

No. 35331

**Israel
and
Jordan**

**Agreement on transportation between the Government of the State of Israel and the
Government of the Hashemite Kingdom of Jordan (with appendices and agreed
minutes). Tiberias, 16 January 1996**

Entry into force: 26 March 1996 by notification, in accordance with article IX

Authentic texts: Arabic, English and Hebrew

Registration with the Secretariat of the United Nations: Israel, 11 November 1998

**Israël
et
Jordanie**

**Accord sur les transports entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le
Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie (avec appendices et minutes
approuvées). Tibérias, 16 janvier 1996**

Entrée en vigueur : 26 mars 1996 par notification, conformément à l'article IX

Textes authentiques : arabe, anglais et hébreu

Enregistrement auprès du Secrétariat des Nations Unies : Israël, 11 novembre 1998

**محضر اتفاق
المادة الثالثة - النقل البري**

رسوم نقل البضائع بين الأردن وكل من إسرائيل والسلطة الوطنية الفلسطينية وبالعكس

(١) تستوفى إسرائيل من الشاحنات الأردنية المحملة بالبضائع التي تغير إلى محطات الشحن في مراكز العبور الحدودية الرسوم المقررة في الانتدبة التي تحكم رسوم العبور وقيمتها (١٧٣) شيكل إسرائيلي عن كل شاحنة وذلك اعتباراً من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.

(٢) تكون رسوم المناولة التي تستوفيها إسرائيل في محطة الشحن في جسر الملك حسين /النبي على البضائع الأردنية المتوجهة إلى المناطق التي تقع ضمن اختصاصات السلطة الفلسطينية بواقع (٤) دولار أمريكي عن كل حزمة من البضاعة العامة و (٣) دولار أمريكي لكل حزمة من المنتوجات الزراعية والتي تمثل تخفيض بمقدار (٤٢,٨)٪ و (٥٧)٪ على التوالي من رسوم المناولة على البضائع العامة والمنتوجات الزراعية المقررة من قبل سلطة المطارات والمسكك الحديدي الإسرائيلي.

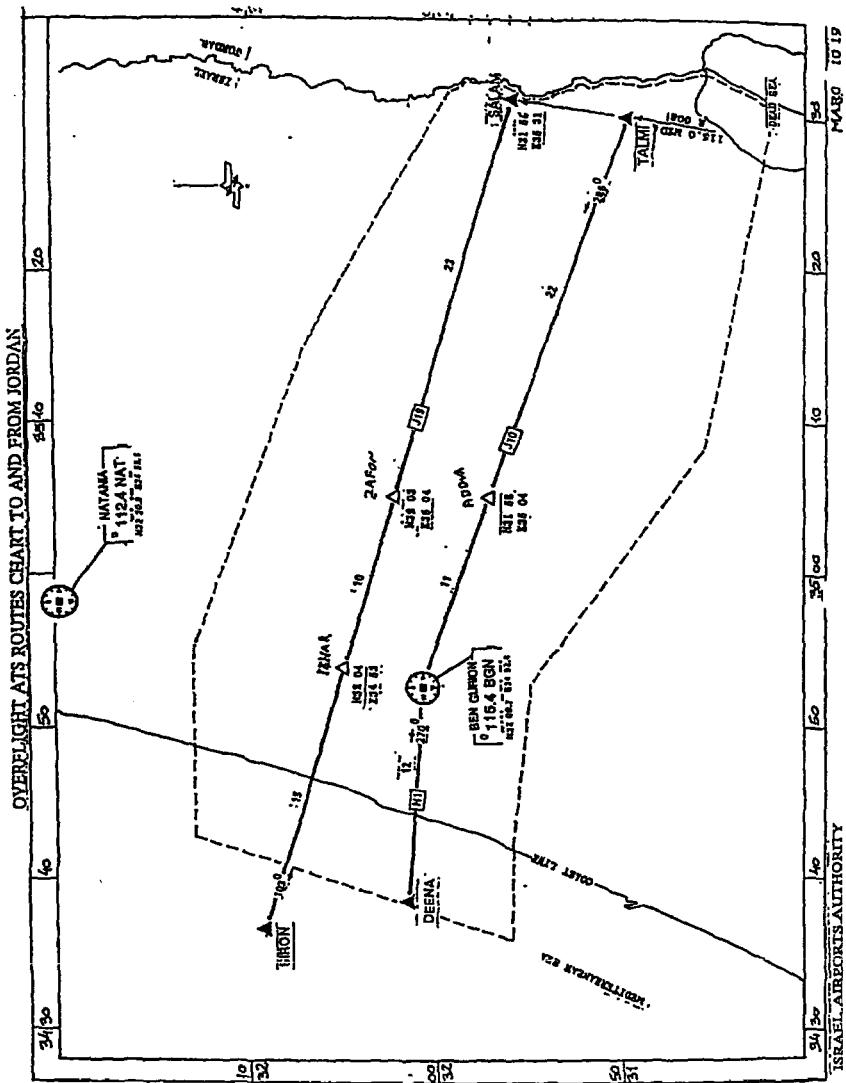
(٣) لا تستوفى إسرائيل ب رسوم خاصة على ترقيق الشاحنات الأردنية خلال سيرها على الطرق الاسرائيلية وكذلك على المائة وخمسون شاحنة أردنية التي يسمح لها بالوقوف بصورة دائمة في الجهة الغربية من مراكز العبور الحدودية.

(٤) يحق للجانب الأردني لستيقاء نفاذ الرسوم المشار إليها اعلاه على البضائع الواردية من إسرائيل والمناطق التي تقع ضمن اختصاصات السلطة الفلسطينية إلى الأردن وعلى أساس المعاملة بالمثل.

**محضر اتفاق
المادة الثانية - النقل البري**

بكون الجدول الزمني لمختلف المركبات التي تعبر الحدود بين البلدين كما يلي:

- أ- الحالات السياحية: شهر واحد من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.
- ب- حافلات النقل العام المنتظم: خمسة وربعين يوماً من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.
- ج- الشاحنات: ثلاثة أشهر من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.
- د- السيارات الخاصة: شهر واحد من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.



تل أبيب والطائرة الملحقة في الجو والمتوجهة إلى الأردن والقادمة منه بالحد الأدنى.

الاتصالات

مراقبة تل أبيب /	القاطع الشرقي ١٣٢,٠٥ ميجاهرتز
مراقبة تل أبيب /	القاطع الغربي ١٢١,٤٠ ميجاهرتز
كلا القاطعين ١٢٠,٩٠ ميجاهرتز	/ التردد الثانوي
تردد الطواريء ١٢١,٥٠ ميجاهرتز	/

اجراءات الطيران الى الاردن ومنه

تم وضع اجراءين اساسيين للطيران:

اجراءات الطيران الاقفي

باتجاه غربي من عمان، بين نقطتي "تالمي" و "بینا" على ارتفاع (١٢٠٠٠) قدم.
باتجاه شرقي الى صان، بين نقطتي "سالیرون" و "سلام" على ارتفاع (١١٠٠٠) قدم.

اجراءات الطيران في الارتفاع والهبوط للتحريض

الإجراء ٣ - الارتفاع باتجاه الغرب

اجتاز "تالمي" على ارتفاع ١٢٠٠٠ قدم، توجه الى مرشد بن غوريون الملاحي على الشعاع BGN R-106، اجتاز "ألفا" (٣١٥٨ شمال ٣٥٠٤ شرق) على ارتفاع ١٣٠٠٠ قدم، اجتاز مرشد بن غوريون الملاحي على ارتفاع ١٥٠٠٠ قدم، اتجه يساراً واتبع الشعاع (BGN R-270) من مرشد بن غوريون الملاحي باتجاه الخارج، اجتاز "بینا" على ارتفاع ١٦٠٠٠ قدم، وبعد ذلك بموجب توجيهات مراقبة الحركة الجوية.
(مثال): يصرح لك بتتابع مسلك للسلق، الإجراء ٣.

الإجراء ٤ - الهبوط باتجاه الشرق

اجتاز "سالیرون" على ارتفاع ١٧٠٠٠ قدم، در يساراً على مسلك (١٠٣)، اجتاز "ازهار" (٣٢٠٤ شمال ٣٤٥٣ شرق) على ارتفاع ١٥٠٠٠ قدم، اجتاز "رافون" (٣٢٠٣) (٣٥٠٤ شمال ٣٥٢١ شرق) على ارتفاع ١٣٠٠٠ قدم، اجتاز "سلام" (٣١٥٦) شمال ٣٥٢١ شرق) على

- يولق الطرفان على قلمة اتصال كلامي مباشر بين مركز
مرأفة المنطقة والآخر في عمان ومنطقة مرأفة الاتصال
في مطار بن غوريون.
ويتحمل الطرفان كلتا تفاصيل الاتصال اللكلامي المباشر في داخل
كل من الدولتين على فترات.

- ٢-٦ شبكة الاتصالات الجوية الثانية:**
- يولق الطرفان في التبليغ على قلمة اتصال مباشر بين مركز
الاتصالات في عمان ومركز الاتصالات في مطار بن
غوريون.
- يولق الطرفان على قلمة الاتصالات بين سلطنة الطيران
المدني عن طريق مركز الاتصالات في القاهرة وتلك كتم
مؤقت.
- تم قلمة الاتصال المباشر بين مركز الاتصالات في عمان
مركز الاتصالات في مطار بن غوريون بعد استشارة المكتب
الأكاديمي لمنطقة الطيران المدني الدولية في القاهرة.

المستلزمات الأمنية للطيران المدني: (٧)

- ١-٧ يؤكد الطرفان على قوليهم بتوصيات منظمة الطيران المدني الدولية، ودليل
معلومات الطيران الأردني والأممي على حد سواء.
- ٢-٧ تطبق لحكم رسالة التقاضية هذه حول الطيران على خطوط الطيران العدنية
لكل الطرفين فقط.
- ٣-٧ لا يسمع بالمتغيرات، والأسلحة، وأجهزة التصوير الجوية وفيه عدد حسكونية
قاطعة كانت لم كلمة.
- ٤-٧ يتم اعتبار أجراءات خاصية للرحلات الخاصة بين الطرفين.
- ٥-٧ تم الموافقة على الرحلات التي تبدأ من دول لا تربط بعلاقات دبلوماسية مع
طرفين على نفس النطاق في كل حالة بعد ذاتها.

المطرد البديل: (٨)

يولق الطرفان على السماح باستخدام مطاراتها كبدائل.

الرحلات التجارية: (٩)

يولق الطرفان على الحقائق المتباينة لاستخدام لأغراض طيران الرحلات التجارية
في قطامي تأمين الطيران التابع لهما (FIR) على أساس المعلومات بالمثل.

نقطة تحويل المسؤولية - تقوم تل ليب بتحول الحركة الجوية
القادمة إلى عمان عند إقليم تأمين الطيران (FIR).
نطبيق تأمين شفرة رادار المراقبة للثانوي (SSR) - تخصص
للحركة الجوية المتوجهة إلى عمان شفرة رادار المراقبة
للتلوبي وذلك من قبل مركز مراقبة المنطقة والاقتراب
(TACC) في عمان ولكن طائرة على حده، ويتم تخصيص
الشفرة من مجموعة .07XXXX

٣-٧-٥

٤-٧-٥

٨-٥ تعطل خطوط الاتصال المباشر (اتصال صوتي) لخدمات الحركة الجوية:

في حالة تعطل خطوط الاتصال الكلامي المباشر بطبق الفصل
الأجرياني على الطائرات عند موقع عمور حد إقليم تأمين
الطيران (FIR) باتجاه غربي وشرقي (الفقرة ١-٥-٥).
نقطة الاتصال - نقطة المعلومات فقط وليس لغرض
المراقبة.
يقوم المراقب باعلام الطائرة في اقرب وقت ممكن للاتصال
بالوحدة المعنية من اجل ابلاغ نقاط الخروج بالموقعد المتفق
للرسول بالاضافة الى الارتفاع وشفرة رادار المراقبة للتلوبي
(SSR).
يحظر على حركة النقل الجوي اختيار موقع عشرة أميال
بحري شرق "تلبي" باتجاه الغرب قبل تأمين اتصال لاسلكي
مع مركز مراقبة المنطقة في تل ليب.
وتم تنفيذ احكام الفقرات ٢-٥، ٢-٦-٥، ١، ٤-٦-٥،
٦-٦-٥، ٧-٦-٥، ٢-٧-٥، ٣-٨-٥ كما ورد نصها.

١-٨-٥

٢-٨-٥

٣-٨-٥

٤-٨-٥

٥-٨-٥

٩) مستلزمات الاتصالات:

١-٦ الاتصال الكلامي المباشر:

يواافق الطرفان على لفامة اتصال كلامي مباشر بين مركز
مراقبة المنطقة والاقتراب في عمان ومركز مراقبة المنطقة
في تل ليب قبل البدء بالرحلات.

١-١-٦

٦-٥ حرفة المرور الجوي المتوجه إلى الخارج من القليم تأمين الطيران (FIR) لعمان.

- ١-٦-٥ سريان مفعول الرحلة - يبني تقديم خطبة للرحلة في وقت لا يقل عن سنتين دقيقة قبل وقت الإقلاع وفي حالة حصول تأخير يصل إلى ثلاثة دقيقة أو أكثر زيادة عن وقت الإقلاع المتوقع، تعدل خطبة الرحلة لو يتم اعداد خطبة جديدة.
- ٢-٦-٥ تصفيص شفرات رادار المراقبة الثانوي (SSR) - تخصيص الحركة الجوية المغادرة شفرات رادار المراقبة الثانوي مسبقاً من مركز مراقبة المنطقة في تل لبيب وذلك لترتيب تقديم خطبة الرحلة.
- ٣-٦-٥ وقت تشغيل محركات الطائرة لديه الرحلة مع مراعاة ما ورد في (١-٦-٥) و (٢-٦-٥) أعلاه.
- ٤-٦-٥ تصريح مراقبة الحركة الجوية- تغير الحركة للمغادرة من عمان للنقطة التي تقع على بعد خمسة أميال بحرية شرق تالمي على ارتفاع ١١٠٠٠ قدم، أو أعلى، لتترتفع إلى ١٢٠٠٠ قدم.
- ٥-٦-٥ نقطة التحويل - تثrum عمان بتحويل الحركة المغادرة إلى رحدة تل لبيب عند حد القليم تأمين الطيران (FIR) أو بموجب ما يتم التنسيق بذلك.
- ٧-٦-٥ نقطة الاتصال - تتصل الطائرات المغادرة بمركز مراقبة المنطقة (ACC) في تل لبيب، ويتحقق هذا الاتصال قبل عشرة أميال بحرية من نقطة تالمي.

٧-٥ حرفة الحركة المتوجه إلى الداخل إلى القليم تأمين الطيران (FIR) لعمان:

- ١-٧-٥ موعد الوصول المتوقع - يقوم مركز مراقبة المنطقة (ACC) في تل لبيب بإرسال المعلومات حول الحركة الجوية المتوجه إلى لقضاء الجوي الاردني في قرب وقت ممكن وبعد الوصول إلى حالة الشطبيه.
- ١- لسم اللداء للرحلة.
- ٢- وجهة السفر.
- ٣- الارتفاع.
- ٤- موعد الوصول المتوقع إلى نقطة الدخول.
- ٥- شفرة رادار المراقبة الثانوي (SSR).
- اي تعديل على المعلومات الواردة أعلاه يجب تمريره إلى مركز مراقبة المنطقة والاقتراب في عمان.
- ٢-٧-٥ تكون حدود التصريح المعطى للطائرة هي مرشد عمان الملحي.

١-٥ علام

تساعد هذه الاجراءات التصريحية مرقب الحركة الجوية على ممارسة المهام الموكولة اليه فيما يتعلق بحركة انباس الطائرات وسلامتها ضمن منطقة المسؤولية. تتبع الاجراءات وقتا كافيا يسمح بتسليم المعلومات واتخاذ الخطوات للتصديقة اللازمة فيما بين وحدتي السيطرة المعنيتين.

ينبغي توجيه اية معلومة تتعلق بتسليم الحركة الجوية، كالطقس والرادر والاجهزة الملائحة المساعدة وغيرها الى الوحدة المعنية.

٢-٥ توثيق لقضاء الحوي:

تبقي السيطرة على الحركة الجوية ضمن إطار المسؤولية الاسلامية المرافق الذي تسير الطائرة في منطقته وحتى الوقت الذي تتجاوز فيه الطائرة حدود المنطقة آفة التذكر. عندما تمارس السيطرة على طائرة، او على اكثر من طائرة، يمكّنني توثيققضاء الحوي من قبل مركز مراقبة جوية، يحظر على المرافق المستقبل للحركة الجوية، والذي يكون على تصال مع طائرة لم تصل بعد نقاط الدخول الفعالة الى منطقة، القائم بتغيير التصريح وتعديل شفرة رادار المرافق الثاني (SSR) لتلك الطائرة قبل الحصول على الموافقة المسبقة للوحدة الدحولة.

٣-٥ نقط الدخول:

تكون نقاط الدخول حدود تأمين الطيران (FIR)، باتجاه الغرب واتجاه الشرق.

وتعطي كافة التوفيقات المتعلقة بالخاصة بحركة المرور الداخلية، وتلك المتوجهة الى الخارج، مع التقيد بالقطاط المعينة.

٤-٥ حد السيطرة المشتركة:

تشكل الحدود الوطنية بين الدولتين حد السيطرة المشتركة بين محالى المسؤولية المتاخمن بالنسبة لمركز مراقبة المنطقة والاقتراب (TACCO) لعمان ومركز مراقبة المنطقة (ACC) لتل أبيب.

٥-٥ الحد الادنى للتغريق:

طوليا: (نفس مستوى سير الرحلة وينفس الاتجاه والسرعة) رادار: ١٠ أميال بحرية عند عبور نقطتي مواب وزافون. اجرائي: ٢٠ ميل بحري شريطة ان تبعد كل طائرة الى استخدام حطّات اجهزة قياس المسافة على الاتجاه (DME) عند عبور نقطتي مواب وزافون.

التغريق الزمني: عشر دقائق. في حالة تعطل الرادار لدى الوحدة المستقبلة، يتم تطبيق التغريق الاجرائي على للطائرات عند عبورها لاقليم تأمين الطيران (FIR).

الملحق رقم (٨)
رسالة اتفاقية تتعلق
خدمات الحركة الجوية
بين
المملكة الأردنية الهاشمية
ودولة إسرائيل

- (١) بمقتضى معايدة السلام المبرمة بين المملكة الأردنية الهاشمية ودولة إسرائيل، اجتمعت سلطتان طيران الطرفين بهدف التوصل إلى اتفاقية حول أمور تتعلق بخدمات الحركة الجوية وذلك بين المملكة الأردنية الهاشمية ودولة إسرائيل.
- (٢) نتيجة للمباحثات التي عقدت، في جودي للغنية، توصل الوفدان إلى الاتفاقية التالية:
- الندا____ة:
- (٣) ١-٣ هذه الإجراءات متممة لمعايير منظمة للطيران المدني الدولية والممارسات المقترحة في الملحقين (٢) و (١)، إجراءات خدمات الملاحة الجوية في الوثيقة ٤٤٤٤ والإجراءات الأقلímية المتممة في الوثيقة ٢٠٣٠، وتعديلاتها.
- ٢-٣ لا يتم إجراء أي تعديل على رسالة الاتفاقية هذه إلا بموافقة كل من سلطتي طيران الطرفين المتعاقبين.
- (٤) الطرق الجوية للمغادرة والوصول عبر قطيم تأمين الطيران (FIR) الإسرائيلي من قطيم الطيران (FIR) لعمان والبلد:
- ٤-١ باتجاه غربي من قطيم تأمين الطيران (FIR) لعمان "تلمي" عن طريق———
BGN-VOR-J10 — "بينا" — "بيني" — "يرلا" — "جتلار".
- ٤-٢ باتجاه شرقي للهبوط في قطيم تأمين الطيران (FIR) لعمان "سوان/جتلار" — "ريمون" — "سليرون" — موقع ٣١٥٦ شمال، ٣٥٣١,٥ شرق، سلام.
- ٤-٣ يكون لرفاع الممر الجوي ومسار الارتفاع والهبوط كما هو مبين في "التدليل الانتقالية الخاصة بتحليق طائرات الخطوط الجوية الملكية الأردنية فوق إسرائيل".
- (٥) التنسيق والإجراءات بين مركز مراقبة المنطقة (ACC) لتل أبيب ومركز مراقبة المنطقة والاقتراب (TACC) لعمان.

الملحق رقم (ب)

مختصر اتفاق

- (١) لجتماع وفدا سلطتي الطيران لكل من المملكة الاردنية الهاشمية ودولة اسرائيل في طبريا بتاريخ ١٩٩٥/٥/٧.
- (٢) وافق الطرفان على تجديد سريان مفعول الاتفاقية الانتقالية حول تحليق طائرات الخطوط الجوية الملكية الاردنية فوق اسرائيل والتي تم التوقيع عليها بتاريخ ١٩٩٥/٢/٢١ والتي ينتهي مفعولها بتاريخ ١٩٩٦/٦/١٠، والمرفقة طيابا، ولمدة شهر واحد تنتهي بتاريخ ١٩٩٥/٦/١٠.
- (٣) تتفق الطرفان على تجديد سريان مفعول الاتفاقية الانتقالية اعتبارا من تاريخ ١٩٩٥/٦/١١ ولمدة سنة اضافية تنتهي بتاريخ ١٩٩٦/٦/١٠ بعد اجراء التعديل التالي عليها:
- في الفقرة (ب/٢)، يطرد رقم الحد الادنى ٧٥ % محل رقم الحد الادنى ٧٠ %.
 - في الفقرة (ب/٣) يطرد رقم الحد الاعلى ٢٥ % محل رقم الحد الاعلى ٣٠ %.
 - من لجل تشكين تتحقق نemic طبريان آمن، يتم السعي نحو أخذ الظروف المناخية القلبية واضطراب الاحوال الجوية بعين الاعتبار عند تحديد الارتفاعات.

للتوقيع ١٩٩٥/٥/٧

(موقع) **(موقع)**

امحمد جوبير العتيبي للطيران العام سلطنة الطيران المدني الأردن	مناحيم شارون المدير العام دائرة الطيران المدني لسريل
--	---

- ٤ يتم جمع الاحصائيات حول الجدول الفعلى القائم للخطوط الجوية الملكية الأردنية.
- ٥ تكون كافة الاجراءات الفنية والادارية وفق ما تم مناقشه والاتفاق حوله في الاجتماع السابق، وما تم لجازه في الوثائق المتبادلة بين الطرفين بتاريخ ١٩٩٥/١/٢٣.
- ٦ استناداً إلى المستلزمات التجارية والتشغيلية، يحق للخطوط الجوية الملكية الأردنية استخدام المعرّج الجوي بمقتضى الترتيبات المرحلية الواردة ذكرها أعلاه.

(موقع)

(موقع)

أحمد جوير لعيبي
المدير العام
سلطة الطيران المدني
الأردن

مناحيم شارون
المدير العام
لدارة الطيران المدني
لمرانيل

**الملحق رقم (١١/٨)
تبسيط انتقالى
لطائرات الخطوط الجوية الملكية الأردنية
التي تحلق فوق إسرائيل**

مع عدم الأخذ بآلية لاتفاقية نهائية حول الطيران المدني، بما فيها الممرات الجوية، وفق ما تنص عليه المادة الخامسة عشر (الطيران المدني) من معايدة السلام المبرمة بين المملكة الأردنية الهاشمية ودولة إسرائيل في السادس والعشرين من شهر تشرين الأول من عام ١٩٩٤، يعتبر هذا للتيسير ترتيباً مرحلياً خاصاً برحلات الخطوط الجوية الملكية الأردنية فقط ويعداً العمل فيه اعتباراً من العاشر من شهر آذار من عام ١٩٩٥، ولفترة شهرين ويمتد النظر فيه في نهاية الفترة الانتقالية من قبل لجنة للنقل المشتركة وذلك في ضوء معطيات التجربة المكتسبة من الفترة الانتقالية.

الطريقان الجويان الأردنيان للمغادرة من المطارات الأردنية والوصول إليها عبرإقليم تأمين الطيران الإسرائيلي (FIR):

- (١) على وجه العموم، يكون التحليق في الفضاء الجوي الإسرائيلي اعتيادياً في الارتفاع والهبوط ويتبع ما ورد أعلاه بمقتضى الظروف الإسرائيلية.
- (ب) في ضوء ما ورد أعلاه، ولفرض تمكن تحقيق حركة مرور جوي لمنية وذلك كفاءة، يطبق الإجراء التالي فيما يتعلق بالطرق الجوية وذلك من قبل مراقبة الحركة الجوية:
 - ١ حينما يمكن تضليل الطائرات المولدة على قيامها بالارتفاع إلى الارتفاع المطلوبية والهبوط منها.
 - ٢ على نحو منتظم (ويتم تطبيق ذلك في ضمن حدود نسبة ٧٠٪ من الوقت كحد أدنى) باتجاه غربي: تسلمي (١٢٠٠٠ قدم)، موقع (٣١٥٨/٣٥٠٤)، (١٣٠٠٠ قدم)، بي.جي. (١٠٠٠٠ قدم)، دينبا (١٦٠٠٠ قدم) وأصل الارتفاع من "دانيا" باتجاه شرقي: سلدون (٧٠٠٠ قدم)، موقع (٣٤٥٤/٣٢٠٤)، (٥٠٠٠ قدم)، موقع (٣٢٠٣/٣٢٠٣)، سلام (١٠٠٠٠ قدم)، عمان (كما تم ذكره أعلاه)، يمكن لاستعمال ارتفاعات أكثر علىاً حسبما لم肯 ذلك.
 - ٣ بسبب ظروف إسرائيل، تستخدم الطرق الجوية للتنقلية ضمن حدود نسبة الحد الأعلى للمبنية وهي ٣٠٪ من الوقت في أسبوع عمل اعتيادي:

لعام الأحد - الخميس من الساعة ٦٠٠ - ١٨٠٠

- باتجاه غربي ١٢٠٠٠ قدم
- باتجاه شرقي ١١٠٠٠ قدم

(وإذا ما لمكن تتم المواجهة على الارتفاع والهبوط حتى في هذه الفترات الزمنية كما هو مبين في الفترة ٢).

- ٦- بعد استكمال الاجراءات الخاصة بالسيطرة الامنية والتسجيل الحدودي للركاب في محطة المسافرين لجسر اللنبي، يواصل الركاب رحلتهم الى وجهتهم المنشورة.
- (٢) تستكمل التضليلا الفنية والاجرائية، المتعلقة بتشغيل هذا النظام من قبل لجنة للنقل للمتركة.
- (٣) لاغراض هذا الملحق، تعني عبارة (الركاب) المواطنين الاردنيين، والفلسطينيين في الضفة الغربية والمناطق التي تقع ضمن اختصاصات السلطة الفلسطينية فضلاً عن الزائرين الذين يتوجهون الى الجنسيات التي تقوم حالياً باستخدام جسر الملك حسين/اللنبي.

الملاحق رقم (٧/ب)

**مدور الحالات الأردنية والفلسطينية عبر جسر الملك حسين/النبي بين الأردن والضفة الغربية
والمناطق التي تقع ضمن اختصاص السلطة الفلسطينية**

- (١) تم حركة الركاب بالحالات بين الأردن والضفة الغربية والمناطق التي تقع ضمن اختصاصات السلطة الفلسطينية عن طريق جسر الملك حسين/النبي بموجب نظام التقادم وفق ما هو مبين أدناه:
- حركة الركاب من الضفة الغربية والمناطق التي تقع ضمن اختصاص السلطة الفلسطينية إلى الأردن:**
- ١- ينزل الركاب في محطة المسافرين لجسر النبي وتتفق الحالات في "موقع السيارات الصغيرة" الواقع في الجهة الغربية من للجسر.
 - ٢- عند استكمال الإجراءات الخاصة بالتسجيل والسيطرة الحدودية، ينتقل الركاب إلى "موقع السيارات الصغيرة" ثم يصعدون إلى الحالات الخاصة بهم.
 - ٣- قبل عبور الركاب بالحالات لجسر الملك حسين/النبي ، تقوم سلطات الأمن الإسرائيلي بإجراء تسجيل مفصل ودقيق وبتفقد بكلفة التفاصيل الخاصة بالحالة (رقم التسجيل، رقم المحرك، رقم الشاسي) مع بيان الورقة الذي يتم فيه عبور الجسر إلى محطة المسافرين لجسر الملك حسين في "الشونة الجنوبية".
 - ٤- تغير الحالات جسر الملك حسين/النبي بصحبة مرافق لمني اسرائيلي يحل محله مرافق لمني لردني عند الجانب الأردني من الجسر ذاته.
 - ٥- بعد تزول الركاب في محطة المسافرين لجسر الملك حسين في "الشونة الجنوبية" تعود الحالات فارغة فوراً إلى محطة المسافرين لجسر النبي . ويتم استبدال المرافق الأمني الأردني بمرافق لمني لسرائيلي وذلك في الجانب الأردني لجسر الملك حسين/النبي.
- بـ حركة الركاب من الأردن إلى الضفة الغربية والمناطق التي تقع ضمن اختصاص السلطة الفلسطينية :**
- ١- تتفق الحالات الأردنية للركاب بصحبة مرافق لمني لردني من محطة المسافرين لجسر الملك حسين في "الشونة الجنوبية" وصولاً إلى محطة المسافرين لجسر النبي لتعود الحالات فارغة بعد ذلك إلى الأردن على الفور.

(٩) توافق لمرأة على السماح بنقل البضائع من الأردن إلى كافة المناطق الأخرى في الضفة الغربية، التي ستكون ضمن اختصاص السلطة الفلسطينية، وذلك بموجب مبادئ، وأحكام هذا الملحق، ويتم الاتفاق بين الطرفين على تفاصيل الترتيبات الخامسة بنقل هذه البضائع لتلك المناطق.

١٠ فترة التجربة

يقوم الطرفان ضمن إطار نشاطات لجنة النقل المشتركة، خلال فترة ستة أشهر الأولى من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، بمراجعة نظام نقل البضائع بين الأردن والسلطة الفلسطينية، المحدد في هذا الملحق، ويعمل الطرفان في البحث عن ترتيبات من شأنها تحسين فاعلية وكفاءة نظام مرور هذه البضائع، وذلك رفق الاحتياجات الأمنية والاقتصادية والنقل لكل من لمرأة والأردن، وعلى ضوء التطورات التي تحدث في المنطقة، عملاً بأحكام الاتفاقات المبرمة بين لمرأة والفلسطينيين.

الاسمنت - ب-

يتم نقل الاسمنت بالمركبات الاردنية (مطحنة مع احكام الفقرة (١) اعلاه) بنظام النقل للمبادر من الاردن الى منطقة التفريغ في نقطة عبور كارني/ايريز عند مدخل قطاع غزة، و الى المقصد النهائي للبضاعة في مدينة اريحا، حسب خطوط السير على الطرق التي يتم التسويق بشأنها بين الطرفين لهذا الغرض.

الوقود - ج-

يتم نقل الوقود بصهاريج اردنية بنظام النقل المباشر في محطة الوقود في نقطة عبور كارني/ايريز عند مدخل قطاع غزة، وكذلك في محطة الوقود المزمع تحديدها عند مدخل مدينة اريحا حسب خطوط السير على الطرق التي يتم التسويق بشأنها بين الطرفين لهذا الغرض.

- د-

يتم استخدام محطات البضائع في مختلف نقاط العبور الحدودية كموقع لنقل البضائع ويوجب نظام النقل الشابكي وكذلك نظام النقل المباشر بالنسبة لنقل الاسمنت والوقود من الاردن الى السلطة الفلسطينية ويشمل ذلك كافة الجوانب الضرورية للسيطرة الامنية.

- ه-

يجوز نقل البضائع بشاحنات اردنية مباشرة من ميناء العقبة الى السلطة الفلسطينية مرورا بالترانزيت عبر اسرائيل وذلك وفق الشروط والتالي:

- ١-

يتم نقل مثل هذه البضائع مباشرة من السفن التي ترعرع حمولتها في ميناء العقبة شريطة ان تكون الحمولات والسفن التي تنقلها، من دول ترتبط مع اسرائيل بعلاقات دبلوماسية او تجارية.

- ٢-

تمر الشاحنات التي تنقل مثل هذه البضائع عبر نقطة عبور وادي عربه/ هارعوا وتمر من خلال اسرائيل بقوافل محروسة بموجب الاحتياجات والمطلبات الاردنية.

- ٣-

تفرغ الشاحنات حمولاتها في مناطق التفريغ في نقطة عبور كارني/ ايريز عند مدخل قطاع غزة، و الى المقصد النهائي للبضاعة في مدينة اريحا، ثم تعود الشاحنات الى الاردن بقوافل محروسة.

- ٤-

تشعر السلطات الاردنية السلطات الامريكية مسبقا وبتفاهم تتوارد بين (٤٨-٤٩) ساعة، عن كل شحنة بضائع منوى نقلها من ميناء العقبة الى السلطة الفلسطينية بالترانزيت وفق احكام هذه الفقرة، وينبغي لهذه الشاحنات مراعاة تطبيق احكام الاقطلة وقواعد الخامسة بالمستوررات الزراعية وبالجوانب الامنية التي تطبقها السلطات الامريكية المختصة.

- ٨-

يتم تنفيذ هذه الترتيبات وفق كافة المطالبات المتعلقة بالجوانب الجمركية والامنية والنقل والعينيه بهذه الاتفاقية والملحق بها.

و تكون هذه المصاريح مطلقة للمعابر الدولية الخاصة بنقل المراد الخطرة، و تحظى باعتراف الطرفين باعتبارها مركبات شحن مرخصة بنقل الوقود المسائل. و تختتم المصاريح باختام أمنية. ويتم مسبقاً تحديد مصاريح الوقود المستخدمة لهذا الغرض بموجب لرقم تسجيلها، و تستخدم هذه المصاريح بانتظام لنقل الوقود بمعتضى احكام هذا الملحق.

ب- الاسمنت بواسطة مركبات لنقل البضائع (شاحنات وقطارات عادي) مسجلة باسم شركة مصنع الاسمنت الأردنية، لو المشطة من قبل هذه الشركة فقط، و بموجب ما تمارسه الشركة من لشرف يتعلق بالسلامة والجوانب الأمنية. ويتم مسبقاً تحديد المركبات المستخدمة لهذا الغرض و ذلك بموجب لرقم تسجيلها، و تستخدم هذه المركبات بشكل منتظم لنقل الاسمنت وفق احكام هذا الملحق. وينقل الاسمنت باكيان مغلقة فوق نقالات، و تقطع العربكبات و يختتم الغطاء بختم أمني.

ج- الشرطة والمرانقة الأمنية
تراق الشرطة الأردنية للشحنة المشار إليها أعلاه، وصولاً إلى نقاط العبور الحدودية و تعمل على ضمان بقاء الاختام الأمنية سليمة، و تراقب الجهات الأمنية الإسرائيلية الشحنة المذكورة من نقاط العبور الحدودية وعلى خطوط السير على الطرق وفي لوقات يتم تحديدها بين الطرفين قبل ميلادها عملية التقل بفترة تتراوح بين (٤٠-٣٠) ساعة.

د- السائقون
يكون ملتف العربكبات الأردنية التي تقوم بنقل الوقود والاسمنت الممثل اليه أعلاه من الأردن إلى السلطة الفلسطينية موظفين منتظمين لدى كل من الشركتين الوارد ذكرهما أعلاه، أو لدى متمهد النقل بالنسبة لشركة مصنع الاسمنت الأردنية، ويخضعون إلى كافة اجراءات الامن والسلامة الروتينية، التي تمارسها السلطات الأمنية الأردنية، و يتم تحديد هؤلاء السائقين مسبقاً و يتم استخدامهم بشكل منتظم لعمليات التقل عبر نقاط العبور الحدودية.

ترتيبات نقل للبضائع

نقطة عبور وادي، الأردن / نهر الأردن، حبر الملك حسين/النبي، وادي عربه/هارعف: (٧)
أ- تقل كافة اصناف للبضائع، باستثناء الوقود والاسمنت كما هو مبين فيما بعد، بتنظيم التقل التبالي من قبل مركبات لردنية تقف بصورة دائمة في الجهة الغربية لنهر الملك حسين/النبي، إلى منطقة التفريغ في نقطة عبور كارني/أبريز عند مدخل قطاع غزة، وكذلك إلى المقصد النهائي للبضاعة في مدينة أريحا.

الملحق رقم (٧)

**نقل البضائع بين الأردن والمناطق التي
تقع ضمن اختصاص السلطة الفلسطينية**

(١) لغرض القيام بنقل البضائع من الأردن إلى السلطة الفلسطينية، تسمح اسرائيل بوقف ما يصل عدده إلى (١٥٠) مائة وخمسين شاحنة لريادية، وبشكل دائم، في الجهة الغربية لجسر الملك حسين/النبي، أخذة بعين الاعتبار ما يلزم الاحتياجات والضرورات الاردنية.

وبناءً على الاتفاق حول الشروط والترتيبات المتعلقة بمنطقة الوقف من خلال مباحثات بين كل من سلطة المطرals الاسرائيلية والسلطات المختصة الاردنية. وعلى اثر فقرة التجربة المشار إليها في الفقرة (١٠) من هذا الملحق، تنظر السلطات الاميرائيلية، وعلى نحو ايجابي، حول امكانية زيادة (الكتأة) لمدد الشاحنات المبين اعلاه.

الترتيبات المتعلقة بحركة الشاحنات

(٢) تتسلم الشاحنات الاردنية المشار إليها اعلاه البضائع القادمة من الأردن بموجب نظام النقل التبلاجي، وتعمل على نقل هذه البضائع إلى السلطة الفلسطينية.

(٣) تقوم الشاحنات بنقل البضائع وفق نظام القوافل المحروسة وعلى طرق محددة، وتخصيص لكافة التدابير الامنية للضرورة، متوجهة إلى منطقة تفريغ معينة عند نقطة عبور (كارني/ايرز) وأو مباشرة إلى المقصد النهائي للبضاعة في مدينة اريحا.

(٤) تنظم حركة القوافل المحروسة بما يؤمن تسهيل نقل البضائع من الأردن إلى السلطة الفلسطينية بعدل اربع قوافل لكل أسبوع عمل (الاحد-الخميس). وفي حالة وجود حاجة لزيادة عدد قوافل، تنظر السلطات الاميرائيلية وعلى نحو ايجابي بامكانية تحقيق هذه الزيادة في عدد القوافل.

(٥) بعد الانتهاء من التفريغ في نقطة عبور كارني/ايرز عند مدخل قطاع غزة وفي المقصد النهائي للبضاعة في مدينة اريحا، تعود الشاحنات وفق نظام القوافل المحروسة وعلى طرق محددة إلى منطقة الوقف المذكور أعلاه.

نقل الوقود والاستمت من الأردن إلى السلطة الفلسطينية

(٦) تكون كلية التدابير المتعلقة بنقل الوقود والاستمت من الأردن إلى السلطة الفلسطينية بمقتضى احكام هذا الملحق، وعلى أساس استخدام مركبات لريادية وسائقين لريدينين وذلك كما هو مبين أدناه:

- (١) لنقل الوقود: بواسطة صهاريج للوقود مسجلة باسم شركة مصفاة البترول الاردنية ويتم تشغيلها بموجب ما تمارسه هذه الشركة من اشراف يتعلق بالسلامة والجرائب الامنية

الملحق رقم (١)

الشحن والموانئ: السفن الصغيرة، الترتيبات والإجراءات

١) تجري السفن الصغيرة اتصالاً لاملكي مباشر مع ملاحة البحرية لكلا الطرفين عبر قناة التردد العالي (VHF) ١٦ في وقت لا يقل عن ثلاثة ساعات قبل المغادرة.

٢) تقدم السفن الصغيرة للبيانات التالية:

- أ- لسم السفينة وعلامات تحديد الهوية (رقم التسجيل والرمز للملك)
- ب- علم وميناء تسجيل السفينة
- ج- لسم الريان وجنسينه
- د- عدد أفراد الطاقم والمسافرين وجنسياتهم
- هـ- لون هيكل السفينة
- وـ- الترقيت المحلي للمغادرة
- زـ- الاتجاه والسرعة
- حـ- نقطة المغادرة
- طـ- الجهة المقصودة والغرض من الرصوـل
- يـ- الوقت المقدر للوصول إلى الممر الحدودي

٣) تحظر السفن الصغيرة بمراقبة لاسلكية مستمرة على قناة التردد العالي (VHF) ١٦ أثناء ابحارها إلى ميناء ليلاً أو إلى ميناء العقبة أو عند مغادرتها أي من هذين الميناءين.

٤) تقابل النداءات الموجهة من قبل ملاحي البحرية الإسرائيلي والأردني والسلطات الرسمية في الموانئ إلى مثل هذه السفن باجلبات فورية.

٥) السفن الصغيرة التي لا تملك وسائل الاتصال يتم مرافقتها من قبل سفينة ملاحة البحرية للمعنى إلى منطقة التفتيش المبينة في الفقرة (١) أدناه.

٦) قنوات التردد العالي العاملة هي: ٨، ١١، ١٢، ١٤.

٧) خط المير للدخول إلى ميناء ليلاً وإلى ميناء العقبة من الحدود هو قناة ٤/٥٠٠ ياردة حول الممر الواقع بين ميناء ليلاً وميناء العقبة باتجاه ٢٩٠/١١٠.

٨) تلتزم السفن بالبقاء ضمن حدود خط المير عند الابحار من ميناء إلى آخر.

٩) منطقة التفتيش هي قناة ٤/٢٥٠ ياردة حول الخط الحدودي بين البلدين.

١٠) عند الاقتراب من منطقة التفتيش، تكون سرعة سير السفن لا تزيد عن (١٥) عدة كحد أقصى.

١١) تخضع كل سفينة إلى تفتيش لمني في طريقها إلى كل ميناء بحد ذاته.

**الملحق رقم (٥)
الشحن والمواشي: البحث والإنقاذ**

(١) **تعريف:**

تعني عبارة (الخطر) الحالة التي تتضمنها على تأكيد مفهوم بوجود خطر كبير على وشك الوقوع بهدف معرفة معينة، أو شخص معين، وإن هذه الحالة تتطلب مساعدة عاجلة.

(٢) في أوقات الخطر، وإثناء قيام كل طرف بعملية البحث والإنقاذ، يتم تقديم المساعدة من قبل الطرف الآخر عندما يطلب إليه القيام بذلك. ويتم الإنقاذ على الإجراء الخاص بتقديم مثل هذه المساعدة من قبل الطرفين.

(٣) في أوقات الخطر خارج المياه الأقلية لكل من الطرفين، يتم القيام بعملية البحث والإنقاذ من قبل كل طرف اعتماداً على ميناء الجهة المقصودة، أو ميناء المغادرة للسفينة التي في خطر.

(٤) يعمل الطرفان على لقاء تعاون وتنسيق متبادل بينهما وتحقيقاً لهذا الهدف يقومان بتبادل المعلومات حول ما يلي:

أ- خطة الطوارئ المتعلقة بالبحث والإنقاذ لكل طرف.

ب- التفاصيل المتعلقة بوسائل البحث والإنقاذ المتوفرة في كل بلد بما في ذلك الامكانيات الطبيعية في كل من مينائي إيلات والعقبة.

ج- التفاصيل المتعلقة بالاتصالات الخاصة بحالات الخطر والوسائل المتوفرة في نقاط الاتصال.

(٥) بهدف زيادة حجم التنسيق والمعرفة، يتعاون الطرفان على القيام بنشاطات مشتركة تتعلق بالبحث والإنقاذ.

- جـ- يتم نقل البضائع فقط عن طريق نظام الترافق التي تم مرافقتها من نقاط العبور للحدودية الى الجهة المقصودة المحددة وبالعكس .
- دـ- لغايات اجراء التفتيش الامني، يجوز للقيام بنقل البضائع خلال يوم الاسبوع (اليم الاحد الى الخميس) بمعدل مرتين في اليوم (بين الساعة الثامنة صباحاً والساعة السادسة مساء خلال فصل الشتاء، وبين الساعة الثامنة صباحاً والساعة الثامنة مساء خلال فصل الصيف) .
- هـ- يحظر على مالكي الشاحنات حمل الاسلحة، وتم المواجهة عليهم من قبل السلطات المسؤولة عن الامن في بلدتهم ويتم تزويدهم بوثائق امنية حسب الاصول .
- ٢- فيما يتعلق بالبضائع المنقولة بنظام النقل التبادلي من ولی احد البلدين للاغراض التجارية في البلد الآخر، يجوز لكل طرف اجراء تفتيش امني على البضائع التي تعبّر الى داخل اراضيه .
- ٣- فيما يتعلق بالبضائع المنقولة مباشرة وبنظام النقل من الباب الى الباب من احد البلدين الى ميناء في البلد الآخر لــ بالعكس، وفي حالة عدم تمكن الشاحنات من استكمال رحلتها ضمن نطاق الساعات المحددة في هذه الاتفاقية، يسمح لهذه الشاحنات بالبقاء داخل الميناء في منطقة خالصة تحدها السلطة المختصة، وتواصل هذه الشاحنات رحلتها مباشرة في اليوم التالي بعد ان يتم تحميلها لو تغريفيها .
- ٤- في حالة عدم تمكن شاحنة معينة من العودة الى البلد المسجلة فيه، لاسباب قاهرة، يسمح لهذه الشاحنة كاجراء استثنائي بالبقاء يوماً لمنافيا بعد حصولها على اذن خاص من السلطة المختصة في البلد المضيف .
- ٥- يتم لامة لاتصالات مباشرة (هاتف وفاكس) بين السلطات الامنية لكلا الطرفين وذلك في نقل العبور الحدودية بهدف توفير المراجعت للازمة لایة قضية .

الملحق رقم (٤)
تنبيهات الامن والسلامة الخاصة بالنقل

(ا) عالم

- 1 يعمل الطرفان بكل ميلتوف لديهم من الوسائل لمنع وقوع اعمال العنف في مجال النقل بهدف ضمان للتنفيذ الكامل لهذه الاتفاقية.
- 2 يجوز لكلا الطرفين اجراء مراقبة وتنبيه امنيين لما يدخل الى اراضيه من الاشخاص والمركبات الآلية والبضائع.

(ب) عبور السيارات الخاصة

بالرغم من احكام الفقرة (١/د) من العزء (ا) من المادة الثانية من هذه الاتفاقية فيما يتعلق بسيارات الخاصة، ولحين الوصول الى تفاق آخر، تمنع السيارات الاسرائيلية القادمة الى الاردن لوحوات تسجيل اردنية في نقاط العبور الحدودية وفق الانظمة الجمركية الاردنية، وتعد لوحوات التسجيل هذه عند عودة السيارة الى نقاط العبور الحدودية.

وتحتفظ السيارات الخاصة الاردنية التي تعبر الى اسرائيل بلوحوات تسجيلها الاردنية.

(ج) النقل العام والسيادي

- 1 يتخذ كل طرف كافة الاجراءات لضمان حدود اراضيه وذلك من نقطة للعبور الحدودية الى الموقع الذي يتراجل عنده الركاب من الحافلة وعودتهم بعد ذلك.
- 2 يخضع سائقو الحالات الى موافقة السلطات المسؤولة عن الامن في بلدكم، ويتم تزويدهم بوائق امنية حسب الاصول.

(د) امن البضائع

- 1 فيما يتعلق بالبضائع المنشورة مباشرة وبنظام النقل من الباب الى الباب الى احد البلدين ومنه الى جهة مقصودة في البلد الآخر، او مرورا بالترانزيت:
 - أ يجوز لكل طرف اجراء تنبيه امني على ماجتناز حدوده من البضائع والشاحنات والسلقين.
 - ب يحدد كل طرف مسارات الطرق لنقل البضائع في داخل اراضيه.

- ٢- يتم تشغيل الخطوط الاولية للنقل العام من قبل ناقلي كل طرف بمعدل رحلة واحدة في اليوم لكل خط من الخطوط، من نقطة المغادرة الى نقطة المقصود ومن ثم العودة ، باستثناء خط العقبة - ايلات الذي سيتم تشغيله بواقع ثلاث رحلات في اليوم الواحد .
- ٣- بالرغم من حكم الفقرة (١/ز) من الجزء (ج) من المادة الثانية من هذه الاتفاقية، يعين كل طرف ناقل واحد لكل خط او لكافحة خطوط النقل العام وذلك خلال فترة السنة لشهر الاولى.
- ٤- تحدد اجرور النقل للخطوط المذكورة اعلاه على النحو التالي:
- | | |
|----------------|------------------|
| عمان - قل ابيب | ٧٠٠ دولار أمريكي |
| عمان - حيفا | ٦٥٠ دولار أمريكي |
| عمان - الناصرة | ٦٠٠ دولار أمريكي |
| لربد - حيفا | ٥٠٠ دولار أمريكي |
| لربد - الناصرة | ٤٥٠ دولار أمريكي |
| العقبة - ايلات | ١٥٠ دولار أمريكي |
- ٥- يعد النظر في الخطوط الاولية للنقل العام من قبل وزيرتي النقل لكلا الطرفين، بعد مرور ستة شهور على تشغيل كل خط من الخطوط ، او في وقت يسمى ذلك في حالة القضاة الضرورة لذلك ، ويبقى العمل بموجتها مالم يتم تغيير اي منها من قبل وزيرتي النقل لكلا الطرفين بموجب حكم هذه الاتفاقية، وتشتمل عملية اعادة النظر تشغيل الخطوط الاولية، بما في ذلك عدد الرحلات وتكرارها، المحطات، عدد الناقلين، اجرور النقل ، واي جذب آخر يتعلق بالامر .

الملحق رقم (٢)

النقل البري

(أ) خطوط النقل السياحي

-١ بمقتضى حكم الفقرة (ج) من الجزء (ب) من المادة الثالثة من هذه الاتفاقية، تكون نقاط الوصول المقصودة فيما يتعلق بالنقل السياحي بين البلدين بصورة أولية كالتالي:

- الأردن:
* مدينة عمان
* مدينة العقبة
* مدينة لربد عن طريق نقطة عبور وادي الأردن/نهر الأردن
لإسرائيل:
* تل أبيب
* حيفا
* طبريا
* الناصرة
* ليلات

-٢ يجوز الاتفاق حول اجراء تغييرات / او اضافات على نقاط الوصول المقصودة المبينة اعلاه من وقت الى اخر من قبل سلطتي النقل المختصتين للطرفين.

(ب) الخطوط الأولية للنقل العام

-١ تكون الخطوط الأولية للنقل العام بين البلدين، والمessler إليها في الفقرة (ج) من الجزء (ج) من المادة الثالثة من هذه الاتفاقية كالتالي:

- عمان - تل أبيب
عمان - حيفا
عمان - الناصرة
لربد - الناصرة
لربد - حيفا
العقبة - ليلات

د- يوضع كل طرف في التمذج الجمركي ما إذا كانت بده منشأ للبضاعة، لم ان
المنشأ يقع خارجه.

٣- بضائع أخرى (بما فيها بضائع من دول ثالثة)

يلزم مثل هذه البضائع وثائق بموجب التشريعات الوطنية، ومن بينها، الوثائق التالية:

- ا- فاتورة تجارية.
- ب- شهادة منشأ.
- ج- قائمة بالبضائع المحزومة.

ج) الترتيبات الجمركية المتعلقة بالشاحنات والحاولات

- 1 تتم الشاحنات والحاولات التي تدخل بصورة مؤقتة إلى كل من البلدين، بموجب الاجراءات المتبعة من قبل كل طرف، نموذج جمركي أصولي إلى السلطات الجمركية للبلد المضيف.
- 2 تنظر السلطات الجمركية الاربانية في امكانية اعتماد نظام دفتر للرسور بطريقة تلائم النقل بين البلدين.
- 3 تصدر السلطات الجمركية، كل على حده، في نقطة العبور الحدودية تصريح لدخول مؤقت لفترة اقصاها سبعة أيام بالنسبة للحاولات، وفترة اقصاها ثلاثة أيام بالنسبة للشاحنات. ويتم اصدار اي تمديد بموجب التصريحات الخاصة بكل طرف.
- 4 لا يشترط اي طرف من الطرفين فرضية كفالة جمركية على الشاحنات والحاولات التي تدخل او تغدو بشكل مؤقت.
- 5 يجوز للشاحنات والحاولات دخال عدد للاصلاح، وفق الممارسات المتبعة والمملمة بها فيما يتعلق بالمركبات التي تقوم بقطع مسافات بعيدة، على ان يتم اعادة تصدير هذه العدد مع الشاحنة لو الحالة عند المغادرة.

د) الترتيبات الجمركية المتعلقة بشحن البضائع

- 1 يتم تعامل كل طرف مع البضائع المشحونة بموجب تشريعاته واجراءاته.
- 2 البضائع المسيرة بالترانزيت
- 3 التعريف: لاغراض هذا الملحق، تعني عبارة البضائع المسيرة بالترانزيت لية بضائع تجذب لعد البلدين والتي تكون اما مصدرة الى بلد ثالث او مستوردة منه.
- 4 يلزم كل بضاعة مشحونة نموذج جمركي يقدم إلى السلطات الجمركية للطرف الآخر عند الحدود، وقد تكون هناك حاجة لوثائق اخرى بموجب التشريعات الوطنية.
- 5 ولغرض تبسيط الاجراءات، تبحث السلطات الجمركية الاربانية امكانية الخروج بنموذج جمركي مشترك يمكن استخدامه من قبل السلطات الجمركية الاربانية. والتي حين التوصل إلى تنفيذ هذه الفقرة، يستخدم كل طرف نماذجه الخاصة ويقدم نسخة عنها إلى السلطة الجمركية للطرف الآخر عند نقطة العبور الحدودية.

الملحق رقم (٢)
الترتيبات الجمركية الخاصة بالنقل

(ا) عامة

- ١ مع مراعاة ما قد يتم التوصل إليه من تفاهم بين كل من السلطات الجمركيةتين في الطرفين من وقت إلى آخر، يحدد كل طرف إجراءاته الجمركية بمقدسي شريعته.
- ٢ لا نقل الاجراءات الجمركية المعتمدة من قبل كلا الطرفين ملامسة عن تلك المعتمدة تجاه كافة الدول الأخرى.
- ٣ تكون كافة النماذج الجمركية المطلوبة لاغراض تنفيذ احكام هذا الملحق باللغتين الانجليزية والعربية (بالنسبة للمستندات الاردنية) وباللغتين الانجليزية والعربية (بالنسبة للمستندات الامر الزييلي).
- ٤ يغنى الوقود الموجود في خزان الوقود القياسي لايہ مرکبة من الرسوم الجمركية ومن كافة الضرائب والرسوم الأخرى.
- ٥ تستخدم قطع الغيار المحلية للمركبات لاغراض التصليح. ويجوز استيراد قطع الغيار من الخارج، وتخضع هذه القطع لكافة الرسوم والتشريعات الجمركية.
- ٦ يجوز سحب المركبات العاطلة عن العمل إلى البلد المسجلة فيها هذه المركبات بهدف اصلاحها.

(ب) الترتيبات الجمركية المتعلقة بالسيارات الخاصة

- ١ وفقا للإجراءات المتبعة من قبل كل طرف، تقدم النماذج ذات العلاقة بالسيارات الخاصة إلى السلطات الجمركية البلد المضيف.
- ٢ تقوم كل سلطة جمركية على حده، في نقاط العبور الحدودية، باصدار تصريح لدخول مؤقت لفترة ثلاثة أشهر كحد أقصى، ويجوز للسلطتين الجمركيةتين للطرفين منح تمديدات لفترة تراكمية لا تتجاوز ستة أشهر. لایہ تمددات اضافية تمنح وفق التشريعات الخاصة بكل طرف.
- ٣ يتم تسجيل الدخول المؤقت للسيارة الخاصة في جواز سفر المالك أو السائق، بوجب التشريعات المطبقة من قبل كل طرف.

-٢ يشمل غطاء التأمين المشار إليه أعلاه كامل مدةبقاء السفينة المصيرية في المياه الإقليمية للبلد المضيف.

-٣ يعترف بوثائق التأمين الصادرة فقط من قبل مؤمنين مرخصين من قبل السلطات المختصة لكلاً للطرفين ويرفق معها ترجمة رسمية إلى اللغة الإنجليزية في الحلة التي لا تحمل فيها مثل هذه الوثائق حروفاً ولرقاماً باللغة الإنجليزية.

فريق الخبراء (ه)

فور دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ، يشكل للطرفان مجموعة عمل من الخبراء متبقية عن لجنة النقل المشتركة بهدف معالجة الفضيـاـت المتعلقة بالتأمين بموجب احكام هذا الملحق. ويجتمع اعضاء المجموعة لستجابة لطلب اي من الطرفين.

الملحق رقم (١)
للتأمين

(ا) التعريف

لاغراض هذا الملحق، تعني عبارة (مركبة) آية وسيلة من وسائل النقل بالمحركات المسجلة في أحد البلدين والتي يسمح لها بالدخول من أحد البلدين إلى البلد الآخر بمرجع حكم هذه الاتفاقية.

(ب) التأمين الازامي على المركبات

يشترط الطرفان قيام كل مركبة كشرط مسبق لدخولها إلى البلد الآخر، بحمل وثيقة تأمين تغطي متطلبات التأمين الازامي وفق التشريعات النافذة في البلد المضيف (وهو الشرط للمسبق المسمى فيما بعد بـ "خطاء التأمين").

-٢ يشمل "خطاء التأمين" كامل فترةبقاء المركبة في البلد المضيف.

-٣ يتم اصدار "خطاء التأمين" فقط من قبل:

١. مومنين مرخصين من قبل السلطات المختصة للبلد المضيف، ولهذا الفرض يوسم كلًا للطرفين مكاتب تأمين في نقاط العبور الحدودية من أجل اصدار وثائق التأمين المطلوبة، أو

ب. مومن مركبات عضو في مكتب وطني لبطاقة التأمين الدولية للمركبات (المسمى فيما بعد "مكتب البطاقة الخضراء") وقطف في حالة التي يكون فيها ذلك المكتب الوطني عضوا في المركز الدولي لبطاقة الخضراء ولديه تفاصية متباعدة مع مكتب البطاقة الخضراء في البلد المضيف.

(ج) التأمين على البضائع

تطبق التشريعات النافذة في كل من الطرفين على كافة الامور ذات العلاقة بالتأمين على نقل البضائع.

(د) التأمين على السفينة الصغيرة

-١ يشترط كلا الطرفين قيام كل سفينة صغيرة، كشرط مسبق لدخولها إلى المياه الإقليمية للطرف الآخر، بحمل وثيقة تأمين تغطي متطلبات التأمين الازامي بمرجع التشريعات النافذة لدى الطرف ذات العلاقة.

لائحة بالملحق والمحاضر المتعلق عليها

- | | |
|------------------|---|
| الملحق رقم ١ | : التأمين |
| الملحق رقم ٢ | : الترتيبات للجمركية الخاصة بالنقل. |
| الملحق رقم ٣ | : النقل البري. |
| الملحق رقم ٤ | : ترتيبات الأمن والسلامة الخاصة بالنقل. |
| الملحق رقم ٥ | : الشحن والموانئ: البحث والأنفاذ. |
| الملحق رقم ٦ | : الشحن والموانئ: السفن الصغيرة ، الترتيبات والأجراءات. |
| الملحق رقم (٧) | : نقل البضائع بين الأردن والمناطق التي تقع ضمن اختصاص السلطة الفلسطينية . |
| الملحق رقم (٧/ب) | : مرور الحالات الأردنية والفلسطينية عبر جسر الملك حسين/النبي بين الأردن والضفة الغربية والمناطق التي تقع ضمن اختصاص السلطة الفلسطينية . |
| الملحق رقم (٨) | : تبيير انتقالى لطائرات لخطوط الجوية الملكية الأردنية التي تطلق فوق أسرائيل. |
| الملحق رقم (٨/ب) | : محضر لقاء. |
| الملحق رقم (٨/ج) | : رسالة اتفاقية تتعلق بخدمات الحركة الجوية بين المملكة الأردنية الهاشمية ودولة إسرائيل. |
| محضر لقاء | : المادة الثانية من الاتفاقية - النقل البري . |
| محضر لقاء | : رسوم نقل البضائع بين الأردن وكل من إسرائيل والسلطة الفلسطينية وبالعكس. |

المادة الخامسة: لحكام خاتمية

- (١) تكون وزارتا للنقل لكلا الطرفين، السلطتين المختصتين في مجال تنفيذ هذه الاتفاقية.
- (٢) تخضع كافة الجوانب المتعلقة بالنقل وغير المشمولة بهذه الاتفاقية إلى حكام التشريعات الخالصة بكل طرف.
- (٣) أ- يتم أثراً هذه الاتفاقية لو المصادقة عليها وفق الأجراءات القانونية للطرفين.
- ب- تدخل الاتفاقية حيز التنفيذ في موعد لا يتجاوز (٣٠) ثلاثة يوماً من تاريخ التوقيع عليها وبعد اعداد اتفاقية الاجراءات الامنية للمينة في الفترة الرابعة من المادة الخامسة من هذه الاتفاقية، وفي التاريخ المثبت على المذكرة الأخيرة من بين المذكوريين الدبلوماسيين للتيين بموجبها يعلم الطرفان أحدهما الآخر بأن الأجراءات القانونية الداخلية حول دخول الاتفاقية حيز التنفيذ قد تم تنفيذها، وتصبح الاتفاقية نافذة المفعول لمدة مئتين، وتبقى نافذة المفعول بعد ذلك لنفس الفترة، الا إذا قدم أحد الطرفين بطلب لاتهامها وفق حكم هذه المادة.

المادة الثامنة: لجنة النقل المشتركة

- (١) تشكل لجنة مشتركة للنقل والتي تتكون من ممثلي عن الطرفين وذلك عند دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.
- (٢) تكون صلاحيات لجنة النقل المشتركة كما يلى:
- أ- الأشراف على تنفيذ هذه الاتفاقية.
 - بـ دراسة الحلول الملائمة للمشاكل المحتملة التي لم يتم التوصل إلى تسويتها بين السلطات المختصة المشار إليها في هذه الاتفاقية، وتقديم المقترنات بشأن اعتقاد هذه الحلول وتطبيقها.
 - جـ مراجعة كافة القضايا ذات العلاقة والتي تقع ضمن إطار هذه الاتفاقية، ورفع التوصيات الخالصة بتصوينها.
 - دـ مناقشة أي مقترن يستدعي تعديل أحكام مواد هذه الاتفاقية وملحقها، ورفع التوصيات المناسبة بهذا الصدد.
 - هـ النظر في أي موضوع آخر يتم الاتفاق بشأنه فيما يتعلق بالنقل.
 - وـ مراجعة تفاصيل التدابير الخاصة بحركة المسافرين والبضائع بهدف تحسينها.
- (٣) تجتمع لجنة النقل المشتركة سنويًا بالتناوب في كل من إسرائيل والاردن. ويتم ترتيب لقاءاتها من خلال الفتوح الدبلوماسية. ويجوز لأي من الطرفين طلب عقد لقاءات إضافية لللجنة للنقل المشتركة ، إذا ما أقتضت الضرورة لذلك، ويتم ترتيب عقد مثل هذه الاجتماعات في أقرب وقت ممكن.
- (٤) يجوز للجنة النقل المشتركة، وفي ماء اه ضرورة، القيام بتشكيل لجان فرعية ومجموعات عمل متخصصة، يهدى إليها مهام معينة تتطلبها أحكام هذه الاتفاقية. وضمن هذا الإطار تشكل لجنة فرعية فور دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ لمعالجة القضايا ذات الصفة المستعجلة.

المادة السابعة: التعاون والتنسيق

- (١) يؤكد الطرفان على أهمية للتنسيق والتتعاون المتبادل في مجالات التخطيط والمشاريع والدراسات والاستراتيجيات من أجل النهوض بقطاع النقل في كلا البلدين لمصلحة اقتصاديهما و لتحقيق الرفاهية في كافة لرجاء المنطقة.
- (٢) يؤكد الطرفان على أهمية للتنسيق والتتعاون في المجال الأقليمية والدولية، وكذلك ضمن ميادن مشاركتهما في الاتفاقيات والمعاهدات الأقليمية والدولية على حد سواء.

العدة المساعدة: الأرصاد الجوية

- ١) تعاون لجهزة الخدمات الخاصة بالأرصاد الجوية لكلا الطرفين في المجالات التالية:
- أ- تبادل مشاهدات الرصد الجوي، وذلك من محطات لرضية و هوائية، والتي تشمل الملاحظات والتقويمات المنتظمة بالملاحة الجوية، والمنشورات وتقديرات الأبحاث.
 - ب- تبادل للمعرفة والخبرة المكتسبة في حقل التقويم بعيدة المدى والفصليّة الخاصة بسقوط الأمطار والتلوّح والبرد.
 - ج- تعزيز كميات الأمطار بين البلدين.
- ٢) يعمل الطرفان على تزويد وتحديث معلومات احدهما الآخر حول تطور النشاطات ضمن مجال نموذج لتقييم لتقويم الأحوال الجوية يتميز بقدر تحديد عاليه.
- ٣) يقوم الطرفان بتبادل نقل التكنولوجيا في شتى مجالات علوم الأرصاد الجوية التطبيقية مع التركيز بشكل خاص على علوم الأرصاد الجوية الزراعية، وعلوم الأرصاد الجوية المنتظمة بتلوّح الهواء، بما في ذلك المشاركة في التدوين وورش العمل والمؤتمرات.
- ٤) ينشأ الطرفان إطاراً مشتركاً للتعاون في مجال الأرصاد الجوية، بما في ذلك ، تبادل الزيارات ولقاءات بين المختصين والخبراء بهدف اعداد وصياغة تدابير مفصلة حول المشاريع المشتركة المحددة في هذه المادة من الاتفاقية.

أ- منطقة العقبة ليلات

- ١ مراجعة وتحديد نقاط الملاحة التي تبرز بسبب قرب مطاري العقبة وليلات أحدهما من الآخر وذلك فيما يتعلق بالرحلات التي تقوم بموجب قواعد الطيران المرأوي والتي تقوم بموجب قواعد الطيران الآكي.
- ٢ دراسة وتحديد اجراءات للتنسيق المتعلقة بخدمات الحركة الجوية بين الوحدتين.
- ٣ تغيير مسار الممر الجوي (Route J10) باتجاه الشرق.

ب- دراسة التعارض القائم بين الممرين الجويين (J10 and R52 Routes)

- ١ دراسة المنطقتين العازلتين المتداخلتين في منطقة العقبة.
 - ٢ دراسة وتحديد الخطول الخاصة بالتعارض.
- (٤) بعد الجهات المختصة لدى الطرفان لاتفاقية حول الاجراءات الامنية للرحلات الجوية الاسرائيلية الى الاردن والرحلات الجوية الاردنية الى اسرائيل في موعد لا يتجاوز ثلاثة اسابيع من تاريخ توقيع هذه الاتفاقية.
- (٥) بعد الانتهاء من اعداد لاتفاقية الاجراءات الامنية المبينة بالفقرة الرابعة من هذه المادة وبعد دخول لاتفاقية لنقل وتفاقية للخدمات الجوية بين الطرفين حيز التنفيذ ، يبدأ تشغيل الرحلات الجوية فوراً بين البلدين.

المادة الخامسة: الطيران المدني والنقل الجوي

- (١) أن المملكة الأردنية الهاشمية ودولة أستراليا - كونهما طرفين في اتفاقية خدمات المرور الجوي الدولي (لتراتزيت) لعام ١٩٤٤، وباعتبارهما في طور عقد اتفاقية ثنائية للخدمات الجوية وذلك بموجب أحکام المادة الخامسة عشرة من معاهدة السلام البرمية بين البلدين - قد اتفقا على السماح للطارات المدنية التابعة لكلا طرفين بالتحليق في المجال الجوي لأدھما الآخر بمقتضى الطرق الجوية المنشورة ولإجراءات الحركة الجوية المشار إليها فيما يلي بخدمات الحركة الجوية، كما هو محدد في منشورات الطيران. وفيما يتعلق بالفترة الانتقالية، يسمح للطارات المدنية التابعة للخطوط الجوية الملكية الأردنية للتحليق في المجال الجوي الأسترالي وفق التأيير والأجراءات التقنية والأدارية المبينة في الملحق (٨/أ) و (٨/ب) و (٨/ج) من هذه الاتفاقية.
- (٢) يولق للطرفان على العمل لاستخدام مطار العقبة مطارا دوليا لكلا البلدين. وبهذا الصدد، تقوم سلطنا الطيران المدني في كل البلدين بإجراء دراسات التي تستند على كافة التفاصيل الضرورية وذلك في غضون ثلاثة أشهر من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.
- ويتدارس الطرفان، من بين أمور أخرى، الظروف التشغيلية المتعلقة بالموضوع أعلاه ونتيجة لذلك يجب اعتماد تقييم خدمات الحركة الجوية في المنطقة الجنوبية.
- (٣) أ- إلى أن يحين موعد تطبيق أحکام الفقرة (٢) من هذه المادة، تشكل لجنة فرعية منبثقة عن لجنة النقل المشتركة من أجل معالجة الظروف التشغيلية الجوية الحالية في العقبة ويلات.
- ب- تضم اللجنة الفرعية ممثلين عن سلطات الطيران المدني، سلطات المطارات، سلاح الجو، وخبراء وفق الحاجة.
- ج- تباشر اللجنة الفرعية لجماعاتها مباشرة بعد دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ.
- د- تتعالج اللجنة الفرعية الأمور التالية:

- ٤ يكون ميناؤ الدخول الى ايلات والعقبة الميناءتين التجاريين الخاصتين بكل من ايلات والعقبة على التوالي. ويجوز تحديد موئل دخول اخرى من قبل سلطة كل ميناء على حدة.
- ٥ يتم الابحار بين مينائي العقبة وابيلات، فضلا عن الدخول اليهما والمخاطر منهما، ضمن خطوط ملاحة يتم الاتفاق عليها من قبل الطرفين.
- ٦ يتم تبسيط الاجراءات المتعلقة بنزول افراد الطواقم البحرية الى البر وفقا لأنظمة كلا الطرفين.
لما الاجراءات المتعلقة بنزول المسافرين (المسيطرة المدودية والجمارك) فتتم وفق لاحكام الاتفاقيات ذات العلاقة المعقدة بين الطرفين.
- ٧ من اجل تسهيل حركة المرور بين البلدين، فإن الاجراءات الضرورية المتعلقة بالدخول وحجم الحركة وتلبية الامن والسلامة بالنسبة للسفن الخامسة والتجارية على حد سواء، مبينة في الملحق رقم (٦) من هذه الاتفاقية.
- ٨ يمنع دخول الوحدات البحرية للثانية مياه الطرف الآخر: الراوح ركوب الأموال، القوارب الشراعية لركوب الأموال، الدراجات البحرية، للزوارق الشراعية التي تحمل شخص واحد، ولقارب للصيارة بدولاست. الا انه يجوز للطرفين في مناسبات خاصة ويوجب تلقّق مشترك السماح بدخول مثل هذه الوحدات.
- ٩ يتم قلمة تصالات مباشرة (هاتف وفاكس) بين السلطات المختصة لكلا الطرفين بهدف معالجة لية مشاكل قد تثار ضمن إطار هذا الجزء.
- ١٠ يجب ان تحمل كل سفينة رقم تسجيل وعلم وطني.

(٤) الشحن البحري

يحل الطرفان على تنمية العلاقات التي تربط بين قطاعات الشحن البحري في البلدين وتشجع قيام مشروع مستقبلية مشتركة بينهما.

الطرف الآخر، شريطة ان تكون هيئة التصنيف هذه عضوا في الاتحاد الدولي لهيئات التصنيف.

- ٤ تكون الوثائق الخالصة بالموانئ والجمارك وغيرها من السلطات ذات العلاقة ، والتي تستخدم من قبل للناقلين ووكالاء الشحن هي النماذج الموحدة التي تستخدم اعتباراً في كل مكان.
- ٥ يتعلون الطرفان في مجالات انظمة تبادل المعلومات ، والمعلومات المستحصلة من البيانات الالكترونية، وتدريب وتأهيل البحارة والملاحين، وإلى غير ذلك من القضايا البحرية.

(ج) البحث والإنقاذ

التفاصيل الخامسة بتدابير البحث والإنقاذ مبينة في الملحق رقم (٥) من هذه الاتفاقية.

(د) السفن الصغيرة

- ١ يعترف الطرفان بالوثائق الرسمية الصادرة عن كل طرف فيما يتعلق بالسفن الصغيرة.
- ٢ يسمح للسفن الصغيرة بالعبور بين البلدين وبالوثائق التالية:
 - ١- رخصة ملاحة ملاحية المفعول .
 - بـ- شهادة تسجيل خاصة بالسفن الصغيرة .
 - حـ- رخصة لربان المسفينة ملاحية المفعول .
 - دـ- لدن ملاحي المفعول لرحلة دولية في الجزء الشمالي من خليج العقبة.
 - هـ- وثيقة تأمين ملاحية المفعول وفق ما هو مبين تصويباً في الملحق رقم (٢) من هذه الاتفاقية.
- ٣ ترقى السلطة المختصة التي صدرت الوثائق المبينة أعلاه ترجمة لغربية رسمية لتلك الوثائق في حالة عدم احتوائها على حروف وأرقام لغوية.

المادة الرابعة: للشحن البحري والموانئ

(أ) الموقن

- ١ بجوز للطرفين، بصورة متبادلة استخدام موانيط الطرف الآخر في كافة الخدمات ومنها التحميل، التفريغ، للتراتيزيت وخدمات المسافرين، وعلى أساس اقتصادي.
 - ٢ بجوز للسفن التي تقصد ميناء العقبة التوجه مباشرة إلى ميناء إيلات وبالعكس.
 - ٣ بجوز تحويل البضائع المشحونة غير موافق أحد البلدين إلى ميناء في البلد الآخر لأغراض الأقطرمه.
 - ٤ تقوم إسرائيل، بموجب أحكام شريعاتها، وبناء على طلب من الحكومة الأردنية باتخاذ التدابير الملائمة لتأجير مناطق إلى الأردن تقع داخل الموانئ الأسرائيلية المطلة على البحر الأبيض المتوسط وذلك لأغراض تتصل بالنشاطات المرتبطة بالبضائع الأردنية . ويقوم الأردن، وبموجب أحكام شريعاته ، بتوفير ترتيبات مماثلة لأنشطة البضائع الأسرائيلية في ميناء العقبة.
 - ٥ يشكل الطرفان، وعلى نحو فوري، مجموعات عمل منبثقه عن لجنة النقل للمشتركة من أجل الأمور التالية:
 - أ- للتنسيق في مجال التخطيط والتطوير فيما يتعلق بالموانئ في خليج العقبة.
 - ب- القضايا التجارية والتشغيلية البحرية الثانية.
 - ج- تشغيل السفن الصغيرة.
- (ب) التسهيلات والنشاطات البحرية

- ١ يتمارن الطرفان في مجال النشاطات والتسهيلات البحرية ، ومن ضمنها، عمليات الغرف والتلمير، وأطفاء الحرائق، ومنع ومكافحة تسرب النفط .
- ٢ يعمل الطرفان على تسهيل الأجراءات المتعلقة بتنقیش السفن من قبل السلطة الرسمية في موانيته وذلك من خلال الأقرارات المتبادل بعمليات تنقيش أحدهما الآخر تلافيًا للأخطار المسئولة ذاتها إلى عملية التنقيش مرتين.
- ٣ يعترف كل من الطرفين بالوثائق والشهادات التي يمنحها الطرف الآخر لسفينة معينة، أو إلى أحد أفراد الطواقم، أو التي تمنحها هيئة التصنيف باسم السلطة المختصة لدى

ونظراً للصعوبات الطبوغرافية المترقبة في مجال إنشاء هذا الخط، وبالرغم منها، وانطلاقاً من ادراك الطرفين بأهمية هذا الخط، يعمل الطرفان على اعداد دراسة مشتركة للجدوى الهندسية بهدف رفع التوصيات بخصوص نقاط الربط من وجهة نظر الوضع الطبوغرافي لثلك المنطقة.

- (٧) أ- إذا ماستعدت الحاجة وبالنظر للكثافة العالية لتطوير شبكة سكك حديدية جديدة، يدرك الطرفان أهمية تقديم طلب مشترك إلى المؤسسات المالية الأكيلية والدولية لتمويل دراسات الجدوى ومن ثم بناء خطوط في وقت لاحق .
ب- بعد الطرفان مقتراحاً يتعلق بالأطراف المرجعي لدراسات جدوى خطوط السكك الحديدية. وتقدم دراسات الجدوى للمجتمعات الاقليمية والمتعددة الأطراف والمؤسسات المالية .
- (٨) يعين الطرفان فوراً مجموعة عمل فنية منبقة عن لجنة النقل المشتركة تقوم بمتابعة المشاريع المشتركة للسكك الحديدية.

المادة الثالثة - النقل بالسكك الحديدية

- (١) يقر الطرفان بضرورة تسيير وتطوير نقل الركاب والبضائع بالسكك الحديدية بما يحقق المفيدة لكلا البلدين والمنطقة بأكملها.
- (٢) يوافق الطرفان على التعاون في تطوير شبكة السكك الحديدية تربط البلدين، وتشكل مستقبلا جزءا من شبكة السكك الحديدية الأقليمية في الشرق الأوسط.
- (٣) فيما يتعلق بالمشاريع الجديدة التي من شأنها تطوير الحركة بين البلدين وفق ما هو منصوص عليه في هذه المادة، يعمل الطرفان على توحيد المعايير الخاصة بشبكة السكك الحديدية التابعة لهما إلى قصصى حد ممكنا وكما هو معتمد من قبل الاتحاد الدولي للسكك الحديدية، كل خط قياسي.
- (٤) لتفق الطرفان على تطوير مشروع السكك الحديدية للمشتركتين التاليين بعد أن يتم التحقق من جدواهما:
- أـ حيفا - نقطة عبور وادي الأردن/نهر الأردن - لربد - المفرق - شرقاً باتجاه الحدود الشرقية للأردن، وشمالاً باتجاه الحدود الشمالية للأردن.
 - بـ للربط بين مصانع بوتسن البحر الميت في كلا البلدين (الصافي - سديوم - زن) وبين موانئ البحر الأبيض المتوسط وموانئ البحر الأحمر عن طريق وادي هاعرفا/ عربة.
- (٥) يضمن الطرفان لخطوط السكك الحديدية المبينة في الفقرة (٤) من هذه المادة ما تحتاجه من الأرضي ضمن تقديراته.
- (٦) لتفق الطرفان على نقاط الربط الثلاثة التالية لربط شبكة السكك الحديدية بين بلديهما:
- أـ نقطة منطقة العقبة - يلات: تكون نقطة الربط لخط البحر الميت - البحر الأحمر شمال العقبة وإيلات وعلى مسافة قريبة منها.
 - بـ نقطة جنوب البحر الميت: التي تتمكن من ربط مصانع بوتسن البحر الميت بموانئ البحر الأبيض المتوسط.
 - جـ نقطة الربط الشمالية: لربد - بيسان التي تتمكن من إنشاء الخط الشمالي (حيفا - نقطة عبور وادي الأردن/نهر الأردن - لربد - المفرق - الحدود الشرقية والشمالية للأردن).

- ٢ يمنع كل طرف سلقي حافلات وشاحنات للطرف الآخر تأشيرات بدخول متعددة المسفرات لارضية صالحة لمدة ثلاثة أشهر كحد ادنى.
- ٣ تطبق احكام الفقرات (١) ، (١ / ب) ، (١ / د) ، (١ / هـ) ، (١ / و) من البند (٤) من المادة الثانية من هذه الاتفاقية والمتعلقة بالمسيرات الخاصة على كل من الحالات السياحية وحالات النقل العام والشاحنات.
- ٤ ترتيبات التأمين الخاصة بالنقل مبينة في الملحق رقم (١) من هذه الاتفاقية.
- ٥ الترتيبات الجمركية الخاصة بالنقل مبينة في الملحق رقم (٢) من هذه الاتفاقية.
- ٦ الترتيبات الأمنية والسلامة للحافلة بالنقل مبينة في الملحق رقم (٤) من هذه الاتفاقية.
- ٧ يؤكد الطرفان على ان المعايير التقنية والأجراءات والأنظمة المتعلقة بالفحص الدوري للمركبات في كلا البلدين مقبولة.
- ٨ ويكون الحد الأقصى لعرض الحالات المسموح به من قبل الطرفين (٢,٥٥) مترا . ويسمح للشاحنات التي يزيد عرضها عن الحد الأقصى البالغ (٢,٥٥) مترا ولا يزيد عن (٢,٦٨) مترا بالدخول في حالة سيرها على الطريق ضمن نظام القوافل .
- ٩ يمنع الناقلوان في مجال النقل السياحي ومجال النقل العام لحالات الناقلوان من الطرف الآخر ، كافة المساعدات الضرورية في كل ما يتعلق بخدمات الطريق كالاصلاح وتزويد قطع الغيار المطلوبة ، وذلك بموجب الاتفاقية/ الاتفاقيات التجارية المعفوفة بين الناقلوان .
- ١٠ تحصل الرسوم الخاصة بمحطات العبور وفق التشريعات المطبقة في كلا البلدين، الا اذا ما تلقى بالتبادل على خلاف ذلك.
- ١١ يعتمد الطرفان كافة السبل التي يرونها ضرورية والتي من شأنها تحقيق اكبر قدر ممكن من التسهيل والتيسير والسرعة في الاجراءات في نقاط العبور الحدودية بالنسبة لنقل الاشخاص والبضائع.
- ر) **نقطة العبور بين الأردن والمناطق التي تقع ضمن اختصاص السلطة الفلسطينية :**
يسمح بنقل البضائع بين الأردن والمناطق التي تقع ضمن اختصاص السلطة الفلسطينية وفق الترتيبات المبينة في الملحق (٧) من هذه الاتفاقية.
- ز) **مرور الحالات الأردنية والفلسطينية عبر حضر الملك حسين/النبي:**
يتم مرور الحالات الأردنية والفلسطينية عبر جسر الملك حسين/النبي بين الأردن والضفة الغربية والمناطق التي تقع ضمن اختصاص السلطة الفلسطينية وفق الترتيبات المبينة في الملحق رقم (٧ / ب) من هذه الاتفاقية.

- ٥ لا يسمح للشاحنات المسجلة في أحد البلدين القيام بنقل البضائع بين لية نقطتين في البلد الآخر.
- ٦ لا يسمح للشاحنات المسجلة في أحد البلدين القيام بنقل البضائع من نقطة مغادرة في البلد الآخر إلى بلد ثالث.
- ٧ يخضع نقل الأسلحة والمعدالت الحربية والمتجرات والمولد الخطورة للمحدود وفقاً للأعراف الدولية، بين البلدين وغير لرضيهم بالتفاقيت، إلى لاز خاص من قبل السلطات المختصة لكلا الطرفين.
- ٨ يكون استخدام وثائق البضائع المنقوله وفق احكام تفريعات كل من الطرفين.
- ٩ يجوز في نقاط العبور الحدودية القيام بشكل عشوائي بأجراءات فحص للكراييف وأجهزة التوجيه والمنظومات الكهربائية للشاحنات، فضلاً عن فحص لس سلائر الحمولات فوق الشاحنة والمقطورة، كما يجوز التأكيد من لية زيادة في الاوزان المسموح بها للشاحنات.
- ١٠ يحدد كل طرف مصارفات الطرق ومحطات الاستراحة الخاصة بنقل البضائع ضمن لرضييه ويعلم الطرف الآخر بذلك.
- ١١ يتم اصدار تصاريح الانصال المؤقت للشاحنات في نقاط العبور الحدودية وفق الترتيبات الجمركية المبينة في الملحق رقم (٢) من هذه الاتفاقية.
- ١٢ باستثناء الترتيبات المبينة في الملحق رقم (٧) من هذه الاتفاقية، يسمح للشاحنات التي تدخل من لية نقطة عبور حدودية بالخروج من لية نقطة عبور حدودية أخرى.
- (ه) احكام عامة
- ١ يراعي كافة المواقن والمركبات لكل طرف احكام التشريعات التي تنظم عمليات السير على الطرق لدى الطرف الآخر.

- ٧ لا يستثنى الطرفان لمكافحة تشغيل خطوط منتظمة لسيارات الركوب العمومية بين البلدين خلال فترة ستة أشهر من تاريخ دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ. ويناقش هذا الموضوع من قبل لجنة النقل المشتركة المشكلة بمقتضى حكم هذه الاتفاقية.
- ٨ يسمح بالنقل العام بالتزويت عبر البلدين. ويتم الاتفاق بين الطرفين حول الترتيبات الخاصة بتشغيل هذا النوع من النقل العام في مرحلة لاحقة.
- ٩ يسمح لحالات النقل العام بالدخول والخروج من نقطة العبور الحدودية ذاتها فقط، إذا كانت هذه الحالات في حالة مرور بالتزويت .
- (د) نقل البضائع**
- ١ يسمح بنقل البضائع برا بالشاحنات بين البلدين، ومرورا بالتزويت إلى بلد ثالث ، على أساس نظام النقل التبادلي، بانتهاء العمليات التالية في جميع بالنقل المبادر:
- ١ الشاحنات الأردنية التي تدخل مباشرة إلى الموانئ الإسرائيلية لغرض تحويل أو تفريغ البضائع المستوردة إلى الأردن أو المصدرة منه.
- ٢ الشاحنات الإسرائيلية التي تدخل مباشرة إلى ميناء العقبة لغرض تحويل أو تفريغ البضائع المستوردة إلى إسرائيل أو المصدرة منه.
- ٣ الشاحنات الأردنية التي تمر مباشرة بالتزويت عبر إسرائيل إلى مصر والعودة منها، عن طريق نقاط عبور متقد عليها بين الطرفين، مع الأخذ بعين الاعتبار الترتيبات الأمنية والالتزامات بمرجع الاتفاقيات المعقودة مع الدول الأخرى والتي تكون إسرائيل أو الأردن طرف فيها.
- ٤ يجوز في حالات استثنائية منح مرافق خاصة للنقل المبادر لأنواع معينة من البضائع، كالمنتوجات الزراعية، وذلك بعد التشاور مع الجهات المختصة لكلا الطرفين.
- ٥ يتم إعادة النظر في نظام النقل التبادلي دوريًا من قبل الطرفين بهدف اعتماد نظام النقل من الباب إلى الباب كلما أمكن ذلك.
- ٦ يتم تحويل وتفریغ البضائع على أساس نظام النقل التبادلي في نقاط العبور الحدودية وفقا لما يلي ، مالم يتم الاتفاق على خلاف ذلك:
- ١ يتم تفريغ وتحمیل البضائع المتوجهة إلى إسرائيل في محطة العبور الحدودية الإسرائيلية .
- ٢ يتم تفريغ وتحمیل البضائع المتوجهة إلى الأردن في محطة العبور الحدودية الأردنية .

- و- يتم تحديد عدد الخطوط ومسارتها ومحطات الانطلاق والوصول
واعداد الرحلات وجولها الزمني واجور النقل واي جانب آخر من
الجوانب المتعلقة بالنقل العام للركاب واعادة النظر في اي منها كلما
دعت للضرورة لذلك بصورة مشتركة من قبل وزارة النقل لكلا
الطرفين.
- ز- يتم تشغيل الخطوط بصورة مشتركة من قبل ناقلين في مجال النقل
لعام مرخصين من قبل وزارة النقل لكل طرف، ويكون لكل طرف
حرية الاختيار في ترتيب نقل لو أكثر لكل خط.
- ح- يقع الناقلون في مجال النقل العام المرخصون من قبل الطرفين
على اتفاقية/اتفاقيات تجارية فيما بينهم تتطرق بتشغيل خطوط النقل
لعام، ويتم التصديق على الاتفاقية/الاتفاقيات التجارية من قبل
وزارتي النقل لكلا الطرفين.
- ط- يشترط في الحالات المنوي تشغيلها للنقل العام ان تكون ذات
مواصفات عالية وصالحة لأغراض النقل العام ومجهزة بكافة وسائل
الراحة بما في ذلك لجهزة تكييف الهواء وأن لا يزيد عمرها التشغيلي
عن عشر سنوات.
- ٢- يتم اصدار تصاريح الالتحاق المؤقت لحالات النقل العام في نقاط العبور الحدودية
وفقاً للترتيبات الجمركية المبينة في الملحق رقم (٢) من هذه الاتفاقية.
- ٣- يبدأ العمل بالخطوط الأولية للنقل العام بين البلدين كما هو محدد في الملحق رقم (٣)
من هذه الاتفاقية وذلك مباشرة بعد دخول هذه الاتفاقية حيز التنفيذ وفي موعد يتم
الاتفاق عليه بين وزارتي النقل لكلا الطرفين.
- ٤- لا يسمح لحالات النقل العام المسجلة في أحد البلدين القيام بنقل الركاب بين نقطتين
في البلد الآخر.
- ٥- لا يسمح لحالات النقل العام المسجلة في أحد البلدين القيام بنقل الركاب من نقطة
منفردة في البلد الآخر إلى بلد ثالث.
- ٦- لا يسمح لسيارات الأجرة (التاكسي) بالتنقل بين البلدين.

و- يشترط في الحالات المنوي تشغيلها للنقل السياحي أن تكون ذات مolicفات عالية وصالحة للأغراض السياحية ومجهزة بكافة وسائل الراحة بما في ذلك أجهزة تكييف الهواء.

- لا يسمح للحالات السياحية المسجلة في أحد البلدين القيام بنقل الركاب/ السياح بين آية نقطتين في البلد الآخر.
- لا يسمح للحالات السياحية المسجلة في أحد البلدين القيام بنقل الركاب/ السياح من نقطة مغادرة في البلد الآخر إلى بلد ثالث.
- لا يسمح للحالات السياحية المسجلة في أحد البلدين بالدخول فارغة إلى البلد الآخر باستثناء الحالات السياحية التي تقوم باعادة افراد ذات المجموعة السياحية المدونة لسلامهم في الكشف الشخصي بأخر رحلة للحظة إلى البلد الآخر.
- يتم إصدار تصاريح الدخول المزمعة للحالات السياحية في نقاط العبور الحدودية وفق الترتيبات الجمركية للمبنية في الملحق رقم (٢) من هذه الاتفاقية.
- لا يسمح لسيارات التأجير السياحية بالتنقل بين البلدين.
- يسمح بالنقل السياحي بالترقيت عبر للبلدين ، ويتم الاتفاق بين الطرفين حول الترتيبات الخاصة بتشغيل هذا النوع من النقل السياحي في مرحلة لاحقة.
- يسمح للحالات السياحية بالدخول والخروج من نقطة العبور الحدودية ذاتها فقط ، الا اذا كانت هذه الحالات في حالة مرور بالترقيت.

ج) النقل العام للركاب

- يسمح للناقلين المرخصين في مجال النقل العام القيام بنقل الركاب على خطوط النقل المنتظمة للحالات بين البلدين وفق الشروط التالية:
 - تشغيل الخطوط بين نقطتين محددتين.
 - تشغيل الخطوط بين مدينتين رئيستين.
 - تكون الخطوط مباشرة، ولا يسمح لأي راكب بالترجل / أو النزول من الحالات على طول امتداد خط مير الرحلة في البلد الآخر.
 - تكون الخطوط على امتداد مسارات محددة.
 - يتم تشغيل عدد من مسار من الرحلات من كلا البلدين.

- يتم دخول وخروج السيارات من قبل مالكيها أو من قبل أي مسائق مخول من قبل المالك. ويتم التدقيق على مثل هذا التخريب في نقطة العبور الحدودية من قبل السلطة المختصة للبلد المسجلة فيه السيارة.
 - في حالة وجود مسائق أضافي برفاق مالك السيارة ، يتم إدراج هذا المسائق في كل من وثيقة التأمين وتصريح الدخال الجمركي.
 - يسمح للسيارات التي تدخل من لية نقطة عبور حدودية بالخروج من لية نقطة عبور حدودية أخرى.
- لا يسمح للدراجات الهوائية والبخارية بالتنقل بين البلدين. إلا أنه يمكن للطرفين في مناسبات خاصة وبموجب اتفاق مشترك ، السماح بدخول هذه الدراجات الهوائية والبخارية وفق ما تقتضيه الضرورة.

(ب) النقل السياحي

- يسمح للناقل للراغبين في مجال النقل السياحي القيام بنقل المجموعات السياحية بالحافلات السياحية بين البلدين وفق الشروط التالية:
 - يكون تشغيل الحافلات السياحية بين البلدين على أساس نظام النقل من نقطة إلى نقطة . ولا يسمح للحافلات القيام بجولات سياحية خارج خط سيرها المحدد ، أو القيام بجولات سياحية إلى لاسكن بعد من نقطة الوصول المقصودة.
 - يتم تنظيم تشغيل الحافلات السياحية بين البلدين من خلال وكالات السفر وشركات النقل السياحي المسجلة والمرخصة في كلا البلدين.
 - تكون محطة الوصول/المغادرة في بلد المقصود لما فاتقا أو محطة معتمدة للحافلات السياحية .
 - تحدد نقاط الوصول في كلا البلدين وفق ما هو مبين في الملحق رقم(2) من هذه الاتفاقية.
 - يتم تحديد خطوط سير الرحلات السياحية وإعادة النظر فيها بصورة مشتركة حسب ما تقتضيه الضرورة وذلك من قبل سلطتي النقل المختصتين لدى الطرفين . ولا يسمح لأي سائح بالترجل ولو التزول من الحافلات على طول امتداد خط سير الرحلة في البلد الآخر .

المادة الثانية - النقل البري

يعترف كل طرف من الطرفين بحق دخول ركاب الطرف الآخر وامتلاهم الشخصية، وبضائعه وموكياته البرية إلى أراضيه وعبرها بالتزامن ، وذلك تمشيا مع احكام هذه الاتفاقية وبمقتضى التشريعات الخاصة بكل طرف .

أ) السيارات الخاصة

- ١- يسمح للسيارات الخاصة المسجلة في أحد البلدين بالدخول إلى البلد الآخر وفق

الشروط التالية:

أ- حيازة السيارة على الوثائق التالية:

- ١- رخصة سير نافذة المفعول صادر عن السلطة المختصة للبلد
للمسجلة فيه السيارة.
- ٢- وثقة تأمين نافذة المفعول تنتهي أصواتاً لطرف الثالث على الأقل
وتشمل لراضي البلد الآخر وفق ترتيبات التأمين المعينة في الملحق رقم (١) من هذه الاتفاقية.

ب- حيازة السائق على الوثائق التالية:

- ١- رخصة سوق نافذة المفعول صادر عن السلطة المختصة الاميركية
لو الاندية المرخص من قبلها السائق ولو رخصة سوق دولية
تطبق على فئة السيارة.

- ٢- جواز سفر وتأشيره دخول نافذة المفعول.

ج- يتم اصدار تصاريح الدخول المؤقت للسيارات الخاصة في نقاط العبور
الحدودية وفق الترتيبات الجمركية المعينة في الملحق رقم (٢) من هذه
الاتفاقية.

د- يسمح بدخول السيارات بلوحات تسجيلها الوطنية التي تحمل حروفها وارقامها
الإنجليزية.

هـ- ترافق السلطة المختصة للبلد المسجلة فيه السيارة ولو مرخص من قبلها
السلطان ترجمة إنجلزية رسمية لایة رخصة سير ولو رخصة سوق اصليين
ت خطوان من الحروف والارقام الانجليزية.

المادة الأولى - التعريف

لأغراض هذه الاتفاقية:

- ١ تunci عبارة (السيارة الخاصة): لية سيارة ركوب مجهزة لنقل ما لا يزيد عن سبة ركاب باستثناء السائق ولا يزيد وزنها الاجمالي عن لربعة اطنان وتنحصر على الاستخدام الشخصي.
- ٢ تunci عبارة (نقل في مجال النقل السياحي): اي شخص طبيعي او معنوي (شركة) مسجل وقيم في بلد احد الطرفين ومصرح له من قبل السلطة المختصة في بلد القيام بنقل السياح والمجموعات السياحية برا في حافلات سياحية .
- ٣ تunci عبارة (الحافلة السياحية): لية حافلة سياحية مصرح لها من قبل بلدتها بنقل السياح والمجموعات السياحية ومجهزة بستة عشر مقعداً لاكثر باستثناء السائق.
- ٤ تunci عبارة (النقل من نقطة الى نقطة): القيام برحلة سياحية من نقطة محددة في احد البلدين والانتهاء من هذه الرحلة في نقطة محددة في البلد الآخر، دون التجول خلال مسار الرحلة و/او التجول الى اماكن بعد من نقطة الوصول المقصودة.
- ٥ تunci عبارة (نقل في مجال النقل العام): اي شخص طبيعي او معنوي (شركة) مسجل وقيم في بلد احد الطرفين ومصرح له من قبل وزارة النقل في بلد القيام بنقل الركاب برا بالحافلات على خطوط النقل المنتظمة للحالات الى بلد الطرف الآخر.
- ٦ تunci عبارة (حافلة النقل العام): لية حافلة للنقل العام مصرح لها من قبل بلدتها بنقل الركاب ومجهزة بستة وعشرين مقعداً لاكثر باستثناء السائق.
- ٧ تunci عبارة (شاحنة): لية مركبة تجارية مصرح لها من قبل بلدتها بنقل البضائع ويزيد وزنها الاجمالي عن عشرة اطنان.
- ٨ تunci عبارة (النقل التسليلي): ترويج حمولة شاحنة الى شاحنة اخرى او تبادل مقطورات الشاحنات في نقاط العبور الحدودية بين البلدين.
- ٩ تunci عبارة (النقل من الباب الى الباب): النقل المباشر للبضائع بالشاحنات من اي موقع في احد البلدين الى اي موقع في البلد الآخر.
- ١٠ تunci عبارة (السفينة الصغيرة): لية مفينة مسيرة بمحرك يتراوح طولها بين خمسة امتار ولربعة وعشرين متراً ولا تصل اكتر من اثني عشر راكباً وطاقم ملامة يتراوح تعداده بين شخصين وخمسة لشخاص.
- ١١ تunci عبارة (التشريعات): القوانين والأنظمة والقواعد والتعليمات التي تصدرها السلطات المختصة لأي من الطرفين كل على حدة.

اتفاقية النقل

بين
دولة اسرائيل

و
حكومة الملك الاردني الهاشمية

ان حكومة دولة اسرائيل وحكومة المملكة الاردنية الهاشمية ، المشار اليهما فيما بعد بـ(الطرفين) ، لذ تتفقان من مضمون احكام معاهدة السلام المبرمة بينهما في السادس والعشرين من شهر تشرين الاول من عام ١٩٩٤ .

واذ ترکان مصالحهما المتبادلة باقامة علاقات جوار حسنة في مجال النقل .

واذ ترغبان في تعزيز لواصر التعاون الاقتصادي بين بلديهما من خلال التهوض بكافة مجالات النقل بينهما .

واذ تقران بان عناصر القرب الجغرافي ، للحدود المشتركة ، والمصالح التجارية والاقتصادية المتبادلة بينهما ، اتما تشكل لساسا متينا للتعاون الوثيق في مجال النقل .

واذ تعرفان بال تمام كل طرف منها ، ضمن اطر معاهدة السلام ، بالسماح بدخول مواطنى ووسائل نقل الطرف الاخر الى اراضيه ، والحركة في داخل هذه الاراضي ، بحرية وفقا للقواعد العلمية التي تسري على مواطنى ووسائل نقل الدول الاخرى .

واذ تأخذان بعين الاعتبار الاتفاقيات المتعلقة بالاجراءات الخاصة بالمعابر الحدودية بين البلدين .

واذ ترغبان في تسهيل نقل المصالحين والبضائع من خلال الطرق البرية والسكك الحديدية والبحر والجو بين البلدين .

واذ تعتبران انه من الضروري ان تتخذ ، بالاتفاق المتبادل ، التدابير الملائمة التي من شأنها ان تضمن تحقيق الاهداف المشار إليها اعلاه ، فقد اتفقنا على ما يلى :

[ARABIC TEXT — TEXTE ARABE]



مكتبة ملوكية اسراءيل



مكتبة الملكية الاردنية - المكتبة العامة

[ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS]

AGREEMENT ON TRANSPORTATION BETWEEN THE GOVERNMENT OF
THE STATE OF ISRAEL AND THE GOVERNMENT OF THE
HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN

The Government of the State of Israel and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan (hereinafter referred to as "the Parties");

Pursuant to the Treaty of Peace between them, signed on 26 October 1994;

Recognizing their mutual interest in good neighbourly relations in the area of transportation;

Desiring to enhance economic relations between their two countries through the promotion of all spheres of transportation between them;

Recognizing that the Parties' close geographic proximity, common border and mutual economic and trade interests constitute a solid basis for close cooperation in the field of transportation;

Acknowledging each Party's commitment, in the Treaty of Peace, to permit the free movement of nationals and vehicles of the other into and within its territory according to the general rules applicable to nationals and vehicles of other states;

Taking into consideration agreements regarding border crossing procedures between the two countries;

Desiring to facilitate transportation of passengers and goods by road, rail, sea and air between the two countries;

Considering that it is essential to adopt by mutual agreement, the appropriate measures which will secure the achievement of the above-mentioned objectives;

Have agreed as follows:

Article I. Definitions

For the purpose of this Agreement:

1. "Private car" means any passenger car which is designed to carry no more than seven (7) persons excluding the driver and does not exceed four (4) tons gross weight, and is used for personal use;

2. "Tourist transport carrier" means any physical or juridical person (corporation) registered and resident in a country Party and permitted by the competent authority of its country to carry tourists and tourist groups by tourist buses on land;

3. "Tourist bus" means any tourist bus permitted by its country to carry tourists and tourist groups and equipped with nineteen (19) seats and above, excluding the driver; .

4. "Point-to-point" means starting a tourist trip from a point in one country and ending in a point in the other, without touring en route and/or touring beyond the destination point;

5. "Public transport carrier" means any physical or juridical person (corporation) registered and resident in a country Party and permitted by the Ministry of Transportation of its country to carry passengers by buses on regular service bus lines to the other country, on land;

6. "Public transport bus" means any public transport bus permitted by its country to carry passengers and equipped with twenty-six (26) seats and above, excluding the driver;

7. "Truck" means any commercial vehicle permitted by its country to carry freight, whose overall gross weight exceeds ten (10) tons;

8. "Back-to-back" means the transfer of freight from one truck to another, or the transfer of trailers, at the Border Crossing Points between the two countries;

9. "Door-to-door" means the direct transport of freight by trucks from any location in one country to any location in the other country;

10. "Small craft" means any motorized vessel, the length of which is between five (5) and twenty-four (24) meters and which carries no more than twelve (12) passengers and a safety crew of between two (2) to five (5) persons;

11. "Legislation" means laws, regulations, rules and instructions issued by the competent authorities of each Party respectively.

Article II. Land Transportation

Each Party recognizes the right of entry in respect of passengers, their personal belongings, goods and road vehicles of the other Party, into and in transit through its territory, in conformity with the provisions of this Agreement and in accordance with its legislation.

A. Private Cars

1. Private cars registered in one of the two countries will be permitted to enter into the other country on the following terms:

a) The car will have the following documentation:

1. A valid car license granted by the competent authority of the country in which the car is registered;

2. A valid insurance policy with liability for at least third party, covering the territory of the other country in accordance with the Insurance Arrangements detailed in Appendix No.1 of this Agreement.

b) The driver will carry the following documentation:

1. A valid driving license granted by the competent authority of either Israel or Jordan, in which the driver is licensed, and and/or an international driving license complying with the category of the car;

2. A valid passport and entry visa.

c) Temporary entry permits for private cars will be issued at the Border Crossing Points in accordance with the Customs Arrangements detailed in Appendix No. 2 of this Agreement.

d) Entry of cars will be permitted with national car plates bearing English letters and numbers.

e) A formal English translation will be attached by the competent authority of the country in which the car is registered and/or the driver is licensed to any original car and/or a driving license which does not bear English letters or numbers.

f) Entry and exit of cars will be by the owners, or by any driver authorised by the owner. Such authorization will be verified at the Border Crossing Point by the registered.

g) In case of an additional driver accompanying the owner of the car, such driver will be included in the car insurance policy and customs permit.

h) Private cars entering any Border Crossing Point will be free to exit from any other Border Crossing Point.

2. Bicycles and motorcycles will not be permitted to enter from one country to the other. However, on special occasions, the Parties will be able, by mutual agreement, to permit the entry of such bicycles and motorcycles as deemed necessary.

B. Tourist Transportation

1. Tourist transport carriers will be permitted to transport tourist groups by tourist buses between the two countries on the following terms:

a) The operation of tourist buses between the two countries will be on a "point-to-point" basis. The buses will not be permitted to tour en route and/or to tour beyond the destination point.

b) The operation of the tourist buses between the two countries will be organized through licensed and registered travel agencies and tourist transport carriers in both countries.

c) The point of arrival/departure in the country of destination will be either a hotel or an approved tourist bus terminal.

d) The destination points in the two countries will be as detailed in Appendix No. 3 of this Agreement.

e) The routes for tourist transport will be jointly determined and reviewed, as necessary, by the competent transportation authorities of the two Parties. No tourist will be permitted to alight and/or descend along the route within the other country.

f) The buses to be used for tourist transport should be of a high standard, suited for tourist purposes, including air-conditioning and other appropriate facilities.

2. Tourist buses registered in one country will not be permitted to transport passengers/tourists between any two points within the other country.

3. Tourist buses registered in one country will not be permitted to transport passengers/tourists from a point of departure in the other country, to a third country.

4. Tourist buses registered in one country will not be permitted to enter empty to the other country, except for tourist buses collecting the same tourist group as detailed on the manifest of its last trip to the other country.

5. Temporary entry permits for tourist buses will be issued at the Border Crossing Points in accordance with the Customs Arrangements detailed in Appendix No. 2 of this Agreement.

6. Rent-a-car vehicles will not be permitted to enter from one country to the other.

7. Tourist transport in transit will be permitted through the two countries. Arrangements for the operation of such tourist transport in transit will be agreed upon between the Parties at a later stage.

8. Tourist buses will only be permitted to enter and exit to and from the same Border Crossing Point unless in transit.

C. Public Transportation

1. Public transport carriers will be permitted to transport passengers on regular bus service lines between the two countries on the following terms:

a) The lines will be operated between two determined points;

b) The lines will be operated between two major cities;

c) The lines will be direct, and no passengers will be permitted to alight and/or descend along the route within the other country;

d) The lines will be along defined routes;

e) An equal number of trips will be operated from each country;

f) The number of lines, routes, stations, trips, frequencies, tariffs and any other related issues concerning public transportation will be jointly determined and reviewed as necessary by the Ministries of Transportation of the two Parties;

g) The lines will be operated by public transport carriers designated by the Ministries of Transportation of each Party respectively. Each Party will have the option to designate one carrier or more for each line;

h) The designated public transport carriers of the Parties will sign a commercial agreement or agreements between them regarding the operation of the lines. The commercial Agreement or Agreements will be approved by the Ministries of Transportation of the two Parties;

i) The buses to be operated should be of a high standard, suited for public transportation purposes, including air-conditioning and other appropriate facilities, and shall not be more than ten (10) years old.

2. Temporary entry permits for public transport buses will be issued at the Border Crossing Points in accordance with the Customs Arrangements detailed in Appendix No. 2 of this Agreement.

3. The initial public transport lines between the two countries, as specified in Appendix No. 3 of this Agreement, will commence operation promptly after its entry into force on a date to be agreed upon between the Ministries of Transportation of the two Parties.

4. Public transport buses registered in one country will not be permitted to transport passengers between any two points within the other country.

5. Public transport buses registered in one country will not be permitted to transport passengers from a point of departure in the other country, to a third country.

6. Call-taxis will not be permitted to enter from one country to the other.

7. Both Parties do not exclude the possibility of operating taxi service lines between the two countries within six months of the entry into force of this Agreement. This will be discussed by the Joint Transportation Committee established pursuant to this Agreement (hereinafter referred to as "JTC").

8. Public transport in transit will be permitted through the two countries. Arrangements regarding the operation of such public transport in transit will be agreed upon between the Parties at a later stage.

9. Public transport buses will only be permitted to enter and exit to and from the same Border Crossing Point unless in transit.

D. Freight Transportation

1. The transport of freight by trucks on land between the two countries and in transit to a third country will be permitted on the basis of the "back-to-back" system, with the following exceptions:

a) Jordanian trucks entering directly to Israeli ports to load/unload imported/exported freight to/from Jordan.

b) Israeli trucks entering directly to the port of Aqaba to load/unload imported/exported freight to/from Israel.

c) Jordanian trucks entering directly in transit via Israel to Egypt and back via Crossing Points agreed upon between the Parties, taking into consideration security arrangements as well as commitments pursuant to agreements with other countries to which Israel or Jordan is party.

2. In exceptional cases, special permission may be given for direct transport of certain types of freight, such as agricultural products, after consultation with the competent authorities of the two Parties.

3. The "back-to-back" system will be periodically reviewed by the Parties with a view to adopting the "door-to-door" system, when possible.

4. Unless otherwise agreed, the "back-to-back" system for loading and unloading of freight at the Border Crossing Points will be as follows:

a) Freight destined to Israel will be unloaded and loaded in the Israeli Border Crossing Terminal;

b) Freight destined to Jordan will be unloaded and loaded in the Jordanian Border Crossing Terminal.

5. Trucks registered in one country will not be permitted to transport freight between any two points within the other country.

6. Trucks registered in one country will not be permitted to transport freight from a point of departure in the other country, to a third country.

7. The transport of arms, military equipment, explosives and dangerous goods as defined by international practice, between the two countries, as well as in transit through

them, will be permitted subject to a special authorization from the respective competent authorities of the two Parties.

8. Freight documentation will be in accordance with the appropriate legislation of each respective Party.

9. At the border Crossing Points, random checks may be made of brakes, steering, electricity systems and the anchoring of the freight to the truck and trailer, and vehicles may be checked for overweight.

10. Each Party shall determine the routes and rest stations for freight transport in its territory, and shall notify these to the other Party.

11. Temporary entry permits for trucks will be issued at the Border Crossing Points in accordance with the Customs Arrangements detailed in Appendix No. 2 of this Agreement.

12. Except for the arrangements detailed in Appendix No. 7A of this Agreement, trucks entering any Border Crossing Point will be free to exit from any other Border Crossing Point.

E. General Provisions

1. All drivers and vehicles shall comply with the legislation governing road traffic of the other Party.

2. The drivers of buses and trucks will be issued with multiple entry visas valid for at least three months.

3. Sub-paragraphs 1(a), 1(b), 1(d), 1(e), 1(f) and 1(g) of Section A of Article 11 of this Agreement regarding private cars, will apply to tourist and public buses and trucks.

4. Insurance Arrangements regarding transportation are detailed in Appendix No. 1 of this Agreement.

5. Customs Arrangements regarding transportation are detailed in Appendix No. 2 of this Agreement.

6. Security and Safety Arrangements regarding transportation are detailed in Appendix No. 4 of this Agreement.

7. The Parties confirm that technical specifications, procedures and regulations for periodic inspection of vehicles in each country are acceptable. The maximum width of buses permitted by both Parties will be 2.55 meters. Trucks exceeding the maximum width of 2.55 meters, but not more than 2.68 meters, will be permitted only in escorted convoys.

8. The respective tourist transport carriers and public transport carriers will give all necessary assistance to buses of the other Party's carriers in all matters related to road-side service, such as repairs and supply of parts, in accordance with the commercial agreement/agreements between their respective carriers.

9. Terminal fees shall be collected in accordance with the applicable legislation in each country, unless mutually agreed otherwise.

10. The Parties shall take all measures which they deem necessary to facilitate, simplify and accelerate, to the greatest extent possible, the Border Crossing Points formalities relating to the transport of passengers and freight.

F. The Transport of Freight between Jordan and the Areas under the jurisdiction of the Palestinian Authority

The transport of freight between Jordan and the areas under the jurisdiction of the Palestinian Authority will be permitted in accordance with the arrangements detailed in Appendix 7A of this Agreement.

G. The Passage of Jordanian and Palestinian Buses through the King Hussein/Allenby Bridge

The passage of Jordanian and Palestinian buses through the King Hussein/Allenby Bridge between Jordan and the West Bank and the areas under the jurisdiction of the Palestinian Authority is as set out in Appendix No. 7B of this Agreement.

Article III. Railway Transportation

1. The Parties recognize the need to promote and to improve the transport of passengers and freight by railway for the benefit of both countries and the whole region.

2. The Parties agree to cooperate in developing a railway network which will link both countries and which, in the future, will be part of the regional railway network in the Middle East.

3. For new projects enabling movement between both countries in accordance with this Article, the Parties will implement unification of standards for their railway system to the maximum extent possible (as accepted by the Union Internationale de Chemins de Fer (UIC), such as the standard gauge).

4. The Parties agree on the development of the following two joint railway projects, after their feasibility will be ascertained:

a) Haifa -- Jordan Valley/Jordan River Border Crossing Point-- Irbid-Mafraq -- eastward to Jordan's Eastern border, and northward to Jordan's Northern border;

b) Connection between the Dead Sea potash plants of both countries (Safi -- Sodom -- Zin), to the Mediterranean ports and to the Red Sea ports, via the Arava/Araba Valley.

5. The Parties will ensure the rights-of-way, each within its own territory, for the railway routes detailed in paragraph 4 of this Article.

6. The Parties agree upon the following three crossing points for connecting the railway system between the two countries:

a) Aqaba -- Eilat region: The connection for the Dead Sea Red Sea track will be north of, and in close proximity to Aqaba and Eilat;

b) South of the Dead Sea: Enabling the connection of the Dead Sea potash plants to the Mediterranean ports;

c) The northern connection: Irbid -- Beit Shean, enabling the building of the northern line (Haifa Jordan Valley/Jordan River Border Crossing Point Irbid -- Mafraq -- Jordan's Eastern and Northern borders).

In view of the topographical difficulties expected in the construction of this line, yet nevertheless, realizing its importance, both Parties will prepare a joint (engineering) feasi-

bility study with a view to recommending potential connecting points from the point of view of the topographical conditions of that area.

7. a) When needed, and due to the high cost of developing a new railway system, the Parties recognize the importance of applying jointly to international and regional financial institutions for financing the feasibility studies, and later on, the construction of the lines.

b) The Parties will prepare a proposal for Terms of Reference for the feasibility studies of the lines. The feasibility studies will be presented at regional and multilateral meetings and financial institutions.

8. The Parties will promptly appoint a technical working group of the JTC that will follow up the joint railway projects.

Article IV. Shipping and Ports

A. Ports

1. The Parties may mutually use each other's ports for all services, including loading, discharging, transit and passenger services, on an economical basis.

2. Vessels calling at the Port of Aqaba may proceed directly to the Port of Eilat, and vice versa.

3. Cargo may be transferred from a port of one country to a port in the other for the purpose of transshipment.

4. Israel will, in accordance with its legislation, and upon the request of the Jordanian Government, make appropriate arrangements for the leasing to Jordan of hinterland areas in Mediterranean ports for off-dock activities for Jordanian cargo. Jordan will, in accordance with its legislation, enable equivalent off-dock activities for Israeli cargo in the port of Aqaba.

5. The Parties will promptly establish working groups of the JTC for the following subjects:

- a) Coordination in planning and developing the ports in the Gulf of Aqaba;
- b) Bilateral maritime commercial and operational issues; and
- c) Operation of small craft.

B. Maritime Facilities and Activities

1. The Parties will cooperate in the field of maritime facilities and activities including, *inter alia*, dredging, firefighting, and preventing and combating oil spillage.

2. The Parties will simplify the procedures regarding the vessel inspections of the Port State Control Authority, by mutually recognizing each other's inspections, thereby avoiding double checks of the same vessel.

3. Each Party will recognize documentation or certification issued to a vessel or to a crew member by the other Party, or by a Classification Society in the name of the competent authority of the other Party, provided that such Classification Society is a member of the International Association of Classification Societies (IACS).

4. The documentation for ports, customs and other relevant authorities, used by shipping and forwarding agents, shall be the standard forms used normally at each port.

5. The Parties will cooperate in the fields of information communication systems, electronic data information, training and qualification of seafarers, and other maritime-related subjects.

C. Search and Rescue

Arrangements for Search and Rescue (hereinafter referred to as "SAR") are detailed in Appendix No. 5 of this Agreement.

D. Small Craft

1. The Parties mutually recognize each other's official documentation regarding small craft.

2. Small craft will be permitted to sail between the two countries, with the following documentation:

- a) A valid navigation license;
- b) A certificate of registration for small craft;
- c) A valid skipper's license;
- d) A valid permit for international voyage in the northern part of the Gulf of Aqaba; and
- e) A valid insurance policy as detailed in Appendix No. 2 of this Agreement.

3. A formal English translation will be attached by the competent authority which issued the above-mentioned documentation, when such documentation does not bear English letters and numbers.

4. The ports of entry to Eilat and Aqaba will be the respective commercial ports of Eilat and Aqaba. Other ports of entry may be designated by each respective Port Authority.

5. Sailing between Aqaba and Eilat ports, as well as entry to or departure therefrom, will be through routes agreed upon between the Parties.

6. The procedures regarding the disembarkation of crew will be simplified in compliance with the regulations of both Parties. Procedures regarding the disembarkation of passengers (border control and customs) will be in accordance with relevant agreements between the two Parties.

7. In order to enable traffic, between the two countries, procedures necessary for entry, volume of traffic, safety and security arrangements, both in regard to private as well as to commercial vessels, are detailed in Appendix No. 6 of this Agreement.

8. The following craft are not permitted to enter the waters of the other country: surf boards, wind-surfers, jet skis, single sailboats and pedal boats. However, on special occasions, the Parties will be able, by mutual agreement, to permit the entry of such craft.

9. Direct links, both telephone and facsimile, will be established between the competent authorities of the Parties, in order to provide a solution to any problem that might arise under this section.

10. Each craft must be identified by a registration number and a national flag.

E. Shipping

The Parties will develop the relationship between the shipping sectors in both countries and will encourage the establishment of future joint ventures.

Article V. Civil Aviation and Air Transportation

1. The Hashemite Kingdom of Jordan and the State of Israel, being Parties to the International Air Services Transit Agreement signed in 1944, and in the process of concluding a bilateral Air Services Agreement in accordance with Article 15 of the Treaty of Peace between the two countries, have agreed that civil aircraft of both Parties are permitted to overfly each other's air space in accordance with the published routes and Air Traffic Procedures (hereinafter referred to as "ATS") as specified in aeronautical publications. As for the transitional period, civil aircraft of the Royal Jordanian Airline will be permitted to overfly the Israeli airspace in accordance with arrangements and technical and administrative procedures detailed in Appendices 8A, 8B and 8C of this Agreement.

2. The Parties agree to work towards the use of Aqaba Airport as an international airport for both countries. To that effect, relevant studies will be conducted within three months of the entry into force of this Agreement, including necessary details, by the Civil Aviation Authorities in both countries.

The Parties will study, *inter alia*, the operational conditions connected with the above matter. Consequently, ATS in the southern area will have to be re-examined.

3. a) Until the implementation of paragraph 2 of this Article, a Sub-Committee of the JTC will be established to deal with the current Aqaba/Eilat operation.

b) The Sub-Committee will include representatives of the Civil Aviation Authorities, Airport Authorities, Air Forces and professionals as needed.

c) The meetings of the Sub-Committee will begin promptly after the entry into force of this Agreement.

d) The Sub-Committee will deal with the following issues:

(i) Aqaba-Eilat Area:

1. Examine and define points of safety which occur because of the proximity of the airports of Aqaba and Eilat on VFR flights and IFR flights.

2. Study and define coordination procedures concerning ATS between the two units

3. Study the relocation of JIO route eastbound.

(ii) Study of the existing conflict between J10 and R52 routes:

1. Study the overlapping buffer zones in the area of Aqaba.

2. Study and define solutions to the conflict.

4. A Security Agreement for Israeli flights to Jordan and Jordanian flights to Israel shall be concluded between the competent authorities of the two Parties no later than three (3) weeks from the date of signature of this agreement.

5. After the conclusion of the Security Agreement specified in paragraph 4 of this Article, and upon the entry into force of the Transportation Agreement and the Air Services

Agreement between the two Parties, flights between the two countries can commence immediately.

Article VI. Meteorology

1. The competent meteorological services of the Parties will cooperate in the following subject areas:
 - a) Exchange of meteorological observations from surface and upper air stations, including aeronautical observations and forecasts, publications and research reports;
 - b) Exchange of know-how in the field of long range and seasonal forecasting of precipitation; and
 - c) Enhancement of rainfall between the two countries.
2. The Parties will inform and update each other on the development activities in the field of a regional high resolution numerical weather prediction model.
3. The Parties will mutually transfer technology in the various fields of applied meteorology, with special emphasis on agricultural meteorology and air pollution meteorology, including participation in seminars, workshops and conferences.
4. The Parties will establish a joint framework for cooperation in the field of meteorology, including, *inter alia*, exchange of visits and experts meetings in order to prepare and formulate detailed arrangements on the common projects outlined in this Article.

Article VII. Cooperation And Coordination

1. The Parties emphasize the importance of mutual coordination and cooperation in planning, projects, studies and strategies to upgrade the transportation sector in both countries, for the welfare of their respective economies and the whole region.
2. The Parties emphasize the importance of coordination and cooperation in regional and international fora, as well as in the context of their participation in regional and international Agreements and Treaties.

Article VIII. Joint Transportation Committee

1. A Joint Transportation Committee ("JTC") consisting of representatives of the two Parties shall be established upon the entry into force of this Agreement.
2. The terms of reference of the JTC will be as follows:
 - a) To supervise the proper implementation of this Agreement;
 - b) To study and make proposals for the solution of possible problems not settled directly between the competent authorities referred to in this Agreement;
 - c) To review all other relevant issues that fall within the scope of this Agreement and make recommendations for settlement;
 - d) To discuss any proposed amendment to the Articles and Appendices of this Agreement and make the proper recommendations in such regard;

e) To consider any other matters to be mutually agreed upon relating to transportation; and

f) To examine arrangements for movement of passengers and freight with a view to improvement.

3. The JTC shall meet annually alternately in Israel and Jordan. Its meetings shall be arranged through diplomatic channels. Either Party may request additional meetings of the JTC as the need arises and such meetings shall be arranged as soon as possible.

4. The JTC may form, as it deems necessary, sub-committees and professional working groups, and assign them specific tasks as required by the provisions of this Agreement. In this context a sub-committee shall be set up immediately upon the entry into force of this Agreement, to deal with urgent matters.

Article IX. Final Clauses

I. The competent authorities of the Parties responsible for the implementation of this Agreement will be the respective Ministries of Transportation.

2. Matters pertaining to transportation which are not covered by this Agreement shall be subject to the legislation of each Party respectively.

3. a) The present Agreement shall be approved or ratified in accordance with the legal procedures of the Parties.

b) It shall enter into force not later than thirty (30) days from the date of signature, and after the conclusion of the Security Agreement specified in Article V, Paragraph 4, of this Agreement, on the date of the latter of the Diplomatic Notes by which the Parties notify each other that their internal legal procedures for the entering into force of the Agreement have been complied with, and it shall be valid for two (2) years, and will remain valid thereafter for the same period unless any Party requests termination thereof, according to this Article.

4. a) The Parties agree that, should the need arise, they may, by mutual consent, insert changes or additions into this Agreement.

b) Any amendment to, or modification of this Agreement, shall follow the same procedure as its entry into force.

c) The Agreement shall be terminated six (6) months after one of the Parties notifies in writing the other Party of its intention to terminate it.

Done at Tiberias this 16th day of January 1996, which corresponds to the 24th of Tevet 5756, and to the 25th Sha'ban 1416 H, in two original copies, in the Hebrew, Arabic and

English languages, all texts being equally authentic. In case of divergence of interpretation, the English text shall prevail.

For the Government
of the State of Israel:

ISRAEL KEISAR

For the Government
of the Hashemite Kingdom of Jordan:

SAMIR KAWAR

LIST OF APPENDICES AND AGREED MINUTES

Appendix No. 1 : Insurance

Appendix No. 2 : Customs Arrangements for Transportation

Appendix No. 3 : Land Transportation

Appendix No. 4 : Security and Safety Arrangements for Transportation

Appendix No. 5 : Shipping and Ports: Search and Rescue

Appendix No. 6 : Shipping and Ports: Small Craft: Requirements and Procedures

Appendix No. 7A : Transport of Freight between Jordan and the Areas under the Jurisdiction of the Palestinian Authority ("the P.A.")

Appendix No. 7B : Passage of Jordanian and Palestinian Buses through the King Hussein/Allenby Bridge between Jordan and the West Bank and the Areas under the Jurisdiction of the Palestinian Authority.

Appendix No. 8A : Transitional Arrangement for Royal Jordanian Overflying Israel

Appendix No. 8B : Agreed Minutes

Appendix No. 8C : Letter of Agreement concerning Air Traffic Service (ATS) between the Hashemite Kingdom of Jordan and the State of Israel

Agreed Minutes : Article II -- Land Transportation

Agreed Minutes : Article III-- Fees for the Transport of Freight from Jordan to Israel and to the Palestinian Authority and vice-versa

APPENDIX NO.1. INSURANCE

A. Definition

For the purpose of this Appendix, the term "vehicle" means any means of motor transportation registered in one country, which is permitted to enter from one country to the other according to this Agreement.

B. Compulsory Motor Vehicle Insurance

1. The Parties will require every vehicle, as a pre-condition for its entry into the other country, to hold a policy covering the compulsory insurance requirements according to the prevailing legislation of the host country (hereinafter referred to as "the insurance coverage").

2. The insurance coverage will be in effect for the entire duration of the vehicle's stay in the host country.

3. The insurance coverage will be issued only by:

a) Insurers licensed by the competent authorities of the host country; for this purpose, each Party will establish insurance offices at the Border Crossing Points, to issue the required insurance policies; or

b) A motor insurer who is a member of a National Office of the International Motor Insurance Card (named "the Green Card Office") and only if that National Office is a member of the International Green Card Center having a mutual agreement with the host country's Green Card Office.

C. Freight Insurance

The prevailing legislation of each Party will apply in connection with insurance of freight transport.

D. Small Craft Insurance

1. The Parties will require small craft, as a pre-condition for entry into the territorial waters of the other country, to hold a policy covering the compulsory insurance requirements according to that Party's prevailing legislation.

2. The above-mentioned insurance coverage will be in effect for the entire duration of the small craft's stay in the territorial waters of the host country.

3. Insurance policies issued will be recognized only if they are issued by insurers licensed by the competent authorities of each Party, with a formal English translation attached where such policies do not bear English letters and numbers.

E. Team of Experts

Promptly upon the entry into force of this Agreement, the Parties will establish a professional working group of the J.T.C. to deal with issues regarding insurance pursuant to this Appendix; this group will meet at the request of either Party.

APPENDIX NO. 2. CUSTOMS ARRANGEMENTS FOR TRANSPORTATION

A. General

1. Subject to understandings which may be reached from time to time between the respective Customs Authorities, each Party will determine its customs procedures in accordance with its legislation.
2. Customs procedures administered by each Party will be no less favourable than those administered vis-a-vis all other countries.
3. All customs forms needed for the implementation of this Appendix will be in English and Arabic (Jordanian forms) and in English and Hebrew (Israeli forms).
4. Fuel contained in the standard fuel tank of a vehicle shall be exempt from customs duties and all other taxes and duties.
5. Local spare parts for vehicles will be used for repairs. Spare parts may be imported from overseas and will be subject to all duties and customs legislation.
6. Disabled vehicles may be towed to the country of registration for repair.

B. Customs Arrangements Regarding Private Cars

1. In accordance with each Party's practice, relevant forms will be submitted to the Customs Authorities of the host country.
2. The respective Customs Authorities at the Border Crossing Points will issue a temporary entry permit for a maximum period of three months. Extensions may be granted by each Party's Customs Authority for a maximum cumulative period of six months. Any additional extensions will be issued in accordance with the legislation of each respective Party.
3. The temporary entry of private cars will be registered in the owner's or driver's passport in accordance with the respective Party's practices.

C. Customs Arrangements Regarding Trucks and Buses

1. Trucks and buses entering temporarily to each country in accordance with each respective Party's practices, will submit a relevant customs form to the Customs Authorities of the host country.
2. The Jordanian Customs Authorities will consider the possibility of using the pamphlet system in such a way that it will suit transportation between the two countries.
3. The respective Customs Authorities at the Border Crossing Points will issue a temporary permit for a maximum period of seven (7) days for buses, and three (3) days for trucks. Any extension will be issued in accordance with the legislation of each respective Party.
4. Neither Party will require any customs guarantee for trucks and buses entering temporarily into its territory.
5. Trucks and buses may bring tools according to accepted practice for vehicles travelling long distances. Such tools will be re-exported together with the departing truck and bus.

D. Customs Arrangements for Freight Shipments

1. Each Party will handle such shipments according to its legislation and procedures.

2. Transit goods:

a) Definition. For the purpose of this Appendix transit goods means goods crossing one of the two countries, exported to or imported from a third country.

b) A customs form for each shipment is required and will be submitted to the Customs Authority of the other Party at the Border Crossing Point. Other documents may be required in accordance with national legislation.

c) In order to simplify the procedures, the Customs Authorities will discuss the possibility of instituting a common customs form to be used by the two Customs Authorities.

Pending implementation of this paragraph, each Party will use its own form and submit a copy of it to the Customs Authority of the other Party at the Border Crossing Point.

d) Each Party will indicate on the customs form if the goods originated in its country or abroad.

3. Other goods (including goods from third countries);

Such goods will require documentation, according to national legislation, including, *inter alia*, the following:

a) Commercial invoice;

b) Certificate of origin; and

c) Packing list.

APPENDIX NO. 3. LAND TRANSPORTATION

A. Tourist Transportation Lines

1. Pursuant to Article II, Section B, Paragraph 1.c. of this Agreement, the initial destination points for tourist transportation between the two countries will be as follows:

Jordan: Amman City

Aqaba City

Irbid City via Jordan Valley/Jordan River Crossing Point

Israel: Tel-Aviv

Haifa

Tiberias

Nazareth

Eilat

2. Changes in and/or additions to the above-mentioned destination points may be agreed upon from time to time by the competent transportation authorities of the Parties.

B. Initial Public Transportation Lines

1. The initial public transportation lines between the two countries, referred to in Article II, Section C, Paragraph 1.b. of this Agreement, will be as follows:

Amman -- Tel-Aviv

Amman -- Haifa

Amman -- Nazareth

Irbid -- Nazareth

Irbid -- Haifa

Aqaba-- Eilat

2. The initial public transportation lines will be operated at a frequency of one trip per day, by each Party's carrier, on each of the lines, from its point of departure to the point of destination and back, with the exception of the Aqaba-Eilat line which will be operated at a frequency of three trips per day.

3. Notwithstanding Article 11, Section C, Paragraph 1.g. of this Agreement, each Party will designate one public transportation carrier for each or all lines during the initial six months' period.

4. The tariffs for the abovementioned lines will be as follows:

(1) Amman-- Tel-Aviv : US\$ 7.00

(2) Amman-- Haifa : US\$ 6.50

(3) Amman -- Nazareth : US\$ 6.00

(4) Irbid-- Haifa : US\$ 5.00

(5) Irbid-- Nazareth : US\$ 4.50

(6) Aqaba -- Eilat : US\$ 1.50

5. These initial public transportation lines will be reviewed by the Ministries of Transportation of the Parties after a six- month period of operation of each line, or earlier if needed, and will continue to be valid unless changed by the Ministries of Transportation of the Parties in accordance with this Agreement. This review will include the operation of the initial lines, including the number of trips, frequency, stations, number of carriers, tariffs and any other related issues.

APPENDIX NO. 4. SECURITY AND SAFETY ARRANGEMENTS

A. General

1. The Parties will utilize all means at their disposal to prevent any acts of violence in the transportation sphere, with the aim of ensuring the full implementation of this Agreement.

2. Each Party may execute security checks of persons, motor vehicles and freight cargo that enter its territory.

B. Crossing of Private Cars

Notwithstanding paragraph 1.d. of Section A of Article II, regarding private cars, and until otherwise agreed, Israeli private cars crossing into Jordan will be supplied at the Border Crossing Points, according to the Jordanian customs regulations, with Jordanian license plates, which will be returned when the car returns to the Border Crossing Points.

Jordanian private cars crossing into Israel will keep their Jordanian license plates.

C. Public and Tourist Transportation

1. Each Party will take all possible measures for the security of the passengers in its territory from the Border Crossing Points to the location at which the passengers alight from the bus, and their return.

2. Drivers of buses will be approved by the authorities responsible for security in their country, and will be supplied with the appropriate security documentation.

D. Security of Freight

1. With respect to freight transported directly and by the door-to-door system to and from one country to a destination in the other or in transit:

a) Each Party may conduct a security check of freight, trucks and drivers crossing into its territory;

b) Each Party will determine the routes for transfer of freight in its territory;

c) Freight transport will be operated only by means of escorted convoys from the Border Crossing Points to the respective destination, and in the opposite direction;

d) With a view to enabling security checks, freight transport may take place on weekdays (Sunday to Thursday), up to two times a day (between 08:00 to 18:00 during the winter and between 08:00 to 20:00 during the summer); and

e) Truck drivers will not carry weapons; they will be approved by the authorities responsible for security in their country, and will be supplied with the appropriate security documentation.

2. With respect to freight transported by the back-to-back system to and from one country for internal commercial purposes in the other country, each Party may conduct a security check of freight crossing into its territory.

3. With respect to freight transported directly and by the door-to-door system to and from one country to a port in the other, in the event that trucks were not able to complete their journey within the hours specified in this Appendix, they will remain within the port

in a secured zone determined by the competent authorities, and will immediately resume their journey on the following day after loading or unloading.

4. If, for reasons of force majeure, a truck will not be able to return to its country of registration, that truck will be permitted, as an exceptional measure, to remain for a further day, after receiving special authorization from the respective competent authority.

5. Direct links, both telephone and facsimile, will be established between the Security authorities of both Parties at the Border Crossing Points, in order to provide solutions to any problem.

APPENDIX NO. 5. SHIPPING AND PORTS: SEARCH AND RESCUE (HEREINAFTER REFERRED TO AS "SAR")

1. Definition

The term "distress" means a situation wherein there is a reasonable certainty that a vessel or a person is threatened by grave and imminent danger, and requires immediate assistance.

2. In time of distress, while "SAR" operation is conducted by each Party, assistance will be provided by the other Party, upon request. The procedure for rendering such assistance will be concluded by the Parties.

3. In time of distress, outside the territorial water of each Party, "SAR" operations will be conducted by each Party according to the destination port or the departure port of the vessel in distress.

4. Mutual cooperation and coordination will be established between the Parties and to that end, exchange of information regarding the following will take place.

a) The contingency plan for "SAR" of each Party;

b) Details regarding "SAR" facilities available in each Country, including medical capabilities in Eilat and Aqaba; and

c) Details regarding distress communication and means that are available at points of contact.

5. With a view to increasing coordination and understanding, the Parties will cooperate in holding joint "SAR" exercises.

APPENDIX NO. 6. SHIPPING AND PORTS: SMALL CRAFT: REQUIREMENTS AND PROCEDURES

1. Small craft shall establish radio contact directly with the two Parties' Navies through VHF channel 16/11 at least three (3) hours before departure.

2. Small craft shall report the following data:

- a) Name of small craft and identity marks (number of registry, call sign);
- b) Flag and port of registry;
- c) Name and nationality of the skipper;
- d) Number of crew and passengers and their nationality;
- e) Color of small craft's hull;
- f) Local time of departure;
- g) Course and speed;
- h) Point of departure;
- i) Destination and purpose of arrival; and
- j) Estimated time of arrival to the border passage.

3. Small craft shall maintain continuous radio watch on VHF channel 16 during their sail to Eilat Port or to Aqaba Port or on departure therefrom. Calls made to such small craft by the Israeli or Jordanian Navies, or by official Port Authorities shall receive a prompt reply.

Small craft without means of communication will be escorted by the respective Naval vessel to the inspection area referred to in paragraph 6 below.

4. Working VHF channels are: 8, 11, 12, 14.

5. The entrance route to Eilat Port and to Aqaba Port from the border is a canal of +/- 500 yards around the lane between the Port of Eilat and Aqaba on course 110/290. Small craft shall keep well inside the route when sailing from one port to the other.

6. Inspection area is a canal of +/- 250 yards around the border line between the two countries.

7. On approaching the inspection area, small craft shall not exceed the maximum speed of 15 knots.

8. Every small craft shall undergo a security inspection on its way to each respective Port.

APPENDIX NO. 7A. TRANSPORT OF FREIGHT BETWEEN JORDAN AND THE AREAS UNDER THE JURISDICTION OF THE PALESTINIAN AUTHORITY (HEREINAFTER "THE P.A.")

1. With a view to enabling transport of freight from Jordan to the P.A., Israel will permit up to 150 Jordanian trucks to park on a permanent basis on the western side of the King Hussein/Allenby bridge, taking into consideration Jordanian conveyance needs.

The conditions and arrangements regarding the parking area will be agreed upon in discussions between representatives of the Israel Airports Authority and the Jordanian competent Authorities.

Following the trial period referred to in Article 10 of this Appendix, Israeli authorities will consider favourably the possibility of increasing the above quota of trucks.

Arrangements Regarding Movement of Trucks

2. The above-mentioned Jordanian trucks will receive freight coming from Jordan according to the "Back-to-Back" system, and will transport such freight to the P.A.

3. The trucks will transport freight by escorted convoys along routes to be determined, subject to all necessary security arrangements, to a designated unloading area at the Karni/Erez Crossing Point and/or directly to the destination of the freight in Jericho City.

4. The escorted convoys will be organized for the flow of cargo between Jordan to the P.A., at a frequency of four (4) convoys per one working week (Sunday to Thursday inclusive).

In the event of a need of further convoys, Israeli Authorities will consider the possibility of increasing favourably the number of convoys.

5. Upon completion of the unloading at Karni/Erez, at the entrance to the Gaza Strip and Jericho City, the trucks will return in escorted convoys along routes to be determined to the above-mentioned parking area.

Transport of Fuel and Cement from Jordan to the P.A.

6. All arrangements regarding the transport of fuel and cement from Jordan to the P.A., pursuant to this Appendix, will be based on usage of Jordanian vehicles and Jordanian drivers as follows:

a) Fuel. By fuel tankers registered under the ownership of the "Jordan Petroleum Refinery Company" and operated according to the security and safety supervision of this company. These tankers will conform to the international standards for transportation of dangerous materials and will be recognised by both Parties as vehicles authorised to carry liquid fuel. They will be sealed by security seals. The fuel tankers used for this purpose will be determined in advance according to their registration numbers and will be used on a regular basis to transport fuel according to this Appendix.

b) Cement. By freight vehicles (regular trucks and trailers) registered under the ownership of, or operated only by the "Jordan Cement Factory Company" and operated according to the security and safety supervision of this company. The vehicles used for this purpose will be determined in advance according to their registration numbers, and will be used on a regular basis to transport cement according to this Appendix. The cement will be transported in closed bags on pallets, and will be covered and sealed by security seals.

c) Police and Security Supervision. The Jordanian police will accompany the above shipments up to the Border Crossing Points and will ensure that the security seals remain intact. The shipments will be accompanied by Israeli security authorities from the Border Crossing Points along routes and at times to be coordinated between the Parties, thirty (30) to forty-eight (48) hours in advance.

d) Drivers. The drivers of the Jordanian vehicles transporting the above fuel and cement from Jordan to the P.A., will be regular employees of the above stated companies, or of the transport contractor in the case of the "Jordan Cement Factory Company" and will be under the routine security and safety supervision of the Jordanian security authorities. These drivers will be determined in advance and will be used regularly for these transports via the Border Crossing Points.

Arrangements for Transport of Freight

7. Jordan Valley/Jordan River, King Hussein/Allenby, Araba/Arava Passages.

a) All types of freight, except fuel and cement as stated hereinafter, will be transported by the Back-to-Back system by Jordanian vehicles parked permanently on the western side of the King Hussein/Allenby Bridge, to the unloading area at Karni/Erez, at the entrance to the Gaza Strip and to the destination of the cargo in Jericho City.

b) Cement. The transport of cement by Jordanian vehicles (in conformity with paragraph 6 above) will be by direct transport from Jordan to the unloading area at Karni/Erez at the entrance to the Gaza Strip and to the destinations of the cargo in Jericho City, subject to routes coordinated between the Parties for this purpose.

c) Fuel. The transport of fuel by Jordanian tankers will be by direct transport to the fuel terminal at Karni at the entrance to the Gaza Strip and at the fuel terminal to be established at the entry to Jericho City, subject to routes coordinated between the Parties for this purpose.

d) The freight wing at the various Border Crossing Points will be used as sites for cargo flow by the Back-to-Back system and in transit with regard to fuel and cement from Jordan to the P.A., and will include the necessary security controls.

e) Freight may be transported directly by Jordanian trucks from the Port of Aqaba, in transit via Israel to the P.A., upon the following conditions and arrangements:

1. Such freight will be transported directly from ships unloading their cargo in the Port of Aqaba, on the condition that both the ships and their cargo are from States maintaining diplomatic or commercial relations with Israel.

2. The trucks transporting such freight will pass through the Arava/Araba Border Crossing Point, and will travel via Israel in escorted convoys in accordance with Jordanian conveyance needs.

3. The trucks will unload their cargoes in the unloading areas at Karni/Erez at the entrance to the Gaza Strip and to the destinations of the cargo in Jericho City, and will return to Jordan in escorted convoys.

4. Jordan will inform the Israeli Authorities twenty-four to forty-eight (24-48) hours in advance with regard to every freight consignment to be transported in transit to the P.A. in accordance with this Article. Such freight consignments have to abide by agricultural import and security rules and regulations applied by the competent Israeli Authorities.

8. These arrangements will be implemented in accordance with all relevant customs, security and transportation requirements as specified in and annexed to this Agreement.

9. Israel agrees to permit the transport of freight from Jordan to all other areas in the West Bank that will be under the jurisdiction of the P.A., based on the principles of this Appendix. The details of the arrangement of the transport of such freight will be agreed upon between the two Parties.

10. Trial Period. During the six months' period from the entry into force of this Agreement, the Parties, within the framework of the J.T.C., will examine the system of transporting freight between Jordan and the P.A. as set out in this Appendix, and will search for ways to improve the efficiency of the passage of such freight in accordance with the security, economic and transport needs of Israel and Jordan and with developments in the area pursuant to agreements between Israel and the Palestinians.

**APPENDIX NO. 7B. PASSAGE OF JORDANIAN AND PALESTINIAN BUSES
THROUGH KING HUSSEIN/ALLENBY BRIDGE BETWEEN JORDAN AND
THE WEST BANK AND THE AREAS UNDER THE JURISDICTION OF THE
PALESTINIAN AUTHORITY**

1. The movement of passengers by buses between Jordan and the West Bank and the areas under the jurisdiction of the Palestinian Authority will take place through King Hussein/Allenby Bridge by the "Back-to-Back" system as follows:

a) Movement of passengers from the West Bank and the areas under the jurisdiction of the Palestinian Authority to Jordan:

1. The passengers will descend at the Allenby Bridge Passenger Terminal while the buses will park on the west side of the bridge in the "small carpark".

2. On completion of the registration procedure and border controls, the passengers will pass to the "small carpark", to their respective buses.

3. Prior to the crossing by the bus of the King Hussein/Allenby Bridge, Israeli security authorities will perform a detailed registration of the vehicle's particulars (registration number, engine number, and chassis number), stating the time-table for crossing the bridge to the King Hussein Bridge Passenger Terminal located at "Ash Shuna".

4. The buses will cross the Allenby/King Hussein Bridge with an Israeli security escort, to be replaced by a Jordanian security escort at the Jordanian side of the Allenby/King Hussein Bridge.

5. Once the passengers descend at the King Hussein Bridge Passenger Terminal located at "Ash Shuna", the buses will immediately return empty to the Allenby Bridge Passenger Terminal. The replacement of the Jordanian escort by an Israeli escort will be performed at the Jordanian side of the Allenby/ King Hussein Bridge.

b) Movement of Passengers from Jordan to the West Bank and the Areas under the Jurisdiction of the Palestinian Authority:

1. Jordanian buses will transport the passengers under Jordanian security escort from the King Hussein Bridge Passenger Terminal located at "Ash Shuna" and up to the Allenby Bridge Passenger Terminal and will immediately return empty to Jordan.

2. Upon completion of the security control and border registration of the passengers at the Allenby Bridge Passenger Terminal the passengers will continue to their destinations.

2. Technical and procedural issues regarding the operation of this system will be finalized by the J.T.C.

3. For the purpose of this Appendix, the term "passengers" means Jordanian citizens and Palestinians in the West Bank and the Areas under the jurisdiction of the P.A., as well as visitors of nationalities presently using the King Hussein/Allenby Bridge.

APPENDIX NO. 8A. TRANSITIONAL ARRANGEMENT FOR ROYAL JORDANIAN OVERFLYING ISRAEL

Without prejudice to a final agreement on civil aviation, including air corridors, as stipulated in Article 15 (Civil Aviation) of the Treaty of Peace signed between the Hashemite Kingdom of Jordan and the State of Israel on October 26, 1994, this arrangement would be considered as a transitional arrangement for Royal Jordanian flights only, starting as of March 10, 1995, for a period of two months. The arrangement will be reviewed at the end of the transitional period by the Joint Transportation Committee, based on experience gained from the transitional period.

Jordanian arrival and departure air routes to and from Jordanian airports, overflying the Israeli FIR:

- A) As a general rule, overflying Israeli airspace will be normal in climbing and descending; the above is subject to Israeli circumstances.
- B) In light of the above, and in order to enable safe and efficient air traffic, the following procedure will apply for air routes by A.T.C.:

1) Whenever possible, aircraft will receive approval for climbing and descending to their desired altitude.

2) Regularly (which will apply to a minimum of 70% of the time):

Westbound: Talmi (12000 ft); position 3504/3158 (13000 ft); B.G. (15000 ft); Deena 16000 ft; proceed climbing from Deena.

Eastbound: Siron (17000 ft); position 3454/3204 (15000 ft); position 3504/3203 (13000 ft); Peace (11000 ft); Amman (as noted above, whenever possible, higher altitudes could be used).

3) Due to Israel's circumstances, in the remaining maximum 30% of the time in a regular work week, the following air routes will be used:

Sun -- Thurs. from 0600 to 1800

Westbound -- 12000 ft Eastbound -- 11000 ft (Although if possible, even in these time slots climbing and descending will be approved as in paragraph 2).

4) Statistics will be gathered on existing Royal Jordanian actual schedule.

5) All technical and administrative procedures will be according to what was discussed and agreed in previous meetings and summarized in the document exchanged between the Parties on January 23rd 1995.

6) Based on commercial and operational requirements, Royal Jordanian shall have the right to fully utilize the air corridor subject to the above transitional arrangements.

AHMED JWEIBER ALOTAIBI
Director General
Civil Aviation Authority
Jordan

MENACHEM SHARON
Director General
Civil Aviation Administration
Israel

Date: February 21, 1995

APPENDIX NO. 8B. AGREED MINUTES

1. Delegations of the Aeronautical Authorities of the Hashemite Kingdom of Jordan and the State of Israel met in Tiberias on 07 May 1995.

2. The Parties agreed to extend the validity of the Transitional Arrangement for Royal Jordanian Overflying Israel signed on February 21 1995, and ending on May 10 1995, attached herewith, for a period of one month, that is until June 10, 1995.

3. The Parties agreed that, beginning on June 11, 1995, the Transitional Arrangement will be extended for an additional one year period ending on June 10, 1996, amended as follows:

In paragraph B.2, the figure of minimum 70% will be replaced by the figure of minimum 75%.

In paragraph B.3, the figure of maximum 30% will be replaced by the figure of maximum 25%.

In order to enable safe flight pattern, efforts will be made to take into consideration severe weather conditions and turbulence when allocating the altitude.

Date: 07 May 1995

AHMED JWEIBER ALOTAIBI
Director General
Civil Aviation Authority
Jordan

MENACHEM SHARON
Director General
Civil Aviation Administration
Israel

APPENDIX NO. 8C. LETTER OF AGREEMENT CONCERNING AIR TRAFFIC SERVICE (ATS) BETWEEN THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN AND THE STATE OF ISRAEL

1. In accordance with the Treaty of Peace between the State of Israel and the Hashemite Kingdom of Jordan, the aeronautical authorities of both Parties met in order to reach an agreement on matters of air traffic services (ATS) between the Hashemite Kingdom of Jordan and the State of Israel.

2. As a result of the discussions, which were held in a very friendly atmosphere, the two delegations have reached the following agreement.

3. Scope

3.1. Taking Appendix 8A and 8B of this Agreement into consideration, these procedures are supplementary to the ICAO Standards and recommendation practices in Annex 2 and 11, Procedures for Air Navigation Services in Document 4444 and Regional Supplementary Procedures in Document 7030, as amended.

3.2. Any amendment to this letter of agreement will only be by agreement between the respective aeronautical authorities of contracting Parties.

4. Departure and arrival routes overflying Israel FIR to/fro Amman FIR

4.1. Westbound from Amman FIR

"TALMI" -- via JI0 -- BGN-VOR -- "DEENA" -- "TIBBI" --"PURLA" -- "GITLA"

4.2 Eastbound for landing in Amman FIR

"SOLIN/GITLA" -- "RIMON" -- "SIRON" -- Position N3156.0 E3531.0 (SALAM)

4.3 Altitude of the route and profile of climb and descent as prescribed in Appendix 8A and 8B of this Agreement.

5. Coordination and Procedures between Tel Aviv ACC and AMMAN TACC

5.1. General

5.1.1. These coordination procedures assist the air traffic controller to exercise his duties in respect to the flow and the safety of the aircraft within the area of responsibility.

5.1.2. The procedures will allow sufficient time to permit flow of information and necessary coordination measures to be taken between the two control units concerned.

5.1.3. Any information concerning the flow of air traffic such as weather, radar, navigation aids or other should be passed to the concerned unit.

5.2. Delegation of airspace

5.2.1. The primary responsibility for the control of air traffic remains with the controller in whose area the aircraft is operating until the time the aircraft crosses the boundary of that area.

5.2.2. When control of one or more aircraft is exercised under delegation of airspace by other control center, the accepting controller in communication with an aircraft not yet having reached the incoming entry points to his area shall not alter the clearance and SSR code of such aircraft without the prior approval of the transferring unit.

5.3. Entry points

5.3.1. Entry points will be FIR boundary, westbound and eastbound. All estimates for in/outbound traffic will be given in reference to the points designated.

5.4. Common control boundary

5.4.1. The common control boundary between the adjacent areas of responsibility for Amman TACC and Tel Aviv ACC is the national boundaries between the two countries.

5.5. Separation minima

5.5.1. Longitudinal: (same cruising level, track and speed)

Radar: 10 NM on crossing MOUAB, ZAFON. Procedural: 20 NM, provided each aircraft utilizes "on track" DME stations on crossing MOUAB, ZAFON points.

Time separation: 10 minutes

5.5.2. In case of radar failure in accepting unit procedural separation shall be applied to aircraft on crossing FIRs.

5.6. Outbound traffic from Amman FIR

5.6.1. Validity of flight. A flight plan must be submitted at least 60 minutes before Expected Off Block Time (EOBT) and in the event of a delay of 30 minutes or more in the excess of EOBT the flight plan shall be amended or a new flight plan submitted.

5.6.2. SSR codes allocation. Departing traffic will be assigned SSR codes allocated in advance from Tel Aviv ACC upon submission of flight plan .

5.6.3. Start up time. Start up time shall be passed to Tel Aviv ACC and in reference with 5.6.1 and 5.6.2.

5.6.4. ATC clearance. Amman departing traffic shall cross the point 5NM East of TALMI 11000 ft or above climbing to 12000 ft.

5.6.5. Airborne/estimate for entry point. Amman shall pass Airborne time on departure and estimate for FIR boundary.

5.6.6. Release point. Amman shall release departing traffic to Tel-Aviv unit at the FIR boundary or as coordinated.

5.6.7. Contact point. Departing traffic shall contact Tel Aviv ACC, and this contact shall be effected not later than 10 NM before position "TALMI".

5.7. Inbound traffic to Amman FIR

5.7.1. ETA. Tel Aviv ACC shall pass information regarding inbound traffic as soon as possible, not later than the shore line.

1) Call-Sign

2) Destination

3) Altitude

4) ETA for entry points

5) SSR code.

Any change in the above information shall be passed to Amman TACC.

5.7.2. Clearance limit will be AMN VOR

5.7.3. Release point. Tel Aviv shall release arriving traffic to Amman at the FIR boundary eastbound or as coordinated.

5.7.4. SSR code allocation. Arriving traffic for Amman FIR will be assigned SSR codes allocated by Amman TACC for each aircraft individually. This code will be from block code : 07XX.

5.8. ATS direct speech line (voice link) failure

5.8.1. In case of direct speech line failure procedural separation shall be applied to aircraft on crossing position FIR boundary westbound and eastbound (paragraph 5.5.1)

5.8.2. Contact point. A point for information only and not for control purposes.

5.8.3. Controller shall advise aircraft as soon as possible to contact the respective unit to pass estimate time to the entry points, Altitude and SSR code.

This contact should be effected as soon as possible after departure from Amman westbound, and not later than crossing shore line, from Tel Aviv eastbound.

5.8.4. Traffic shall not cross position 10NM east of "TALMI" westbound without establishing radio contact with Tel Aviv ACC.

5.8.5. Paragraphs 5.2.2, 5.6.1, 5.6.4, 5.5.6, 5.6.7, 5.7.2, 5.8.3, shall be implemented as prescribed.

6. Communication Requirements

6.1. Direct Speech Link

6.1.1. The Parties agree to establish direct speech link between Amman TACC and Tel Aviv ACC, before commencing flights.

6.1.2. The Parties agree to establish direct speech link between Amman TACC and Ben Gurion TMA.

Time table of implementation to be agreed.

6.1.3. The Parties will bear the cost of the implementation of the direct speech link within their respective countries.

6.2. A F T N

6.2.1. The Parties agree eventually to establish a direct AFTN link between Amman and Ben Gurion Communication Centers.

6.2.2. As an interim solution it is agreed by the Parties to establish the AFTN link via Cairo Communication Center.

6.2.3. The direct AFTN link between Amman and Ben Gurion Communication Centers will be established after consulting the regional ICAO office in Cairo.

7. Civil Aviation Security Requirements

7.1. The Parties reaffirm their acceptance of ICAO recommendations, Jordanian and Israeli AIP.

7.2. This Letter of Agreement for overflying will apply only to civilian airlines of both Parties.

7.3. No explosives, weapons, aerial cameras or any military active or passive equipment will be permitted.

7.4. Special security procedures will be established for the special flights between the two countries.

7.5. Approval of flights originating in a country not having diplomatic relations with Israel will be on a case by case basis.

8. Alternate Airports

The Parties agree to permit the usage of their airports as alternatives.

9. Commercial Flights

The Parties agree upon mutual rights of usage for overflying their FIR's commercial flights, on reciprocal bases.

OVERFLIGHT PROCEDURES TO AND FROM JORDAN

Two basic overflight procedures have been established:

Level Overflight Procedure (LOP)

Westbound from Amman, between "TALMI" and "DEENA" at 12000 ft.

Eastbound to Amman, between "SIRON" and "SALAM" at 11000 ft.

Gradual Climb and Descent Overflying Procedure

Procedure "D". Profile climb westbound

Cross "TALMI" at 12000 ft proceed to BGN VOR inbound on BGN R-106, cross AD-DVA (N3158 E3504) at 13000 ft, cross BGN VOR at 15000 ft, turn left to intercept and follow BGN R-270 outbound, cross DEENA at 16000 ft, thence in accordance with ATC instructions.

PHRS -- (Controller) Cleared Profile Climb Procedure D.

Procedure "A" - Profile descent eastbound

Cross SIRON at 17000 ft, turn left on track 103, cross "IZHAR", (N3204 E3453) at 15000 ft, cross ZAFON (N3203 E3504) at 13000 ft, cross SALAM (N3156.0 E3531.0) at 11000 ft, thence in accordance with ATC instructions.

PHRS -- (Controller) Cleared Profile Descent Procedure A.

These phrs are in order to minimize radio communications workload between Tel Aviv ACC and overflying aircraft to and from Jordan.

Communication --Tel Aviv Control /Eastern Sector 132.05MHz

Tel Aviv Control /Western Sector 121.40MHz

Secondary Frequency (both sectors) 120.90MHz

Emergency Frequency 121.50MHz

AGREED MINUTES

Article II. Land Transportation:

The timetable for various vehicles which will cross between the two countries is as follows:

- a) Tourist buses: one (1) month after the date of entry into force of this Agreement.
- b) Regular public transport buses: forty-five (45) days after the date of entry into force of this Agreement.
- c) Trucks: three (3) months after the date of entry into force of this Agreement.
- d) Private cars: one (1) month after the date of entry into force of this Agreement.

AGREED MINUTES

Article III. Land Transportation

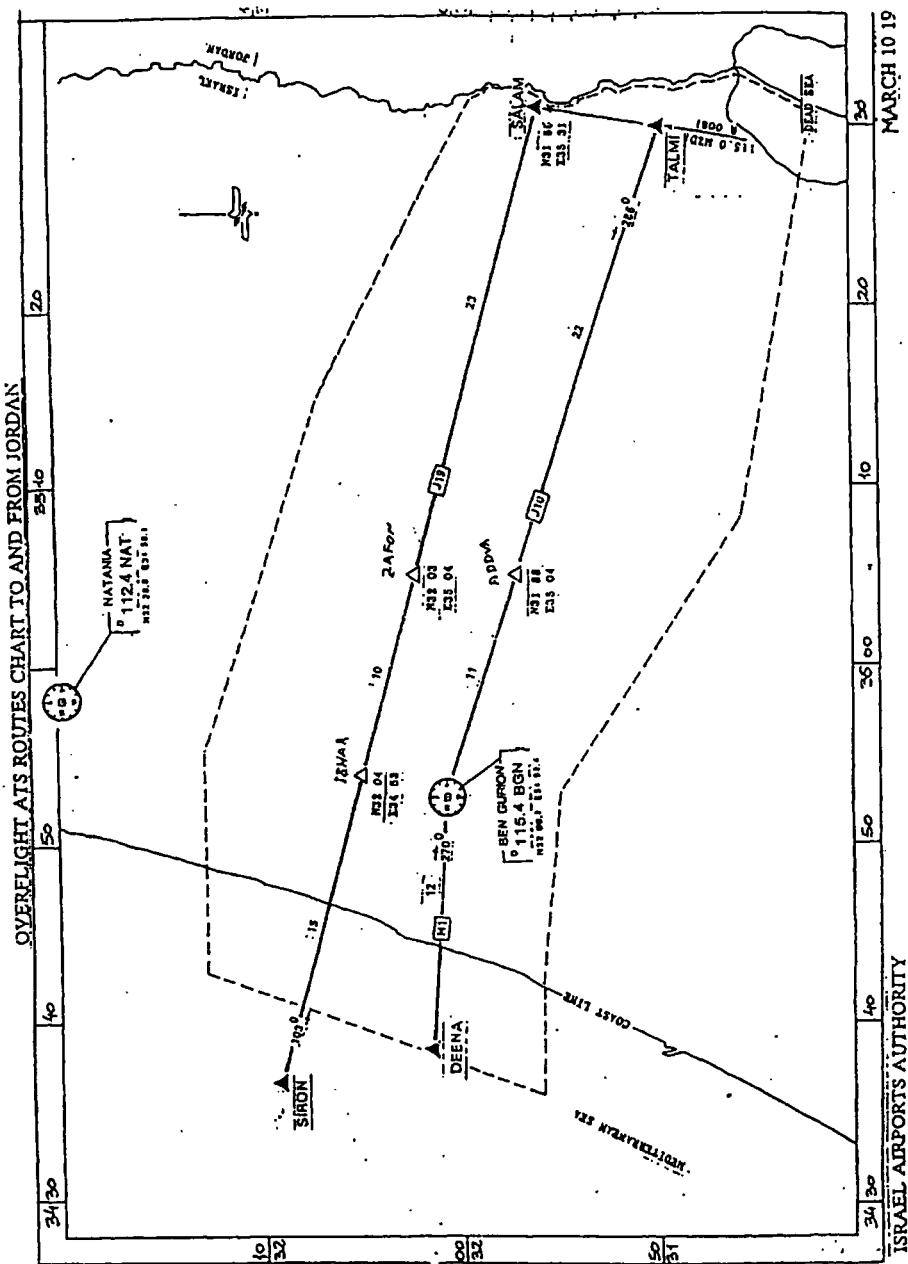
Fees for the Transport Freight from Jordan to Israel and to the Palestinian Authority and Vice Versa

1. As of the date of the entry into force of this Agreement, the fees fixed for loaded Jordanian trucks entering the Freight Wings at the Border Crossing Points is according to the regulations governing passage fees. The fees for freight- handling as of the date of this Agreed Minutes is 173.- NIS per loaded truck.

2. Handling fees for Jordanian Freight to the P.A. at the King Hussein/Allenby Bridge Terminal will be \$ 4.00 per general pallet and \$ 3.00 per pallet of agricultural produce, which represents a reduction from the fees determined by the Israel Airports and Railways Authority of 42.8 % per general pallet, and 57% per pallet of agricultural produce.

3. There will be no special fee for escorted convoys, and for the number up to 150 Jordanian trucks which will be parked permanently on the west side of the Border Crossing Points.

4. The Jordanian side is entitled to levy to the same amount of fees on freight coming from Israel and the P.A, in a reciprocal manner.



נכרו דברים סוכם

טעיף זגד חברתית יבשתית

ארגוני עכבר מטפנאים בין ירדן לישראל ולרשויות הפלשיניות והיהינך

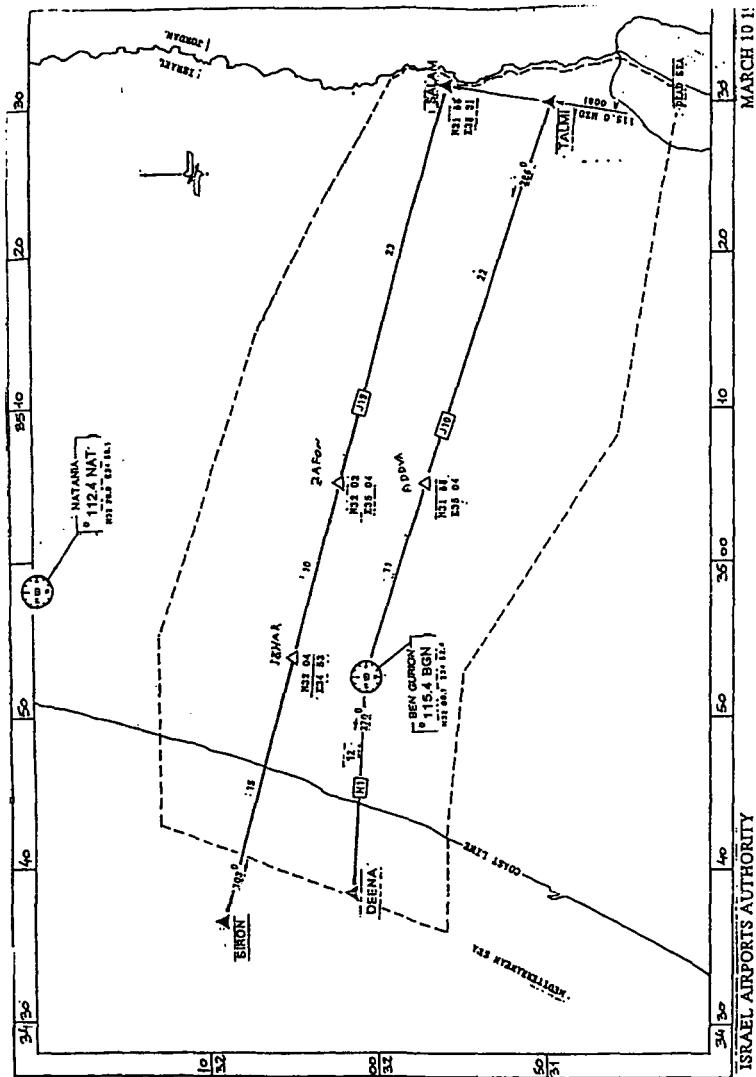
1. נכוו ליום כנסתו לתוכה של חסכת זה מהיר האגירה הקבועה לכל טפאיות ירדנית מפוסחת הנכנת לאגדי המטפנאים במקומות חסוניים הינה בכורו לתפקיד לאירוע חמוץ. האגרה למטפנאים לפי תאריך נכוו דברים מוסכם וזה גמאלית מסומת היינו - 173 ש"ח.
2. משלחות שייגעו מטפנאים ירדניים לרשות הפלשינית במסובג נשלח המלך חוסיין/אלנבי מהיינה \$4.00 לפחות מסען כלבי 1-3.00 \$. לפחות תזורת חקלאית טרייה, אשר חייזנות פוחמת חמורי וארגוני שנתקנו עלי רשות הנמלים והרכבות לככל חמשות של 42.8% משלם ככדי, ו 7% לפחות לסתורת חקלאית.
3. לא ידרוש תשלום מיוחד על גיויי חסידות וכן תשלום עכבר עד 500 מסאיות ירדניות אשר מחניינה כרך קבע בעד המערבי של נקודות עכבר הנובל.
4. בראוף הדדי, ושאי לצר חירפני לחסיל אגירה רומה על המטפנאים תבאים מישראל והרשאות הפלשינית.

זכורו דבריהם מוסכם
סנייפ זז - חחבורת יכשתייה

לוז הצענים לכלי הרכב הפוניות אשר יעברו בין שתי המדינות הינו כללו:

- א. ארטובום תיידים: חזות אחד (1) לאחר תאריך כניסה לתוקף של הסכם זה.
- ב. אונטובוסים של חחבורת ציבוריית רג'ילת : ארבעים וחמשה (45) יומם לאחר תאריך כניסה לתוקף של הסכם זה.
- ג. תפאורות - שלושה (3) חדשניים לאחר תאריך כניסה לתוקף של הסכם זה.
- ד. מכוניות פראיות: חזות אחד (1) לאחר תאריך כניסה לתוקף של הסכם זה.

OVERFLIGHT ROUTES CHART TO AND FROM JORDAN



נווהי סיסות-על לירדן וסמנה

הונחנו שני נחים כסיסיים לסיסות-על:

נווה רמת סיסות-על (TOP)

טירנה מרכז עמו, בין "TALMI" ו-"DEENA" ב-106-R BGN, חזית מרכז עמו, בין "SIRON" ו-"SALAM" ב-11000 דג'.

נווהי סיסות-על בסיסים ויינודת תדרותית

נווה "ס" - נסיקת פלורופיל טרוכת

חזית ב- "TALMI" ב-00021 וגל משך ג-VOR BGN ב-106-R BGN, חזית ADDVA (ב-33504) ב-00031 דג', חזית VOR BGN ב-00001 דג', פונה טראם למגון והפסן ג-270 R BNG חוץ לגנול, חזית DEENA ב-16000 דג', אחר מכון בתראמ לחוראות ATC.

PHRS - (פיקוח) אישור פלורופיל נסיקת לוי נוהל A

נווה "א" - ירידת פלורופיל מזחת חזית NARSIS ב-00017 דג', גוניה טראם בנתייב 303, חזית "יצח" (ב-3204) ב-00001 דג', חזית "צפונו" (ב-33504) ב-00031 דג', חזית "צפונה" (ב-33203) ב-00001 דג', לאחר מכון בתראמ לחוראות ATC.

PHRS - (פיקוח) אישור פלורופיל ירידת לוי נוהל A

PHRS אלה נונדו למזרע את טומם העבודה של תקשורת חורדי בין תל-אביב ACC לבין סיסויים הסטים לירדן וסמנה.

תקשרות ויקוח תל-אביב / גזרה פזוריות
ויקוח תל אביב / גזרה מרובית ..
הדר משנה (שתי חגורות) ..
120.90 MHz.....
121.50 MHz.....

6. דרישות תפעולת

6.1 קשר קוורי ישירות

- 6.1.6 שני הצדדים מסכימים להקים קשר קוורי ישיר בין TACC לרשת עטנו לבין ACC תל-אביב לפוני תחילת הפיסות.
- 6.1.7 שני הצדדים מסכימים להקים קשר קוורי ישיר בין TACC לרשת עטנו לביןAMS צנ-גדריאן.
- ווסכם על גזע זמנים לישום.
- 6.1.8 שני הצדדים יshaו בעלות יישום קשר קוורי היישר במסגרת מדינוחיהם בהתאם.

APTN 6.2

- 6.2.1 שני הצדדים מסכימים להקים בסענו של זכר קשר AFTN ישיר בין מרכזיו והקשר של רשת עטנו ובן-גדריאן.
- 6.2.2 כפתרונו בינויים, מוסכם עyi שני הצדדים להקים קשר AFTN דוד סרכז הקשד של קחריר.
- 6.2.3 קשר AFTN ישיר בין מרכזיו הקשד של רשת עטנו ובן-גדריאן יוגם לאחר התניות עם משרד ICAO האזרחי בקחריר.

7. דרישות חיבורו של המונופול האזרחי

- 7.1 שני הצדדים מאשרים מהՃ את יכולת המלצות SACO, פמ"ת קוא' ירדני וישראל.
- 7.2 מכח הסכמה זה לנבי' שיטות-על יחול רק על חברות תעופה אזרחיות של שני הצדדים.
- 7.3 לא יורשו חומרני נפץ, כלוי נשע, סלומות אוויר או כל ציוד לצאי פטיל או סכין.
- 7.4 יונחנו נהלי ביחסו טיחודים לנבי' טיסות מיוחדות בין שתי המדינות.
- 7.5 אישור לשיטות שנקורן במדינה שאנו לה יחסית דיפלומטיים עם ישראל יהיה של בapis של כל מקרה לנעו.

8. שרות תעופה חלופי

הצדדים מסכימים לאפשר שימוש בשירות תעופה שליהם בחלופיים.

9. טיסות מתחדשות

הצדדים מסכימים על זכויות חטיבוש ההדריות שלהם למטרותritis טען לטפי FIR שלחה בטיסות מתחדשות, של בסיס הדדי.

- 5.6.6 נקודת שחרור - רבת עמו ת shores תנועה יוצאת ליחידה תל-אביב נסכל מות ריז או לפ' תיאום.
- 5.6.7 נקודת שפר - תנועה יוצאת תיזיר שפר עם ACC תל-אביב, ומספר זה יבוצע לא יאוחר מ-AN TO דמי עדות TALMI".
- 5.7 תנועה ובנטה למ"ת FIR וכת עמו**
- 5.7.1 צו הנעה משוער - ACC תל-אביב יטכיר טידע לנבי תנועה ננסת בתקוף האפסרי, לא יאוחר סך החמש.
- (1) אות-קריאת
 - (2) יעד
 - (3) נבנה
 - (4) צו הנעה משוער (ETA) לנקודות הכוונה
 - (5) צו SSR
- כג שינוי במידע חני'ג יועבר ל-ACC רבת עמו.
- 5.7.2 נסכל האישורי ייחיה NOR ANM.
- 5.7.3 נקודת שחרור - תל-אביב ת shores תנועה מנעה לרבת עמו נסכל מות ריז מוקה או, נבי תנועה.
- 5.7.4 הקדמת פוד SSR - לתנועה מנעה למ"ת FIR רבת עמו יודכו קוד SSR ע"י ACC רבת עמו לכל מסלול בנפרד. קוד זה יהיה סקוד חסימת XXX70.
- 5.8 כשל קו דיבור ישיר ATS (חסול קולי)**
- 5.8.1 במקרה של כשל קו קוויי ישיר, תוחל פרדרה נזהירת על מסוט בעסדת מעבר נסכל מ"ת FIR טרבעה וסזחת (ס"מ 5.5.1).
- 5.8.2 נקודת שפר - נקודת טידע בלבד ולא לטסנות פיקוח.
- 5.8.3 המפקח יודיע לנקודות הכוונה, נבנה וקוד SSR.
- יש לבצע שפר זה בהקדם האפשרי לאחר היציאה מרבת עמו טרבעה, וכן יאוחר סמכרו קו תחזוקה, מתק-אביב סזרחה.
- 5.8.4 התנועה לא מעכשו את מסדה 10 מה זורה ס"מ TALMI" טרבעה גלא יצירת שפר דודי מס ACC תל-אביב.
- 5.8.5 טריפוסים ס"מ 5.8.3, 5.8.2, 5.8.1, 5.6.4, 5.6.6, 5.6.7, 5.7.2, 5.6.1, 5.6.5, ייושם נקיון.

2.5 פרצת חזה אוויריה

- 5.2.1 אחריות תראונית לפיקוח על התנועה האוירית נפרת בידי הפקח אפ"ר ציורו ווכל המטוס עד שטחים חוצה את נמל אותו איזור.
- 5.2.2 הפקל הקיימים שפר עם מטוס שטוי לא ניתן אל נקודות הכניסה לאיזור, לא ישנה את היישור ואת צון SSR של אותו מטוס ללא אישור מראף של חיירה מטבירה.

3.5 נקודות בנייה

- 5.3.1 (זיהוי הכניסה יהו נמל מס' (איז), טרבה וטזרחה, כל חנוכות לבני תנועה (כנתה/יופאה תיננה ביחס לנקודות הפניות).

4.5 נמל הפיקוח המשופך

- 5.4.1 נמל הפיקוח המשופך בין איזורי אחריות צמודים סבור ACC ובמ' מס' 1-ACC כל איבר הוא הנכונות הלאומית בינו שי' המדינות.

SEPARATION MINIMA 5.5

- 5.5 אורך: (אותם דוח פיקוח, סמלון ומחרגות):
מכ"ם: AN01 כחירות "מואכ" ו"צט".
נוול: AN02, בגאי שטחים מפתטים בהנחות AMG "בנטול" בחירות
נקודות "מואכ" ו"צט".
זמן חזרה: 10 דקות.
בקרה של תנועה בסכימ ביחס לסתימת, הפלודה הניהולית תחול על ססום
על חזית מטוס (FIR).

5.6 תנועה יוצאת SSR FIR ובת-מלו

- 5.6.1 תוף טיסה - יש להניש את תובנית הטיסה לפחות 60 דקות לפני (BOBT) TIME OFF BLOCK EXPECTED, ובקרה שלVICOB של 30 דקות או יותר מטר ל-BOBT, תנועה תוכונית מהירה או תונש תוכונית טיסת דשתן.
- 5.6.2 הפקת קוד SSR - תנועה יוצאת תפרק קוד SSR מס' 1030 מראף מ-ACC תל-אביב יחד עם הנשת תוכונית הטיסה.
- 5.6.3 זמן הנעה - זמן החנעה יועכו ל-ACC תל-אביב ובחיששות 5.6.1-5.6.2.
- 5.6.4 אישור ATC - תנועה יוצאת מרבת עטון תחגה את נמלת H-AN5 מזרחה ל-TALMA 5-1000 דרג או יותר בנתיחה 5-21000 דרג.
- 5.6.5 מטוס/אפסון נמלת כניסה - רכת טמו תעביר את הזמן המוטס עם הייצאה ואופלן נמל סמי איז.

סוף 8 ג'
בין משלכתה היחסית חירדנית לבין מדינת ישראל
בכתב הסכמתו בקשר לשירותי תחבורה אוויריה (ATS)

1. בהתאם להזונה המשגורה בין מדינת ישראל לבינו המשלחת היחסית הירדנית, נקבעו רשותות התמונה של שני הצדדים נמוכה לגונט להוכחה בקשרו לשירותי תחבורה אוויריה (ATS) בין משלכתה היחסית הירדנית לבין מדינת ישראל.
2. כמפורטה מהתיווך, אשר התקיימו בגאומירה יידידותם שארד, ניתנו שתי המשאות להסכם הבא.
3. **תיקן 9**

3.1 בזוז החשיבות בנוחים 8 א', ו-8 ב', להסכם זה, נалиים אלה תוספות לתיקני ICAO
לנוגאים טופוגרפיים בסופחים 2 ו-11, נалиים לשירות ניוטס אויר שבסופח 4444,
והנהלים הנוספים האזרוריים בסופח 5020, כפי שתוקנו.

3.2 כל חיקונו בסכמתה זה יעsha רק בהסכם בין רשותות התמונה המתואסות של
הצדדים להסכם.

3.3 נייבי יציאה והגעה בטיסות מעל ח'ג FIR של ישראל אל סג'ג FIR של רשות
הANEL וטנוויל

4. מרובה מטפחים FIR רבת מילוי

"TALMI" - "GITLA" - "PURLA" - "DEENA" - "TIBBI" - "VOR-BGN"

4.2 מזרחן לנוחית במילוי FIR רבת מילוי

POSITION N3156.0 E3531.0 "RIMON" - "SIRON" - "SOLIN/GITLA"

4.3 גובקה של חניכיך ומרופיל הנסיקה וירידת נקבוע בסופחים 8 א', ו-8 ב', להסכם
זה.

5. תיאום ונHALים בין ACC בחל-אטיב 1-TACC ברכבת טהון

5.1 צללי

- 5.1.1 נалиי תיאום אלה מפייטים למפקה על התנועה האוירית בبيعيותם תקידיין
לגבוי חורייה וככזיהו של המטוסים בתוך אזוד אחוריות.
- 5.1.2 הנהלים יאנפשו זמן מספיק להעברת מידע ולנקיטת אובי תיאום הנהלים
בין שני יחידות פיקוד הנוגעת לדבר.
- 5.1.3 כל מידע לגבי זרימת התנועה האוירית כבונן סוג אויר, מכים, עורי
ניוטס או כל סידם, יש להזכיר ליחידה הנוגעת לדבר.

נספח סס' 8 ב'
זכרון דברים מוסכם

1. משלחות של רשותות תקשורת של הסמלכה החשומית היוזנייתו ושל מדיניות ישראל נפנשו בסכרייה ב-7 במאי 1995.
2. הגדיש תכניתו להאריך את תוקף חקס המüber לטיסות של "רויאל ניורלניאן" מכל ירושלים שוטחים ב-21 נובמבר 1995 ואשר היעט לטיסות ב-10 במאי 1995, חמוץ בזוויה כוח, לתקופת של חודש אחד, כל עוד עד 10 ביוני 1995.
3. הגדיש הנסיכטו כי החל מ-11 ביוני 1995, מכום השכרה יוארך לתקופת נספח של שנה אחת, שמתיחס ב-10 ביוני 1996, בתיקונים הבאים:
 - בס"ק ב' 2, מס' 707 לפחות יוחלף במס' 757 לפחות.
 - ס"ק ב' 3, מס' 709 30% לכל חותם יוחלף במס' 25% לכל חותם.
 - של מנת לאפשר דפוס סיסמה בטוחה, יישפו מאחסnis רקחת בחשבונו תנאי מנג אוויר קשיים וכיום אוויר במת הקצאת חנוכה.

חתרים: 7 במאי 1995

(חתום) מנחם שרולין אחמד נ'יוויזיבר אלטורייבר מנכ"ל רשות התעופה האזרחית ישראל ירדן	(חתום) סוכ"ג מנהל התעופה האזרחית ישראל
---	---

- 5) כל הנהליות הכספיות והפנייה היחסית יהו בהתאם למה שנדרן וחווכם בפרישות קוותות, וטוכם נסמכן אשר חותם בין הצדדים ב-23 בינוואר 1995.
- 6) על בסיס הדרישות הסמוכיות והתפעוליות, תהיה לרשות ג'ירזיאג ג'יזדייניאן הזכות להשתמש בסודרו האזרחי בכפוף להדרי השער הניל.

(חתום)	(חתום)
מנחם שרון	אהmad ג'ירזיאג אלגסייבי
חנכי גל	שינה ג'יזדייניאן
רשות המעופת האזרחית	ישראל
ישראל	

תאריך: 22 נובמבר 1995

נפקה 8 א'
סבדרי מטרו טבר טברת המלומן
"רויאן נירוניאן" - בטיסות טעל ירושלים

מכלי בוגרhc הסובייטי בזכר תנועה אזרחית, כוגל מסדרונות אווריים, כמי שנקבב בסנייד'ס או (תנועה אזרחית) להזוז חלוס אשר נחטף בין המלכה והאשmissה הירונית לבינו מדינת ישראל ב-26 באוקטובר 1994, המדוי זה ייחשב כסדר מטרו לטיסות של ירויאן נירוניאן" בלבד, חיל טס-10 במרץ 1995, לתקופה של חמישים. החדר ייבדק בסוף קיפות המטרו ע"י ועדת החבורה ומספרת, על בסיס הניסיון שנרכש בתקופת המטרו.

וחיבי האווריר לחנמה ולהחראה ל/פסdot תנועה ירדנית, בטיסות טעל מפי' (מרחב תיפוי המטופתי-טזע) של ירושלים:

א) כנוח כללי, טיסות מען החום האווריר של ירושלים מהירינה ריגלות בנסיקת ייריזה; הניל בכפוף לנסיקות ביישואל.

ב) לאור חנייל, וכדי לאפשר תנועה אוירית בשונה ויטילה, הנגנים להלן יוחלו טל (חיבי האווריר ע"י ATC):

ג) כשר אפרטי - הטטוטים יכלו אישור לנסיקת וליריזה לנבחים שבוקשים.

2) נגלו סדייר (אשר יחול לפחות 70% מהזמן):

טערוביה: TALMI (12000 רנ"ל); מדזה 3504/3158 (35000 רנ"ל רנ"ל);
טערוביה: BEN-GURION (15000 רנ"ל); DEENA (16000 רנ"ל);
טערוביה: SIRON (17000 רנ"ל); מדזה 3453/3204 (15000 רנ"ל רנ"ל);
טערוביה: 3504/3203 (13000 רנ"ל רנ"ל); PEACE (11000 רנ"ל רנ"ל);
טערוביה (כמי פזיזו לעיל, כשר אפרטי לשוטש שימוש נגהים ובו יותר)

3) בוגל הנמיבות בישראל, בזען בוגות, 30% לכל היוטו טבעם המכודה הרגיל ייעשה שימוש בתניות הבלתי:

יום א'-יום ח' - מ-00:00 - 18:00

טערוביה - 12000 רנ"ל; טערוביה - 10000 רנ"ל (אם כי אם אפרטי, גם במסיבותו אז אלה הטזיקות וחירידות תאושנה בהתחם לטזק 2).

4) וייאנו (תונייס טטוטים גנבי גוח הזטוניס הקיים בוגול של ירויאן נירוניאן".

נוף 7 ב'

טבר אוטובוסים ירדניים וולסליים דורך נשר
אלכבי/הפלן חומאי כיו ירדן וחנוך המרבית
זאתנוויל שבחווים השיפוץ של הרשות הפלסליית

1. תנועת הנוסעים באוטובוסים ביו ירדן מכיו הנזה המרבית ואזוריים שבתחום
הSHIPOT של הרשות הפלסליית תחפשים דורך נשר הפלן חומאי/אלכבי בשיטת
"BACK - TO - BACK" ככללו:

תנועת נוסעים מלהדיבת ומАЗוריים שבתחום השיפוץ של הרשות
הפלסליית גידלו:

1. הנוסעים יירדו במஸוף תנועה נסיעים בקשר אלכבי כשר האוטובוסים יחנו
בצד המערבי של הנשר - ביחסו חמשו.

2. ברגר הילכי חרישום וביקורת הנגביות, יעברו הנוסעים ליחסו חמשו,
אל אוטובוסים של כל אחד מהם.

3. לגני חציית האוטובוס את נשר אלכבי/הפלן חומאי, יבצעו טרי נורמי^{טרי נורמי} שראל רישום סדריך של פועל הרכבת (ספורי רישוי, מס' מונע,
מס' פלן שלידן), בצוו לוח תנועה לחיצית נשר (נוסעים הפלן חומאי
אשר ממוקם כ"שוני").

4. האוטובוסים יחנו את נשר הפלן חומאי/אלכבי בלילהו ביחסו
יראשי אשר יחולף בלילהו ביחסו ירדני בצד הירדני של נשר
הפלן חומאי/אלכבי.

5. עם הזרת הנוסעים בקשר נוסעים הפלן חומאי אשר ממוקם ביחסו ייחזו
האוטובוסים מיד כפחים ריקים לסוף הנוסעים נשר אלכבי. החלפת הילוי
ירדני בלילהו ישירה תבוצע בצד הירדני של נשר הפלן חומאי/אלכבי.

מעבר נסיעים מירדן לנזה המרבית ואזוריים שבתחום השיפוץ של הרשות
הפלסליית:

1. אוטובוסים ירדניים יובילו את הנוסעים בלילהו ביחסו ירדני נשר
נוסעים הפלן חומאי אשר ממוקם ביחסו ועד למஸוף נוסעים נשר אלכבי
וירדנו סיד סחת ריקים לשפה ירדן.

2. נסח הריקות הרכזיות ורשום הנגבות לנוסעים בסופו הנוסעים
נשר אלכבי, ימשיכו הנוסעים ליעדייהם.

3. נסחים טכניים ומינימליים בוגרנו להפעלת מחרצת זאת יוסכו במסגרת ח-32נ.

3. למחרת נסח זה, המושג "נסחים" פירשו איזוחם ירדניים וולסליים בגדה
המרבית ובאי צור שבתחום השיפוץ של הרשות הפלסליית, כולל סקרים בעלי
אזוריות שונות אשר סתמשים כתוב בנש הפלן חומאי/אלכבי.

8. הסדרים אלה יישמשו בהתאם לכל דרישות מפקט, הניתנו וחתובות חנוגנות לדבר,
כפי שהן ספורות במסכם זה ונשפותם אליו.

9. ישראל מסכימה לחרשות הובלת מטען סירדו' לכל האזרורים האחרים נגדה המערבית אשר
יהיו בתחום השיפוט של הרשות הפלתינית, בהתאם על טרונותיהם וספח זה. פרט'
הסדרים להובלת סטנוגים כאמור יוכלו בין שני הצדדים.

10. תקופת נסיגין

במשך תקופה של שישה חודשים מכוניסתו לתוקף של הסכם זה, הצדדים יצדקו, במגנת
ח-צל, את פירש תבלת המטענים בין ירדן לבין ה-קמפוס גנוף זה, ויחזקו
רכסים לשפר את יכולות המברת המטענים כאמור בהתאם ל经纪人 הפלתינית, הכלכלת
וחתובות של ישראל וירדן ולהתפחוויות באזורי עיקרות ההתקנים בין ישראל לבין
הפלתינית.

ג. משמעות ופיקוח ביחסוני:

המשמעות הירדנית תלונה המפלחות הניל'ן גנטודות מערב הנגב ותבשיה כי חותמי הביטחון יישארו שלבים. המשלחות ילו'ו עלי' וושאית חכיתון היישאליות מנעדיות מערב הנגב לאורן נחיבם ובזמניהם שיינואם בין הגדרים, שלושים (30) עד ארבעים ושמונה (48) שנות טראש.

ד. הנחיות:

נהגי כל הרכב הירדניים המובילים את חזק ומTEAM הניל'ן ל-PA, יהיה עוברים קבוצת של חזרות הניל', או של קבלן הובלה בקרה של מטפל הירדניים במים, ויהיו נתנים לפיקוח ביחסוני ובשתיות שניגוטי של רשות היחסוני הירדנית. נהגי אליל ייקבעו ערוף וישמשו בהן באלו סדי' להובלה אלו דרכ' גנטודה מערב הנגב.

הדרים לגבי המברת מסענין:

7. שם הירדן / נahr ירדן, מלון חסיני/אגנבי, ערבה/ערבה

א. כל סוג המסענין, לפחות דלק ומלט במספרם תלון, יוכלו בשיטת BACK-
BACK פיער נבי' וככ' ירדניות חוננו דלק קבע בצד המערבי של גשר חמלן חומיי/אלכבי לאזרור תפריטה בקרני/ארן, בכינוי לרצות עזה ולידיו מסען בעיר יריחו.

ב. מלט : חובלת מלט בכלי רכב ירדניים בהתאם לטעיף 6 (טעיף 6 טלייל) היהת בתקרה ישירה לאזרור תפריטה בקרני/ארן, בכינוי לרצות עזה ולידיו מסען בעיר יריחו, בכפוף לנתיבות שיינואם בין הגדדים לסתה זו.

ג. דלק : הובלה דלק במיצי ירדניות מהיה בהובלה ישירה סירדן לאזרור התפרק במסוף הדלק נברני בכינוי לסתה, ובמסוף דלק שיוקם בכינוי לעיר יריחו בכפוף לנתיבות שיינואם בין הגדדים לסתה זו.

ד. אווי מסענין שגנטודות ממערב הנגב השוניים ימשפו באתרים לזרימת מסענין בשיטת BACK - BACK ובמעבר לגבי הניל'ן דלק ומלט מירדן ל-PA, ויכלון את הפיקוח היחסוני הדודו.

ה. מתחופר הובלה ישירה של מסענין במסאות ירדניות מנשל עקבה במסעד דרכ' ירושל ל-PA בהתאם לתנאים והסדרים בחלון:

1. מסען כאסדור יוכל ישירות מהספינות הפורקות את מסען בוגה, בתנאי סיום הספינות ונעם מסען באים ספדיות המקומות ספרהן ז'רגומטטים או מסחריים עם ירושל.

2. המשיאות חולגה מסען הניל'ן דרכ' גנטודה מערב הנגב ערבה/עדבה ותיסענה דרכ' שטה ירושל בשירותים סלוזות בתקירות בהתאם לצרכי החובלה הירדנית.

3. המשיאות חולגה מסען בעיר יריחו ותחזונה לירדן בשירותים סלוזות.

4. ירדן תזווית לרשות הריאליות עשרים וארכט עד ארבעים ושמונה (48-24) שנות מושך לגבי כל משלוח המובל במעבר ג-אך בהתאם לטעיף זה מסלחי מסען כאמור חיבריהם לכריית כלבי חיבור חמלאי והכיחסון סההילות הרשות היחסונית המוסמכה.

גופו מס' 7 א'
הובלת טענים בינו ירדן לכלי חאזרים שוחחו חיפוים
של הרשות הפלסנית (חולן י.א.ק.)

1. כדי לאפשר הובלת טענים מירדן ל-PA, הרשות הישראלית עד 50 טון משאות ירדניות לחנות על בסיס קבוע בישראל לצורך המרבי של נקודת המעבר גשר הפלג חסמיין/אלבני, תוך החשפות בצריכי חירוניות.

המנאים וההדרים לבני אוצרו החנוי יוסכם בדיוניים בין צבאי רשות פdotות המומוגה של ישראלי וחסמיין ממאזנתם בסעיף 50 ל鄯וח זה, הרשות הישראלית חישראליות משקלוננה בחיווכ את אפשרות הנדלה המכבה חניל של משאות.

הסדרים בוגרים לתנועת משאות

2. המשאיות הירדניות הניל תובילנה טענים חמייעים מירדן כשייטת "back-to-back" ותובילנה את הטענים האסוריים ל-PA.

3. המפעיאות תובילנה את הטענים בשירותים לאורן נתיבים אשר ייקבמו, ארן בכפוף לכל סידורי הבסתון חדושים, לאורן הפיקח הפיגוד בנקודת המעבר גרני/ארן ו/או שירות לעיד המטען בעיר יריחו.

4. השירותות המלצות מתארינה למטר מטען בין ירדן ל-PA בתדרות של ארבע (4) שיירות לשנת עבודה אחד (מיום א' עד יום ח' ועד כללו). נספח שירות צורן בשירות נספות, משקלוננה חרושות הישראליות בתווים אם האפשרות לנגדיל את סופר השירות.

5. לאחר המסתה הירקיה גרני/ארן, בגיןה גוזמת צורה וגיטר יריחו, מהזונה המשאיות נשירות מלות בתניבים אשר ייקבמו, לאוצרו החנוי הניל.

הובלת דלק ומולט מירדן ל-PA

6. כל התסדרים לבני הובלת דלק ומולט מירדן ל-PA, בהתאם לנוף זה, יתבצעו על סיוטם בכלי רכב ירדניים ובונחים ירדניים בלבד:

7. דלק : במינויות דלק הרשותות בעלות של חברת בת היוקם חירונית ואופעלים בכפוף לגיקון בסחוני של חברה זו. מצלחות אלו תענינה לתוך הבונחים לוגכה מומרים טכוניים המבור עלי' שני מדרונות כרכב הרשותי להוביל דלק נזולי. אלה תהיינן חוותות בחותמי ביחסו. מצלחות הדלק שיטמו בסורה זו תיאכנה מראש לפחות שעה ושתמשו כהן כל בסיס קבוע להובלת דלק בהתאם לנוף זה.

8. מיל : בכלי רכב הובלי נספות דגליות ונגררות) הרשות במלצות במל' הירקון, או המפעלים רם על ידיה, ווסףלים בכפוף לגיקון בסחוני ובונחים של חברת זו. כל הרכב ישמש למטרת זו ייקבמו סופרי הראש על פ' סופרי הראשם שלם, ויתמשו על בסיס קבוע להובלת דלק בהתאם לנוף זה. המיל יונס בשיטים סגורים על בני מסחים, יהיה מכונה וחתחם בחותמי ביחסו.

ספנות ונמלים: כל שיט קטנים: דרישות ונוהגים
נמקה מס' 9

1. כל שיט קטנים יקיים קשר רדיו ישיר עם ערוץ 16/16 MHz של חיל הים הישראלי והירוני, לפחות (3) שמות לפחות לפני יציאתם.
2. כל השיט האטניים ידוחו על הנתונים להלן:
 - א. שם כל שיט הקשן וסימנים מזהים (מספר רישוט, אות זיהוי);
 - ב. דרג ווגג רישום;
 - ג. שם רב החובל ולאחיו/ו/ה;
 - ד. מספר אנשי הצוות והנותרים ולאומים;
 - ה. צבע הנוף של כל שיט הקשן;
 - ו.azon יציאה בפי טענו מקומי;
 - ז. נתיב ומחירות;
 - ח. נסודות יציאה;
 - ט. יעד ומטרת החניה; וכן
 - י.azon הנפה סטנדרט גאנזות סטבר הנוף.
3. כל שיט הקטנים יקיים קשר רדיו דצט' בערך 16 MHz במולך חלernet נמקה או גנבל טכבה או ביצאתם סמלם אלה. הקשותות אל כל שיט קטנים כמספר פיי חיל הים הישראלי או חיל הים הירוני, או עיי' דשויות הנמלים והশמיות תינוקנה בהחרות. כל שיט קטנים נלי אספני קשר ילווע עיי' כל שיט של חיל הים המתאים לאזור הבדיקה המאויזר בס"ג 6 להלן.
4. טרוצי MHz הפטולים הם: 14, 12, 11, 8.
5. נתיב הכניטה גובל אילת ונמל טקה מהנובל הוא מעלה של 505 מטרים +/- סמכיב למסלול בין נמל אילת ועקה מל הנובל 290/110. כל שיט קטנים לא יסנו סתנייב בעת הפליגנס מנול אחד גובל האחו.
6. אוזור בדיקה הוא מעלה של 250 מטרים +/- סמכיב לעו הנובל בין שתי הסדרונות.
7. כהקרובם לאוזור הבדיקה, כל שיט הקטנים לא יתרנו מתחימות מירביה של 15 ס"מ.
8. כל כל שיט קטן יעבור בדיקה ביחסונית עיי' רשות הנמל בודכו לכל נמל של הגז' האחו.

5 סעיפים מ-500 סעיפים ובהם סעיף מס' 5
סעיפים וסעיפים: חיבורו והצלה (לעתן SAR)

1. תנורות

- הטענה יסודגחה פירוטה מזכה בו קיימת וודאות סבירותה כי כלי שיט או אדם נספחים במכונה חמורה ומיידית, וזוקרים לשיטת סיידי.
- בנת מזוקה, כאמור פטילות SAR מונחתת טרי כל צד, הצד האחורי ינישם סיום, 26' בקפלה. הנווח רמתן סיום כאמור ייקבע טרי הבדדים.
- בנת מזוקה מחוץ למים המדיסוריאליים של כל צד, פטילות "SAR" הנווח מטי כל צד בהתאם לנמל הימד או נמל היציאה של כל הפעט הפזרי בmezoka.
- יוגם שיתוף פטולח הדדי ותיאום בין שני הצדדים, ולמטרה זו, יתאפשרו חילופי סידן בנושאים הנאים:

(א) תוכנית החירות ל-SAR של כל צד;

(ב) פדרים לגבי אמצעי SAR הקיימים בכל מדינה, כולל יכולת דראית באייה ובנקמה; ו-

(ג) פדרים לגבי תקנות סזוקה ואמצעים וטוניים בנסיבות הקשר.

5. כמנה לחנديل את התיאום וההבנה, ישפו הצדדים פטולח באירגנו תרגימי SAR משותפים.

2. לגבי מטענים הפליליים בשיטת BACK - OD - BACK סדרינה ואל מדינה לספרות טפניות וונימיות, כל צד יבצע בדיקה ביחסוניות של המטענים הנכנים לשפט או רצוי.
3. לגבי מטענים הפליליים בשיטה הישרה ובשיטת DOOR-OD-DOOR סדרינה אחורית נמל בסדרינה החודת, בקרה שטחנויות לא הפלתו להשלם את נסימתן בשנות הספורדות בנספח זה, הן תישרנו ברוך חנוך באדור מאוכסח שייקט ע"י הדסיות הממכרות, ומחשכנה מ"ד בורוכן ביחס למחרת אחריו חטיניה או היפויו.
4. אם מטעמי "כח עליזון", לא תוכל המפהית לחזור למדינת המודען, יורשה לאותה מסאית,צעדי הרין, להיפשר יום נודע, לאחד קבלת אישור מיוחד מהרשות המוסמכת המתאימה.
5. שדים ישרים, בסלפונו ובגסימיליה, יוקמו בין הרשוות של שני חזדים בגזוזות פנבר חנגול, כדי לסייע פרוגנות כל בעיה.

נספח מס' 4
סידורי בישוחן ובסירות

א. כללי:

1. הצדדים ינקטו בכל האמצעים המודדים לדושותם כדי לסנווּם כל ספשי אלימות בתחום החיבורה, במטרה לחביטה יישום מלא של הסכם זה.
2. כל צד וושא לכנס בדיקות ביחסיות של האננסים, כל הרכב ורמאננסים הנכנים לסתור ארבעו.

ב. מעבר סכוניות פרטיות

של א"פ ס"ק 1 ד' לפrox א', סעיף 2ז, כמפורט סכוניות פרטיות, ועוד להסכמה אחרת, סכוניות פרטיות מרוגאות הנוגבות לירדו יקבלו נקודות סכום הנוגול, בהתאם למוקדות המסלול הרודי, לוחיות זיהוי ירדניות, אשר תוחזרנה כאשר המכונית החזוור לנקודת מעבר הנבוֹג.

סקוניות פרטיות ירדניות מעוברות לישראל ישמרו עלلوحיות זיהוי הירדניות.

ג. תחבורת ציורתיות וינויות

1. כל צד ינקוט בכל האמצעים האפשריים כדי להבטיח את בישוחן חנוטים בשדה ארצוי, החל סנקורות סכום הנוגול ועוד לפחות שבע חנוטים ירדניים מהאוסוכום, ובחרזה.
2. נהגי אוטובוסים יאושרו ע"י הרשותות האחראיות לבישוחן בסירינטס, ויקבלו את התיעור הביסוחוני המתאים.

ד. בישוחן השטני

1. לבני מטען מוגבל כשית השרה ובשיטה DOOR TO DOOR סדרינה אתם ליתר-condינה החרמת או במטרך:
 - (א) כל צד וושא ל证实 בדיקת בישוחנית של מטען, טאיות ונוהגים הנכנים לשטח ארצוי;
 - (ב) כל צד יקבע את הנתיבים למעבר מטען בשטח ארצוי;
- (ג) חובת המטען תקבע רף מי שירום מטען מוקדת מעבר הנוגול עד ליתר המטען, וככיוון החוף;
- (ד) במשרה לאופסר כדיות כטהוֹן, הובלת מטען מטען מתכuzz בכל ימות המשבוע (יום א' עד י"ו ה'), עד לפטישים ביום (ב') המנוח 00:00:00 עד 00:00:18:00 בחורף, וביין השעות 00:00:00 עד 00:00:20 (כפי):
- (ה) נהגי משאיות לא יישאו נספ. הם יאושרו ע"י הרשותות האחראיות על הביסוחן בסדינטס, ויקבלו את התיעור הביסוחוני המתאים.

5. הקוויות התחתיות של התהכורה הציבורית ייכנסו מחרוז ט'י טפדי התהכורה של הצדים לאחר תקופת שליטה חודשי הפולח של כל קו, או סוקdem יומר א' גורן, ניטשיכו להיות מקפים אלא אם טפדי התהכורה של הצדדים שייננו אוחסן בהתאם להסכם זה. ביחס זו תכלול את פעילותם הטעונית הרשוניות, כולל 5000 הנסיעות, המדרגות, התהנות, טפפו הפלכילות התערופיות וכל שאלת קשורה אחרת.

ג'וינט הפקות מוסמך

א. ג'וינט תחכורת תיירותית

1. בהתאם למשמעות זו, פרק ב', סע' ג' ב' להסכם זה, נסודות פיעוד התהמלהיות לתחכורת תיירותית בין שתי המדינות תהיה כלהלן:

ירדן: רבת מסנו
שכונה
אירכיד דרין נסודות הנכול של עםם הירדן/נמר הירדן

ישראל: תל-אביב
חויה
סנדייה
גדרת
אלילת

2. שינויים ו/או תוספות לנכি נסודות העיר הניל יוסכם מעת געת ע"י רשויות התחכורת של שני הצדדים.

ב. ג'וינט התהמלהיות של תחכורת ציבוריות

1. הקווים ההמלהיטים של התחכורת הציבורית בין שתי המדינות, המואזרים בספרו זז, פרק ג', סע' ג' של הסכם זה, יהיו כלהלן:

רבת מסנו - תל-אביב
רבת מסנו - חוות
רבת מסנו - נסיבות
אירכיד - נסיבות
אירכיד - חוות
עקביה - אילת

2. הקווים ההמלהיטים של התחכורת הציבורית יושפלו בתדרירות של נסימה אחת ליום ע"י המוביל של כל דן, לכל אחד מהקוביות, נסודות הציבורה לנסודות פיעוד וחזרה, פרט לקו עקבה-אילת אשר יושפלו בתדרירות של שלוש נסימות ליום.

3. למורת האמור במשמעות זו, פרק ג', סע' ג' להסכם זה, כל צד יומיד מוביל ותחכורת ציבורית אחד לכל אחד מהקוביות או לכל הקווים לתמונת התהמלהיות של שיטה חזותים.

4. המעריפים בעוביים הניל יהיו כלהלן:

- (1) רבת מסנו-טל-אביב: \$ 7.00 US
- (2) רבת מסנו-חויה: \$ 6.50 US
- (3) רבת מסנו-נסיבות: \$ 6.00 US
- (4) אירכיד-חויה: \$ 5.00 US
- (5) אירכיד-אילת: \$ 4.50 US
- (6) עקבה-אילת: \$ 1.50 US

4. המדיניות לא תכפשנה טרבות מכך למטרות ואוטוכויסים הנכנים יסנית
לצדינו.

5. מטרות ואוטוכויס רשיון להביא כלים בהתאם לוגון המקביל לגבי רכבים
הנכונים מרחוקים גדולים. כלים אלה יונצאו ביחיד עם משאית וחוטוכו
הויזואים.

ד. סידורי מכב סטלאוחי טענאי

1. כל צד יטב נטעןאים כראוי בהתאם לחייבתו ונהלו.

2. טובי במנבו:

א. הנדרה: לספרת נספח זה טובי במנבו פירוטם טובי הטוברים בהתאם פטי
המדיניות, חמוץאים לטונייה שלישית או טובי מפנה.

ב. יש צורן בטענו מככ כל סטלאוח ויש להנישו לדרישות חידוש המככ של כל הצר
אחר נקודות מעבר הגבול. מסמכים אחרים עשוים לחידוש בהתאם לחייבת
חלומות.

ג. כדי לגוש את התמליין, יזנו רשות המככ נאושרוות לחכינו טווע המככ
ססותף לשימוש שני ושות המככ.

עד ליישום טיף זה, ישמש כל צד בטענו שלו וייניש עותק טנו רשות
המככ של הצר ואחר נקודות מעבר הגבול.

ד. כל צד יציגו כטוף המככ אם מגור הטובי הוא בארץ או בחו"ל.

3. טובי אחרים (כולל טובי מדינה שלישית)

טובי כראוי חייכים תיעוד, בהתאם לחייבת הלאומית, כולל, בין היתר, המסעcis
הנאים:

- א. חשבונית סחרית;
- ב. מודת מדור; ו-
- ג. רישיון אריזות.

סידורי מקום לתחבורה נפקה מס' 2

א. גדרי

1. בכפוף להבוגות אשר מושגנה ספת לעת בין רשות המכש המתאיימות, יקבע כל צד את נתוני המכש שלו בהתאם לחיקמות.
2. נתני המכש אשר ינהל כל צד יהיו לא פחות נוחים מאשר חנלים מקוונים לגני כל מדיניות אחרות.
3. כל סופי המכש הנחוצים ליישום נספח זה יהיו בשפות אנגלית וספרית (ספרדים ירגניים) ובשפות אנגלית וספרית (ספרדים יראגים).
4. הדגם הנמצא נסיבלי הדלק התקני של כל רכב יהיה פטור מכש ומכל המטיס וההילים האחרים.
5. ייעשה שימוש בחלפים ספרדיים לתיקון כל חקיקה מסוימת ומהכו.
6. ניתן יהיה לנזור כל רכב מקלטים לתחנונים למדינת המזואנה בה הוא רשום.

ב. סידורי מקום לגבי מכוניות רוטריות

1. בהתאם לנוזן של כל צד, יונשו הספרדים המתאיימים לרשות המכש של מדינה הלאומית.
2. רשות המכש המתאיימת בנזודות מעבר הגבול יעניקו אישור בנייה זמני לתחזקה מרכזית של שולחן מודשטי, ושות המכש של כל צד רשאי להנני הארכות להזונה מסכמת של ישיה חזושים לכל היוזה. כל הארכות נספח מוגן בהתאם לחקיקה של כל צד.
3. הבנייה הזמנית של מכוניות רוטריות בדרכו הבלתי או הננתן בהתאם לנוזן המכש של אותו צד.

ג. סידורי מקום לגבי משאיות ואוטובוסים

1. משאיות ואוטובוסים המכוניות זמניות בכל מדינה בהתאם לנוזנים של כל אחד מהצדדים, ינישו סופי מכש טהורין לשויות המכש של המדינה הלאומית.
2. רשות המכש תירזניות תשלולנה את האפשרות להשתמש בסערת העלונים בדרך אשר מתאים לתחבורה בין שתי המדינות.
3. רשות המכש המתאיימת בנזודות מספר הגובל תוקנה אישוריים זמינים לתקופה מידנית של שנה (7) ימים לאוטובוסים ולשלשה (3) ימים למשאיות. ההארכות תהיינה בהתאם לחקיקה של כל צד.

נספח מס' 1
כיסויו

א. הנדרה

למטרה טעיף זה, המונח "כלי רכב" פירושו כל אמצעי תחבורה טנומי הרשות מדינה אחת, ואשר מושתת להיכנס למדינה האחראית בהתאם לחסם זה.

ב. ביצוע חובה של רכב מנוני

1. הגדירים ידרשו חלק כלי רכב, כמנאי מוקדם לבנייתו למדינה האחראית, להציג בפומבי ביבו' המבסה את דרישות בירוח החובה בהתאם לחקיקה הקיימת במדינה המארחת (להלן "הכיסוי הבינלאומי").

2. הכיסוי הבינלאומי יהיה בתוקף לכל קבוצת שהותן של כלי הרכב במדינה המארחת.

3. הכיסוי הבינלאומי י יצא רק ע"י:

(א) המכטמים המורשים ע"י רשותה המדינה המארחת, למספרה 20, כל סדרינה תקסיס מסדרי ביטוח בנקודות מעבר הנובל, כרי להנפיק את פוליטות הביצוע הנסובות; או

(ב) מבסחי כלי רכב אשר חינום תקרים במשרד הלואסי של כריסוי ביטוח ביגלאומי (להלן "מושד הכרשים הירוק OFFIZIELL GREEN CARD") ורף אם משוד לאומית והגנו חבר בברית הכרשים הירוק הבינלאומית ואשר לו הסכם הדדי עם משרד הכרשים הירוק של המדינה המארחת.

ג. ביצוע מטען

החייבת הקיימת בכל מדינה תחול בקשר לביצוע מטען.

ד. ביצוע כלי שיט קנים

1. הגדירים ידרשו מכלי שיט קנים, כמנאי מוקדם לבנייתם למים הטריטוריאליים של המדינה המארחת, להציג בפומבי ביטוח הסכמה את דרישות ביצוע החובות בהתאם לחייבת הקיימת של אותו צד.

2. הכיסוי הבינלאומי יהיה בתוקף לכל קבוצת שהותן של כלי שיט הפלן בסיס המטריטוריאליים של המדינה המארחת.

3. תהיה הכרה בפומביות הביצוע שהונפקו רק אם חונפקו ע"י מבסחים הסורשים לבך ע"י רשותות המוסמכות לכך צד, עם תרגום דפסי לשפה האנגלית המצוור פוליטות האסורה אשר אין מכילות אזהרה וספורותaran באנגלית.

ה. גזות מומחים

סיד עס בנייתו לתוקף של הסכת זה, יקימו הגדירים קבוצה עצודה מקצועית לטיפול ביצועו בהתאם לנספח זה; הקבוצה מתכנס לדי' דריש כל אחר מהצדדים.

רשימת נספחים וזכרון דבריהם מוסכם

נספח מס' 1 : ביטוח

נספח מס' 2 : סיידורי סכט לתחבורה

נספח מס' 3 : תחבורה יבשתית

נספח מס' 4 : סיידורי ביסוחו ובפיקוחה בתחבורה

נספח מס' 5 : ספנות ונמלים: חירוף וחילוץ

נספח מס' 6 : ספנות ונמלים: כלוי שיט קטנים: דרישות ונחליים

נספח מס' 7 א' : הובלת ספנאים בין ירדן וטהראן וחזרה בתגובה חסמיון/אלנבי בין ירדן והגדה הפערכית והאזורים שבתחום השיפוט הפלשינית (להלן: "PA")

נספח מס' 7 ב' : מעבר אוטובוסים ירדניים ופלשינית דרך גשר מלך חסמיון/אלנבי בין ירדן והגדה הפערכית והאזורים שבתחום השיפוט הפלשינית

נספח מס' 8 א' : הסכם מעבר לסירות של ירויאל ג'ירודניון" מעל יזרעאל

נספח מס' 8 ב' : זיכרונו דבריהם מוסכם

נספח מס' 8 ג' : סכט הסכמה בדבר שירות תחבורה אווירית (ZTA) בין הסולכת החאטמיה הירדנית לבין מדינת ישראל

זיכרונו דבריהם מוסכם : טיעף זז - תחבורה יבשתית

זכרונו דבריהם מוסכם: טיעף זז - אגרות למעבר שגורות מירדן לישראל ולשרות הפלשינית וההיידק.

3. א. הפסכם חנוכחי יאשר או יאושר בהתאם לנהלים החושיים של הצדדים.
- ב. הוא ייכנס לתוקף לא יאוחר משלשים (30) ימים סיום התהילה, ולאחר מכן כבומו של הסכם בכתוב נסמכה נספח 7, מה-נספח 4, שהסכם זה בתאריך האחרון בו בין הצדדים היפורטויות שבסהו יודיעו הצדדים זה זה כי הנהלים החושיים הפוניים שליהם יכונסו לתוקף של הסכם מוגן, והוא יהיה בתוקף לפחות שנים (2 שנים) וכיואר בתוקף אחר כן לפחות פג'ם יסן, אלא אם אחד הצדדים יבקש להזכיר לידי סיום, בהמשך לטעיף זה.
4. הצדדים מסכימים כי בפרק הצורך, הם רתאים, בהסכמה הדעית, לחכמים שינויי או תופעות להפסכם חנוכחי.
- ב. כל תיקון או שינוי להפסכם זה יתבצע בהתאם לאותם הנהלים כמו נקבע.
- ג. הסכם זה יבוא לידי סיום ישנה (6) חודשים לאחר שאחד הצדדים תודיע בכתב לדוד אחר על כוונתו להזכיר לידי סיום.

5. נחתה בג'נין ביום כ"ג תתקמ"ו, שהוא יומה ביולי 1996, במבנה 1416 בHIGHWAY 65 בHIGHWAY 65, בין עזה ותל-אביב, נספח אחד בבגדאד, עיר הבירה והאנגלית, ובכדי להפחית דין טדור שווה. בסופה של חבבי פרשנות, יבריע הנוסח האנגלי.

בשם ממשלה
המפלגה הירדנית החששית

בשם ממשלה
סורייה שואל

טיען זזע
ונעדת החברורה המשותפת

1. ונעדת החברורה המשותפת (שטיירא להגן צ-22), ממורכבת מנציגי שני הגדודים, וטופס עם כנישתו לתקוף של הסכם זה.
2. תנאי החתייחסות של ח-22 יהייו כדלקמן:
 - א. לפunkt על היישום הנכון של הסכם זה;
 - ב. לבחון ולגנוי שמצוות גתקו נמיות אופשיות אשור לא יושבו ישירות בין הרויות מוסמכות בהתאם להסכם זה;
 - ג. לבחון את כל הסוגיות האחרות הנוגעות לדרכו שבסוגרת מסכם זה ולגנוי המלצהו לטמרוו;
 - ד. לדון בכל ריבונו סופר למיעוטים ולנטופחים של הסכם זה ולגנוי את חתולנות הסנאיות בקשרו זה;
 - ה. לשאול כל מעניין אחר אשר יומסם הדדי בנושא החברורה; ו-
 - ו. לבחון חזרויות מעבר נסועים ומטען בסופה לשפרו.
3. ח-22 מתקבב מדי שנה בישראל ובירדן למשך 99 שנים. חנישות תוסדרנה בציגורות חד-פיילוטיסטי. כל צד ושיי יגבש נזירות נזיפות של ח-22 בהאגן לצווים, והפניות ואמרות תומדרנה בהקדם האופשי.
4. ח-22 ושתאיות חמקיים, כפוי שתוארה לנוכח, מה-ומדות וקבוצות טבודה סבקוטיות ולהקצאות להן פקידייט פיזודים כמי שדרות בהתאם לזראות הסכם זה. בסיסות זו, וטופס בידי טס נוימונן לתקוף של טבוס זה מת-עדות אשור מסל' בוטשאים וחויפות.

טיען אג
הנראות דוגמיה

1. הרשותות מוסמכות של חזיריס האחוויות ליישום מסכם זה תהינה ספרדי החברורה המהאיים.
2. נושאים מקסוריים לחתבורה אשר אינם מכוסים מיי מסכם זה יתלו כפופים לחיקת של כל אחד מהגדודים.

4. הסכם בוחן גנבי איסות ישראליות לירדן וטיסות ירדניות לישראל יוסכם בין הרשותות המוסמכות של שני הצדדים, לא יאוחר משלשה (3) שבועות ממועד חתימת ההסכם הנוכחיות.

5. לאחר סיום/סנירית הסכם הבוחן כפי שמהר בפסקה 4 של טו"ז זה, עם הכניה לוגוף של הסכם המחוורה והסכם החנופה בין שני הצדדים, תחולנה מידית הפעולות בין שתי המדינות.

סעיף זז
טאמורולוגיות

1. השירותים הטאמורולוגיים המוסמכים של הצדדים ישתפوا פעולה בתחוםים להלן:

א. חילופי תעוזות טאמורולוגיות מתחנות שעני חפתה ותחנות אווון אוויר אוויר טיליות, כולל תעוזות ותחזיות אווירונאטיות, פרומטים ורוחות מחקר,

ב. חילופי ידע סכני בתחום חיזוי משקעים ארוך טווח ופונתי; ו-

ג. הנברות כסות הגששים בין שתי המדינות.

2. הצדדים יודיעו זה לzech וימՃכו זה את זה גנבי פעילותם הפיתוח בתחום של סזג אוזורי בחופזה נוכח לחיזוי נזרוי של מנג-אוויר.

3. הצדדים יעכירו הצדדים טכנולוגיות בתחום חטוניות טלקטת וטאמורולוגיות ויהום האוויר, כולל השתפות בסמיינריט, סדנאות וועידות.

4. הצדדים יקימו סנגורת לשיתוף הפעולה בתחום הטאמורולוגיה, כולל, בין היתר, חילופי ביקורים ופרישות מוסרים, בקרה בהין ולנסח הצדדים טורטיים גנביי הדרוייקסים המשותפים המתוארים בסעיף זה.

סעיף זז
שיתוף פעולה ותיאום

1. שני הצדדים מדגימים את חשיבות שיתוף הפעולה ותיאום בתחום, פרויקטים, מחקרים ואסטרטיות, לשיפור מגזר התהובוה בשתתי המדינות, ררווחת הכלכלות של שתי המדינות ואזור כובלן.

2. שני הצדדים מדגישים את חשיבות תיאום ושיתוף הפעולה ברמה אזורית וכיניגלאומית, וכן בקשר של השתפותם במוסכים ובאמונות אזרחיים ובינלאומיים.

**טמיון
תגנוזה אזרחית והוכלה אוניבירית**

1. הסלכלה החפטית הירדנית וסידנית ישראל, בהיותן צדדים להמסכם השירוטים הבינלאומיים של התגנזה האזרחיים בסעיף אשר נחתם ב-1944, ובທחיןך בראית הסכם בדבר שירותים אזרחיים זו-צדדים בהתאם לטענה 15 של חזיה החלום כי שתי המדינות, המכינו כי סופרים אזרחיים של שני הצדדים ו��ם לאו כל אחד מעלה תחתום אזרחי של תאהר בהתאם לנתקיכם המפורטים ולגהלי התהנופה אזרחיים (להלן "Տ-Տ") כפי שם מפורט בטבומטי תסוד התגנזה. לבני קקעת המבר, המסתוי האזרחי של חברה התגנזה יוויל ג'וּדָנָגָן יושלו לטוטן על תחתום האזרחי של ישאל בהתאם להסדרים ולחילום המכינויים והמלחילים המפורטים בסופיהם 8 א', 8 ב', 1-8 ג' (הحسب זה).
2. הגדרים מוכנים לבודק רקמת השימוש בשפה התגנזה עפקה כבאה תגנזה בילגאזי של שתי המדינות. סדרה זאת, יבוצעו קורי הימכנות הנוגעים לדבר בתוך שלושה חורשות חמאריך כניחסו לתפקיד של הסכים זה, לרבות הפרסום הדורשים, עיי' רשיות התגנזה אזרחית בשתי המדינות.
3. הגדרים י מבחןנו |, בין היתר, את תנאים המשמשים הקשורים לגנושה זה. לכן, כורך לבורך מחודש את ה-ՏՏ נאזר הדרום.
4. עד ליישום סימק 2 לטעיפ זה, תוקם תת-וועדה של ה-Հ-ՀՏ אשר מסל בהפנלה הנוכחות של עקבה/ายלה.
5. תת-הוועדה הכלול נציגים של רשות התגנזה האזרחית, דשות-ה tagging, חילוץ האזרחים ואנשי מקצוע לפני הגזורה.
6. פניות תת-הוועדה מתלהנה מיד לאחר כנישתו לתפקיד של הסכם זה.
7. תת-וועדה זו מסל בנסיבות הבאים:

(ז) אזרע עקבה/אילה

1. בדיחה וחגדה של נקורות כסירות אשר מופיעות כתוכאה מקרבת שוזת התגנזה של עקבה ואילו באירועים אחרים.
 2. בחינה וחגדה של תחביבו התיאום לרכי ה-ՏՏ בין שני היחידות.
 3. בדיקת הקפאה החדשת של נתיב סוכן מזרחה.
- (זז) קרו העימות הקרים בין מבוי 101-1 R52:
1. כחינת אזרחי החביבה החופפים באזרע עקבה.
 2. בחינה וחגדה של התרבותות געיהות.

2. כדי שיש אסנים יהיה וואים להוביל בין שני שטי המדיניות עם והיעוד המפורש
לזה:

- א. רישוון שיט בתזקף;
 - ב. תנועות רישום כל שיט סלאן;
 - ג. דישוון רב חוצב בתזקף;
 - ד. רישוון בתזקף לנסיעות בינלאומיות בחוק הצוויני של פרץ עכבה; ו-
 - ה. פוליות ביחס לתזקף כמפורט בסוף מס' 2 להසך זה.
3. מרגום רשמי לאנגלית יוצרף טרי הרטות המוסמכת אשר הנפקה את היעוד חני, כאשר היעוד אמור ייזון כול אותות וסמלים באנגלית.
 4. נמלי חנינה לאילת ומבקה יהיו המליכים והסתדרים של אילת ועקבה. כל רשות נמלים רשאית להוציא גנס למיל נסני כנימה אחרים.
 5. הפלגות בין נמל עגבה ואילת, כולל חנינות וחיצאות סהה, יהיו דרך הניבים המומכמים כמו צדדיים.
 6. הנמלים לבני ירידת לחוף של הגוזן יושטו בהתאם לתקנות שני הזרחים, הנמלים לבני ירידת לחוף הנומאים (בדיקות נבול ומכו) יעשו בהתאם להסמכים הנוגעים לדבר בין שני הצדדים.
 7. כרי לאש תנועה בין שני מריניות, הנמלים הרוושים לכניות, ופח תנועה, סיורו הכספי והכסחון, לבני כל חישט הפורטיס ונס לבני כל חישט המחרפי, מפורטיס בסוף 6 להסכם זה.
 8. כל השיט הקיים לא יורשו להיכנס למימי המדינה: נלשניים, נלשני רוח, אופנוני מים, סיירות פורש לירידים ויררות מעלות דושות. אך על פי כן, כקרים מוחרים, יוכלו הצדדים, בהתאם הדעת, להתר כניהם של כל שיט כאמור.
 9. קשרים ישיריס, הן בסלפדו והן בספם, יוקמו בין הרשותות המוסמכות של הצדדים, כדי לחתם ותלו בכל עיטה האושאיה לחתמורם פרום זה.
 10. על כל כלי שיט להזדהות עי מספר רישום ודגל לאומי.

ה. סגורות

הצדדים ימחזו את הקשיים בין מנורי הספנות בשתי המרינות ויעודדו הקמת יוזמות משותפות עתידיות.

2. כלי שיט מניעים לגמל עקבה וטאים להמשיך ישירות לגמל אילת, ולהיפך.

3. ניתן לחכיר טען מגול במדינה אחת לגמל נסלה מדינה האחורה לטעות טענו.

4. כחגא לחוקיה ובהתאם לכשת משלחת ירדן מחריך ישראלי את הסידורים החתמים כדי לאפשר הרכה לירדן של אזרוי טרוף בוגדים בית התיכון, געיגיות חזק גודפיים למטען ירדני. בהתאם לתיקתמה, ירדן מאضل ביצוע פעילות מתקנות חזק לרודפים למטען חישוריים בגמל טקה.

5. הזרדים יקימו במחוז ארכוזות עכוזה של צד' בוגדים הכאים:

(א) תיאום בתכנון וככיתוח הנפלים כספרץ טקה;

(ב) נושאים מהוריים ותפעוליים ימיים בילטריים, ג-

(ג) הפעלה כלי שיט ספניים.

ב. תקנים ימיים וספויוות ימיות

1. הזרדים יתפנו פוליה במחוז הפתניים חיים והפיגיות חיטאות, כוגג, בין יתר, פירות, כיבוי שריפות, מניעת דליפות נס ואטוף כהן.

2. העזרדים יישטו את הנחלים לנבי בקרונות בכלי שיט כדי הרשות הממלכתית לפרקוח על נחלים, מי הקרה הדנית בקרונות, ובכך ימנעו בקרונות כבוזות באותם כלי שיט.

3. כל זאת יכיר בתיעוד או כאריזורי שהגיף הגד האחד לכלי שיט או לאירוע צוות, או חבות טווגן בשם הרשות המוסמכת של הגד האחד, בתאי שבורת טוווגן האמוריה היא חברה באינדו כובינזאומן של חברות טווגן (SACS).

4. התיעוד לגנלים, לסוכס וירושיות האחירות הנוגעת לדכר, ספטעטטים בו כדוגמת סוכני ספנות או סוכני שירות, יהיה הסופים התקנים ממשמשים בהם כדוגל בכל נמל.

5. הזרדים יתפנו פוליה במחוז מפרחות להבירות טירם, נזוניים אלקטרוניים (ZENO), הכהה והסמכה של ימאים, ונזוניים אחרים הקשורים לי.

ג. חיופש והצלחה

ההסדרים לנבי חיופש והצלחה (להלן "SAR") מוגשים בנסיבות מס' 5 להטכם זה.

ד. כל שיט ספני

1. הזרדים מכירים הדיח כתיעוד הרשמי של כל אחד מהם לנבי כלי שיט ספניים.

4. הצדדים מכירים לפחות את שני הפרויקטים המשותפים הבאים בנוסח הרכבתה, לאחר סיום ביצוע סקר הימכנות:
- (א) חיפה-גוזת המערב נהר הירדן/ואדי אל אודדון-אירביד, סורק-סזרחה גנכון (ב) חיבור בין סעדי האשכנז בית המלח של שתי המדינות (צפוי-סודם-צ'יל), גנמי חיס תיכונן ולגמלי ים סוף דרום המערב/עם המרבח.
5. הצדדים יכיחו את זכותם קדימה, כל אחד ממקום סהה הארץ, לתייברי מסילותם המסורתיים בספק 4 גטיע וחת.
6. הצדדים מכירים על שלוש נקודות המערב הכות לחיבור מערכת מסילותם בין שתי המדינות:
- (א) טבה-אזר אילת: החיבור מסילת ים המלח - ים סוף יהיה בצעוון, ובקרבת עקבה ואילת;
- (ב) רום ים המלח: האפשרת את חיבור מסילי האשכנז של ים המלח לגמלי ים תיכונן;
- (ג) חיבור הצפון: ארכיד-כית שאן,möglichותם את בניית חקו הצפוני (חיפה- נהר הירדן/ואדי אל אודדון-אירביד-סורק-הגבול המזרחי והגובל הצפוני של ירדון).
- לאור חשיבותם הסוגנומיים הצפוניים בכניות קו זה, אך בהיותם סודדים בכל ואט לחישבותו, שני הצדדים יכינו סקר הימכנות שטוח (הנדסי) בסמלה להציג נקודות חיבור אפשריות, סבבנית התנאים הסוגנומיים נאזר זה.
7. (א) כאשר יודש ובגלל מטרות הנכונה של פירחות מערכות מסילות חדה, שני הצדדים מכירים בשתיוותם של פניות משותפות לגורמים פיננסיים כינראומים ואזרוריים סיסומו קרי הימכנות, ולאחר מכן, בסמלה בניית הקווים.
- (ב) העדדים יכינו הצעה חמאנית מהיחסות לחברי ההימכנות של הקווים. קרי ההימכנות יוצגו בישיבות האזריות והרכ-צדדיות ובגבי סודדים פיננסיים.
8. הצדדים ימנו בהירה נציגים לקביעת עבדה שכנית של ה-ESC אשר תהיה שוקב את פורייקטי המסילות המשותפים.

עמ"ב 17
נקודות וונגליים

8. נקודות

1. הצדדים יכולים להמשך הדמית זה כ滚球ו של זה לכל השירותים, כולל טיעינה, פורייקה, מכר ושירותים לנוטרים, על בסיס כלכלי.

7. הגזדים ספכרים כי הפרסים הכספיים, התנחים והתקנות לנבי בדיות תפופתית של נבי וכובב בכל סדינה חם אכילים. הרוחח הסיבי המותר לאוטוכוסים ע"י שני הגזדים יריה 2.55 מ' . מסאיות שווון מולע על הרוחח חמוץ של 2.55 מ', אך לא יותר מ-2.68 מ', יורשו ליחסן רק בשירות מלונות.
8. מוכלי התהברות התיירוטית ומכלי התהברות החיבור של כל אחד מהגזדים יעיקו את כל תסויות הדרכו לטוביים של הגז אחדר בככל הנניינים הנוניים לשירותי דוד, כגון תיקונים ואספקת חלופים, בהתאם לחכם/יס טהור/ים בינו מוכליים שלחם, במתאמו.
9. מערבי המסעדים יינכו בהתאם לחוקה כת המלחה בכל סדינה, אלא אם חוסכם חדית אחר.
10. הגזדים ינקנו מכל העדדים שייראו להם נחוצים כדי לתוך, לפשׂ ולחיצ', במדה דבה ככל האפשר, את גחלוי נקודות טבר נבול הקשוריים להובלה נסעים ונסען.
11. מעבר טענים בינו ירדן לבינו אויזרים שבתחום השיפוט של הרשות הפלסטינית
העברת טענים בין ירדן לבינו אויזרי השיפוט של הרשות הפלסטינית תאושר בהתאם להסדרים המפורטים בספקה לא, וחסכש זה.
12. מעבר אוטוכוסים ירדניים ופלסטיניים דרך נחל חומיאו/אלגבי
מעבר אוטוכוסים ירדניים ופלסטיניים דרך נחל חומיאו/אלגבי בין ירדן, גנדזה חמערכיבת והאזורים שבמוקחות השפט של הרשות הפלסטינית יהיה לבן הקנות בספקה סמ' דבר' גחסט זה.

סעיף זזז
תחבורה ברכבת

1. הגזדים מכירים בזרען לקדם ולשפר את היכולת הנועזית ומחסנים ברכבת לצוברות פרי המדינות וחזור כולם.
2. הגזדים מוכנים לסתף פעולה בפיתוח רשת מסילות אשר תחבר את שתי המדינות ואשר, בטעדי, תהיה חלק מרשת הרכבות האזוריית של מזרח התיכון.
3. לנבי פרווייטים חדשים ממאפרירים תנומה בין שני מדינות נסיעף זה, הגזדים יישמו את איחוד התקנים של מערכת הרכבות שלהם במירה רבה בכל האופשר כמי שתוכננו מי האיגוד הבינלאומי למסילות ברזל (אוז), כגון הסדרות התקני).

3. המשיטה "BACK-TO-BACK" תיבחן מפת למת מיי פני הצדדים במטרה לאפקט את המשיטה "DOOR - DOOR", כאשר אפשרי.
4. אם לא הוטכם אחרת, שיטת "INC-AL-INC" לטמיינה ולפריקה של משענים בנקודות מעבר הגבול תחבצע ככל הנראה:
 - א. משען המוביל לישראל יירוק וירוסן במסוף מעבר הגבול הישראלי.
 - ב. משען המוביל לירדן יירוק וירוסן במסוף מעבר הגבול הירדני.
5. משאות הרשות בדרישה אחת לא תורשנה להוביל סחורה בין כל שני נקודות בתחום המרינה האחר.
6. משאות הרשות בדרישה אחת לא תורשנה להוביל סחורה מנוקדות יציאה במדינה האחרת לטורנה שלישית.
7. הובלת נספּק, ציוד לבאי, חומר נפץ וחומרם סוכניים, כחנזרם, גבוי חנזהה הבילגאי, בין שיין המדיניות, כולל מעבר דרכן, תותח בכפוף לאישור מיוחד של הרשות המוסמכתות המתאימות של שני הצדדים.
8. סמכי ומטען יהיו בהתאם לתקיקת המתאימה של כל צד.
9. בנקודות מעבר הגבול ניתן לבדוק בדיקות ארכאולוגיות של נכסים, חיגוני, טעוכת ששמל וחייבור המטען לשטיות ולנוגדות, ואפשר לבדוק טומס יתר של כל הרוב.
10. כל צד יקבע את הנחייביםiat תחנות והנוהג בחובלת המטען בಥומות, ויודיעו על כך לפחות לאחר.
11. אישורי כניסה ומינויים למשלוחות יונפקו בנקודות מעבר הגבול בהתאם להסדרי המכמ' בנספח מס' 2 להסכם זה.
12. פרום לחדריות המפורטים בגוף מס' 7 או' להסכם זה, מפהות הנכונות דרך כל נקודות מעבר גבול מחיינה חוויפות לצאת דורך כל נקודה מעבר גבול אחר.

ה. הוראות כלליות

1. כל חנניים ובלי רכב יملאו אחריו הוראות התקיקה לבני התנועה בככיסים של הצד الآخر.
2. נהגי האוטובוסים והמשאיות יקבעו אפשרות לכניות מרכבות לתקופת של 72 שעות לפחות חוץ מ...
3. חת-ס"ק 1 (א), 1 (ב), 1 (ד) 1 (ה) 1-1 (ז) של חלק א' למופיע זו להסכם זה בדרכ מכוניות ורכבות יחולגו גם על אוטובוסים של תיירים, אוטובוסים צייבוריים ומשאיות.
4. הסדרי חכישות לבני חוכלה מפוזרים בגוף מס' 1 להסכם זה.
5. הסדרי המכש לבני חוכלה מפוזרים בגוף מס' 2 להסכם זה.
6. הסדרי הביטחון והכתיות לבני חוכלה ספוררים בגוף מס' 4 להסכם זה.

(ט) האוטובוסים אשר יונעלו יהיו סרمه נכוהה, מתקאים גספרות מחיבורת הצבורית, כולל סיוגן אוויר ואוטובוסים מתאימים אחרים, ולא יהיו בני יותר מעשר (10) שנים.

2. אישורי כניסה זוגיים לאוטובוסים של חברות ציבוריות יונפקו בקדדות מעבר להגבל כלכלי המכס השוואתיים בין שני מדיניות, כמפורט בסוף מס' 2 להלך זה.
3. קווים החיבורת האיבורי הראסוניים בין שני מדיניות, כמפורט בסוף מס' 3 להלך זה, יתלו לגולן מיד לאחר בניתו לתוך, כאמור, אשר יוכנס בין משדרי תחבורה של שני הצדדים.
4. אוטובוסים של חברות ציבוריות רשותם מדינה אחת לא יודשו לחוביג נסעים בין כל שני נקודות במדינת האחות.
5. אוטובוסים של חברות ציבוריות רשותם מדינה אחת לא יודשו לחוביג נסעים מנוקדת יציאה מדינה אחרת למדינה שלישית.
6. לא תורשת כניסה טוניות מדינה אחת למדינה האחורה.
7. שני הצדדים אינס שוללים את האפשרות של הפעלה שירות קווי טוניות בין שני שני מדיניות תוך שימוש בקשר של הסכם זה. הדבר יידונו בוועדה המשותפת לתחבורה שהוקמה בהתאם להסכם זה (להלן "צאנ").
8. תחבורה ציבורית בערך תוויה דרך בין שני שני מדיניות. המדורים בוגרים להפעלת תחבורה הציבורית בערך יוכלו בין שני הצדדים בשולב שאוחר יותר.
9. אוטובוסים של חברות ציבוריות יודשו להיכנס ולצאת רק אל אותה נקודת מעבר בגול ומשנה, אלא אם נקבע.

ד. הובלות טונניות

1. הובלות טונן במשמעות ביבשה בין שני שני המדינות, ובמעבר למדינה שלישית, תורשה על בסיס השיטה BACK-TO-BACK, בהרגלים הבאים:
2. משאיות ירדניות המכניות ישירות לנמל ישראל כדי לטענו/לנזרק טונני ייבוא/ייבוא 2/סידן.
3. משאיות ישראליות המכניות ישירות לנמל עקבה כדי לטענו/לנזרק טונני ייבוא/ייבוא 2/סידן.
4. משאיות ירדניות המכניות ישירות לנמל עקבה כדי לטענו/לנזרק טונני ירדן דרכן נקודות טבורה טונס כינו הגדים, כתחשב בסידני היחסון והתחייבות בהתאם להסכם עם מדינות אחירות אשר יושרן או ירדן הן צד גם.
5. במקומות מוחדים, ניתן אישור מיוחד להובלות ישירה של טונן טונן טונים, בגין טבורי חלאוה, לאחר התיאזזה עם הרשות המוסמכת של שני הצדדים.

1. האוטוכוּסִים שיפasso במחכורה תיירותית יהיו מרמה נבוכה, מטיילים לטרונות תיירות, לרבות פיזונג אוור ואטזים מתאימים אחרים.
2. אוטובוסים של תיירות דרשוּם בסירינה אחת לא ירושו לחוביל נספחים/תיירים כיון כל שני נסודות במדינה האחרת.
3. אוטובוסים של תיירות דרשוּם במדינה אחת לא ירושו לחוביל נספחים/תיירים מנוקות יציאה מדינה אחרת לדינה שלישית.
4. אוטובוסים של תיירות דרשוּם במדינה אחת לא ירושו להיכנס ויקים למיניהם לאחרת, תוך סואוטובוסים של תיירות אוטובוס אותם פקצת תיירות במפורש במוסכי הנעהחרורה לשינה חזרה.
5. אישורי בנייה זמניים לאוטובוסים של תיירות יוננסו בנקודות מעבר הנובל בהחטא לחדרי הסביחופוטטים בסופה מס' 2 ?חכם זה.
6. כל רכב מושכרים לא ירושו להיכנס מדיינה אחת לדינה אחרת.
7. תוך הובחת תיירות מעבר בין שני המדינות. החדרים לחפתת הובלה תיירות במכור יוננסו בין הצדדים נשלך מאוחר יותר.
8. אוטובוסים של תיירות ירושו להיכנס ולצאת ועוזרת דרך נסודות מעבר נובל, אלא אם כן עבר.

ג. החברה ציב/orית

1. מובילי מחכורה הביצוריית ירושו גחסן גחסן נספחים כאוטובוסים בקווי שירות סדריים בין שני המדינות בהתאם לתנאים הבאים:
 - (א) הקווים יוננסו בין שני נסודות אבעות;
 - (ב) הקווים יוננסו בין שני מרים מרכזיות;
 - (ג) הקווים יהיו ישוריים, ולא חזרה המלאה ו/או חזרה של נספחים לאורך הדרך בסירינה האחרת;
 - (ד) הקווים יהיו לאורך נתיבים מוגדרים;
- (ה) יונפל ספּר שווה של נסיעות מכל מדינה;
 - (1) ספּר גוּיס, הניביס, המהניות, הנסימות, תמדירות, תערופים וככל הנושאים האחרים הקפוארים למחכורה ציב/orית ייבטנו בסחות וויבדקנו לעצם עז' מסדרי מחכורה של שני המדינות;
 - (2) הקווים יוננסו במשותף עז' מוביל מחכורה הביצוריית שהועיד מוביל אחד או מהכורה של כל צר בהאות. לכל צד תקופה אפשרות לחויזד מוביל אחד או יותר לפחות;
 - (3) מוביל מחכורה הביצוריית שהועיד הצדדים יחתמו על הסכם או הסכמים מסדריים ביןיהם בוגר לגפלת הקווים. החסכים או ההסכים המהירים יאושרו עז' מסדרי מחכורה של שני הצדדים;

ב. הנוגן יושב את המוסכים הכאים:

1. רישוון נחינה בתוקף שהעניקה הרשות המוסכת של ירושלים או ירכז, 1/או רישוון נהינה בירצאות כהאמם לסוג הרכז,
2. דרכון ואשרות בניהם בתוקף.
3. היתורי כניהם זמניים למכוניות פרטיות יונפקו בנסיבות טעבר הנכון בהתאם לחדרי המכש המפורטים בסוף סעיף 2 להמסס זה.
4. מתוך כניהם כלי רכב עם לוחיות ויתורי גלאומות חנשאנה אותיות ומוספרים באוגולית.
5. מרגום ושם לאנגלית יזכיר ע"י הרשות המוסכת של הסדרה בה רשות הרוב 1/או חינה חינו מושחת לכל רישוון רכב מסורי 1/או רישוון נחיה אשר איןנו נשאים אותיות ומוספרים באוגולית.
6. כנימה ויציאה של כלי רכב מבוצע ע"י בעי הרכב, או על ידי נוגן המושחת של המדינה בה שוכן הרכב.
7. מקורה של נוגן נוסף המתלווה אל בעל הרכב, הנוגן האמור ייכל בפועלות חיבורו של הרכב ובהתאם לכך.
8. מכוניות פרטיות המכנסות בנסיבות טעבר נוכלacha אחת תהיינה ושאיות לצאת מכל נקודה טעבר נכוון אחרת.
9. אופניים ואופנועים מדיננה אתה לא יורשו להכניסם לדינין תחזרת. אולם בנסיבות מיוחדו יובלחו חזדים, כסדרים הדויים, לרשות כניהם אופניים ואופנועים כאסור כי סיירה לנוכח.

ב. חברות תיירים

1. מובילי החברה תיירותית יורשו להוביל קבוצות תיירים ע"י אוטובוסים תיירים כיון שתרי מדיננות על פי הפורט הבא:
 - א. הפעלת האוטובוסים לתיירים בין שני שטי המדיניות תהיה על בסיס של יסנוזדה לנקודה". האוטובוסים לא יורשו לתווך במחבל הנסימנה 1/או לטייר טעבר לנקודות היעד.
 - ב. הפעלת האוטובוסים לתיירים בין שני שטי המדיניות תהיה מאורגנת באמצעות סוכנויות נסיעות ומובילי תיירים מודשים ורטושים בשתי המדיניות.
 - ג. נקודות ה鹹שה/יציאה בסדיינות היעד תהיה בכית שלון או בסוף מסואר של אוטובוסים לתיירים.
 - ד. נקודות היעד בשתי המדיניות תהיה בהתאם לפרט בסוף סעיף 3 להמסס זה.
- ה. נתיבי החברה התיירותית ייקמו וייבחנו בשווים, 2/וי חזרה, ע"י ושניות התובורה והמוסכות של שתי המדיניות. והתיירים לא יורשו לעלות 1/או לרדת לאורך המתיibus מדינינה תחזרת.

5. "הוביל תחבורה ציבורית" פירשו כל ישות ציבורית או מספקית (חנויות), הרשות והוועכה במדינה צד וטוהרתה ע"י משרד התחבורה של אותה מדינה להסיע נוסעים באוטובוסים בגווי שירות מזעיר למدينة האחרת, ביבשה;
6. "אוטובוס" בתמורה ציבורית פירשו כל אוטובוס בתמורה ציבורית ומושבה בהחאים לחג הוביל נוסעים ונוסע בshediyot וPsiha (26) מקומות ישיבה ויתוד, פרט לנגן;
7. "מיאית" פירשו כל רכב מסחרי אשר מדינתו מתירה לו להוביל סענאים, ואשר מסחריו יכול בודוק טלה על שורה (10) ס"ו;
8. "BACK-TO-BACK" פירשו המבר מטען מטען למאית, או המברות נגררות, בנקודת מעבר הנגול בין שתי המדינות;
9. "ROOM TO ROOM" פירשו הובלה ישירה של מטען ע"י מסאיות מכל מקום המדינה בכל מקום המדינה האחרת;
10. "כלי שיט גן" פירשו כל כלי שיט מנוטי, אשר ארכנו בין חממה (5) טריים ושדרים ואבכעה (24) טריים, ואשר הוביל לא吟וד מטען עשר (12) נוסעים וצבות בסירות בימי אוניות (2) חממה (5) אוניות;
11. "חקיקה" פירשה החומרים, התיקנות, הכלליות וההוראות אשר הוציאו ע"י הרשותות המוסמכות של כל צד בהתאם.

סעיף ז'
תחבורה יבשתית

כל צד מכיר בזכות חכניתם ביחס לנושאים, לתפוקה האישית, לסובין ולכליה הרכב של הצד الآخر אל תוך שיח ארוף ונכבר דרכו, בהתאם להוראות הסכם זה ובהתאם לחקיקה שלו.

א. מכוניות פרטיות

1. מכוניות פרטיות הרשותות באחת מפותי המדינות תורשינה להיכנס למדינה האחרת בתנאים הבאים:

א. מכוניות ציבורית במסמכים הבאים:

1. רישיון רכב בתוקף אשר הוציא ע"י הרשות הסומכת של מדינה בה רשותה המכונית;
2. זוליות ביחס בתוקף הכוללת לפחות אחוז אחד ג', המכונה את שיח ארוצה של המדינה האחרת, בהתאם להסדרי הביסוח הספרוטיס בנספח מס' 1 להסכם זה.

ממשלה מדיניות יסודן ו הממשלה הידרונית החאספית;
בהתאם להסכם הפלוס אפריל נחתם בינייהו ב-26 לאוקטובר 1994;
בЋכידיו בעניין המשותף שלהן ביחס שכונה סובכת בשיטת התchapורוה,
ברצוננו לחקק את היחסים הכלכליים בין שני המדינות ע"י קידום כל תחומי המאכורה
בנייהו;
Ћכידיו כך שהקירבה הניאוגרפיה של הצדרים, הנכילות המשותפים והאינטראקציות
כלכליים והמסחריים המשותפים מהווים בסיס איתן לשיתוף פעולה הרווח בתחום
המאכורה;
Ћכידיו במחוייבותם של כל צד, מ⟹נרת חוזה חילום, לאפוש תנומה חזותית של אזרחים
וכלי דיבר של אחד השני אל תוך ובתוך שמי ארץיהם בהתאם להוראות הכלליות לנבי^{אזרחים וכלי דיבר של מדיניות אזרחית;}
Ћכיאן כמשמעותו את ההסכם לבני נוהל מעבר הגובל בין שני מדינות;
ברצוננו להקל את הובלות הנומינטיות והסחריות בככישת, ברכבות ובוט בינו שני מטרופולין;
בהתאם בכך שחיוני לאמץ בהסכם הדידי את האמצעים המתאימים אשר יבחן את השנת
היעדים חניל;

המכisos לאמור:

סמיון
הנדשות

למטרת הסכם זה:

1. "██וניות פרטית" פירושת כל רכב ווסףם מתוכנן לחוביל לא יותר מאשר (7)
אנשים ורס לבנה ואשר מסקלו הכול בדרכו לא עליה על (4) אובייס סון, ומופיע
לשיטוט אישוי;
2. "██וביל תיירים" פירשו כל יישות פיסית או משפטית (תאגידי), הרשות והיושבת
במדינה שRIA צד המוששה ע"י המשותה המומסכת של אותה מדינה לחוביל תיירים
זקירות תיירים כאסובוטי תיירים ביבשת;
3. "██ובוסים תיירים" פירשו כל אסובוסים תיירים המורש בתואמת לחוביל אוניה
לחוביל תיירים זקירות תיירים והעוזר בתשעעה עט (19) מקומות ישבה ווותר,
רס לבנה;
4. "████ודת לנ█ודה" פירשן התagation סיור תיירותי בזקודה בהתאם מדיניות ומיומו
בקזודה מדינה אמרת, כל סיור בדרכו ו/או סיורים מעבר לנ█ודה חינך;

[HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU]

הסכם בין אשת מחרורה

כין

ממשלה סדרנית ישראלי

כבין

ממשלה הסמוכה הירדנית ההאשלאית

[TRANSLATION - TRADUCTION]

**ACCORD SUR LES TRANSPORTS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE
L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME HACHÉ-
MITE DE JORDANIE**

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie (désignés ci-après par les "Parties");

Conformément au Traité de Paix qu'ils ont signé le 26 octobre 1994;

Reconnaissant leur intérêt mutuel dans l'établissement de relations de bon voisinage dans le domaine des transports;

Désireux de renforcer les relations économiques entre les deux pays par la promotion de tous les sphères du transport;

Reconnaissant que la proximité géographique, les frontières communes, les intérêts économiques et commerciaux mutuels constituent une base solide pour une coopération étroite dans le domaine des transports;

Reconnaissant l'engagement de chaque Partie dans le Traité de Paix de faciliter le libre accès des nationaux et des véhicules d'une Partie au territoire de l'autre Partie conformément aux règles générales applicables entre elles;

Prenant en considération les accords concernant les procédures de franchissement des frontières entre les deux pays;

Désireux de faciliter le transport des passagers et des marchandises par voie routière, ferroviaire, maritime et aérienne entre les deux pays;

Considérant qu'il est essentiel d'adopter par accord mutuel les mesures appropriées devant permettre d'atteindre les objectifs mentionnés ci-dessus;

Sont convenus de ce qui suit :

Article I. Définitions

Pour la mise en oeuvre de cet accord :

1. "Véhicule privé" signifie tout véhicule conçu pour transporter au maximum sept (7) personnes à l'exclusion du chauffeur, qui ne dépasse pas un poids de quatre (4) tonnes et qui est destiné à un usage personnel;

2. "Transporteur de touristes" signifie toute personne physique ou juridique (société) enregistré et résidant dans le pays d'une Partie et qui a l'autorisation des autorités compétentes du pays de transporter des touristes et des groupes de touristes en autobus par voie routière;

3. "Autobus de touristes" signifie tout véhicule de touristes qui reçoit l'autorisation de transporter des touristes ou des groupes de touristes et qui dispose de plus de 19 sièges, à l'exception du chauffeur;

4. "D'un point à l'autre" signifie amener un touriste d'un point d'un pays à un point de l'autre pays sans organiser une excursion en route ou au delà du point de destination;

5. "Transporteur public" signifie toute personne physique ou juridique (société) enregistrée et résidant dans le pays d'une Partie et qui a l'autorisation du Ministère des transports de son pays de transporter par voie terrestre des passagers par un service régulier d'autocar vers l'autre pays;

6. "Autobus de transport public" signifie tout autobus de transport public autorisé par un pays à transporter des passagers et qui dispose de plus de 26 sièges, à l'exception du conducteur;

7. "Camions" signifie tout véhicule commercial autorisé par les autorités d'un pays pour transporter du fret et dont le poids brut ne dépasse pas 10 tonnes;

8. "Face à face" signifie le transfert du fret d'un camion à un autre ou d'un remorqueur à un autre au point de franchissement de la frontière entre les deux pays;

9. "Porte-à-porte" signifie le transport direct de fret par camions d'un endroit d'un pays à n'importe quel endroit de l'autre pays;

10. "Petite embarcation" signifie tout bateau motorisé dont la longueur est de cinq (5) à vingt-quatre (24) mètres et qui transporte au maximum douze (12) passagers et un équipage de deux (2) à cinq (5) personnes;

11. "Législation" signifie lois, règlements, règles et instructions édictées par les autorités compétentes de chaque Partie.

Article II. Transport routier

Chaque Partie reconnaît le droit d'entrée des passagers, de leurs effets personnels, des marchandises, et des véhicules de l'autre Partie ainsi que le droit de transit sur son territoire conformément aux dispositions du présent Accord et suivant sa législation.

A. Véhicules privés

1. Les véhicules privés enregistrés dans l'un des deux pays seront autorisés à entrer dans l'autre pays selon les dispositions suivantes :

a) Le véhicule devra disposer de la documentation suivante :

1. Un certificat d'immatriculation délivré par l'autorité compétente du pays où la voiture est enregistrée;

2. Un certificat d'assurance valide prévoyant la responsabilité à l'égard d'une tierce Partie et couvrant le territoire de l'autre pays conformément aux mesures relatives à l'assurance figurant dans l'Appendice No. 2 du présent Accord.

b) Le chauffeur devra disposer de la documentation suivante :

1. Un permis de conduire valide délivré par l'autorité compétente d'Israël ou de la Jordanie et un permis de conduire international qui soit conforme à la catégorie du véhicule;

2. Un passeport valide et un visa d'entrée.

c) Les permis d'entrée temporaire pour les véhicules privés seront délivrés à des points de passage des frontières conformément aux règlements douaniers figurant à l'Appendix No 2 du présent Accord.

d) L'entrée sera autorisée à des voitures avec des plaques d'immatriculation nationale avec des lettres et des numéros en anglais.

e) Une traduction anglaise sera fournie par l'autorité compétente du pays dans lequel la voiture est enregistrée et/ou le permis est délivré au chauffeur à toute voiture d'origine ou tout permis sur lesquels ne figurent pas les lettres et les numéros en anglais.

f) L'entrée et la sortie des véhicules seront effectuées par le propriétaire ou par tout chauffeur ayant reçu l'autorisation du propriétaire. L'autorisation sera vérifiée au point de passage.

g) Dans le cas où un chauffeur supplémentaire accompagnerait le propriétaire de la voiture, ce chauffeur devra figurer sur le certificat d'assurance et le permis de douane.

h) Les voitures privées entrant à un point de passage déterminé pourront sortir à n'importe quel autre point de passage.

2. Les bicyclettes et les motocyclettes ne seront pas autorisées à passer d'un pays à l'autre sauf en des occasions spéciales par consentement mutuel, si c'est nécessaire.

B. Transport touristique

1. Les transporteurs de touristes seront autorisés à transporter des groupes de touristes par autobus entre les deux pays dans les termes suivants :

a) Le voyage des autobus de touristes entre les deux pays doit se faire d'un point à l'autre. Les autobus ne seront pas autorisés à faire des excursions en chemin au-delà du point de destination.

b) Les voyages d'autobus de touristes entre les deux pays seront organisés par des agences de voyage autorisées et enregistrées et par des transporteurs de touristes des deux pays.

c) Le point d'arrivée et de départ dans le pays de destination sera soit un hôtel soit un terminal de bus agréé.

d) Les points de destination dans les deux pays figurent dans l'Appendice No.3 du présent Accord.

e) Les trajets pour le transport des touristes seront déterminés conjointement et examinés, si c'est nécessaire, par les autorités de transport compétentes des deux Parties. Il ne sera permis à aucun touriste de s'arrêter et/ou de descendre au cours du voyage dans l'autre pays.

f) Les autobus utilisés pour le transport des touristes doivent être de haute qualité et être aménagés pour des buts touristiques. Ils devront disposer de l'air climatisé et bénéficier d'aménagements appropriés.

2. Les autobus pour touristes enregistrés dans un pays ne seront pas autorisés à transporter des passagers et des touristes d'un point à l'autre à l'intérieur de l'autre pays.

3. Les autobus pour touristes enregistrés dans un pays ne seront pas autorisés à transporter des passagers et des touristes d'un point de départ de l'autre pays vers un troisième pays.

4. Les autobus pour touristes enregistrés dans un pays ne seront pas autorisés à entrer sans passagers dans l'autre pays sauf pour reprendre le même groupe de touristes tel qu'il figure dans le manifeste de son dernier voyage dans l'autre pays.

5. Les permis d'entrée temporaires pour les autobus de touristes seront délivrés aux points de passage des frontières conformément aux Règlements Douaniers figurant dans l'Appendice No. 2 du présent Accord.

6. Les véhicules de location n'auront pas l'autorisation de passer d'un pays à l'autre.

7. Le transit des transporteurs touristiques sera permis dans les deux pays. Les modalités d'une telle opération seront décidées par les Parties à un stade ultérieur.

8. Les autobus de touristes ne pourront entrer et sortir que par le même point de passage à moins qu'ils soient en transit.

C. Transport public

Les transporteurs publics seront autorisés à transporter les passagers par un service régulier d'autobus entre les deux pays dans les termes suivants :

a) Le trajet sera entre deux points déterminés;

b) Le trajet se fera entre deux grandes villes;

c) Le trajet sera direct et il ne sera permis à aucun passager de s'arrêter ou de descendre sur le territoire de l'autre pays;

d) Le trajet correspondra à des routes définies;

e) Un nombre égal de voyages se feront d'un pays vers l'autre pays;

f) Le nombre de trajets, de routes, de stations, de voyages ainsi que leurs fréquences, les tarifs et d'autres questions y afférentes concernant le transport public seront fixés conjointement et examinés si c'est nécessaire par les Ministères des transports des deux Parties;

g) Les trajets seront confiés à des transporteurs publics désignés par les Ministères des transports de chaque Partie. Chaque Partie pourra désigner un transporteur ou plus sur chaque trajet;

h) Les transporteurs publics désignés par les Parties doivent signer un accord commercial ou des accords entre eux concernant les trajets. L'Accord commercial ou les Accords doivent être approuvés par les Ministères des transports des deux Parties;

i) Les autobus doivent être de grande qualité, aménagés pour le transport public et doivent disposer de l'air climatisé et d'autres aménagements. Ils ne doivent pas avoir plus de 10 ans de service.

2. Les permis d'entrée temporaire pour des autobus de transport public seront délivrés à des points de passage des frontières conformément aux règlements douaniers figurant dans l'Appendice No. 2 du présent Accord.

3. La liaison entre les deux pays par les transporteurs publics, telle qu'elle est spécifiée dans l'Appendice No. 3 du présent Accord, débutera rapidement après son entrée en vigueur à une date qui sera décidée par les Ministères du Transport des deux Parties.

4. Les autobus de transport public immatriculés dans un pays n'auront pas l'autorisation de transporter des passagers entre deux points de l'autre pays.

5. Les autobus de transport public immatriculés dans un pays n'auront pas l'autorisation de transporter des passagers d'un point de départ de l'autre pays vers un troisième pays.

6. Les taxis ne seront pas autorisés de passer d'un pays à l'autre.

7. Les deux Parties n'excluent pas la possibilité d'établir une liaison par taxis entre les deux pays dans les six (6) mois qui suivent l'entrée en vigueur du présent Accord. Cette possibilité sera discutée par le Comité commun des transports créé conformément à cet instrument (désigné ci-après par CCT).

8. Le transit des transporteurs publics sera autorisé dans les deux pays. Les arrangements concernant sa mise en oeuvre seront décidés par les deux Parties à une étape ultérieure.

9. Les cars de transport public devront entrer et sortir par le même point de passage à moins qu'ils soient en transit.

D. Transport de fret

1. Le transport de fret par camions entre les deux pays et le transit par un troisième pays seront permis sur la base du système de "face à face" avec les exceptions suivantes :

a) Les camions jordaniens entrant directement dans des ports israéliens pour charger ou décharger du fret importé ou exporté de ou vers la Jordanie.

b) Les camions israéliens entrant directement dans le port d'Aqaba pour charger ou décharger du fret importé ou exporté d'Israël.

c) Des camions jordaniens transitant directement par Israël vers l'Égypte et qui retournent en empruntant les points de passage sur lesquels les Parties se sont entendues, compte tenu des mesures de sécurité ainsi que les engagements conformes aux accords avec d'autres pays auxquels Israël et la Jordanie ont souscrit.

2. Dans des cas exceptionnels, une permission spéciale peut être accordée pour le transport de certains types de fret comme les produits agricoles après consultation avec les autorités compétentes des deux Parties.

3. Le système de "face à face" sera examiné périodiquement par les Parties avec l'objectif d'adopter le système de "porte-à-porte" lorsque c'est possible.

4. À moins qu'il en soit décidé autrement, le système de "face à face" pour charger ou décharger le fret à des points de passage de la frontière devra se conformer aux règles suivantes :

a) Le fret destiné à Israël sera déchargé et chargé au terminus du point de passage de la frontière israélienne;

b) Le fret destiné à la Jordanie sera déchargé et chargé au terminus du point de passage de la frontière jordanienne.

5. Les camions enregistrés dans un pays n'auront pas l'autorisation de transporter du fret entre deux points à l'intérieur de l'autre pays.

6. Les camions enregistrés dans un pays ne seront pas autorisés à transporter du fret d'un point de départ de l'autre pays vers un troisième pays.

7. Le transport entre les deux pays ou le transit des armes, des équipements militaires, des explosifs et des produits dangereux tels qu'ils sont définis par la pratique internationale

devront faire l'objet d'une autorisation spéciale délivrée par les autorités compétentes des deux Parties.

8. Les papiers nécessaires pour le fret doivent être conformes à la législation appropriée de chaque Partie.

9. Aux points de passage des frontières, des inspections aléatoires peuvent être effectuées pour vérifier les freins, la direction, le système électrique, et l'arrimage du fret au camion et au remorqueur. Les véhicules peuvent également être inspectés pour éviter les surcharges.

10. Chaque Partie devra indiquer les routes et prévoir les aires de repos pour le transport de fret sur son territoire et communiquer ces informations à l'autre Partie.

11. Les permis d'entrée temporaire pour les camions seront délivrés aux points de passage des frontières conformément aux règlements douaniers figurant à l'Appendice No. 2 du présent Accord.

12. À l'exception des mesures figurant dans l'Appendice No. 7A du présent Accord, les camions entrant par n'importe lequel des points de passage seront libres de sortir par n'importe quel point de passage.

E. Dispositions générales

1. Tous les chauffeurs ont l'obligation de se conformer à la législation régissant le trafic routier de l'autre Partie.

2. Les chauffeurs des autobus et des camions bénéficieront de visas à entrées multiples valides pour au moins trois mois.

3. Les sous-paragraphes 1(a), 1(b), 1(d), 1(e), 1(f), et 1(g) de la Section A de l'Article II du présent Accord concernant les véhicules privés seront appliqués aux autobus destinés aux touristes et au public ainsi qu'aux camions.

4. La couverture d'assurance concernant le transport figure à l'Appendice No. 1 du présent Accord.

5. Les mesures douanières concernant le transport figurent dans l'Appendice No. 2 du présent Accord.

6. Les dispositions concernant les mesures de sécurité relatives au transport figurent dans l'Appendice No. 4 du présent document.

7. Les Parties confirment que les spécifications techniques, les procédures et les règles pour l'inspection périodique des véhicules dans chaque pays sont acceptables. La largeur maximale des autobus agréée par les deux Parties est de 2 mètres 55. Les camions qui dépassent cette largeur mais qui n'ont pas plus de 2 mètres 68 seront admis mais en convoi escorté.

8. Les transporteurs de touristes et les transporteurs publics apporteront toute l'aide nécessaire aux transporteurs de l'autre Partie pour ce qui concerne le service routier tels : dépannage et fourniture de matériel conformément à l'accord commercial ou aux accords entre les transporteurs respectifs.

9. Les redevances de terminus seront payées conformément à la législation de chaque pays à moins d'une entente mutuelle entre les Parties.

10. Les Parties prendront les mesures qu'elles estiment nécessaire pour faciliter, simplifier et accélérer au maximum les formalités concernant les passagers et le fret aux points de passage des frontières.

F. Le transport du fret entre la Jordanie et les zones qui sont sous la juridiction de l'Autorité palestinienne

Le transport du fret entre la Jordanie et les zones qui sont sous la juridiction de l'Autorité palestinienne sera autorisé conformément aux mesures prévues à l'Appendice 7A du présent Accord.

G. Le passage des autobus jordaniens et palestiniens sur le Pont Roi Hussein/Allenby

Le passage d'autobus jordaniens et palestiniens sur le pont Roi Hussein/Allenby entre la Jordanie et la rive occidentale et les zones sous la juridiction de l'Autorité palestinienne est prévu dans l'Appendice No. 7B du présent Accord.

Article III. Transport ferroviaire

1. Les Parties reconnaissent la nécessité de promouvoir et d'améliorer le transport des passagers et du fret par chemin de fer pour le bénéfice des deux pays et de toute la région.

2. Les Parties sont d'accord pour coopérer et développer un réseau de chemin de fer qui reliera les deux pays et qui sera à l'avenir une partie du réseau ferroviaire régional au Moyen-Orient.

3. Dans le cadre des nouveaux projets capables de créer une dynamique entre les deux pays conformément au présent article, les Parties établiront, dans la mesure du possible, les mêmes normes pour leur système de chemin de fer (les normes fixées par l'Union Internationale de Chemins de Fer (UIC), comme la jauge standard).

4. Les Parties sont d'accord pour développer les deux projets de chemin de fer suivant après avoir vérifié leur faisabilité :

a) Haïfa -- Vallée du Jourdain -- Point de passage du Jourdain -- Irbid-Mafrak -- à l'est vers la frontière orientale de la Jordanie et au nord vers la frontière septentrionale de la Jordanie;

b) Liaison entre les usines de potasse de la Mer Morte des deux pays (Safi -- Sodome -- Zin) et les ports de la Méditerranée et de la Mer Rouge, via Arava et la Vallée d'Araba.

5. Les Parties assureront le droit de passage, sur leur territoire respectif des voies de chemin de fer mentionnées au paragraphe 4 du présent article.

6. Les Parties sont d'accord sur les trois points de passage suivants pour relier le système ferroviaire des deux pays :

a) Aqaba -- région d'Elat : liaison à la Mer Morte, la ligne de la Mer Rouge passera au nord et à proximité d'Aqaba et d'Eilat;

b) Sud de la Mer Morte : pour faciliter la liaison entre les usines de potasse de la Mer Morte et les ports de la Méditerranée.

c) La liaison septentrionale : Irbid -- Beit Shean, pour permettre la construction de la ligne du nord (Haifa - Vallée du Jourdain -- point de passage de la rivière du Jourdain--Irbid--Mafrak, frontières orientale et septentrionale de la Jordanie).

Bien que les difficultés topographiques pour construire cette voie soient prévisibles, les deux Parties réalisant son importance, prépareront une étude commune de faisabilité pour recommander l'implantation des points de liaison potentiels.

7. a) Compte tenu du coût élevé de mise en place d'un nouveau système ferroviaire, les Parties estiment qu'ils devront présenter, quand il sera nécessaire, des demandes conjointes aux institutions régionales et financières internationales pour financer les études de faisabilité et plus tard la construction de ces lignes.

b) Les Parties prépareront une proposition fixant les termes de référence pour l'étude de faisabilité de ces lignes. Les études de faisabilité seront présentées aux réunions régionales et multilatérales et aux institutions financières.

8. Les Parties désigneront rapidement un Groupe de Travail Technique du JTC qui s'occupera du suivi des projets du chemin de fer.

Article IV. Transport maritime et ports

A. Ports

1. Les Parties peuvent utiliser leur port réciproque pour tous les services y compris le chargement et le déchargement, le transit et les services de passagers sur une base économique.

2. Les navires faisant escale au port d'Aqaba peuvent se rendre directement à Eilat et vice-versa.

3. Les cargaisons peuvent être transférées du port d'un pays vers le port de l'autre pays à des fins de transbordement.

4. Israël devra, conformément à sa législation et à la requête du gouvernement jordanien, prendre des mesures appropriées pour louer à la Jordanie des zones contigües dans les ports méditerranéens pour des activités hors bassin. La Jordanie devra également, dans le cadre de sa législation, fournir des services hors bassin équivalents aux cargaisons israéliennes dans le port d'Aqaba.

5. Les Parties doivent établir rapidement des groupes de travail du JTC sur les questions suivantes :

a) Organisation de la planification et du développement des ports dans le Golfe d'Aqaba;

b) Questions maritimes commerciales bilatérales et opérationnelles; et

c) Activités des petites embarcations.

B. Installations maritimes et activités

1. Les Parties coopéreront dans le domaine des installations maritimes et autres activités y compris, le dragage, la lutte contre les incendies, la prévention et la lutte contre la marée noire.

2. Les Parties simplifieront les procédures relatives aux inspections de bateaux par l'administration Portuaire en reconnaissant mutuellement la validité de leurs inspections respectives dans le but d'éviter une double vérification du même bateau.

3. Chaque Partie acceptera la documentation ou la certification délivrée à un bateau ou à un membre de l'équipage par l'autre Partie, ou par un organisme de classification agréé par elle à condition que l'Organisme de Classification soit membre de l'Association Internationale des Organismes de Classification.

4. La documentation pour les ports, les douanes et pour les autres autorités compétentes utilisée par les agents maritimes et les commissionnaires de transports doit correspondre à des formulaires identiques utilisés dans chaque port.

5. La coopération entre les Parties s'étendra aux systèmes de communication de l'information, aux données d'information électronique, à la formation et à la qualification des marins et à d'autres domaines de la navigation.

C. Recherche et sauvetage

Les dispositions pour Recherche et sauvetage (désigné ci-après par SAR) figurent dans l'Appendice No. 5 du présent Accord.

D. Petite embarcation

1. Chacune des Parties reconnaît la documentation officielle de l'autre Partie concernant les petites embarcations.

2. Les petites embarcations seront autorisées à naviguer entre les deux pays munies de la documentation suivante :

a) Un permis de navigation valide;

b) Un certificat d'enregistrement pour petite embarcation;

c) Un permis de pilote valide;

d) Un permis de voyage international valide pour la navigation dans la partie septentrionale du golfe d'Aqaba; et

e) Un certificat d'assurance valide tel qu'il figure dans l'Appendice No 2 du présent Accord.

3. Une traduction officielle sera attachée aux documents sus mentionnés par les autorités compétentes qui ont émis lesdits documents lorsque sur ces documents les lettres et les chiffres ne figurent pas en anglais.

4. Les ports d'entrée d'Eilat et d'Aqaba seront les ports commerciaux respectifs d'Eilat et d'Aqaba. Les autres ports d'entrée seront désignés par les Autorités portuaires compétentes.

5. Les deux Parties conviendront des routes maritimes à suivre pour la navigation entre les ports d'Eilat et d'Aqaba et pour l'entrée ou la sortie de ces ports.

6. Les procédures concernant le débarquement de l'équipage seront simplifiées conformément aux règlements sur lesquels les deux Parties se sont entendues. Les procédures relatives au débarquement des passagers (contrôle des frontières et douanes) doivent être conformes aux accords pertinents entre les deux Parties.

7. Les procédures relatives à l'entrée dans les ports, au volume du trafic, aux mesures de sécurité tant pour la marine commerciale que pour les bateaux privés figurent à l'Appendice No. 6 du présent Accord.

8. Les engins suivants ne sont pas autorisés à pénétrer dans les eaux territoriales de l'autre pays : planches à surf, planches à voile, scooters de la mer, voiliers individuels et pédales. Cependant, les Parties peuvent autoriser par accord mutuel et pour des occasions spéciales l'admission de tels engins.

9. Des liaisons directes par téléphone ou par télecopie seront établies entre les autorités compétentes des Parties afin de trouver une solution à tout problème qui pourrait surgir concernant le présent paragraphe.

10. Chaque embarcation devra avoir un numéro d'identification et un pavillon national.

E. Trafic maritime

Les Parties développeront les relations entre les secteurs maritime des deux pays et encourageront l'établissement de coentreprises.

Article V. Aviation civile et transport aérien

1. Le Royaume hachémite de Jordanie et l'État d'Israël, étant Parties de l'Accord international sur les services de transit aérien signé en 1944 et en voie de conclure un Accord bilatéral de service aérien conformément à l'Article 15 du Traité de paix entre les deux pays, ont accepté que des aéronefs civils des deux Parties soient autorisés à survoler leur espace aérien respectif conformément aux dispositions relatives aux couloirs et au trafic aériens (ci-après désigné par le sigle ATS) telles qu'elles sont spécifiées dans les publications aéronautiques. Pendant la période de transition, les aéronefs civils de Royal Air Jordanie seront autorisés à survoler l'espace aérien israélien conformément aux dispositions et aux procédures techniques et administratives figurant dans les Appendices 8A, 8B et 8C du présent Accord.

2. Les Parties sont d'accord pour utiliser l'Aéroport d'Aqaba comme aéroport international pour les deux pays. À cet effet, des études pertinentes seront effectuées dans les trois mois suivant l'entrée en vigueur du présent Accord par les Responsables de l'Aviation civile des deux pays.

Les Parties étudieront, entre autres, les questions opérationnelles évoquées plus haut. En conséquence, les procédures de trafic aérien (ATS) dans la zone méridionale devront être examinées à nouveau.

3.a) En attendant la mise en oeuvre du paragraphe 2 du présent Article, un Sous-Comité du JTC sera établi pour s'occuper du fonctionnement de l'opération Aqaba-Eilat.

b) Le Sous comité comprendra des représentants de l'Administration de l'Aviation Civile, de l'Aéroport, des Forces Aériennes et de professionnels si c'est nécessaire.

c) Les réunions du Sous-Comité commenceront dès l'entrée en vigueur du présent Accord.

d) Le Sous-Comité s'occupera des questions suivantes :

(i) Zone Aqaba-Eilat :

1. Examiner et définir les problèmes de sécurité qui peuvent se poser à cause de la proximité des aéroports d'Aqaba et Eilat pour les vols VFR et les vols IFR.

2. Étudier et définir les procédures de coordination concernant les ATS entre deux unités.
3. Étudier le déplacement de la route J10 vers l'est.
 - (ii) Étude du conflit existant entre J10 et R52 routes :

 1. Étudier le chevauchement des zones tampon dans la région d'Aqaba..
 2. Étudier et trouver des solutions au conflit.

4. Un accord de sécurité pour les vols israéliens vers la Jordanie et les vols jordaniens vers Israël doit être conclu entre les autorités compétentes des deux Parties, trois semaines au maximum après la signature de l'Accord.
5. Dès la conclusion de l'Accord de Sécurité spécifié dans le paragraphe 4 du présent Article et de l'entrée en vigueur de l'Accord sur le transport et de l'Accord sur les services aériens entre les deux Parties, les vols débuteront entre les deux pays.

Article VI. Météorologie

1. Les services météorologiques compétents des deux Parties coopéreront dans les domaines suivants :
 - a) Échange d'observations météorologiques collectées à partir des stations terrestres et aériennes, y compris les observations aéronautiques et les prévisions, les publications et les rapports de recherche;
 - b) Échange de savoir-faire dans le domaine de la prévision de longue durée et des précipitations saisonnières; et
 - c) Accroissement de la pluviométrie entre les deux pays.
2. Les Parties devront s'informer mutuellement et se tenir au courant de l'évolution des activités dans le domaine de la haute résolution pour les modèles numériques de la prévision météorologique régionale.
3. Les Parties procéderont à un transfert mutuel de technologie dans les nombreux domaines de la météorologie appliquée, en mettant particulièrement l'accent sur la météorologie dans l'agriculture, la pollution atmosphérique y compris en organisant des séminaires, des ateliers et des conférences.
4. Les Parties établiront un cadre commun pour la coopération dans le domaine de la météorologie, y compris l'échange de visites et des réunions d'experts afin de préparer et de formuler des mesures détaillées sur des projets communs figurant dans le présent Article.

Article VII. Coopération et coordination

1. Les Parties soulignent l'importance de la coordination mutuelle et de la coopération dans la planification des projets et des stratégies pour améliorer le secteur du transport dans les deux pays pour le bénéfice de leur économie respective et de celle de toute la région.
2. Les Parties soulignent l'importance de la coordination et de la coopération dans les forums régionaux et internationaux et également l'importance de leur participation aux accords et traités régionaux et internationaux.

Article VIII. Comité commun des transports

1. Un comité commun des transports ("JTC") réunissant des représentants des deux Parties sera établi dès l'entrée en vigueur du présent Accord.

2. Le mandat du JTC est le suivant :

a) Superviser la mise en oeuvre stricte du présent Accord;

b) Étudier et faire des propositions en vue de résoudre les problèmes éventuels qui n'ont pas été réglés directement par les autorités compétentes auxquelles se réfère l'Accord;

c) Examiner à nouveau les questions importantes qui relèvent de l'Accord et faire des recommandations pour les régler.

d) Engager la discussion sur tout projet d'amendement des articles et des appendices du présent Accord et faire des recommandations pertinentes à cet égard.

e) Prendre en considération toute autre question relative au transport qui pourrait faire l'objet d'accord entre les Parties.

f) Examiner les mesures qui pourraient permettre d'améliorer la gestion des problèmes relatifs aux passagers et au fret.

3. Le JTC se réunira annuellement une fois en Israël et une fois en Jordanie. Les réunions seront décidées par voie diplomatique. L'une ou l'autre des Parties peut demander des réunions supplémentaires du JTC si elle estime qu'elles sont nécessaires. Ces réunions seront organisées le plus vite possible.

4. Le JTC peut mettre sur pied, s'il l'estime nécessaire, des sous-comités et des groupes de travail professionnels et leur assigner des tâches spécifiques prévues dans les disposition du présent Accord. Dans ce cadre, un sous-comité devrait être constitué immédiatement, dès l'entrée en vigueur du présent Accord pour examiner les questions urgentes.

Article IX. Clauses finales

1. Les autorités compétentes des Parties ayant la responsabilité de mettre en oeuvre le présent Accord seront les Ministères du Transport respectifs des deux pays.

2. Les questions relatives au transport qui ne font pas partie du présent Accord relèveront de la législation de chaque Partie respectivement.

3. a) Le présent Accord sera approuvé ou ratifié conformément aux procédures légales des Parties.

b) Il entrera en vigueur trente (30) jours au plus tard après la signature, et après la conclusion de mesures de sécurité prévues dans l'Article V, paragraphe 4 du présent Accord, à la date de la dernière note diplomatique par laquelle les Parties notifient à l'une et à l'autre que les procédures légales pour l'entrée en vigueur de l'Accord ont été accomplies, qu'il sera valide pour deux (2) ans et qu'il restera valide pour deux ans supplémentaires à moins qu'une des Parties demande son abrogation, conformément au présent article.

4. a) Les Parties acceptent que des modifications ou des rajouts soient apportés au présent Accord par consentement mutuel, si c'est nécessaire.

b) Tout amendement ou modification au présent Accord devra être conforme à la procédure qui a été suivie lors de son entrée en vigueur.

c) Le présent Accord sera abrogé six (6) mois après qu'une des Parties aura signifié par écrit à l'autre Partie qu'elle a l'intention de le dénoncer.

Fait à Tibérias le 16 janvier 1996, qui correspond au 24ème Tévet 5756, et au 25ème Sha'ban 1416H en deux exemplaires originaux en hébreu, en arabe et en anglais, les trois textes faisant foi. En cas de divergence d'interprétation le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement
d'Israël :

ISRAEL KEISAR

Pour le Gouvernement
du Royaume hachémite de Jordanie :

SAMIR KAWAR

LISTES DES APPENDICES ET DES PROCÈS VERBAUX APPROUVÉS

Appendice No. 1 : Assurance

Appendice No. 2 : Dispositions douanières pour le transport

Appendice No. 3 : Transport routier

Appendice No. 4 : Mesures de sécurité et de prévention pour le transport

Appendice No.5 : Trafic et ports : Recherche et sauvetage :

Appendice No. 6 : Trafic et ports : petites embarcations : conditions et procédures

Appendice No. 7A : Transport de fret entre la Jordanie et les régions sous la juridiction de l'Autorité Palestinienne ("P.A.")

Appendice No. 7B : Passage des autobus palestiniens et jordaniens par le pont Roi Hussein/Allenby entre la Jordanie et la Rive occidentale sous la juridiction de l'Autorité Palestinienne

Appendice No. 8A : Mesures provisoires pour le survol d'Israël par Royal Air Jordanie

Appendice No. 8B : Procès verbaux approuvés

Appendice No. 8C : Lettre d'Accord concernant Le Service du trafic aérien (ATS) entre le Royaume hachémite de Jordanie et l'Etat d'Israël.

Procès verbaux approuvés : Article II. Transport routier

Procès verbaux approuvés: Article III. Redevances pour le transport de fret de la Jordanie à Israël et à l'Autorité Palestinienne et vice-versa.

APPENDICE NO.1. ASSURANCE

A. Définition

Dans le présent Appendice, le terme "véhicule" signifie tout moyen de transport équipé d'un moteur immatriculé dans un pays et qui reçoit l'autorisation d'entrer dans un autre pays conformément au présent Accord.

B. Assurance obligatoire des véhicules à moteur

1. Les Parties peuvent exiger qu'un véhicule soit détenteur d'une assurance répondant à la demande de couverture obligatoire figurant dans la législation du pays hôte (ci-après désigné par "la couverture d'assurance"), comme condition de son entrée dans l'autre pays.

2. L'assurance doit être valide pendant toute la durée de la présence du véhicule dans le pays hôte.

3. L'assurance ne peut être délivrée que par :

a) Des assureurs autorisés par les autorités compétentes ou par le pays hôte; dans ce but, chaque Partie ouvrira des bureaux d'assurance aux points de passage des frontières, pour délivrer les certificats d'assurance requis; ou

b) Un assureur de moteur, membre du Bureau National de la Carte International de l'Assurance moteur (appelé "Bureau de la Carte Verte") et uniquement si ledit Bureau est membre du Centre de la Carte Verte Internationale et qu'il a un accord avec le Bureau de la Carte Verte du pays hôte.

C. Assurance pour le fret

La législation en cours de chaque Partie s'appliquera à l'assurance pour le transport de fret.

D. Assurance pour les petites embarcations

1. Les Parties demanderont que les petites embarcations soient détentrices d'une assurance répondant à la demande de couverture obligatoire qui figure dans la législation du pays, comme condition de leur entrée dans les eaux territoriales de l'autre pays.

2. L'assurance susmentionnée doit être en vigueur tant que la petite embarcation restera dans les eaux territoriales du pays hôte.

3. Les certificats d'assurance seront acceptés seulement s'ils sont délivrés par des assureurs ayant un permis des autorités compétentes de chaque Partie accompagnés d'une traduction officielle en anglais dans le cas où les lettres et les numéros ne figurent pas en anglais sur lesdits certificats.

E. Groupe d'experts

Dès l'entrée en vigueur du présent Accord, les Parties établiront un Groupe de travail professionnel du JTC qui examinera les questions d'assurance relevant du présent Appendice. Le groupe se réunira à la demande de l'une ou l'autre des Parties.

APPENDICE NO. 2. MESURES DOUANIÈRES POUR LES TRANSPORTS

A. Aspects généraux

1. Les Parties établiront des procédures douanières qui soient conformes à leur législation en tenant compte néanmoins d'ententes qui pourraient intervenir entre les autorités douanières respectives.
2. Les procédures douanières imposées par chaque Partie ne seront pas moins favorables que celles qui sont imposées aux autres pays.
3. Les formulaires de douane nécessaires à la mise en œuvre du présent Appendice seront rédigés en anglais et en arabe (formulaires pour la Jordanie); en anglais et en hébreu (formulaires pour Israël).
4. Le carburant contenu dans le réservoir normal d'un véhicule sera exonéré des droits de douane, des taxes et des redevances.
5. Les pièces de rechange locales seront utilisées pour des réparations. Ces articles pourront être importés de pays étrangers et seront soumis aux redevances et à la législation douanière.
6. Les véhicules en panne pourront être remorqués vers le pays où ils sont immatriculés pour être réparés.

B. Mesures douanières concernant les voitures privées

1. Conformément aux pratiques des Parties, des formulaires pertinents seront soumis aux Autorités douanières du pays hôte.
2. Les Autorités douanières respectives aux points de passage peuvent émettre un visa d'entrée temporaire pour un maximum de trois (3) mois. Des prolongements pourront être accordés par les autorités douanières des Parties pour une période cumulative maximale de six (6) mois. Toute prolongation supplémentaire ne sera consentie qu'en tenant compte de la législation de chacune des Parties.
3. Le visa d'entrée temporaire des voitures privées sera inscrit sur le passeport du propriétaire ou du chauffeur de la voiture, conformément aux pratiques des deux Parties.

C. Mesures douanières concernant les camions et les autobus

1. Les camions et les autobus entrant temporairement dans l'un ou l'autre des deux pays présenteront un formulaire de douane pertinent aux Autorités douanières du pays hôte.
2. Les autorités douanières jordaniennes envisageront la possibilité d'utiliser le système des brochures en les adaptant au transport entre les deux pays.
3. Les autorités douanières respectives aux points de passage délivreront des permis temporaires de sept (7) jours pour les autobus et de trois (3) jours pour les camions. Les prorogations seront consenties en tenant compte de la législation de chaque Partie.
4. Les Parties n'exigeront aucune garantie douanière pour les camions et les autobus entrant temporairement sur leur territoire.

5. Les camions et les autobus disposeront de leurs outils conformément à la pratique acceptée pour les véhicules long courrier. Lesdits outils seront exportés à nouveau avec les camions et les autobus à leur départ.

D. Mesures douanières pour le transport du fret

1. Les Parties s'occuperont de ce type de transport conformément à leur législation et leurs procédures.

2. Transit de marchandises :

a) Définition. Dans le présent Appendice, marchandises en transit signifie marchandises traversant un des deux pays, qu'elles soient exportées vers troisième pays ou importées d'un troisième pays.

b) Un formulaire de douane pour chaque expédition est requis et sera soumis à l'autorité douanière de l'autre Partie au point de passage de la frontière. D'autres documents pourront être exigés conformément à la législation nationale.

c) Afin de simplifier les procédures, les autorités douanières discuteront de la possibilité d'établir des formulaires de douane communs utilisables par les deux autorités douanières.

En attendant la mise en oeuvre de ce paragraphe, chaque Partie utilisera son propre formulaire et soumettra une copie aux autorités douanières de l'autre Partie au point de passage de la frontière.

d) Les Parties indiqueront dans le formulaire de douane si les marchandises viennent de leur pays ou d'un pays étranger.

3. Autres marchandises (y compris les marchandises d'un pays tiers)

Une documentation sera requise pour de telles marchandises, conformément à la législation nationale, y compris les documents suivants :

- a) Une facture commerciale;
- b) Un certificat d'origine; et
- c) Une liste de colisage.

APPENDICE NO. 3. TRANSPORT ROUTIER

A. Lignes de transport touristique

1. Conformément à l'Article II, Section B, Paragraphe 1.c du présent Accord, les points de destination initiale pour le transport des touristes entre les deux pays sont les suivants :

Jordanie : Amman

Aqaba

Irbid par la Vallée du Jourdain et le point de passage du Jourdain

Israël : Tel-Aviv

Haifa

Tibérias

Nazareth

Eilat

2. Des changements et/ou des ajouts aux points de destination mentionnés plus haut pourront périodiquement faire l'objet d'un accord entre les autorités compétentes des deux pays.

B. Lignes initiales de transport public

I. Les lignes initiales de transport public entre les deux pays auxquelles se réfère l'Article II, Section II, Section C, paragraphe 1.b du présent Accord sont les suivantes :

Amman -- Tel-Aviv

Amman -- Haifa

Amman -- Nazareth

Irbid -- Nazareth

Irbid -- Haifa

Aqaba -- Eilat

2. Les lignes initiales de transport public fonctionneront à la fréquence d'un voyage par jour, pour le transporteur de chaque Partie, sur chacune des lignes, du point de départ au point de destination ainsi que le retour, à l'exception d'Aqaba. La ligne d'Eilat fonctionnera à la fréquence de trois (3) voyages par jour.

3. Chaque Partie désignera un transporteur pour chaque ligne ou toutes les lignes pendant une période initiale de six mois, en dérogation à l'Article II, Section C, Paragraphe 1.g; du présent Accord.

4. Les tarifs pour les lignes ci-dessus seront les suivants :

(1) Amman -- Tel Aviv : US\$ 7.00

(2) Amman -- Haifa : US\$ 6.50

(3) Amman -- Nazareth : US\$ 6.00

(4) Irbid -- Haifa : US\$ 5.00

(5) Irbid -- Nazareth : US\$ 4.50

(6) Aqaba -- Eilat : US\$ 1.50

5. Ces lignes initiales de transport seront examinées par les Ministères des transports des Parties après une période de fonctionnement de chaque ligne de six mois ou bien avant si c'est nécessaire. Elles continueront à être en service à moins qu'elles ne soient modifiées par les Ministres des Transports des Parties conformément au présent Accord. Cet examen portera sur le fonctionnement des lignes initiales, notamment le nombre de voyages, leur fréquence, les arrêts, le nombre de transporteurs, les tarifs et toute autre question pertinente.

APPENDICE NO. 4. SÉCURITÉ ET MESURES DE PRÉVENTION

A. Aspects généraux

1. Les Parties utiliseront tous les moyens à leur disposition pour prévenir tout acte de violence dans le domaine des transports en ayant pour objectif d'assurer la mise en oeuvre complète de l'Accord.

2. Chaque Partie a le droit de procéder à des opérations de contrôle des personnes, des véhicules à moteur et du fret entrant sur son territoire.

B. Passage des voitures privées

En dérogation au paragraphe 1.d de la Section A de l'Article II concernant les voitures privées et jusqu'à ce que les Parties en décident autrement, les voitures privées israéliennes entrant en Jordanie recevront aux points de passage de la frontière, conformément aux règles douanières jordanienes des plaques d'immatriculation de la Jordanie qui seront rendues quand les voitures retourneront aux points de passage.

Les voitures privées jordanienes entrant en Israël, garderont leurs plaques d'immatriculation jordanienne.

C. Transport public et touristique

I. Chaque Partie prendra toutes les mesures possibles pour la sécurité des passagers sur son territoire du point de passage de la frontière jusqu'à l'endroit où les passagers descendent de l'autobus aussi bien à l'aller qu'au retour.

2. Les chauffeurs des autobus doivent être agréés par les autorités responsables de la sécurité dans leur pays et doivent avoir avec eux les documents de sécurité appropriés.

D. Sécurité du fret

1. En ce qui concerne le fret transporté directement et par le système de porte-à-porte d'un pays à l'autre ou en transit :

a) Chaque Partie a le droit de procéder à un contrôle de sécurité du fret, des camions et des chauffeurs qui traversent son territoire.

b) Les Parties indiqueront les routes que peut emprunter le fret qui traverse leur territoire.

c) Le transport du fret s'effectuera par convoi escorté des points de passage de la frontière vers le point de destination et au retour.

d) Afin de permettre des contrôles de sécurité, le transport de fret se fera au cours de la semaine (du dimanche au jeudi) jusqu'à deux fois par jour (de 8.00 à 18.00 pendant l'hiver et de 8.00 à 20.00 pendant l'été).

e) Les chauffeurs des camions ne doivent pas être armés. Ils doivent être agréés par les responsables de la sécurité de leur pays et avoir la documentation appropriée.

2. En ce qui concerne le fret transporté par le système de "face à face" d'un pays à l'autre pour des raisons commerciales, les Parties ont le droit de procéder à des contrôles du fret qui traverse leur territoire.

3. En ce qui concerne le fret transporté directement et par le système de porte-à-porte d'un pays à un autre et d'un port à un autre, et dans l'hypothèse où les camions n'auraient pas la possibilité d'arriver à destination dans le délai spécifié dans l'Appendice, les autorités auront l'obligation de mettre à leur disposition une zone de sécurité à l'intérieur du port. Ils reprendront leur voyage le lendemain immédiatement après avoir procédé aux opérations de chargement et de déchargement.

4. Si, pour des raisons de "force majeure" il n'est pas possible à un camion de retourner au pays d'immatriculation, il lui sera permis, par mesure exceptionnelle, de rester un jour supplémentaire, après avoir reçu une autorisation spéciale de l'autorité compétente.

5. Lignes directes, cabine téléphonique et télécopie seront mises à la disposition des responsables de la sécurité des deux Parties aux points de passage des frontières afin de trouver des solutions aux problèmes éventuels.

APPENDICE NO. 5. TRANSPORT ET PORT : RECHERCHE ET SAUVETAGE (DÉSIGNÉ CI-APRÈS PAR "SAR")

1. Définition

Le terme "détresse" signifie une situation dans laquelle il existe une certitude raisonnable qu'un navire ou une personne est menacé par un danger grave et imminent qui demande une assistance immédiate.

2. Dans une situation de détresse et pendant que des opérations "SAR" sont conduites par une Partie, l'autre Partie ne prétera assistance que sur demande. La procédure pour cette assistance doit être agréée par les Parties.

3. Dans la situation de détresse, les opérations "SAR" seront conduites par chaque Partie en tenant compte du port de destination ou du port de départ du navire en détresse, en dehors des eaux territoriales des Parties.

4. Les Parties établiront une coordination et une coopération mutuelle et à cette fin elles échangeront des informations sur les points suivants :

a) Plan d'urgence pour le "SAR" de chaque Partie;

b) Détails concernant les installations de "SAR" dans chaque pays y compris les installations médicales à Eliat et à Aqaba.

c) Détails concernant les communications de détresse et les moyens qui sont disponibles aux points de contact.

5. Afin d'accroître la coordination et compréhension, les Parties organisent des entraînements communs de "SAR".

APPENDICE NO. 6. TRANSPORT ET PORT : PETITE EMBARCATION : CONDITIONS ET PROCÉDURES

I. Les petites embarcations doivent établir des contacts radio directement avec la marine des deux Parties, en utilisant le canal VHF 16/11 au moins trois (3) heures avant le départ.

2. Les petites embarcations doivent fournir les renseignements suivants :

- a) Nom de la petite embarcation et marques d'identité (numéro d'enregistrement, signal d'appel);
- b) Pavillon et port d'enregistrement;
- c) Nom et nationalité du pilote;
- d) Nombre de membres de l'équipage, de passagers et leur nationalité;
- e) Couleur de la coque de la petite embarcation;
- f) Heure locale du départ;
- g) Direction et vitesse;
- h) Point de départ;
- i) Destination et but du voyage;
- j) Heure probable d'arrivée au point de passage.

3. Les petites embarcations doivent suivre de manière continue les informations radio sur le canal VHF 16 en navigant vers les ports d'Eilat et d'Aqaba et au retour de ces deux ports. Les appels radio des navires israéliens ou jordaniens à ces embarcations doivent recevoir une réponse immédiate.

Les petites embarcations sans moyens de communication seront escortées par les bateaux respectifs de la Marine des deux Parties à la zone d'inspection à laquelle se réfère le paragraphe 6 ci-dessous.

4. Les canaux VHF sont les suivants : 8, 11, 12, 14.

5. L'entrée des ports d'Eilat et d'Aqaba à partir de la frontière est un chenal de +/-500 yards au point de passage entre les deux ports sur une direction de 110/ 290. Les petites embarcations ne doivent pas dévier de leur route quand elles vont d'un port à l'autre.

6. La zone d'inspection est un canal de +/- 250 yards autour de la ligne frontalière entre les deux pays.

7. Les petites embarcations ne doivent pas dépasser la vitesse de 15 noeuds en entrant dans la zone d'inspection.

8. Les petites embarcations doivent être soumises à un contrôle de sécurité en allant d'un port à l'autre.

APPENDICE NO. 7A. TRANSPORT DE FRET ENTRE LA JORDANIE ET LES ZONES SOUS LA JURIDICTION DE L'AUTORITÉ PALESTINIENNE (DÉSIGNÉE CI-DESSOUS PAR LA "P.A.")

1. Afin de faciliter le transport du fret de la Jordanie à l'Autorité Palestinienne, et tenant compte des besoins de transport de la Jordanie, Israël permettra à 150 camions jordaniens au maximum de stationner sur une base permanente sur le côté ouest du Pont Roi Hussein/ Allenby.

Les conditions et les modalités du stationnement feront l'objet d'un accord entre les représentants de l'Autorité aéroportuaire d'Israël et des autorités compétentes de la Jordanie.

À la suite de la période d'essai évoquée dans l'Article 10 de l'Appendice, les autorités israéliennes prendront en considération de manière favorable la possibilité d'augmenter le nombre de camions.

Mesures concernant le déplacement des camions

2. Les camions jordaniens mentionnés ci-dessus recevront du fret de la Jordanie selon le système de "face à face" et le délivreront à la P.A.

3. Les camions qui auront été soumis à toutes les mesures de sécurité, transporteront le fret par convois escortés sur des trajets qui restent à déterminer, jusqu'à une zone de débarquement désignée au point de passage Karni Erez ou directement à son point de destination à Jéricho.

4. Les convois escortés seront organisés pour le flux de chargement entre la Jordanie et l'A.P., à la fréquence de quatre (4) convois par semaine de travail (dimanche à jeudi inclus).

Si des convois supplémentaires sont nécessaires, les autorités israéliennes envisageront favorablement la possibilité de les accroître.

5. Lorsque le débarquement sera terminé à Karni-Erez à l'entrée de Gaza et de Jéricho, les camions retourneront en convois escortés en suivant un trajet qui sera fixé vers l'aire de stationnement mentionné plus haut.

Transport de carburant et de ciment de la Jordanie à l'Autorité Palestinienne

6. Les mesures suivantes concernant le transport de carburant et de ciment de la Jordanie à l'Autorité Palestinienne, conformément au présent Appendice, seront basées sur l'utilisation de véhicules et de chauffeurs jordaniens :

a) Carburant. Le transport se fera par des pétroliers enregistrés au nom de la "Jordan Petroleum Refinery Company" qui en aura la responsabilité. Ces pétroliers devront être conformes aux normes internationales pour le transport des produits dangereux et seront acceptés par les deux Parties comme moyen de transport autorisé pour le carburant liquide. Des scellés seront apposés sur les pétroliers. Les pétroliers utilisés seront choisis à l'avance en tenant compte de leurs numéros d'immatriculation et seront utilisés sur une base régulière pour le transport du carburant conformément au présent Appendice.

b) Ciment. Le transport se fera par des véhicules de fret (camions réguliers et remorqueurs) immatriculés au nom de la "Jordan Cement Factory" qui en aura la responsabilité. Les véhicules utilisés seront choisis à l'avance selon leurs numéros d'immatriculation et seront utilisés sur une base régulière pour le transport du carburant, conformément au présent Appendice. Le ciment sera transporté dans des sacs fermés posés sur des palettes sur lesquelles seront apposés des scellés.

c) Police et supervision de la sécurité. La police jordanienne accompagnera les produits transportés aux points de passage des frontières et s'assurera que les scellés sont intacts. Les cargaisons seront accompagnées par des responsables de la sécurité d'Israël des points de passage de la frontière et sur des trajets qui devront être coordonnés entre les Parties de trente (30) à quarante-huit (48) heures à l'avance.

d) Chauffeurs. Les chauffeurs des véhicules jordaniens transportant le carburant et le ciment de la Jordanie à l'Autorité palestinienne seront des employés réguliers des compagnies citées plus haut ou un transporteur sous contrat dans le cas de la "Jordan Cement Factory Company". Ces chauffeurs seront sous la supervision des responsables de la sécurité jordanienne. Ils seront choisis préalablement et seront utilisés de manière régulière pour les transports par les points de passage des frontières.

Mesures pour les transports de fret

7. Vallée du Jourdain-Le Jourdain, Pont du Roi Hussein/Allenby, Araba-Arava Passages

a) Tous les types de fret, sauf le carburant et le ciment, comme il est indiqué ci-après, seront transportés par le système "face à face" dans des véhicules jordaniens stationnés de façon permanente sur le côté ouest du Pont Roi Hussein/Allenby, dans la zone de débarquement de Karni-Erez, à l'entrée de la Bande de Gaza et au lieu de destination du chargement à Jéricho.

b) Ciment. Le transport se fera par des véhicules jordaniens (conformément au paragraphe 6 ci-dessus) directement de la Jordanie à la zone de débarquement à Karni-Erez à l'entrée de la Bande de Gaza et aux lieux de destinations des chargements à Jéricho, sous réserve des trajets sur lesquels se sont entendu les Parties.

c) Carburant. Le transport se fera par des pétroliers jordaniens par transport direct au terminal pétrolier de Karni à l'entrée de la Bande de Gaza et à un terminal qui sera établi à l'entrée de Jéricho, sous réserve des trajets sur lesquels se sont entendu par les Parties.

d) Le site pour le fret aux différents points de passage sera utilisé comme base de chargement du système face à face et pour le transit du carburant et du ciment en provenance de la Jordanie et destinés à l'Autorité Palestinienne. Les contrôles de sécurité nécessaires y seront menés.

e) Le fret peut être transporté à l'Autorité Palestinienne directement par camions jordaniens depuis le port d'Aqaba et en transitant par Israël aux conditions suivantes :

I. Le fret sera transporté directement depuis les navires déchargeant leur cargaison dans le Port d'Aqaba, à condition que les navires et leur cargaison viennent d'Etats qui ont des relations diplomatiques ou commerciales avec Israël.

2. Les camions transportant le fret passeront par le point de passage frontalier Arava-Araba et traverseront Israël en convois escortés conformément aux besoins jordaniens en matière de transport.

3. Les camions déchargeront leur cargaison dans les zones réservées à cet effet à Karni-Erez à l'entrée de la Bande de Gaza et aux endroits prévus pour les cargaisons à Jéricho. Ils retourneront en Jordanie en convois escortés.

4. La Jordanie informera les autorités israéliennes vingt-quatre ou quarante-huit heures (24-48) à l'avance de la consignation du fret qui doit transiter par Israël pour être acheminé à l'Autorité Palestinienne. Le fret consigné doit être conforme aux règles de sécurité et aux règlements concernant les importations agricoles édictés par les autorités compétentes israéliennes.

8. Ces mesures seront appliquées conformément aux règlements pertinents des douanes, de la sécurité et du transport spécifiés et annexés au présent Accord.

9. Israël permet le transport de fret de la Jordanie à toutes les zones de la Rive occidentale qui seront sous la juridiction de l'Autorité Palestinienne, sur la base des principes figurant dans le présent Appendice. Le détail des mesures qui seront prises pour le transport de ce fret fera l'objet d'un accord entre les Parties.

10. Période d'essai. Durant les six mois qui suivront l'entrée en vigueur du présent Accord, les Parties, dans le cadre du J.T.C., examineront le système du transport du fret entre la Jordanie et l'Autorité Palestinienne tel qu'il figure dans le présent Appendice. Les Parties chercheront également à trouver les moyens d'améliorer l'efficacité de l'acheminement du fret conformément aux besoins économiques, de sécurité et de transport d'Israël et de la Jordanie et de l'évolution des événements dans la région à la suite des accords entre Israël et les Palestiniens.

**APPENDICE NO. 7B. PASSAGE DES AUTOBUS JORDANIENS ET PALESTINIENS
PAR LE PONT ROI HUSSEIN/ALLENBY ENTRE LA JORDANIE ET LA RIVE
OCCIDENTALE ET LES ZONES QUI SONT SOUS LA JURIDICTION DE
L'AUTORITÉ PALESTINIENNE**

I. Le mouvement des passagers par autobus entre la Jordanie et la Rive occidentale et les zones qui sont sous la juridiction de l'Autorité Palestinienne se fera par le Pont Roi Hussein/Allenby par le système de face à face de la manière suivante :

a) Mouvement des passagers de la Rive occidentale et des zones sous la juridiction de l'Autorité Palestinienne vers la Jordanie

1. Les passagers descendront à la station du Pont Allenby et les autobus se dirigeront vers le "petit stationnement" situé du côté ouest du pont.

2. Après avoir accompli les procédures d'identification et de contrôle des frontières, les passagers passeront par le "petit stationnement" pour retrouver leurs autobus respectifs.

3. Avant que l'autobus ne traverse le Pont Roi Hussein/Allenby, les responsables de la sécurité israélienne procéderont à un relevé détaillé des caractéristiques du véhicule (numéro d'immatriculation, numéros du moteur et du châssis), en indiquant les étapes à suivre pour traverser le pont jusqu'au terminus des passagers Pont du Roi Hussein situé à "Ash Shuna."

4. Les autobus franchiront le pont Allenby/Roi Hussein accompagnés d'une escorte de la sécurité israélienne qui sera remplacée par une escorte jordanienne du côté du pont qui est sous juridiction de la Jordanie.

5. Dès que les passagers seront descendus à la station du Roi Hussein situé à "Ash Shuna", les autobus vides retourneront immédiatement à la station du Pont Allenby. Le remplacement de l'escorte jordanienne par l'escorte palestinienne se fera du côté jordanien du Pont.

b) Mouvement de passagers de la Jordanie à la Rive occidentale et vers les zones sous la juridiction de l'Autorité Palestinienne :

I. Les autobus jordaniens transporteront les passagers sous escorte de sécurité jordanienne de la station pont du Roi Hussein situé à "Ash Shuna" à la station Pont Allenby et retourneront vide immédiatement en Jordanie.

2. Dès que le contrôle de sécurité et l'identification des passagers à la station Pont Allenby seront terminés, les passagers reprendront leur destination.

2. Les questions techniques et procédurales concernant les opérations de ce système seront mises au point par le J.T.C.

3. Pour l'application du présent Appendice, le terme "passagers" signifie citoyens jordaniens et palestiniens sur la Rive occidentale et dans les zones sous juridiction de l'Autorité Palestinienne ainsi que des ressortissants de pays qui utilisent actuellement le Pont Roi Hussein/Allenby.

APPENDICE NO. 8A. MESURES PROVISOIRES À L'INTENTION DES AVIONS DE ROYAL AIR JORDANIE EMPRUNTANT L'ESPACE AÉRIEN ISRAËLIEN

Sous réserve d'un accord final sur l'aviation civile y compris sur les corridors aériens, comme le prévoit l'Article 15 (Aviation civile) du Traité de paix signé entre le Royaume hachémite de Jordanie et l'État d'Israël le 26 octobre 1994, cette mesure sera considérée comme un arrangement provisoire à l'intention unique des vols de la Royal Air Jordanie commençant le 10 mars 1995 pour une période de deux mois. Cette mesure sera examinée à la fin de la période transitoire par un Comité commun des Transports à la lumière de l'expérience acquise pendant cette période.

Couloirs aériens des avions jordaniens partant des aéroports situés en Jordanie et y retournant et survolant la région d'information de vol israélien

A) En règle générale, il est normal de survoler l'espace aérien d'Israël au décollage et à l'atterrissage (cette règle dépend de la situation qui prévaut dans ce pays).

B) Afin de faciliter un trafic aérien sûr et efficace, la procédure suivante sera appliquée aux couloirs aériens par l'A.T.C. :

1) Les avions recevront, autant que possible l'autorisation de monter ou de descendre à l'altitude désirée.

2) De façon régulière (qui s'appliquera au minimum à 70% du temps) :

Direction ouest Talmi (12000 pieds); position 3504 // 3158 (13000 pieds); B.G. (15000 pieds); Deena 16000 pieds; prendre de l'altitude à partir de Deena.

Direction est : Siron (17000 pieds); position 3454 / 3204 (15000 pieds); position 3504 / 3203 (13000 pieds); Peace (11000 pied); Amman (tel que signalé auparavant, quand c'est possible, des altitudes plus élevées peuvent être utilisées).

3) Tenant compte de la situation israélienne, dans les 30% du temps qui reste dans une semaine régulière, les couloirs aériens suivants seront utilisés :

Dimanche -- Jeudi de 6 heures à 18 heures

Direction ouest -- 12000 pieds vers l'est - 11000 pieds (la montée et la descente devront être approuvées comme dans le paragraphe 2).

4) Des statistiques relatives au calendrier actuel de Royal Air Jordanie devront être réunies.

5) Les procédures techniques et administratives seront conformes aux décisions prises lors des précédentes réunions et résumées dans le document échangé entre les Parties le 23 janvier 1995.

6) Compte tenu des exigences commerciales et opérationnelles, la Royal Air Jordanie aura le droit d'utiliser pleinement le corridor aérien sous réserve des mesures provisoires citées plus haut.

Directeur général de l'Aviation Civile
en Jordanie,

AHMED JWEIBER ALOTAIBI

MENACHEM SHARON

Directeur général de l'Administration
de l'Aviation Civile en Israël,

MENACHEM SHARON

Date : 21 février 1995

APPENDICE NO. 8B. MINUTES APPROUVÉES

1. Les délégations des Autorités aéronautiques du Royaume hachémite de Jordanie et de l'État d'Israël se sont rencontrées à Tibérias le 7 mai 1995.

2. Les Parties sont tombées d'accord pour prolonger d'un mois, soit jusqu'au 10 juin 1995, la validité du document ci-joint concernant les mesures provisoires à l'intention de Royal Air Jordanie pour le survol d'Israël signé le 21 février 1995 et se terminant le 10 mai 1995.

3. Les Parties sont d'accord pour qu'à dater du 11 juin 1995, les mesures provisoires soient prolongées pour une période supplémentaire d'un an se terminant le 10 juin 1996. Les amendements se lisent comme suit :

Au paragraphe B.2), le chiffre de 70% minimum sera remplacé par 75% minimum.

Au paragraphe B.3), le chiffre de 30% maximum sera remplacé par 25% maximum.

Des efforts seront faits pour prendre en considération les conditions atmosphériques difficiles dans l'attribution des couloirs aériens.

Date : 7 mai 1995

Directeur général de l'Administration
de l'Aviation Civile en Jordanie,

AHMED JWEIBER ALOTAIBI

Directeur général de l'Administration
de l'Aviation Civile en Israël,

MENACHEM SHARON

APPENDICE NO. 8C. LETTRE D'ACCORD CONCERNANT LE SERVICE DE TRAFIC AÉRIEN (ATS) ENTRE LE ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE ET L'ÉTAT D'ISRAËL

1. Conformément au Traité de Paix entre l'État d'Israël et le Royaume hachémite de Jordanie, les autorités aéronautiques des deux Parties se sont rencontrées afin de trouver un accord sur les questions relatives au service de trafic aérien entre les deux pays.

2. À la suite des discussions qui ont eu lieu dans une atmosphère très amicale, les deux délégations sont arrivées à l'accord suivant :

3. Portée

3. 1. Prenant en considération les Appendices 8A et 8B du présent Accord, ces mesures s'ajoutent aux normes de l'OACI et aux pratiques figurant dans l'Appendice 2 et 11 et aux Procédures pour les Services de navigation aérienne figurant dans le document 4444 et aux Procédures supplémentaires régionales figurant dans le document 7030, tel qu'amendé.

3.2. Un amendement à cette lettre d'accord ne pourra se faire que par accord entre les responsables aéronautiques respectifs des Parties contractantes.

4. Routes de départ et d'arrivée de la région d'information de vol d'Amman et survolant la région d'information de vol d'Israël

4.1. Direction ouest au départ de la région d'information de vol d'Amman

"Talmi"-- via JI0--BGN--VOR--"DEENA"--"TIBBI"-- "PURLA"--"GITLA"

4.2. Direction est pour atterrir dans la région d'information de vol d'Amman

"SOLIN / GITLA"--"RIMON -- "SIRON"-- Position N3156.0 E3531.0 (SALAM)

4.3. Altitude du couloir et profil de la montée et de la descente, tels qu'ils sont prescrits dans l'Appendice 8A et 8B de l'Accord.

5. Coordination des procédures entre Tel Aviv ACC et Amman TACC

5.1. Aspects généraux

5.1.1. Ces procédures de coordination aident le contrôleur aérien à exercer sa profession dans sa zone de responsabilité par rapport au trafic aérien et à la sécurité des aéronefs.

5.1.2. Les procédures prévoiront un temps suffisant pour le traitement de l'information et la coordination des mesures entre les deux groupes de contrôle concernés.

5.1.3. Toute information concernant le trafic aérien, relative à la météorologie, aux radars, à l'aide à la navigation aérienne, etc. devraient être transférée au groupe concerné.

5.2. Délégation d'espace aérien

5.2.1. Le contrôleur a la responsabilité principale du trafic aérien jusqu'au moment où l'avion quitte la zone qui est sous sa direction.

5.2.2. Quand le contrôle d'un ou plusieurs avions est exercé en vertu d'une délégation d'espace aérien par un autre centre de contrôle, le contrôleur qui reçoit et qui est en communication avec un avion qui n'est pas encore arrivé aux points d'entrée dans sa zone ne doit pas modifier le code d'autorisation et de SSR de l'avion sans l'approbation préalable du groupe de transfert.

5.3. Les points d'entrée

5.3.1. Les points d'entrée seront la frontière de la Région d'Information de Vol(FIR) en direction de l'ouest et de l'est.

Les estimations pour le trafic à l'arrivée ou au départ seront données en référence aux points désignés.

5.4. Frontière de contrôle commun

5.4.1. La frontière de contrôle commun entre les zones adjacentes de responsabilité pour Amman

TACC et Tel Aviv ACC est la frontière nationale entre les deux pays.

5.5. Minima de séparation

5.5.1. Longitudinal : (même niveau de navigation, même couloir et même vitesse)

Radar : 10 NM en traversant MOUAB, ZAFON. Procédural : 20 NM, à condition que chaque avion utilise les stations DME "en couloir aérien" lorsqu'ils passent les points MOUAB, ZAFON. Temps de séparation : 10 minutes :

5.5.2. En cas de panne de radar, en acceptant le Groupe procédural, la séparation s'appliquera à l'avion traversant les régions d'information de vol.

5.6. Trafic au départ de la région d'information de vol d'Amman

5.6.1. Validité du vol. Un plan de vol doit être soumis au moins 60 minutes avant le départ prévu (EOTB) et dans le cas où il y a un délai de 30 minutes ou plus du EOBT, le plan de vol sera amendé ou un nouveau plan de vol sera présenté.

5.6.2. Codes SSR alloués. Le trafic de départ recevra des SSR alloués à l'avance de Tel Aviv ACC sur présentation du plan de vol.

5.6.3. Temps de mise en marche. Le temps de mise en marche sera communiqué à Tel Aviv ACC en se référant aux para. 5.6.1 et 5.6.2.

5.6.4. ATC Autorisation. Le trafic au départ d'Amman doit traverser le point 5NM Est de TALMI 11000 pieds au-dessus et s'élever à 12000 pieds.

5.6.5. Estimation en vol pour le point d'entrée. Amman doit communiquer le temps du décollage au départ et l'estimation de l'arrivée à la frontière de la région d'information de vol.

5.6.6. Point de largage. Amman doit larguer le trafic de départ au groupe de Tel Aviv à la frontière de la région d'information de vol ou en coordination.

5.6.7. Point de contact. Le trafic de départ doit contacter Tel Aviv ACC au plus tard 10NM avant la position "TALMI".

5.7. Trafic en direction de la région d'information de vol d'Amman

5.7.1. Heure d'arrivée prévue (ETA). Tel Aviv ACC doit communiquer les informations concernant le trafic à l'arrivée le plus tôt possible, au moment d'atteindre la ligne terrestre au plus tard.

1) Indicatif d'appel

2) Destination

3) Altitude

4) Heure d'arrivée prévue pour les points d'entrée

5) Code SSR

Tout changement dans l'information ci-dessus doit être communiqué à Amman TACC

5.7. 2. La limite d'autorisation sera AMN VOR

5.7. 3 Point de largage. Tel-Aviv autorisera le trafic d'arriver à Amman à la frontière de la région d'information de vol en direction de l'est ou bien en coordination.

5.7. 4. Allocation de code SSR. Le trafic d'arrivée pour la région d'information de vol d'Amman recevra les codes SSR alloués par Amman à chaque avion individuellement. Ce code sera tiré du code global : 07XX.

5.8. Ligne directe de communication ATS (lien vocal) en panne

5.8.1. En cas de panne de la ligne directe, la séparation procédurale doit être appliquée à l'avion en position de passage de la frontière de la région d'information de vol vers l'ouest et vers l'est. (paragraphe 5.5.1).

5.8.2. Point de contact. Un point pour information uniquement et non pour des contrôles.

5.8.3. Le contrôleur doit inviter l'avion à contacter dès que possible le Groupe concerné pour lui communiquer l'heure approximative des points d'entrée, l'altitude et le code SSR.

Ce contact devrait s'effectuer le plus tôt possible après le départ d'Amman en direction de l'ouest et au plus tard au point de passage de la ligne terrestre à partir de Tel Aviv vers l'est.

5.8.4. Le trafic ne doit pas franchir la position 10 NM direction est de "Talmi" direction ouest sans établir de radio contact avec Tel Aviv ACC

5.8.5. Paragraphes 5.2.2, 5.6.1, 5.6.4, 5.6.6, 5.6.7, 5.7.2, 5.8.3. devront être mis en oeuvre tels qu'ils sont énoncés.

6. Les besoins en communication

6.1. Liaison directe de communication vocale

6.1.1. Les Parties sont d'accord pour établir une liaison vocale directe entre Amman TACC et Tel Aviv ACC, avant le début des vols.

6.1.2. Les Parties sont d'accord pour établir une liaison vocale directe entre Amman TACC et Ben Gurion TMA.

Le calendrier de la mise en oeuvre sera déterminé.

6.1.3. Les Parties assumeront le coût de l'établissement de cette liaison entre leurs pays respectifs.

6.2. Réseau de service fixe de communication aéronautique (AFTN)

6.2.1. Les Parties sont d'accord pour établir par la suite une liaison AFTN directe entre les centres de communication d'Amman et de Ben Gurion.

6.2.2. Comme solution intérimaire, les Parties ont décidé d'établir une liaison AFTN par le centre de communication du Caire.

6.2.3. La liaison directe AFTN entre les centres de communication d'Amman et de Ben Gurion sera établie après consultation avec le bureau régional de l'OACI au Caire.

7. Conditions de sécurité de l'aviation civile

7.1. Les Parties réaffirment leur adhésion aux recommandations de l'OACI, et aux AIP jordaniennes et israéliennes.

7.2 La présente Lettre d'Accord pour le survol est valide uniquement pour les avions civils des deux Parties.

7.3. Les explosifs, les armes, les caméras aériennes ou les équipements militaires d'attaque ou de défense ne seront pas admis.

7.4. Des procédures spéciales de sécurité seront établies pour les vols spéciaux entre les deux pays.

7.5. L'autorisation des vols provenant d'un pays qui n'a pas de relations diplomatiques avec Israël se fera de façon ponctuelle.

8. Aéroports de remplacement

Les Parties sont d'accord pour permettre que leurs aéroports respectifs soient utilisés comme aéroports de remplacement.

9. Vols commerciaux

Les Parties reconnaissent un droit mutuel et réciproque de survol de leur région d'information de vol pour leurs vols commerciaux.

PROCÉDURES DE SURVOL DES AVIONS PROVENANT DE LA JORDANIE OU SE DIRIGEANT VERS LA JORDANIE

Deux procédures de base de survol ont été établies

Niveau de la Procédure de survol (LOP)

Direction ouest en provenance d'Amman, entre "TALMI" et "DEENA" à 12000 pieds.

Direction est en provenance d'Amman, entre "SIRON" et "SALAM" à 11000 pieds.

Procédure de survol en montée graduelle et en descente

Procédure "D". Descriptif de montée en direction ouest

Survoler "TALMI" à 12000 pieds continuer à BGN VOR se diriger sur BGN R-106, survoler ADDVA (N3158 E3504) à 13000 pieds, survoler BGNB VOR à 15000 pieds, tourner à gauche pour intercepter et suivre BGN R-270 vers l'ouest, survoler DEENA à 16000 pieds et ensuite suivre les instructions ATC.

PHRS. (Contrôleur). Descriptif d'autorisation de la procédure de montée D.

Procédure "A". Descriptif de descente en direction de l'est.

Traverser SIRON à 17000 pieds, tourner à gauche au couloir 103, traverser "IZHAR", (N3204 E3453) à 15000 pieds, traverser ZAFON (N 3203 E 3504) à 13000 pieds, traverser SALAM (N315656.0.E3151.O.) à 11000 pieds, et de là suivre les instructions ATC.

PHRS. (Contrôleur). Descriptif d'autorisation de la procédure de descente A.

Ces phrs ont pour but de réduire le volume des communications radio entre Tel Aviv ACC et les avions en survol en provenance et en partance de la Jordanie.

Communication: Tel Aviv Contrôle / Secteur Est 132.05MHz

Tel Aviv Contrôle / Secteur Ouest 121.40MHZ

Fréquence secondaire (les deux secteurs) 120.90MHZ

Fréquence d'urgence 121.50 MHZ

MINUTES APPROUVÉES

Article II. Transport routier

Le calendrier pour les différents véhicules qui traverseront les deux pays est le suivant :

- a) Autobus de touristes. Un (1) mois après l'entrée en vigueur du présent Accord.
- b) Autobus régulier de transport public. Quarante-cinq (45) jours après l'entrée en vigueur du présent Accord.
- c) Camions. Trois (3) mois après l'entrée en vigueur du présent Accord.
- d) Véhicules privés. Un (1) mois après l'entrée en vigueur du présent Accord.

MINUTES APPROUVÉES

Article III. Transport routier

Redevances pour le transport du fret de la Jordanie à Israël et à l'Autorité palestinienne et vice-versa

1. À partir de la date de l'entrée en vigueur du présent Accord, les redevances fixées pour les camions jordaniens chargés entrant dans la zone de fret aux points de passage de la frontière doivent être conformes aux règles régissant les droits de passage. La redevance pour fret à la date des minutes approuvées est 173.- NIS par camion chargé.

2. La redevance pour le fret jordanien à destination de l'A.P. à la station Pont du Roi Hussein/Allenby est de 4.00\$ pour la palette générale et 3.00\$ pour les produits agricoles, ce qui représente une réduction des redevances fixées par les aéroports israéliens et les autorités ferroviaires de 42.8% pour la palette générale et 57% pour les produits agricoles.

3. Il n'y aura pas de redevances spéciales pour les convois escortés, et pour les 150 camions jordaniens qui seront stationnés de manière permanente sur le côté ouest des points de passage de la frontière.

4. Le côté jordanien a le droit de prélever le même montant de redevances sur le fret en provenance d'Israël et de la P.A., sur une base de réciprocité.