefs les plus bruyants.

- Les conséquences juridiques de l'accord :

Articulation avec le cadre juridique existant

L'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, comporte les articles usuels d'un accord de services aériens, notamment ceux relatifs à l'octroi de droits, à l'exploitation des services agréés, à l'autorisation des transporteurs aériens, aux modalités d'exercice des activités commerciales, aux droits de douane et taxes, aux redevances, aux tarifs ainsi qu'à la sécurité et à la sûreté aérienne.

Ces dispositions figurent traditionnellement dans les accords bilatéraux de services aériens conclus par la France, conformément aux principes définis par la convention relative à l'aviation civile internationale (la Convention de Chicago), ainsi qu'aux droits établis par l'accord relatif au transit des services aériens internationaux, tous deux ouverts à la signature à Chicago le 7 décembre 1944.

¹² <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:008:0003:0021:fr:PDF>

L'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, se substituera aux accords bilatéraux existants entre les Etats membres et la Jordanie. Toutefois, les droits de trafic existants qui découlent de l'application des accords bilatéraux existants et qui ne seraient pas couverts par l'accord aérien avec la Jordanie continueront à pouvoir être exercés.

Conformément au traité sur l'Union européenne et au traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, s'appliquera au territoire métropolitain ainsi qu'à la Guadeloupe, la Guyane française, la Martinique, la Réunion et Saint-Martin. Les services de transport aérien entre les autres collectivités d'outre-mer de la République française et la Jordanie continueront à s'inscrire dans le cadre de l'accord entre la République française et le Royaume hachémite de Jordanie, signé à Amman le 30 avril 1966.

Les conséquences juridiques de cet accord avec la Jordanie sont donc identiques à celles d'accords similaires d'ores et déjà ratifiés par la France, comme l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume du Maroc, d'autre part (loi n° 2007-306 du 5 mars 2007) ou l'accord de transport aérien entre la Communauté européenne et ses Etats membres, d'une part, et les Etats-Unis d'Amérique, d'autre part (loi n° 2008-325 du 7 avril 2008). La ratification de cet accord ne devrait donc nécessiter aucune modification du droit interne.

L'engagement de la Jordanie à reprendre une part importante de l'acquis communautaire s'accompagne de dispositions transitoires (annexe II) afin d'accorder à la Jordanie les délais indispensables au travail d'appropriation, de transposition et d'application des règles européennes. Pendant cette période, les droits des transporteurs aériens prévus à l'annexe I de l'accord sont limités à des services entre les territoires jordanien et des Etats de l'Union européenne sans droit de trafic sur les points intermédiaires y compris entre des points situés entre deux Etats membres.

- Les conséquences administratives de l'accord :

L'ouverture des marchés s'accompagne de l'allègement de certaines procédures administratives afin de favoriser la réactivité et le dynamisme des entreprises de transport aérien.

La reconnaissance mutuelle des décisions réglementaires relatives à la conformité et à la nationalité économique des transporteurs en est une illustration. De même, alors que les accords de services aériens bilatéraux prévoient couramment une procédure préalable de désignation des transporteurs aériens, l'accord aérien avec la Jordanie supprime cette formalité les compagnies aériennes européennes pouvant soumettre directement leurs programmes d'exploitation aux autorités aéronautiques jordaniennes compétentes et réciproquement

III - Historique des négociations :

Le Conseil « Transport, télécommunication et énergie » du 30 novembre 2007 a adopté la décision autorisant la Commission à ouvrir des négociations avec le Royaume hachémite de Jordanie en vue de l'établissement d'un accord euro-méditerranéen relatif aux transports aériens. Cette décision faisait suite à la communication de la Commission du 9 février 2004 intitulée « Une politique aérienne de la Communauté envers ses voisins » dans laquelle la Commission recommandait au Conseil de l'autoriser à ouvrir de telles négociations avec, entre autre, la Jordanie.

Les négociations ont débuté sous Présidence française de l'Union européenne à Bruxelles en novembre 2008 et se sont achevées au terme de quatre sessions de négociation par le paragraphe, le 17 mars 2010 à Aman, d'un projet d'accord.

IV - Etat des signatures et ratifications :

La décision du Conseil et des représentants des Gouvernements des Etats membres de l'Union européenne, réunis au sein du Conseil, du 15 octobre 2010 (décision 2011/181/UE), relative à la signature et à l'application provisoire de l'accord euro-méditerranéen relatif aux services aériens entre l'Union européenne et ses Etats membres, d'une part, et le Royaume hachémite de Jordanie, d'autre part, a formalisé l'approbation de la signature de l'accord au nom de l'Union européenne¹³.

L'accord a été signé le 15 décembre 2010 à Bruxelles par les représentants habilités de l'Union européenne, des vingt-sept Etats membres et du Royaume hachémite de Jordanie.

Le Danemark, l'Estonie, la Hongrie, la Lettonie, les Pays-Bas, le Royaume-Uni, la Suède et la Jordanie ont notifié au Secrétariat général du Conseil l'achèvement de leurs procédures internes préalables à l'entrée en vigueur de l'accord.

V - Déclarations ou réserves :

La France n'a fait aucune déclaration ni n'a formulé de réserves à l'occasion de la signature de l'accord.

¹³ <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2011:079:0001:0002:FR:PDF>

