

**No. 35334**

---

**Israel  
and  
Jordan**

**Air Services Agreement between the Government of the State of Israel and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan (with annex). Tiberias, 16 January 1996**

**Entry into force:** *26 March 1996, in accordance with article XXI*

**Authentic texts:** *Arabic, English and Hebrew*

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

---

**Israël  
et  
Jordanie**

**Accord relatif aux transports aériens entre le Gouvernement de l'Etat d'Israël et le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie (avec annexe). Tibérias, 16 janvier 1996**

**Entrée en vigueur :** *26 mars 1996, conformément à l'article XXI*

**Textes authentiques :** *arabe, anglais et hébreu*

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


المادة الحادية والعشرون  
الدخول إلى حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية إلى حيز النفاذ في نفس التاريخ الذي تدخل فيه حيز النفاذ اتفاقية النقل بين الطرفين المتعاقدين ( بموجب الفقرة ٣/ب) من المادة التاسعة من اتفاقية النقل

وإثباتا لذلك ، قام الموقعان ادناه ، كونهم مفوضين كما ينبغي من قبل حكومتهما ، بتوقيع هذه الاتفاقية .

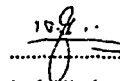
حررت في ..... طبرية ..... هذا اليوم ..... من شهر ..... لعام ٥٧٥٦هـ ،  
الموافق ..... من شهر ..... لعام ١٤١٦هـ ، الموافق ..... من شهر  
كانون الثاني ، لعام ١٩٩٦م ، بنسختين أصليتين باللغات العربية والعربية والانجليزية ، جميع  
النصوص الثلاثة تعتبر بالتساوي معتمده . وفي حالة الاختلاف في التفسير ، فإن النص الانجليزي  
يجب ان يكون السائد .

عن حكومة المملكة الأردنية الهاشمية



سمير قعوار -  
وزير النقل

عن حكومة دولة اسرائيل



اسرائيل كيسار  
وزير النقل

ملحق الطرف الجوي

لاتفاقية الخدمات الجوية بين حكومة دولة اسرائيل وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية  
للنقل الجوي المنتظم بين اقليميهما .

١- الطرق التي ممكن ان تشغل عليها الخدمات الجوية من قبل مؤسسة النقل الجوي  
المعينة في دولة اسرائيل .  
نقطة المنشأ : تل ابيب ( بن جوربون و/او سدي دوف )  
نقطة/نقاط في الأردن: عمان ( ماركا و/او الملكة علياء الدولي )  
نقاط ما وراء : ستحدد فيما بعد .

٢- الطرق التي ممكن ان تشغل عليها الخدمات الجوية من قبل مؤسسة النقل الجوي  
المعينة في الأردن .

نقطة المنشأ : عمان ( ماركا و / او الملكة علياء الدولي )  
نقطة/نقاط في اسرائيل : تل ابيب ( بن جوربون و/او سدي دوف )  
نقاط ما وراء : ستحدد فيما بعد .

\* النقاط ما وراء يجب ان تحدد في الملحق بعد ان يتم الاتفاق عليها من قبل كلتا  
سلطتي الطيران .

٣- الخدمات الجوية اعلاه يجب ان تشغل بدون اي حقوق نقل الى / من نقاط ما وراء ،  
ما لم يتم الاتفاق المتبادل عليها بين سلطتي الطيران قبل تنفيذها .

٤- اي من او جميع نقاط ما وراء ، يمكن ان تحذف من على اي رحله او جميع الرحلات  
وذلك بخيار مؤسسات النقل الجوي المعينه . شريطة ان تبدأ او تنتهي في اقليم الطرف  
المتعاقد الذي عين المؤسسة .

المادة الحادية والعشرون

الدخول الى حيز النفاذ

تدخل هذه الاتفاقية الى حيز النفاذ في نفس التاريخ الذي تدخل فيه حيز النفاذ اتفاقية النقل بين الطرفين المتعاقدين (بموجب الفقرة ٣/ب) من المادة التاسعة من اتفاقية النقل .

وإثباتا لذلك ، قام الموقعان ادناه ، كونهم مفوضين كما ينبغي من قبل حكومتهما ، بتوقيع هذه الاتفاقية .

حررت في ..... طبريا ..... هذا اليوم ..... من شهر ..... لعام ٥٢٥٦هـ ،  
الموافق ..... من شهر ..... لعام ١٤١٦هـ ، الموافق ..... من شهر .....  
كل من ..... لعام ١٩٩٦م ، بنسختين أصليتين باللغات العربية والعربية والانجليزية ، جميع  
النصوص الثلاثة تعتبر بالتساوي معتمده . وفي حالة الاختلاف في التفسير ، فان النص الانجليزي  
يجب ان يكون السائد .

عن حكومة المملكة الأردنية الهاشمية

عن حكومة دولة اسرائيل

.....  
سمير قعوار

وزير النقل

.....  
اسرائيل كيسار

وزير المواصلات

المادة العشرون

انتهاء الاتفاقية

- ١- يجب ان تكون هذه الاتفاقية سارية المفعول لمدة غير محددة من الزمن .
- ٢- يحق لأي طرف متعاقد في اي وقت ان يخطر الطرف المتعاقد الآخر خطيا بقراره بإنهاء هذه الاتفاقية . مثل هذا الأخطار يجب ان يبلغ في نفس الوقت الى منظمة الطيران المدني الدولي . في مثل هذه الحالة فإن الاتفاقية سوف تنتهي بعد مرور (١٢) شهرا من تاريخ تسلم الطرف المتعاقد الآخر للأخطار ، الا اذا سحب الخطار بالانتهاء بالاتفاق المشترك قبل انقضاء هذه المدة .  
وفي حالة عدم الأقرار باستلام ذلك الأخطار من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، فإن ذلك الأخطار يعتبر في حكم الأستلام بعد مضي (١٤) يوما من تاريخ تسلم المنظمة الدولية للطيران المدني للأخطار .

المادة التاسعة عشر  
تسجيل الأتقالية لدى منظمة الطيران المدني الدولي

يجب ان تسجل هذه الأتقالية وأية تعديلات عليها ، بما في ذلك اي تبادل للمذكرات  
الدبلوماسية لدى منظمة الطيران المدني الدولي .

المادة السابعة عشر

التعديلات

- ١- إذا ارتأى أي من الطرفين المتعاقدين انه من المرغوب فيه اجراء تعديل على أي من أحكام الاتفاقية ، فإنه يجوز له طلب اجراء مشاورات مع الطرف المتعاقد الآخر . هذه المشاورات بين سلطات الطيران ممكن ان تتم من خلال المباحثات او من خلال المراسلات ويجب ان تبدأ خلال فترة (٦٠) يوما من تاريخ الطلب . اية تعديلات متفق عليها تصبح سارية المفعول بتبادل المذكرات .
- ٢- التعديلات على ملحق هذه الاتفاقية ممكن ان تتم من خلال الفاق مباشر بين سلطات الطيران المختصة لكلا الطرفين المتعاقدين وتؤكد بتبادل المذكرات الدبلوماسية .
- ٣- يجب تعديل الاتفاقية لكي تتطابق مع أي معاهدة جماعية والتي ممكن ان تصبح ملزمة لكلا الطرفين المتعاقدين .

المادة الثامنة عشر

فض الخلافات

- ١- إذا نشأ أي خلاف بين الطرفين المتعاقدين على تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية ، فيجب على الطرفين المتعاقدين في اول الامر محاولة فض الخلاف بالمفاوضات .
- ٢- إذا فشل الطرفان المتعاقدان في تسوية الخلاف عن طريق المفاوضات ، فيمكن لهما ان يتفقا على احالة الخلاف الى هيئة تحكيم تتكون من ثلاثة محكمين ، يقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكم واحد والثالث يبين من قبل المحكمين الاثنين . يقوم كل طرف متعاقد بتعيين محكم خلال فترة (٦٠) يوما" من تاريخ تسلم أي من الطرفين المتعاقدين اشعاراً" من الطرف المتعاقد الاخر بالطرق الدبلوماسية بطلب التحكيم في الخلاف وتعيين المحكم الثالث خلال فترة (٦٠) يوما" اخرى .
- إذا فشل أي من الطرفين المتعاقدين بتعيين محكم خلال الفترة المحدده ، او اذا لم يعين المحكم الثالث خلال الفتره المحدده ، فيمكن لاي طرف متعاقد ان يطلب من رئيس مجلس منظمه الطيران المدني الدولي بتعيين محكم او محكمين كما تتطلبه الحالة .
- في جميع الحالات يجب ان يكون المحكم الثالث من رعايا دولة ثالثة وان يعمل كرئيس لهيئة التحكيم وان يحدد المكان الذي يجب ان يعقد فيه التحكيم .
- يجب ان تقوم هيئة التحكيم بتحديد اجراءاتها وان تقرر القانون الذي ستطبقه اذا كان هناك ضرورة .
- ٣- اي قرار يصدر عن هيئة التحكيم يجب ان يكون ملزم لكلا الطرفين المتعاقدين ، ما لم يقرروا خلاف ذلك عند احالتهم الخلاف الى هيئة التحكيم .
- ٤- تكاليف هيئة التحكيم تقسم بالتساوي بين الطرفين المتعاقدين .
- ٥- فيما اذا وطالما ان احد الطرفين المتعاقدين فشل في الامتثال لأي قرار صادر طبقاً للفقرة (٣) من هذه المادة ، فيمكن للطرف المتعاقد الآخر ان يحدد ، يعلق او يوقف اية حقوق او امتيازات ممنوحة له بمقتضى هذه الاتفاقية للطرف المتعاقد الآخر الذي يتخلف عن المثول او لمؤسسة النقل الجوي المعينه التي تتخلف ايضاً عن المثول .



المادة السادسة عشر

المشاورات

- ١- تتشاور بين الحين والآخر سلطات الطيران المدني لكلا الطرفين المتعاقدين فيما بينهما وبروح من التعاون والوليق وذلك لتأكيد تنفيذ أحكام هذه الاتفاقية بالشكل المناسب .
- ٢- يجب ان تبدأ هذه المشاورات خلال فترة (٦٠) يوما من تاريخ استلام هذا الطلب ، ما لم يتم الاتفاق عليه خلاف ذلك بين الطرفين المتعاقدين .

المادة الخامسة عشر

المرور المباشر

الركاب العابرون مباشرة عبر القليم الطرف المتعاقد الآخر ، وغير مفاديين لمنطقة المطار المخصصه لمثل هذه الأغراض ، يجب ان يخضعوا لمرآلية مبسطة • الأمتعة والبضائع التي تمر مباشرة يجب ان تظلي من رسوم الجمارك والرسوم الاخرى -

المادة الرابعة عشر .

تبادل المعلومات والأحصائيات

يجب على سلطات الطيران لأي طرف متعاقد ان تزود سلطات طيران الطرف المتعاقد الآخر ،  
بناءً على طلبها ، بالمعلومات الأحصائية كلما طلبت وبشكل مقبول بقصد تحديد السعة التي يجب  
تقديمها من قبل مؤسسات النقل الجوي . هذه البيانات الأحصائية ممكن ان تتضمن حجم الحركة  
المنقولة على الخدمات المتفق عليها بالإضافة الى المنشأ والمقصد النهائي للحركة .

المادة الثالثة عشر

التسهيلات

- ١- يحق لكل طرف متعاقد ان يفرض او يسمح بفرض رسوم عادله وممقوله مقابل استعمال المطارات وتسهيلات الطيران الاخرى ، بشرط ان لا تكون هذه الرسوم اعلى من الرسوم المدفوعة من قبل مؤسسات نقل جوي اخرى مستخدمه في خدمات جويه دولية مشابهه .
- ٢- يجب على كل طرف متعاقد ان يشجع المشاورات بين الهيئات الواضحه للرسوم لديه ومؤسسات النقل الجوي المعينه المستعمله للخدمات والتسهيلات و ، كلما كان ممكنا ، من خلال الهيئات الممثلة لمؤسسات الطيران . يجب ان يعطى المستخدمين اشعارا موقولا وذلك عند اية الاقترحات للتغيير في رسوم المستخدمين وذلك ليتمكنوا من التعبير عن وجهات نظرهم قبل اجراء اي تغيير في الرسوم .
- ٣- لا يحق لأي من الطرفين المتعاقدين ان يعطي أفضلية لمؤسسة النقل الجوي لديه او لأية مؤسسة نقل جوي أخرى على مؤسسة النقل الجوي المعينه لدى الطرف المتعاقد الآخر والتي تعمل في خدمات جويه دولية مشابهه عند تطبيق أنظمة الجمارك ، الهجرة ، الحجر الصحي ، والأنظمة المشابهه او عند استعمال المطارات ، الممرات الجوية ، خدمات الحركة الجوية واية تسهيلات اخرى تكون تحت اشرافه .

المادة الثانية عشر

السعة والحداول

- ١- يجب ان يكون لمؤسسات النقل الجوي المعينه فرص عادله ومكافئة لتشغيل الخدمات المتفق عليها كما تم تحديدها في ملحق هذه الاتفاقية .
- ٢- في حالة تشغيل الخدمات المتفق عليها ، فإن مؤسسة النقل الجوي المعينه لكل طرف متعاقد يجب ان تأخذ بين الاعتبار مصلحة مؤسسة النقل الجوي المعينه لدى الطرف المتعاقد الآخر حتى لا تؤثر بطريقة غير ملائمة على الخدمات التي تقدمها مؤسسة النقل الجوي الأخيرة على كل او جزء من نفس الخط ، او على خطوط اخرى من شبكة خطوطها .
- ٣- السعة المنوي تقديمها على الخدمات الجوية المتفق عليها من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينه يجب ان تكون على علاقة وثيقة مع الاحتياجات المتولده من النقل الجوي للجمهور المسافر في الطريقين المتعاقلين بين الليميها .
- ٤- البرامج وأيام التشغيل للخدمات الجوية المتفق عليها يجب ان تقدم من قبل مؤسستي النقل الجوي المعينتين لسلطات الطيران للموافقة عليها وذلك قبل تشغيل الخدمات المتفق عليها المذكورة على الأقل ب ٤٥ يوما قبل دخولها الى حيز التنفيذ .

المادة الحادية عشر  
تحويل فائض الإيرادات

طبقاً لمبادئ المعاملة بالمثل :

- 1- لمؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل أحد الطرفين المتعاقدين الحرية ببيع خدمات النقل الجوي في إقليم الطرف المتعاقد الآخر ، طبقاً للقوانين والأنظمة الوطنية الخاصة المطبقة ، سواء بشكل مباشر او من خلال وكيل ، وذلك بالمعنى المحلية أو بأي عمله قابله للتحويل الحر .
- 2- تتمتع مؤسسات النقل الجوي المعينه من قبل الطرفين المتعاقدين بحرية تحويل فائض الإيرادات على النفقات من الاقليم الذي تم فيه البيع الى موطنها الأصلي . ويتضمن مثل هذا الصافي من التحويل إيرادات المبيعات التي تمت مباشرة او من خلال وكيل خدمات النقل الجوي ، والخدمات المساعدة الإضافية ، ويجب تسوية هذه الخدمات طبقاً لأحكام اتفاقية التحويل السارية المفعول بين البلدين ، اذا كان قد تم التوصل الى مثل هذه الاتفاقية ، وطبقاً للأنظمة المطبقة لتحويل العملات .
- 3- يمنح كل طرف متعاقد مؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل الطرف المتعاقد الآخر الأعفاء من كافة الضرائب والرسوم التي تستوفىها على الأرباح والمداخيل المتأتية من تشغيل الخدمات الجوية .

٥- تقدم الأطراف المتعاقدة عند وقوع حادث أو تهديد بفعل من أفعال الاستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية أو أي فعل من الأفعال الأخرى غير المشروعه ضد سلامة هذه الطائرات ، ركابها وأطقمها ، المطارات أو المساعدات الملاحية الجوية المساعدة المطلوبة لكل منها وذلك من خلال تسهيل الاتصالات وغيرها من الإجراءات المناسبة لتحقيق الأنهاء العاجل والأمن لهذا الحادث أو التهديد .

٦- عندما يتوفر لدى طرف متعاقدا أساسا معقولا للاعتقاد بأن الطرف المتعاقد الآخر قد اخل بشروط أمن الطيران المدني في هذه المادة ، فإنه يحق لسلطات الطيران في ذلك الطرف المتعاقد طلب مشاورات فورية مع سلطات الطيران التابعة للطرف المتعاقد الآخر .  
في حالة فشل الطرفين في التوصل الى اتفاقية مرضية خلال ٦٠ يوما فإنه يمكن سن اسس لتطبيق المادة ١٨ من هذه الاتفاقية .

المادة العاشرة

الأمن

١- تؤكد الأطراف المتعاقدة التزاماتها تجاه بعضهما البعض لحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروع - يجب على الأطراف المتعاقدة ان تتصرف بشكل خاص وفقا لأحكام اتفاقية الجرائم والأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات والموقفه في طوكيو بتاريخ ١٤ ايلول ١٩٦٣ ، واتفاقية لمنع الأستيلاء غير المشروع على الطائرات والموقفه في لاهاي بتاريخ ١٦ كانون أول ١٩٧٠ ، واتفاقية لمنع الأفعال غير المشروعه الموجهه ضد سلامة الطيران المدني الموقعه في مونتريال بتاريخ ٢٣ ايلول ١٩٧١ ، وبروتوكول لمنع أفعال العنف غير المشروعه على المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي الموقعه في مونتريال في ٢٤ شباط ١٩٨٨ -

٢- على الأطراف المتعاقدة ان تقوم بتزويد بعضها البعض وحسب الطلب بالمساعدة الضرورية لمنع الأستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية ، او اية اعمال اخرى غير مشروعه ضد سلامة هذه الطائرات ، ركابها ، أطقمها ، المطارات والمساعدات الملاحية واي تهديد على أمن الطيران المدني .

٣- يجب على الأطراف المتعاقدة وبملاقاتهما المتبادلة العمل طبقا لأحكام أمن الطيران والمتطلبات الفنية المقرره من قبل منظمة الطيران المدني الدولي والمضمنه في ملاحق معاهدة الطيران المدني الدولية ما دامت هذه التواعد الأمنية والمتطلبات مطبقة على هذه الأطراف ، كما ويجب التزام مستثمري الطائرات المسجله لديها والمستثمرين الذين يتخذون من اقليم هذه الاطراف مركزا رئيسيا لأعمالهم او محل اقامة دائمة لهم بأن يعملوا وفقا لأحكام أمن الطيران هذه .

٤- يوافق كل طرف متعاقد لمستثمري الطائرات على امكانية الأطلاع على شروط أمن الطيران والمتطلبات الموضوعه والمشار إليها في الفقرة (٣) اعلاه من قبل الطرف المتعاقد الآخر للدخول الى او الخروج من او خلال العبور في اقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر - كما ويجب على كل طرف متعاقد ان يؤكد على ضرورة تطبيق الإجراءات الكافية في اقليمه بشكل فعال لحماية سلامة الطائرة وتفتيش المسافرين ، طاقم الطائرة ، المواد المحموله ، البضائع ، الشحن ومخزونات الطائرة قبل وأثناء التحميل والتنزيل . ويجب على كل طرف متعاقد ان يأخذ بعين الاعتبار وبالشكل المعقول اي طلب يقدمه الطرف المتعاقد الآخر لاتخاذ اجراءات أمنية خاصة في مواجهة تهديد معين .



المادة التاسعة

الأعتراف بالشهادات والرخص

- ١- شهادات صلاحية الطائرات ، شهادات الأهلية ، والاجازات الصادرة او المعتبره ملزمة لأحد الطرفين المتعاقدين ولا تزال سارية المفعول ، يجب الاعتراف بها باعتبارها ملزمة من قبل الطرف المتعاقد الآخر لأغراض تشغيل الخدمات المتعلق عليها ، شريطة ان تكون تلك المتطلبات لمثل تلك الشهادات والرخص الصادرة او السارية المفعول مساوية الى او اعلى من الحد الأدنى للمعايير التي وضعت وفقا للمعاهدة .
- ٢- يحتفظ كل طرف متعاقد بحقه في رفض الاعتراف ببرنامج مفعول شهادات الأهلية والاجازات الممنوحة لرعاياه من قبل الطرف المتعاقد الآخر لفرض الطيران فوق اقليمه .

المادة الثامنة

لتطبيق القوانين والأنظمة

- ١- أن قوانين وأنظمة أي من الطرفين المتعاقدين التي تحكم الدخول إلى أو الخروج من إقليمه للطائرات العاملة في الملاحة الجوية الدولية ، أو بخصوص عمليات تلك الطائرات خلال وجودها في إقليمه ، يجب الالتزام بها من قبل طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينه لدى الطرف المتعاقد الآخر عند الدخول إلى أو الخروج من وخلال وجودها في ذلك الاقليم .
- ٢- أن قوانين وأنظمة أي من الطرفين المتعاقدين المتعلقة بالدخول إلى ، المكوث في ، العبارة من خلال ومغادرة من إقليمه المتعلقه بالركاب ، أطقم الطائرة ، البضائع ، الشحن والبريد على الطائرات بما في ذلك التعليمات المتعلقة بالدخول ، والخروج ، التهجير ، الهجره ، الجوازات ، الجمارك ، العمله والاجراءات الصحية ، يجب مراعاتها من قبل مؤسسة النقل الجوي في أي طرف متعاقد عند الدخول إلى أو الخروج من وخلال تواجدها في الاقليم الطرف المتعاقد الآخر .

المادة السابعة

التمثيل

استنادا الى القوانين والأنظمة الوطنية وبناءا على مبدأ المعاملة بالمثل :

- ١- يسمح لمؤسسة النقل الجوي المعينه في كل طرف متعاقد وعلى اساس المعامله بالمثل بالأحتفاظ في اقليم الطرف المتعاقد الآخر بممثلين عنها وبموظفين يملكون في المجالات التجارية ، العملياتية والفنية حسب ما تتطلبه العمليات للخدمات المتفق عليها ، هؤلاء الموظفين يجب اختيارهم من مواطني أي من الطرفين المتعاقدين وذلك حسب الضرورة .
- ٢- يمكن لمؤسسة النقل الجوي المعينه بناءا على رغبتهما لتلبية متطلباتها من هؤلاء الموظفين من كوادرها او باستخدام خدمات لهيئة او شركة او مؤسسة نقل جوي عامله في اقليم الطرف المتعاقد الآخر ، تكون لها صلاحية القيام بمثل هذه الخدمات في اقليم ذلك الطرف المتعاقد الآخر .
- ٣- يجب ان يمنح للممثلين والموظفين التابعين لمؤسسة النقل الجوي المعينه المشار اليهم في الفقرة (١) من هذه المادة وبدون أي تأخير تصاريح العمل اللازمه ، تأشيرات الأستخدام او اية وثائق مشابهه اخرى .
- ٤- يمنح أي طرف متعاقد لمؤسسة النقل الجوي المعينه في الطرف المتعاقد الآخر الحق بالأستغال ببيع لذاكر النقل الجوي في اقليمه مباشرة وحرية التصرف من خلال وكالته .  
يجوز لأي مؤسسة نقل جوي معينه ببيع مثل هذا النقل وأي شخص له حرية شراء ذلك النقل في اية عمله .

- سلطات الطيران لكلا الطرفين المتعاقدين بعد التشاور مع سلطات الطيران لأي دولة أخرى تقوم بتقديم النصيحة والتي يمكن أن تكون مفيدة إن تسمى لوضع التعرّف بالاتفاق المتبادل .
- ٦- إذا لم تتمكن سلطات الطيران من الموافقة على أي تعرّف مقدمه اليهما ، بموجب الفقرة (٣) من هذه المادة ، أو على تحديد أي تعرّف بموجب الفقرة (٥) من هذه المادة فأنه يجب حل النزاع طبقاً لشروط المادة (١٨) من هذه الاتفاقية .
- ٧- التعرّف الموضوعه وفقاً لشروط هذه المادة يجب أن تبقى سارية المفعول حتى يتم وضع تعرّف جديدة ، ومع ذلك ، يجب أن لا تمدد التعرّف بمقتضى هذه الفقرة لأكثر من ١٢ شهراً بعد تاريخ وضعها وخلاف ذلك تعتبر هذه التعرّف منتهية .

## المادة السادسة

### التعرفات

- 1- التعرفات المستوفاه من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينه في أحد الطرفين المتعاقدين فيما يتعلق بالنقل من وإلى الليم الطرف المتعاقد الآخر يجب ان توضع بمستويات معقوله مع مراعاة جميع العوامل ذات العلاقة بما في ذلك كلفة التشغيل ، الربح المعقول وكذلك تعرفات مؤسسات النقل الجوي الأخرى . على الأطراف المتعاقده ان لا تقبل التعرفات التي تعتبر ضارة او مميزة ، او عالية بشكل مبالغ فيه او مقيده وذلك بسبب اساءة استعمال أحد الأطراف لمركزه القوي او التعرفات المنخفضه جدا والتي تكون بسبب الدعم الحكومي المباشر او غير المباشر .
- 2- التعرفات المشار إليها في الفقرة (1) من هذه المادة يجب ان يتم الموافقة عليها ان امكن من قبل مؤسسات النقل الجوي المعينه لكلا الطرفين المتعاقدين بعد اجراء التشاور مع مؤسسات النقل الجوي الأخرى العامله على كل او جزء من الطريق ، ويجب التوصل الى مثل هذه الاتفاقية كلما امكن باستخدام اجراءات اتحاد النقل الجوي الدولي او أية آية أخرى لوضع التعرفات .
- 3- تقدم التعرفات التي تم الاتفاق عليها الى سلطات الطيران المدني في كلا الطرفين المتعاقدين للموافقة عليها على الأقل قبل ٤٥ يوما من الموعد المقترح لتقديمها ، وفي حالات خاصة يمكن تقصير هذه المدة بعد موافقة السلطات المذكورة -
- 4- يمكن ان تقدم هذه الموافقة بشكل واضح ، واذا لم تعبر سلطات الطيران المدني عن عدم موافقتها خلال ( ٣٠ ) يوما من تاريخ التقديم ، طبقا للفقرة ( ٣ ) من هذه المادة ، فإن هذه التعرفات تعتبر موافق عليها . في حالة تقصير مدة تقديم الطلب كما هو موضح في الفقرة (٣) ، فإنه يمكن لسلطات الطيران المدني ان توافق بأن المدة التي يجب خلالها الإبلاغ عن عدم الموافقة يجب ان يكون اقل من (٣٠) يوما .
- 5- اذا لم يتم الموافقة على التعرفة طبقا لشروط الفقرة ( ٢ ) من هذه المادة ، او خلال الفترة الملائمة طبقا للفقرة (٤) من هذه المادة ، يقدم احد الأطراف المتعاقدة الى الطرف المتعاقد الآخر اشارة بعدم موافقته على أية تعرفة تم الاتفاق عليها طبقا لشروط الفقرة (٢) ، ويجب على

- ٣- المعدات المعتادة والمستعمله كالمواد والمؤن التي يحتفظ بها عادة على متن طائرات مؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل اي طرف متعاقد يمكن ان تفرغ في اقليم الطرف المتعاقد الآخر ، فقط بموافقة سلطات الجمارك التابعة لذلك الاقليم ، وفي هذه الحالة يمكن وضع هذه المعدات تحت اشراف تلك السلطات الى ان يعاد تصديرها او التخلص منها طبقا لأنظمة الجمارك .
- ٤- الاعفاءات الواردة في الفقرة (١) من هذه المادة يجب ان تتوفر ايضا عندما تكون مؤسسة النقل الجوي التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين قد تعاقدت مع مؤسسة نقل جوي اخرى ، والتي سوف تتمتع بدورها بطريقة مماثلة بتلك الاعفاءات من الطرف المتعاقد الآخر ، للاعارة او التحويل في اقليم الطرف المتعاقد الآخر فيما يتعلق بالمواد المحدده في الفقرة (١) من هذه المادة .

#### المادة الخامسة

#### الإعفاء من الرسوم والضرائب

٠١ يجب أن يعفى كل طرف متعاقد بناءً على مبدأ المعاملة بالمثل مؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل الطرف المتعاقد الاخر الى أقصى حد ممكن وفقاً للقانون الوطني المطبق لديه من قيود الاستيراد ، الرسوم الجمركية ، الرسوم الضريبية ، رسوم التفتيش واية رسوم او ضرائب محليه اخرى على وقود الطائرات ، قطع النيار بما فيها المحركات، معدات الطائرات الاعتيادية ، مخزونات الطائرات ، والأغذية ( المتضمنه التبغ ، الشراب ، المشروبات الروحية واية منتجات معدة للبيع للركاب خلال الرحلة بكميات محدوده ) واية مواد اخرى معدة فقط لاستعمال عمليات او خدمة الطائرات التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينه لذلك الطرف المتعاقد في تشغيل الخدمات المتفق عليها، كذلك أنظمة الحجز الآلي ( كمبيوتر ) ، تجهيز المكتب ، كوبونات تذاكر السفر ، بوالص الشحن ، اية مواد مطبوعه تحمل شعار المؤسسة واية مواد دعائية توزع مجاناً" من قبل تلك المؤسسة المعينه .

٠٢ تطبيق الإعفاءات الممنوحة بموجب هذه المادة على المواد الواردة في الفقرة (أ) من هذه المادة .

أ - المواد التي تدخل الى اقليم احد الأطراف المتعاقدة من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينه او من ينوب عنها الى اقليم الطرف المتعاقد الاخر .

ب- المواد التي تبقى على متن الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل احد الطرفين المتعاقدين عند الوصول الى او المغادرة من اقليم الطرف المتعاقد الاخر .

ج - المواد المحمولة داخل الطائرة التابعة لمؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل احد الطرفين المتعاقدين الى اقليم الطرف المتعاقد الاخر والمعدده للأستعمال في تشغيل الخدمات المتفق عليها سواء تم استعمال هذه المواد كلياً او جزئياً داخل اقليم الطرف المتعاقد الذي يمنح تلك الإعفاءات ، شريطة عدم التصرف بتلك المواد في اقليم ذلك الطرف المتعاقد .  
المعدات المشار اليها اعلاه في أ ، ب و ج يتطلب وضعها تحت اشراف ومراقبة الجمارك .

المادة الرابعة

الغاء أو تعليق الحقوق

- ١- يحق لكل طرف متعاقد أن يلغي تصريح التشغيل أو يعلق ممارسة مؤسسة النقل الجوي للاميازات المحددة في المادة ٢ من هذه الاتفاقية التي تم منحها لمؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل الطرف المتعاقد الآخر ، أو أن يفرض ما يراه ملائما من الشروط التي يراها ضرورية على ممارسة مؤسسة النقل الجوي لتلك الاميازات :-
  - أ- في حالات عدم الاقتناع بأن الملكية الاساسية والمراقبة الفعلية لمؤسسة النقل الجوي تعود للطرف المتعاقد او لمواطنيه .
  - ب - في حالات فشل مؤسسة النقل الجوي في تطبيق القوانين وأنظمة الطرف المتعاقد الذي منح تلك الاميازات ، او
  - ج - في اية حالة تشل فيها تلك المؤسسة بالتشغيل طبقا للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية .
- ٢- ما لم يكن الأثناء ، التعليق الفوري او فرض الشروط المبينه في الفقرة (١) من هذه المادة ضروريا لمنع وقوع مخالفات اخرى للقوانين والأنظمة ، مثل هذا الحق تجري ممارسته فقط بعد التشاور مع الطرف المتعاقد الآخر ، وفي مثل هذه الحالة فإن المشاورات يجب ان تجري خلال فترة (٣٠) يوما من تاريخ طلب اي من الطرفين المتعاقدين للمشاورات .



المادة الثالثة

كيسن مؤسسات النقل الجوي وتصریح التشغيل

- ١- يحق لكل طرف متعاقد ان يعين كتابة الى الطرف المتعاقد الاخر مؤسسة نقل جوي واحدة لقرض تشغيل خدمات متفق عليها على الطرق المحدده بين العالمين الأطراف المتعاقده .
- ٢- يقوم الطرف المتعاقد الآخر عند تسلمه التعيين ، بمنح مؤسسة النقل الجوي المعينه تصریح التشغيل اللازم وبدون تأخير مع مراعاة شروط الفقرتين (٣ و٤) من هذه المادة .
- ٣- سلطات الطيران التابعة لأحد الطرفين المتعاقدين قد تطلب من مؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل الطرف المتعاقد الآخر بأن تمنعها بأنها مؤهلة لتنفيذ الشروط المنصوص عليها في القوانين والأنظمة التي تطبقها تلك السلطات وبصوره اعتيادية معقولة بشكل لا يتعارض مع شروط المعاهدة وذلك فيما يتعلق بتشغيل الخدمات الجوية الدولية .
- ٤- يحق لكل طرف متعاقد ان يرفض منح تصریح التشغيل المشار اليه في الفقرة (٢) من هذه المادة او يفرض الشروط التي يراها ضرورية على ممارسة مؤسسة النقل الجوي المعينه للحقوق المحدده في المادة (٢) من هذه الاتفاقية ، وذلك في أية حالة لا يقتنع فيها ذلك الطرف المتعاقد بأن الملكية الأساسية مع الرقابه الفعلية لتلك المؤسسة تعود للطرف المتعاقد الذي عين المؤسسة او لرعاياه .
- ٥- عندما يتم تعيين وتحويل مؤسسة نقل جوي فإنه يمكن لها البدء بتشغيل الخدمات المتفق عليها في اي وقت شريطة ان تكون التعريفه الموضوعه طبقاً لشروط المادة (٦) من هذه الاتفاقية قد دخلت حيز النفاذ فيما يتعلق بتلك الخدمات .

المادة الثانية

منح الحقوق

١- يمنح كل طرف متعاقد للطرف المتعاقد الآخر الحقوق المحدده في هذه الاتفاقية لنرض انشاء خدمات جويه دولية منتظمة على الطرق المحدده في الملحق التابع للاتفاقية .

٢- ما لم يحدد خلاف ذلك في هذه الاتفاقية او في ملحق الطرق التابع لها ، تتمتع مؤسسة النقل الجوي المعينه من قبل كل طرف متعاقد بممارسة الحقوق التالية:-

أ- الطيران بدون هبوط عبر القليم الطرف المتعاقد الآخر ،

ب- التوقف لأغراض غير تجارية في القليم الطرف الآخر .

ج- في فترة تشغيل الخدمات المتفق عليها في تحميل ونزول الركاب ، الشحن والبريد على نقاط محدده في ملحق هذه الاتفاقية في القليم الطرف المتعاقد الآخر يكون مصدرها من او مقصدها الى القليم الطرق المتعاقد الذي عين مؤسسة النقل الجوي .

٣- ليس في هذه الاتفاقية ما يعطى لمؤسسة النقل الجوي المعينه لاحد الطرفين المتعاقدين الحق في أن ينقل داخل القليم الطرف المتعاقد الاخر ركاب ، بضائع او بريد مقابل اجرة أو تمويل الى نقطة اخرى في القليم ذلك الطرف المتعاقد الاخر .

٤- اذا تسببت نزاعات مسلحة مؤقتة ، اضطرابات سياسية او تطورات او ظروف خاصة غير عادية في عدم تمكين مؤسسة النقل الجوي المعينه في احد الطرفين المتعاقدين من تشغيل الخدمة على الطرق الاعتيادية ، فإنه يجب على الطرف المتعاقد الآخر أن يبذل أفضل الجهود لتسهيل استمرارية التشغيل لمثل هذه الخدمات من خلال اجراء اعادة ترتيبات ملائمة لمثل هذه الطرق بما فيها منح حقوق النقل الجوي والتي يمكن ان تكون ضرورية لتسهيل استمرارية التشغيل المعجدي .

- ط - تعني عبارة " التعرفة " الأسعار التي تدفع لقاء نقل الركاب ، البضائع والأمتعة وشروط تطبيق تلك الأسعار بما في ذلك اسعار وشروط الوكالة والخدمات الأضالية الأخرى باستثناء اجور وشروط نقل البريد .
- ع - تعني عبارة " السعه " فيما يطلق " بالخدمات المتفق عليها : حمولة الطائرة المستخدمة لهذه الخدمات مضروب بعدد الرحلات التي تقوم بها تلك الطائرة خلال فترة معينة على الخط او على جزء منه ،
- ٢- ملحق الطرق الجويه وجميع ما يشير الى الاتفاقية يعتبر جزءا مكملًا للاتفاقية .

## المادة الأولى

### التعريف

١- بفرض تفسير وتطبيق هذه الاتفاقية ما لم يشترط في هذا النص على خلاف ذلك :-

- أ- تعني عبارة " المعاهدة " معاهدة الطيران المدني الدولية التي فتحت للتوقيع عليها في شيكاغو في اليوم السابع من شهر كانون أول ١٩٤٤ ، وتتضمن اي ملحق لها بموجب المادة ٩٠ من تلك المعاهدة ، و اي تعديل للملاحق او المعاهدة بموجب المواد ٩٠ و ٩٤ طالما ان تلك الملاحق والتعديلات مطبقة ومصادق عليها من قبل الطرفين المتعاقدين .
- ب- تعني عبارة " سلطات الطيران " فيما يخص دولة اسرائيل / وزير النقل وفيما يخص المملكة الأردنية الهاشمية سلطة الطيران المدني / وزارة النقل او في كلا الحالات اي شخص او سلطة مخولة قانونيا لممارسة اية أعمال ممارسة من قبل تلك السلطات .
- ج- تعني عبارة " مؤسسة النقل الجوي المعينه " مؤسسة النقل الجوي التي تم تعيينها من قبل كل طرف متعاقد لتشغيل الخدمات المتفق عليها طبقا للمادة ٢ من هذه الاتفاقية او كما حددت في الملحق المرفق .
- د- تعني عبارة " الأقليم " المعنى المحدد لها في المادة ٢ من المعاهدة و عبارة " الخدمات الجوية " ، " الخدمات الجوية الدولية " ، " مؤسسة النقل الجوي " و " التوقف لأغراض غير تجارية " المعنى المحدد لها في المادة ٩٦ من المعاهدة .
- هـ- التعريف المتعلق " بالأقليم " الوارد في الفقرة (د) من هذه المادة هو دون المساس بالمادة (٣) من معاهدة السلام ، مع ملاحظة الاحكام المتعلقة بالنفء الجوي الوارده في اتفاقات منظمة التحرير الفلسطينية / اسرائيل
- و- تعني عبارة " الاتفاقية " هذه الاتفاقية ، ملاحظتها و اي تعديلات عليها .
- ز- تعني عبارة " الطرق المحدده " الطرق المنشأة والتي ستشأ في ملحق الاتفاقية .
- ح- تعني عبارة " الخدمات المتفق عليها " الخدمات الجوية الدولية التي تمارس من قبل طائرات النقل العام للركاب ، البضائع والبريد والتي يمكن تشغيلها طبقا لتصوص الاتفاقية على الطرق المحدده .

[ ARABIC TEXT — TEXTE ARABE ]

اتفاقية خدمات جوييه بين  
حكومة دولة اسرائيل  
9  
حكومة المملكة الأردنية الهاشمية

ان حكومة دولة اسرائيل وحكومة المملكة الأردنية الهاشمية ، ( المشار اليهما بالطرفين المتعاقدين )  
بما انهما طرفان في معاهدة الطيران المدني الدولي والتي فتحت للتوقيع عليها في شيكاغو في ٧ كانون أول ١٩٤٤ ،

ورغبة منهما في دعم تطور النقل الجوي بين اسرائيل والأردن ولمواصلة اكتمال نطاق التعامل الدولي في هذا المجال ، ورغبة منهما في عقد اتفاقية لتشغيل الخدمات الجويه بين اقليميهما ، طبقا لشروط معاهدة السلام التي تم التوقيع عليها بين اسرائيل والأردن في ٢٦ تشرين اول ١٩٩٤ ،

لقد اتفقتا على ما يلي :-

[ ENGLISH TEXT — TEXTE ANGLAIS ]

AIR SERVICES AGREEMENT 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 "Contracting Parties"),

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944;

Desiring to promote the development of air transport between Jordan and Israel and to continue to the fullest extent the international cooperation in this field; and

Desiring to conclude an Agreement for the operation of air services between their territories, in accordance with the provisions of the Treaty of Peace of 26th October 1994 between Israel and Jordan;

Have agreed as follows:

*Article I. Definitions*

1. For the purpose of the interpretation and application of the Agreement, except as otherwise provided herein:

a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944, and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention, any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have become effective for or have been ratified by both Contracting Parties;

b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the State of Israel, the Minister of Transport, and in the case of the Hashemite Kingdom of Jordan, the Civil Aviation Authority/ Ministry of Transport or in both cases any person or body duly authorized to perform any functions exercised by the said authorities;

c) The term "designated airline" means the airline that each Contracting Party has designated to operate the agreed services in accordance with Article III of this Agreement or as specified in its Annex attached hereto;

d) The term "territory" has the meaning specified in Article 2 of the Convention. The term "air services", "international air services", "airline" and "stop for non-traffic purposes" has the meaning specified in Article 96 of the Convention;

e) The definition of "territory" in sub-paragraph (d) of this Article is without prejudice to Article 3 of the Treaty of Peace, and taking note of the relevant provisions regarding airspace in the Israel-PLO Agreements;

f) The term "Agreement" means this Agreement, its Annexes and any amendments thereto;

g) The term "specified routes" means the routes established or to be established in the Annex to the Agreement;

h) The term "agreed services" means the international air services performed by aircraft for public transport of passengers, cargo and mail which can be operated, according to the provisions of the Agreement, on the specified routes;

i) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services, but excluding remuneration or conditions for the carriage of mail;

j) The term "capacity" in relation to "agreed services" means the capacity of the aircraft used on such services, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period of time and route or section of a route.

2. The Route Annex and all references to the Agreement shall form an integral part of the Agreement.

#### *Article II. Grant of Rights*

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the Agreement, for the purpose of establishing and operating scheduled international air services on the routes specified in the Annex hereto.

2. Unless otherwise specified in this Agreement or in its Route Annex, the airline designated by each Contracting Party shall enjoy the following rights:

a) To fly without landing across the territory of the other Contracting Party;

b) To make stops in the said territory for non-traffic purposes;

c) While operating the agreed services, to embark and disembark in the territory of the other Contracting Party at the points specified in the Annex of the present Agreement, passengers, cargo and mail, coming from or destined to the territory of the Contracting Party designating the airline.

3. Nothing in this Agreement shall be deemed to confer on the designated airline of one Contracting Party the privilege of taking on board, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail, carried for hire or reward and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

4. If because of any temporary conflict, political disturbances, or special and unusual circumstances, the designated airline of one Contracting Party is unable to operate a service on its normal routing, the other Contracting Party shall use its best efforts to facilitate the continued operation of such services through appropriate rearrangements of such routes, including the grant of rights for such time as may be necessary to facilitate the continuity of viable operations.

*Article III. Designation of Airlines and Operating Authorization*

1. Each Contracting Party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one airline for the purpose of operating the agreed services on the specified routes, between the territories of the Contracting Parties.

2. On receipt of such designation, the other Contracting Party shall grant to the designated airline the appropriate authorization, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 of this Article and without undue delay.

3. The aeronautical authorities of one Contracting Party may require the airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it fulfils the conditions prescribed under the laws and regulations normally and reasonably applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.

4. Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorization referred to in paragraph 2 of this Article or to impose such conditions, as it may deem necessary, on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article II of this Agreement in any case when the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals.

5. When an airline has been so designated and authorized, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article VI of this Agreement is in force in respect of those services.

*Article IV. Revocation or Suspension of Rights*

1. Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article II of this Agreement given to the airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary for the exercise of these rights:

a) In cases where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline, in nationals of such Contracting Party;

b) In cases of failure by that airline to comply with the laws and regulations of the Contracting Party granting these rights; or

c) In any case in which the airline otherwise fails to operate the agreed services in accordance with the conditions prescribed under the Agreement.

2. Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph 1 of this Article are essential to prevent further infringement of laws or regulations, such right to revocation or suspension shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. In such case the consultations shall begin within a period of thirty (30) days from the date of request made for consultations by either Contracting Party.



*Article V. Exemptions from Duties and Taxes*

1. Each Contracting Party shall, on a basis of reciprocity, exempt the designated airline of the other Contracting Party to the fullest possible extent under its national law from import restrictions, customs duties, excise taxes, inspection fees and other national duties and charges on supplies, spare parts including engines, regular aircraft equipment, aircraft stores and food (including tobacco, liquor, beverages and other products destined for sale to passengers in limited quantities during the flight) and other items intended for use solely in connection with the operation or servicing of aircraft of the designated airline of such Contracting Party operating the agreed services, as well as computers reservation systems, office equipment, printed tickets-stocks, airway bills, any printed material which bears the insignia of the company printed thereon and publicity material normally distributed without charge by that designated airline.

2. The exemption granted by this Article shall apply to the items referred to in paragraph 1 of this Article:

a) Introduced in the territory of one Contracting Party by or on behalf of the designated airline of the other Contracting Party;

b) Retained on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party upon arriving in or departing from the territory of the other Contracting Party;

c) Taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and intended for use in operating the agreed services; whether or not such items are used or consumed wholly or partly within the territory of the Contracting Party granting the exemption, provided such items are not alienated in the territory of the said Contracting Party.

The material referred to in a), b) and c) above shall be kept, where so required, under customs supervision or control.

3. The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies normally retained on board the aircraft of the designated airline of either Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that territory. In such case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are taken out or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.

4. The exemptions provided for in paragraph 1 of this Article shall also be available where the airline of one Contracting Party has contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Contracting Party, for loan or transfer in the territory of the other Contracting Party of the items specified in paragraph 1 of this Article.

*Article VI. Tariffs*

1. The tariffs to be charged by the designated airline of one Contracting Party for carriage to or from the territory of the other Contracting Party shall be established at reasonable levels, due regard being paid to all relevant factors, including cost of operation, reasonable profit and tariffs of other airlines. The Contracting Parties shall consider unac-

ceptable tariffs that are predatory or discriminatory, unduly high or restrictive because of the abuse of a dominant position, or artificially low because of direct or indirect government subsidy or support.

2. The tariffs referred to in paragraph 1 of this Article shall be agreed between the designated airlines of both Contracting Parties, after consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, whenever possible, be reached by the use of the procedures of the International Air Transport Association or any other appropriate international rate fixing mechanism for the working out of tariffs.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of both Contracting Parties at least 45 days before the proposed date of their introduction. In special cases, this period may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. This approval may be given expressly. If neither of the aeronautical authorities has expressed disapproval within 30 days from the date of submission, in accordance with paragraph 3 of this Article, these tariffs shall be considered approved. In the event of the period for submission being reduced, as provided for in paragraph 3, the aeronautical authorities may agree that the period within which any disapproval must be notified shall be less than 30 days.

5. If a tariff cannot be agreed in accordance with the provisions of paragraph 2 of this Article, or if during the period applicable in accordance with paragraph 4 of this Article, one aeronautical authority gives the other aeronautical authority notice of its disapproval of any tariff agreed upon in accordance with the provisions of paragraph 2, the aeronautical authorities of the two Contracting Parties shall, after consultation with the aeronautical authorities of any State whose advice they may consider useful, endeavour to determine the tariff by mutual agreement.

6. If the aeronautical authorities cannot agree on any tariff submitted to them in accordance with paragraph 3 of this Article, or on the determination of any tariff as specified in paragraph 5 of this Article, the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article XVIII of this Agreement.

7. A tariff established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until a new tariff has been established. Nevertheless, a tariff shall not be prolonged by virtue of this paragraph for more than 12 months after the date on which it otherwise would have expired.

#### *Article VII. Representation*

Subject to national laws and regulations and on the basis of reciprocity:

1. The designated airline of one Contracting Party shall be allowed, on the basis of reciprocity, to maintain in the territory of the other Contracting Party its representatives and commercial, operational and technical staff as required in connection with the operation of the agreed services. These staff shall be chosen among nationals of either or both Parties as may be necessary.

2. These staff requirements may, at the opinion of the designated airline, be satisfied by its own personnel or by using the services of another organisation, company or airline operating in the territory of the other Contracting Party, and authorized to perform such services in the territory of that Contracting Party.

3. The representatives and staff referred to in paragraph 1 of this Article shall be granted with the minimum of delay the necessary work permits, employment visas or other similar documents.

4. Each Contracting Party grants to a designated airline of the other Contracting Party the right to engage in the sale of air transportation in its territory directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell such transportation and any person shall be free to purchase such transportation in any currency.

#### *Article VIII. Application of Laws and Regulations*

1. The laws and regulations of each Contracting Party governing the admission to or departure from its own territory of aircraft engaged in international navigation, or related to the operation of such aircraft while within its territory, will be applied to the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws and regulations of each Contracting Party related to the admission to, stay in, transit through and departure from its territory of passengers, crew, baggage, cargo and mail on aircraft, including regulations relating to entry and departure, immigration, and emigration, passports, customs, currency and sanitary measures, shall be complied with by the airline of each Contracting Party upon entrance into or departure from and while within the territory of the other Contracting Party.

#### *Article IX. Recognition of Certificates and Licences*

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, of refusing to recognize the validity of the certificates of competency and the licences granted to its own nationals by the other Contracting Party for the purpose of overflying its own territory.

#### *Article X. Security*

1. The Contracting Parties reaffirm their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. The Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed in Tokyo on 14 September 1963, the Con-

vention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on 24 February 1988.

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

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention to the extent that such security provisions are applicable to the Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that such operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within, the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

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

6. When a Contracting Party has reasonable ground to believe that the other Contracting Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Contracting Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 60 days may constitute grounds for application of Article XVIII of this Agreement.

#### *Article XI. Transfer of Excess Receipts*

Based on the principles of reciprocity:

1. The designated airline of one Contracting Party shall be free to sell air transport services in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the respective applicable national laws and regulations, either directly or through an agent, in local currency or in any freely convertible currency.

2. The designated airlines of the Contracting Parties shall be free to transfer from the territory of sale to their home territory the excess of receipts over expenditure. Included in

such net transfers shall be revenues from sales made directly or through an agent of air transport services, and ancillary supplementary services, and the payments shall be settled in conformity with the provisions of the payment agreement in force between the two countries, if such an agreement has been reached, and with the applicable currency regulations.

3. Each Contracting Party shall grant to the designated airline of the other Contracting Party the exemption of all taxes and duties on the profit or incomes derived from the operation of the air services.

#### *Article XII. Capacity and Schedules*

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines to operate the agreed services as specified in the Annex to this Agreement.

2. While operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interest of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route, or on other routes of its network.

3. The capacity to be provided on the agreed services by the designated airlines shall bear a close relationship to the estimated air transport requirements of the travelling public of the Contracting Parties between their territories.

4. The schedules and the days of operation of the agreed services shall be submitted by the two designated airlines to the aeronautical authorities for approval prior to the operation of the said agreed services at least 45 days prior to their entry into force.

#### *Article XIII. Facilitation*

1. Each Contracting Party may impose or permit to be imposed just and reasonable charges for the use of airports and other aviation facilities, provided that these charges shall not be higher than those paid by other airlines engaged in similar international air services.

2. Each Contracting Party shall encourage consultations between its competent charging organizations and the designated airlines using the services and facilities and, where practicable, through the airlines' representative organizations. Reasonable notice should be given to users of any proposals for changes in user charges to enable them to express their views before changes are made.

3. Neither of the Contracting Parties shall give preference to its own or to any other airline over an airline engaged in similar international air services of the other Contracting Party in the application of its customs, immigration, quarantine and similar regulations or in the use of airports, airways, air traffic services and associated facilities under its control.

#### *Article XIV. Exchange of Information and Statistics*

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such statistical information as may be reasonably required for the purpose of determining the capacity to be provided by

the designated airlines. These statistical data may include the amount of traffic carried on the agreed services as well as the origin and final destination of through traffic.

*Article XV. Direct Transit*

Passengers in direct transit across the territory of a Contracting Party, not leaving the area of the airport reserved for such purposes, shall be subject to a simplified control. Baggage and freight in direct transit shall be exempt from customs duties and other charges.

*Article XVI. Consultations*

1. In the spirit of close cooperation, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall consult each other from time to time with a view to ensuring the implementation of, and satisfactory compliance with, the provisions of this Agreement.

2. Such consultations shall begin within a period of 60 days from the date of receipt of such a request, unless otherwise agreed by the Contracting Parties.

*Article XVII. Modifications*

1. If either Contracting Party considers it desirable to modify any provisions of the Agreement, it may request consultations with the other Contracting Party. Such consultations between aeronautical authorities may be through discussions or by correspondence and shall begin within a period of 60 days from the date of request. Any modifications so agreed shall be effected by an Exchange of Notes.

2. Modifications of the Annex to this Agreement may be made by direct agreement between the competent aeronautical authorities of the Contracting Parties and confirmed by exchange of diplomatic notes.

3. The Agreement will be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

*Article XVIII. Settlement of Disputes*

1. If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this Agreement, the Contracting Parties shall in the first place endeavour to settle it by negotiations.

2. If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiations, they may agree to refer the dispute to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of 60 days from the date of receipt by either Contracting Party of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of 60 days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting

Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In all cases the third arbitrator shall be a national of a third State, shall act as Chairman of the Tribunal and shall determine the place where arbitration will be held. The arbitral Tribunal shall settle its own procedure and if necessary shall decide the law to be applicable.

3. Any decision given by the arbitral Tribunal shall be binding on both Contracting Parties, unless they decide otherwise at the time of referring the dispute to an arbitral Tribunal.

4. The expenses of the Tribunal shall be shared equally between the Contracting Parties.

5. If and so long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 3 of this Article, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

#### *Article XIX. Registration*

This Agreement and all modifications thereto, as well as any exchange of diplomatic notes, shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

#### *Article XX. Termination*

1. This Agreement shall be valid for an indefinite period of time.

2. Either Contracting Party may at any time give notice in writing to the other Contracting Party of its decision to terminate the Agreement. Such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organization. In such case the Agreement shall terminate 12 months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice of termination is withdrawn by mutual agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received 14 days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

#### *Article XXI. Entry into Force*

This Agreement shall enter into force on the same date on which the Transportation Agreement between the two Contracting Parties enters into force, in accordance with Article IX paragraph 3(b) of the Transportation Agreement.

In witness whereof, the undersigned, being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement. Done in Tiberias, this 16th day of January 1996, which corresponds to the 24th day of Tevet 5756 and to the 25th Sha'ban 1416H, in two originals in each of the English, Arabic and Hebrew languages, all three 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



ROUTE ANNEX TO THE AIR SERVICES AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN AND THE GOVERNMENT OF THE STATE OF ISRAEL ON SCHEDULED AIR TRANSPORT BETWEEN THEIR TERRITORIES.

I. Routes on which air services may be operated by the designated airline of Jordan:

Point of origin: Amman (Marka and/or Queen Int.)

Point(s) in Israel: Tel-Aviv (Ben Gurion and/or Sde Dov)

Points beyond: to be specified later\*

2. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the State of Israel:

Point of origin: Tel-Aviv (Ben Gurion and/or Sde Dov)

Point(s) in Jordan: Amman (Marka and/or Queen Alia Int.)

Points beyond: to be specified later\*

\*The points beyond will be specified in the Annex after having been agreed upon by both aeronautical authorities.

3. The above air services shall be operated without any traffic rights to/from points beyond, unless otherwise mutually agreed upon between the two aeronautical authorities before their implementation.

4. Any or all of the beyond points may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights provided that the services begin or terminate in the territory of the Party designating the airline.

סעיף 21  
כניסה לתוקף

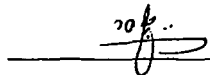
הסכם זה ייכנס לתוקף באותו תאריך שבו ייכנס לתוקף ההסכם בנושא תחבורה בין הצדדים המתקשרים, כהחלטת לטעיף אז, תת-סעיף 3 ב של ההסכם בנושא תחבורה.

ולראיה, החתומים סטה, שהוסמכו לכך כיאות איש איש ע"י מסגרתו, חתמו על הסכם זה.

נעשה כ- 6 בריב, ביום 25 התשנ"ו, שחנן ה- 16  
ב- ינואר 1996, ו- 25 במרץ 1416 ה' כשני עותקי מקור כל  
אחד בשפות העברית, הערבית והאנגלית ולכל הנוסחים דין מקור שווה. כמקרה  
של הכזלי פרטנות, יכריע הנוסח האנגלי.



בשם ממשלת הממלכה  
הירדנית ההאשמית



בשם ממשלת מדינת ישראל

נספח

להסכם בדבר חוכלה אווירית בין ממשלת מדינת ישראל לבין ממשלת הממלכה הירדנית ההאשמית בדבר שירותי אוויר סדירים בין שתי ארצותיהם.

1. נתיבים שבהם המוביל האווירי המיועד של ירדן יכול להפעיל שירותים אוויריים:

נקודת מוצא: עמאן (מאדקה ו/או המלכה עאליח) נקודה/ות  
נקודה/ות בישראל: תל-אביב (בן גוריון ו/או שדה רוב)  
נקודות שמעבר: תפורטנה כמועד מאוחר יותר (\*).

2. נתיבים שבהם המוביל האווירי המיועד של סדנת ישראל יכול להפעיל שירותים אוויריים:

נקודת מוצא: תל-אביב (בן גוריון ו/או שדה דוב  
נקודה/ות כירדן: עמאן (מאדקה ו/או המלכה עאליה)  
נקודות שמעבר: תפורטנה כמועד מאוחר יותר (\*).

(\* הנקודות שמעבר תפורטנה כנספח אחרי שתי רשויות התעופה תסכסנה עליהן.

3. השירותים האוויריים הנ"ל יפעלו כלי זכויות תעבורה כלשהן אל נקודות שמעבר ומהן, אלא אם יוסכם הדדית אחרת בין שתי רשויות התעופה לפני יישומם.

4. נקודות שמעבר, ניתן לדלג עליהן, כולן או מקצתן, ככל טיסה או בכל הטיסות, לפי שיקולו של המוביל האווירי המיועד, ובלבד שהשירותים יתחילו או ימתיסו בשטח ארצו של הצד שהועיד את המוביל האווירי.

3. כל החלטה שייתן בין הדין לבוררות תחייב את שני הצדדים המתקשרים, אלא אם הם יחליטו אחרת בעת הפניית הסכסוך לכיין הדין לבוררות.
4. חוצאות בית הדין יתחלקו באופן שווה בין הצדדים המתקשרים.
5. אם וכל עוד צד מתקשר אינו ממלא אחר החלטה שניתנה לפי ס"ק 3 לסעיף זה, הצד המתקשר האחר רשאי להנכיל, למנוע או לשלול כל זכות או זכות יתר שהוא העניק סכוח הסכם זה לצד המתקשר המפר או לסוביל האווירי המיועד המפר.

סעיף 19  
רישום

הסכם זה וכל השינויים בו, וכן כל חילופי איגרות דיפלומטיות, יירשמו אצל האירגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 20  
סיום

1. הסכם זה יהיה בתוקף לפרק זמן כלתי סוגגל.
2. כל צד מתקשר רשאי בכל עת למסור הודעה בכתב לצד המתקשר האחר על המלסתו להביא את ההסכם לידי סיום. הודעה כאמור תימסר בו בזמן לאירגון הבינלאומי לתעופה אזרחית. במקרה זה, יגיע הסכם זה לסיומו 12 חודשים אחרי תאריך קבלת ההודעה ע"י הצד המתקשר האחר, אלא אם ההודעה על הסיום מבוטלת לפני תום פרק זמן זה. בהסדר אישור קבלה ע"י הצד המתקשר האחר, תיחשב ההודעה כאילו התקבלה 14 ימים אחרי קבלת ההודעה ע"י האירגון הבינלאומי לתעופה אזרחית.

סעיף 16  
התייעצויות

1. ברוח שיתוף הפעולה ההדוק, תתייעצנה רשויות התעופה של הצדדים המתקשרים אלה עם אלה טעם לעת כססרה להבטיח יישום, וסילוי משביע רצון, של הוראות הסכם זה.
2. התייעצויות כאמור תחלנה בתוך תקופה של 60 ימים מתאריך קבלת בקשה כאמור, אלא אם הוסכם אחרת ע"י הצדדים המתקשרים.

סעיף 17  
שינויים

1. אם ייראה לאחד מן הצדדים המתקשרים כרצוי לשנות הוראה סחוראות הסכם זה, הוא דשאי לבקש ככל עה התייעצויות עם הצד המתקשר האחר. התייעצויות כאמור בין רשויות התעופה ניתן לקיים בדיננים או בהתכתבות, והן יחלו בתוך תקופה של 60 ימים מתאריך קבלת הבקשה. כל השינויים שיוסכם עליהם כדרך זו ייכנסו לתוקף מס אישודם כחילופי איגרות דיפלומטיות.
2. שינויים בנוספח להסכם זה ניתן לעשות בהסכמה ישירה בין רשויות התעופה המוסמכות של שני הצדדים המתקשרים ולאשרם כחילופי איגרות דיפלומטיות.
3. ההסכם יתוקן על סנת להתאימו לכל אמנה רב צדדית העשויה להפוך למחייבת לגבי שני הצדדים המתקשרים.

סעיף 18  
יישוב מחלוקת

1. אם התעוררה בין הצדדים מחלוקת בנוגע לפידושו או להחלתו של הסכם זה, ישתלזו הצדדים המתקשרים תחילה ליישב אותה במשא ומתן.
2. אם לא עלה בידי הצדדים המתקשרים להגיע להסדר במשא מתן, דשאים הם להסכים להעביר את המחלוקת לכית-דין של שלושה כוררים, שהם ימונה אחד ע"י כל צד והשלישי ימונה ע"י שני הכוררים. כל אחד מהצדדים המתקשרים ימנה כורך בתוך תקופה של 60 ימים מתאריך קבלתה ע"י כל אחד מהצדדים המתקשרים של הודעה כצינורות הדיפלומטיים המבקשת כוררות במחלוקת, והכורך השלישי ימונה בתוך תקופה נוספת של 60 ימים. לא עלה בידו של אחד הצדדים המתקשרים למנות כורך בתוך התקופה שנקבעה, או לא מונה הכורך השלישי בתוך התקופה שנקבעה, אפשר שנייא סועצת הארגון הבינלאומי לתעופה אזרמית יתבקש ע"י אחד הצדדים המתקשרים למנות כורך או כוררים, לפי הסקרה. ככל המקרים יהיה הכורך השלישי אודח מדינה שלישית, יפעל כנשיא בית-הדין לכוררות, ויקבע את המקום שבו תיערך הכוררות. בית הדין לכוררות יקבע לעצמו את סדרי הדין, וכמקרה הצורך, יחליט איזה חוק הוא כר החלה.

3. לקיבולת שיספקו המובילים האוויריים המיועדים בשירותים המוסכמים תהיה זיקה קרובה לדרישות התנועה המשוערות של קהל הנוסעים של הצדדים המתקשרים בין שתי ארצותיהם.
4. לוחות הזמנים והתאריכים להפעלת השירותים המוסכמים יונשו ע"י שני המובילים האוויריים המיועדים לאישור רשויות התעופה לפני הפעלת השירותים המוסכמים האמורים לפחות 45 ימים לפני בנייתם לתוקף.

טעיף 13  
הקלה

1. כל צד מתקשר רשאי להסיל או להתיר הסלה אגרות צודקות וסבירות על השימוש בנסלי התעופה ובמתקני תעופה אחרים, כתנאי שאגרות אלה לא תהיינה גבוהות מאלה שמשלמים מובילים אוויריים אחרים העוסקים בשירותים אוויריים בינלאומיים דומים.
2. כל צד מתקשר יעודד התייעצויות בין אירגוני הנבייה המוסכמים שלו לבין המובילים האוויריים הששתמשים בשירותים ובמתקנים, ומקום שטעמי, כאמצעות האירגונים הסייצנים של המובילים האוויריים. יש לתת לחשתמשים הודעה סבירה על כל הצעה לשינויים בהיסלי ששתמשים על סנת לאפשר להם להביע את דעתם לפני ביצוע השינויים.
3. צד מתקשר לא יעניק העדפה לסוביל אווירי שלו או למוביל אווירי אחר כלשהו על פני מוביל אווירי של הצד המתקשר האחר העוסק בשירותים אוויריים בינלאומיים דומים ביחס להחלת תקנות המכס, ההגירה, ההסנר ותקנות דומות אחרות שלו, או ביחס לשימוש בנסלי תעופה, נתיבי אוויר, שירותי חכורה אווירית ומתקנים קשורים שכסיליתו.

טעיף 14  
החלפת מידע וסטטיסטיקה

רשויות התעופה של כל אחד מן הצדדים המתקשרים תספקנה לרשויות התעופה של הצד המתקשר האחר, לפי בקשתו, מידע סטטיסטי ככל שזדרש באופן סביר לצורך קביעת הקיבולת שיספקו המובילים האוויריים המיועדים. נהונים סטטיסטיים אלה יכול שיקללו את כמות התנועה המובלת בשירותים המוסכמים, וכן את נקודות הסוצא והיעד הסופי של תנועה כמעבר.

טעיף 15  
מעבר ישיר

נוסעים במעבר ישיר דרך שטח ארצו של צד מתקשר, שאינם יוצאים מתחום נמל התעופה השמור למטרות אלה, יהיו כפופים לביאורת ספושטת. כבודה ומטען במעבר ישיר יהיו פטורים מדמי מכס ומהיסלים אחרים.

5. במקרה של תקרית או איום בתקרית של תפיסה כלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים, או טעשים כלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחות כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר או מתקני תעופה, יסייעו הצדדים המתקשרים זה לזה ע"י הקלת התקשורת ואמצעים מתאימים אחרים המיועדים לשים קץ מהיר ובטוח לתקרית או לאיום בתקרית כאמור.
6. כאשר יש לצד מתקשר סיבה סבירה להאמין כי הצד המתקשר האחר חרג מהוראות סעיף זה הנוגעות לבטיחות כתעופה, רשאות רשויות התעופה של אותו צד מתקשר לכקש להתייעץ לאלתר עם רשויות התעופה של הצד המתקשר האחר. אי חנעה להסכם מסביע רצון בתוך 06 ימים תהווה עילה להחלת סעיף 81 להסכם זה.

סעיף 11

העברת תקבולים עודפים

בהתבסס על עקרון ההדדיות:

1. המוביל האווירי המיועד של צד אחד יהיה חופשי לסכור שירותי תובלה אווירית כשסח אדצו של הצד המתקשר האחר, בהתאם לחוקים ולתקנות הלאומיים בני החלה המתאימים, ישירות או באמצעות סוכן, כסמכע מקוסי או ככל מסכע הניתן להמרה חופשית.
2. המובילים האוויריים המיועדים של הצדדים המתקשרים יהיו חופשיים להעביר מססח המכירה לשסח הבית את עודף התקבולים על ההוצאות. כהעברות נסח הנ"ל יכללו את ההכנסות מסכירות שכוצעו ישירות או באמצעות סוכן של שירותי הובלה אווירית, ושירותי עזר נוספים, והתשלומים יוסדרו כהתאם להוראות הסכם התשלומים שנתוקף בין שתי המדינות, אט הושג הסכם כזה, ולתקנות המסכע כנות ההחלה.
3. כל צד מתקשר יעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר פסור מכל המסכים והתיסלים על רוותים או הכנסות הנוככים מחפעלת השירותים האוויריים.

סעיף 12

קיבולת

1. למובילים האוויריים המיועדים תהיה הזדמנות הוננת ושווה להפעיל את השירותים המוסככים כמפורט כנספח להסכם זה.
2. כהפעילו את השירותים המוסככים, יביא המוביל האווירי של כל צד מתקשר כחשבון את עניינו של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, לכל י'פגעו שלא לצורך השירותים שמספק האחרון באותו נתיב, כחלקו או כשלמותו, או כנתיבים אחרים כרשתו.

טעף 9  
הכרה בתעודות וברישיונות

1. תעודות כושר אווירי, תעודות כשירות ורישיונות שהוצאו או שקיבלו תוקף ע"י צד מתקשר אחד ועודם בתוקף, יוכרו בתקפם ע"י הצד המתקשר האחר לשם הפעלת השירותים המוסכמים, כתנאי שהודישות שלפיהן התעודות והרישיונות האמורים הונפקו או קיבלו תוקף שוות לאמות המידה המזעריות העשויות להיקבע בהתאם לאמנה או עולות עליהן.
2. אולם כל אחד מהצדדים המתקשרים שומר לעצמו את הזכות לסרב להכיר בתקפותם של תעודות הכשירות והרישיונות שהוענקו לאזרחיו ע"י הצד המתקשר האחר למסרת מיטה מעל שטח ארצו.

טעף 10  
בסחון

1. הצדדים המתקשרים שכים ונותנים תוקף למחויבותם ההדדית להגן על בסחון התעופה האזרחית מפני מעשים של התערבות בלתי-חוקית. הצדדים המתקשרים יפעלו במיוחד בהתאם להוראות האמנה בדבר עכירות ומעשים מטרימים אחרים המכובעים בכלי טיס, שנחתמה במוקיו ביום 14 בספטמבר 1963, האתנה בדבר זיכוי תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס, שנחתמה כהאג ביום 16 בדצמבר, 1970, האמנה בדבר זיכוי מעשים בלתי-חוקיים נגד בטיחות התעופה האזרחית, שנחתמה במונטריאל ביום 23 בספטמבר 1971, והפרוטוקול בדבר דיכוי מעשי אלימות בלתי-תוקפים כנמלי-תעופה המשמשים את התעופה האזרחית הבינלאומית, שנחתם במונטריאל ביום 24 בפברואר 1988.
2. הצדדים המתקשרים יושיטו זה לזה, לפי בקשה, את כל העזרה הנחוצה למניעת מעשים של תפיסה בלתי-חוקית של כלי טיס אזרחיים ומעשים בלתי-חוקיים אחרים נגד בטיחותם של כלי טיס כאמור, נוסעיהם ואנשי צוותם, נמלי אוויר ומתקני תעופה, וכל איום אחר על בטיחות התעופה האזרחית.
3. במסגרת קשריהם ההדדיים, יפעלו הצדדים המתקשרים בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה שנקבעו ע"י הארגון הבינלאומי לתעופה אזרחית כנספחים לאמנה, במידה שאותן הוראות בטיחות ישימות לנכי הצדדים: הם יחייבו מפעילים של כלי טיס הרשומים אצלם או מפעילי כלי טיס שמקום עסקם הראשי או משכנם הקבוע נמצא בשטח ארצם, ומפעיליהם של נמלי אוויר שבשטח ארצם, לפעול בהתאם להוראות הבטיחות בתעופה האמורות.
4. כל אחד מהצדדים המתקשרים מסכים כי ניתן לחייב מפעילי כלי טיס כאמור לקיים את הוראות הבטיחות בתעופה המוזכרות בסיק 3 לעיל, כנדרש ע"י הצד המתקשר האחר לשם כניסה לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, יציאה ממנו או שהייה בו. כל צד מתקשר יכניס שיינקסו בפועל אמצעים מחאימים כתוך שטח ארצו כדי להגן על כלי טיס וכדי לברוק נוסעים, אנשי צוות, מסעני-יד, כבורה, מסען וציודה לכלי טיס, לפני העלייה או ההסענה ובמהלכן. כל צד מתקשר ישקול גם ברות אוהדת כל בקשה של הצד המתקשר האחר לנכי אמצעי בטיחות סיוחיים סבירים נוכח איום מטרים.



6. אם אין רשויות התעופה יכולות להסכים על תעריף כלשהו שהוגש להן בהתאם למימך 3 לסעיף זה, או על קביעת תעריף כלשהו כמפורט בס"ק 5 לסעיף זה, תיושב המחלוקת בהתאם להוראות סעיף 18 להסכם זה.
7. תעריף שנקבע בהתאם להוראות סעיף זה יישאר כחוקף עד שייקבע תעריף חדש ואולם לא יוארך תעריף מכוח ס"ק זה ליותר מ-21 חודשים אחרי התאריך שבו היה חוקפו אמור לפוג.

סעיף 7  
ייצוג

בכפוף לחוקים ולחקנות הלאומיים ועל כסיס של חרדיות:

1. המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד יודשה, על כסיס של חרדיות, להחזיק כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר את נציגיו ואת הסגל המסחרי, התפעולי והטכני כפי שנדרש בקשר להפעלת השירותים המוסכמים. אנשי הסגל האמורים ייבחרו מבין אזרחי אחר הצדדים המתקשרים או שניהם, כפי שיידרש.
2. את הביקוש לסגל ניתן למלא, לפי שיקולו של המוביל האווירי המיועד, ע"י כוח האדם שלו-עצמו, או ע"י שיסוס בשירותים של אירגון, חברה או סוביל אוירי אחרים כלשהם הפועלים כשטח ארצו של הצד המתקשר האחר, והמוזשים לבצע את השירותים האמורים כשטח ארצו של אותו צד מתקשר.
3. הנציגים ואנשי הסגל המאוזכרים בס"ק 1 לסעיף זה יקבלו תוך עיכוב מוערי את היתרי העבודה, אשרות ההעסקה או ממכסים דומים אחרים הדרושים.
4. כל צד מתקשר מעניק למוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר את הזכות לעסוק במכירת הובלה אווירית בשטח ארצו ישירות, ולפי שיקול דעתו, באמצעות סוכניו. לכל מוביל אווירי מיועד תחיה הזכות לסכור הובלה כאמור וכל ארט יהיה חופשי לרכוש הובלה כאמור בכל מטבע.

סעיף 8  
החלת חוקים ותקנות

1. חוקים ותקנותיו של כל צד מתקשר, המסרירים את כניסתם לשטח ארצו או יציאתם ממנו של כלי סיס העומקים בתעופה בינלאומית, או הקשורים להפעלת כלי סיס כאמור בעת שהותם בשטח ארצו, יחולו על כלי הסיס של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר עם כניסתם לשטח ארצו של הצד המתקשר הראשון, כשהותם בו או ביציאתם ממנו.
2. חוקים ותקנותיו של צד מתקשר אחד הנוגעים לכניסה, שהות, מעבר או יציאה של נוסעים, צוות, כבודה, מסען ודואר, לרכות נהלים הנוגעים לנוהלי כניסה ליציאה, הנירה, מכס, דרכונים, מטבע ואמצעי תברואה, ימלאו ע"י המוביל האווירי של צד מתקשר עם כניסתו לשטח ארצו של הצד המתקשר הראשון, כשהותו בו או ביציאתו ממנו.

3. את הציור המוסס הרגיל, וכן החומרים והאספקה המוחזקים על סיפון כלי הטיס של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר, ניתן לפרוק בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר רק באישור שילטונות המכס של אותו שטח ארץ. במקרה האמור, ניתן לשים תחת פיקוח השלטונות האמורים ער להוצאתם או עד אשר ייעשה בהם אחרת בהתאם לתקנות המכס.
4. הפטורים לפי הוראות ס"ק 1 לסעיף זה יהיו זמינים גם מקום שהמוביל האווירי של צד מתקשר אחד התקשר בהסכמים עם מוכיל אווירי אחר, אשר נהנה באופן דומה מפטורים כאמור שהעניק הצד המתקשר האחר, לשם הלוואה או העברת בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר של הפריטים המפורטים בס"ק 1 לסעיף זה.

סעיף 6  
תעריפים

1. התעריפים שיגבה המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד כעוד הובלה אל שטח ארצו של הצד המתקשר האחר וממנו ייקבעו ברמות סבירות, תוך התחשבות נאותה בכל הנורמים הנוגעים לדבר, לרבות עלויות הפעלה, רווח סביר, ותעריפים של מובילים אוויריים אחרים. הצדדים המתקשרים יראו ככלתי קבילים תעריפים חסוניים או מפלים, גבוהים שלא כראות או סגבילים כגלל ניצול לרעה של עמדת כות, או נמוכים כמידה מלאכותית כגלל סיוע או תמיכה ממסלולית ישירה או עקיפה.
2. התעריפים המאוזנים בס"ק 1 לסעיף זה יוסכמו בין המובילים האוויריים המיועדים של שני הצדדים המתקשרים, לאחר התייענות עם מובילים אוויריים אחרים הפועלים באותו נתיב, כשלמותו או כחלקו, והסכם באמור יושג, כל אימת שהדבר אפשרי, ע"י שימוש בנזהולי האיגוד הבינלאומי לתעופה אזרחית, או כל מנגנון בינלאומי מתאים אחר לקביעת תעריפים לשם לחישוב תעריפים.
3. התעריפים שהוסכם עליהם כדרך זו יוגשו לאישור רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לפחות 45 ימים לפני התאריך המוצע להנהגתם. במקרים מיוחדים, ניתן לקצר פרק זמן זה, בכפוף להסכמת הרשויות האמורות.
4. אישור זה ניתן להעניק כמפורש. לא הביעה רשות תעופה התנגדות בתוך 30 ימים מתאריך ההגשה, בהתאם לס"ק 3 לסעיף זה, ייחשבו תעריפים אלה כאילו אושרו. במקרה של קיצור פרק הזמן להגשה לפי הוראות ס"ק 3, רשאיות רשויות התעופה להסכים שפרק הזמן שכתוכו יש להודיע על אי הסכמה יהיה פחות מ-30 ימים.
5. אם אי אפשר להסכים על תעריף בהתאם להוראות ס"ק 2 להסכם זה, או אם כשפרק הזמן בר החלה לפי ס"ק 4 לסעיף זה, רשות תעופה אחת מוסרת לרשות התעופה האחרת הודעה על אי הסכמה לתעריף כלשהו שהוסכם עליו בהתאם להוראות ס"ק 2, ישתדלו רשויות התעופה של שני הצדדים המתקשרים לקבוע את התעריף בהסכמה הרדית, לאחר התייעצויות עם רשויות התעופה של כל מדינה שטענתה תיראה להן מועילה.

- כ. במקרה שהמוביל האווירי האמור לא סילא אחר חוקים והתקנות של הצד המתקשר המעניק זכויות אלה, או
- ג. ככל מקרה שהמוביל האווירי האמור אינו מפעיל מסיבה אחרת את השירותים המוסכמים כהתאם לתנאים שנקבעו בהסכם.
2. אם אין הכרע מיידי לשלול, להתלות או לאכוף לאלתר תנאים כמפורט בסעיף 1 לסעיף זה כדי למנוע הפרות נוספות של חוקים או תקנות, הזכות האמורה להשלול או להשעות תמומש ע"י כל צד מתקשר רק לאחר התייעצות עם הצד המתקשר האחר. במקרה זה יחלו ההתייעצויות בתוך פרק זמן של שלושים (30) ימים מתאריך הגשת בקשה להתייעצויות ע"י צד מתקשר.

סעיף 5  
פרטור מהיסטוריה וממסמכים

1. על כמיס עקרון ההדדיות, כל צד מתקשר יפסוד את המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר, כמיוה המירכית האפשרית לפי החוק הלאומי שלו, שהנכלול ייבוא, היסלי מכס, ממי כלו, אגרות כיקורת והיסלים ואגרות לאומיים אחרים על אספקה, לרכות ולק וסיכה, חלפים לרכות מנועים, ציוד רגיל למסוסיים, אספקה ומזון לממוסיים (לרכות סבק, משקאות מסכרים, משקאות קלים ומוצרים אחרים המיועדים לסכירה לנוסעים ככמויות מוגבלות כזמן הטיסה), (פריטים אחרים המיועדים לשימוש אך ורק כקשר להפעלה או לתחוקה של כלי סים של המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האמור המפעיל את השירותים המוסכמים, וכן ספטים מודפסים לכרטיסים, שטרי מסעו, כל חומר מודפס הנושא את סמל החכרה המודפס עליו וחומר פרסום רגיל המופץ בלי תשלום ע"י המוביל האווירי המיועד.
2. הפסוד הסוענק לפי סעיף זה יחול על הפריטים המאוזכרים בסעיף 1 לסעיף זה:
- א. שהוכנסו לשטח ארצו של צד מתקשר אחד ע"י המוביל האווירי המיועד של הצד המתקשר האחר או מסעמו;
- ב. שהחזקו על סיפון כלי סים של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד עם הגיעו לשטח ארצו של הצד המתקשר האחר או עם צאתו מסט;
- ג. שהועלו על סיפון כלי סים של המוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד בשטח ארצו של הצד המתקשר האחר (המיועדים לשימוש כהפעלת השירותים המוסכמים. כ"ן אם משתמשים כפריטים אלה או צורכים אותם בשלמותם או בחלקם בשטח ארצו של הצד המתקשר המעניק את הפסוד, בתנאי שהפריטים האמורים אינם מוסכרים בשטח ארצו של הצד המתקשר האמור.
- החומר הסאוזכו כ- (א) (ב) ו- (ג) לעיל יישמר תחת השגחה או פיקוח של המכס.

4. אם בגלל עיסות זסני, הפרעות פוליטיות, או נסיבות מיוחדות וחריגות כלשהן, המוכיל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד אינו מסוגל להפעיל שירות בנתיב הרגיל, הצד המתקשר האחר יעשה כמיטב יכולתו כדי להקל על המשך הפעלת השירותים האמורים באמצעות אירגון מחדש כראות של הנתיבים האמורים, לרבות הענקת וכיות לפרק זמן ככל שיידרש להקלה על המשך פעולות כנות קיימא.

טעף ב

הועדת מובילים אוויריים והיתרי הפעלה

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות להועיד בהודעה ככתב לצד המתקשר האחר מוכיל אווירי אחד לשם הפעלת השירותים המוסכמים בנתיבים המפורטים בין שסחי ארצותיה של הצדדים המתקשרים.
2. עם קבלת הודעה על הועדה כאמור, יעניק הצד המתקשר האחד בלא עיכוב, בכפוף להוראות ס"ק 3 ו-4 לטעף זה, את היתר הפעלה המתאים למוכיל האווירי המיועד.
3. רשויות התעופה של צד מתקשר אחד רשאיות לדרוש מהמוכיל האווירי שהועידו הצד המתקשר האחר שיניח את דעתן כי הנו סמלא אחר התנאים שנקבעו לפי החוקים והתקנות החלים באופן רגיל וטכיר על הפעלת שירותי תעופה בינלאומיים ע"י הרשויות האמורות, בהתאם להוראות האסנה.
4. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לטרכ לקבל הועדה של מוכיל אווירי, או לטרכ להעניק את היתר הפעלה הסוכר בס"ק 2 לטעף זה, או להטיל אותם תנאים שיראה בהכרחיים למימוש הזכויות המפורסות בטעף 2 להסכס זה ע"י המוכיל האווירי המיועד, ככל סקרה שלא נחה דעתו של הצד המתקשר האמור כי הבעלות העיקרית והשליטה המעשית על אותו מוכיל אווירי נתונים בידי הצד המתקשר המועיר את המוכיל האווירי, או כירי אורחיר.
5. מוכיל אווירי, משיועד והוסחך לכך, דשאי להתחיל ככל עת להפעיל את השירותים המוסכמים, וכלכד שהתעריף שנקבע בהתאם להוראות טעף 6 להסכס זה הוא בתוקף ביחס לאותם שירותים.

טעף 4

שלילה והתלייה של זכויות

1. לכל צד מתקשר תהיה הזכות לשלול היתר הפעלה או להתלות את מיסוס הזכויות המפורסות בטעף 2 להסכס זה שניתנו למוכיל האווירי שהועידו הצד המתקשר האחר, או לאכוף תנאים שייראו לו נחוצים לשם מיסוס זכויות אלה:
  - א. כמקרה שלא נחה דעתו שהבעלות העיקרית והשליטה המעשית על המוכיל האווירי נתונות בידי הצד המתקשר שהועיד את המוכיל האווירי או כירי אורחיר של צד מתקשר כאמור;

- ה. הגרות "ססח ארץ" בתח-ס"ק (ד) לסעיף זה היא בלי לפגוע בסעיף (ב) לחוזה השלום, ותוך התחשבות בהוראות הנוגעות לחלל אווירי בהסכמים בין ישראל לאש"פ.
- ו. הטונת "הסכס" פירושו הסכס זה, נספחיו וכל תיקון להם;
- ז. המונח "נתיבים מפורטים" פירושו הנתיבים שנקבעו או שייקבעו בנספח להסכס זה;
- ח. המונח "שירותים מוסכמים" פירושו השירותים האוויריים הכינלאוסיים שמבצע כלי טיס בהובלה ציבורית של נוסעים, סטען ודואר שאפשר להפעיל, לפי חוראות החסכס, בנתיבים המפורטים;
- ט. המונח "תעריף" פירושו המחירים שיש לשלם בעד הובלת נוסעים, כבודה וסטען, והתנאים שלפיהם סוחלים מחירים אלה, לרבות מחירים ותנאים של עטילות ושירותי עזר אחריים, אך למעט תגמולים ותנאים להובלת רואר;
- י. המונח "קיבולת", בויקה ל"שירותים מוסכמים", פירושו קיבולת של כלי טיס המופעלים בשירותים האמורים, כפול התדירות שבלי טיס כאמור מופעל בה כמשך פרק-זמן נחוץ בנתיב או בקטע סנתיכ.
2. נספח הנתיבים וכל האיזכורים להסכס יהוו חלק בלתי נפרד מההסכס.

סעיף 2  
הענקת זכויות

1. כל צד מתקשר סעניק לצד המתקשר האחר את הזכויות המפורטות בהסכס תנוכחי על סנת לאפשר למוכיל האווירי המיועד שלו להקיס ולהפעיל שירותים אוויריים כינלאוסיים סרירים בנתיבים המפורטים בנספח להסכס.
2. בכפוף להוראות הסכס זה או בנספח הנתיבים, ייהנה המוכיל האווירי המיועד של כל צד מתקשר מהזכויות הבאות:
- א. לסוס ללא חנייה מעל לשסחו של הצד המתקשר האחר;
- ב. לערוך חניות בשסח האמור שלא לסטרות תעבורה; וכן
- ג. בעת הפעלת השירותים הסומכסים, להעלות ולהוריר, בשסח ארצו של הצד המתקשר האחר, נוסעים, סטען רואר, הסניעים או הסיועדים אל או משסח ארצו של המתקשר שנקב בשס הסוביל האוירי, באותן הנקודות המפורטות בנספח להסכס האוירי.
3. אין בהסכס זה רבר אשר ייחסכ כמעניק לסוביל האווירי המיועד של צד מתקשר אחד את זכות היתר להעלות בשסח ארצו של הצד המתקשר האחר נוסעים, סטען ורואר, המובלים לסטרות ריוח או בשכירות ומיועדים לנקודה אחרת בשסח ארצו של הצד המתקשר האחר.

הסכם כרבר שירותים אוויריים

בין

ממשלת מדינת ישראל

לכיון

ממשלת הממלכה הירדנית ההאשמית

ממשלת מדינת ישראל וממשלת הממלכה הירדנית ההאשמית, (שתיקראנה להלן "הצדדים המתקשרים");

בהיותן צדדים לאמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית, שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום 7 בדצמבר, 1944;

ברצותן לקדם את פיתוח ההובלה האווירית בין ירדן לבין ישראל, ולהמשיך במלוא ההיקף את שיתוף הפעולה הבינלאומי בתחום זה; וכן

ברצותן לעשות הסכם להפעלת שירותים אוויריים בין שתי ארצותיהם ולהסדרת פעילויות התעופה האזרחית בהתאם להוראות חוזה השלום מ-26 באוקטובר 1994 בין ירדן לישראל;

הסכימו לאמור:

סעיף 1

הגדרות

1. למסרת פירושו ויישום של ההסכם, אלא אם נאטר אחרת:

א. המונח "אמנה" פירושו האמנה בדבר תעופה אזרחית בינלאומית שנפתחה לחתימה בשיקגו ביום השביעי בדצמבר 1944, לרבות כל נספח שאומץ לפי סעיף 90 לאמנה זו, וכל תיקון לנספחים או לאמנה לפי סעיפים 90 ו-94, במידה ואותם נספחים ותיקונים נכנסו לתוקף או אושרו ע"י שני הצדדים המתקשרים;

ב. המונח "דשויית תעופה" פירושו, במקדה של הממלכה הירדנית ההאשמית, הרשות לתעופה אזרחית/מסוד התחכודה, ובמקרה של מדינת ישראל, של התחבורה, או בשני הסדדים, כל ארט או נוף שהוסמכו כראות למלא את התפקידים המוטלים על הרשויות האמורות;

ג. המונח "סוביל אווירי סיועד" פירושו סוביל אווירי שכל צד סתקשר הועיד לשם הפעלת השירותים המוסכמים, כמפורט בנספח להסכם זה ובתמאם לסעיף 3 להסכם זה או כמפורט בנספח שלו המצ"ב;

ד. למונח "שטח ארץ" תהיה המשמעות המפורטת בסעיף 2 לאמנה, למונח "שירותים אוויריים", "שירותים אוויריים בינלאומיים", "סוביל אווירי", ו"חנייה שלא למטרות תעבורה", משמעות כמפורט בסעיף 69 לאמנה;

[ HEBREW TEXT — TEXTE HÉBREU ]

הסנס כדבר שירותים אוויריים

כ"ו

ממשלת מדינת ישראל

לכ"ו

ממשלת המסלכה הירדנית ההאשמית

[TRANSLATION - TRADUCTION]

ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE

Le Gouvernement de l'État d'Israël et le Gouvernement du Royaume hachémite de Jordanie (ci-après dénommés les "Parties contractantes").

Étant Parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;

Désireux de favoriser le développement des transports aériens entre la Jordanie et Israël et de poursuivre à tous égards la coopération internationale dans ce domaine; et

Désireux de conclure un accord en vue de l'exploitation des services aériens entre leurs territoires, conformément aux dispositifs du Traité de Paix du 26 octobre 1944 entre Israël et la Jordanie;

Sont convenus de ce qui suit :

*Article I. Définitions*

I. Aux fins d'interprétation et d'application du présent accord et sauf indication contraire :

a) Le terme "Convention" s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature le 7 décembre 1944 à Chicago, ainsi que de toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de ladite Convention et de toute modification apportée aux annexes ou à la Convention conformément à ses articles 90 et 94, à condition que lesdites annexes et lesdites modifications aient été ratifiées par les deux Parties contractantes ou leur soient devenues applicables;

b) L'expression "autorités aéronautiques" s'entend dans le cas d'Israël du Ministre des transports et dans le cas du Royaume hachémite de Jordanie, de l'Autorité de l'aviation civile, Ministère des transports ou, dans les deux cas de toute personne ou de tout organisme dûment habilité à exercer les fonctions attribuées auxdites autorités.

c) L'expression "entreprise aérienne désignée" désigne l'entreprise de transport aérien que chacune des Parties contractantes aura choisi pour exploiter les services spécifiés dans l'annexe au présent Accord et conformément à l'article III du présent accord;

d) Le terme "territoire" a le sens spécifié dans l'article 2 de la Convention. Les expressions "services aériens", "services aériens internationaux", "compagnie aérienne", et "escale non commerciale" ont le sens que leur donne l'article 96 de la Convention.

e) "Territoire" est défini à l'alinéa d du présent article sans préjudice de l'article 3 du Traité de Paix et prenant note des dispositions pertinentes des accords entre Israël et l'OLP concernant l'espace aérien;

f) Le terme "Accord" s'entend du présent Accord, de ses annexes et de tout amendement qui pourrait y être apporté;



g) L'expression "routes spécifiées" désigne les routes établies ou qui le seront dans l'annexe au présent Accord;

h) L'expression "services convenus" désigne les services aériens internationaux assurés par des aéronefs de transport public de passagers, marchandises et courrier pouvant être exploités, conformément aux dispositions du présent Accord, sur les routes spécifiées;

i) Le terme "tarif" désigne les prix à acquitter pour le transport de passagers, bagages et marchandises et les conditions d'application de ces prix, y compris les prix et les conditions des prestations d'agences et autres prestations auxiliaires, mais à l'exclusion des tarifs ou des conditions concernant le transport du courrier;

j) Le terme "capacité", s'agissant des "services convenus", désigne la capacité de transport des aéronefs utilisés par lesdits services multipliés par la fréquence des vols effectués par ces aéronefs pendant une période donnée sur une route ou tronçon de route;

2. L'annexe des routes et toutes les références à l'Accord constitueront une part intégrale de l'Accord.

#### *Article II. Octroi des droits*

1. Chacune des Parties contractantes accorde à l'autre Partie les droits énoncés dans le présent Accord en vue d'assurer des services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées dans l'annexe au présent Accord.

2. Sauf disposition contraire spécifiée au présent Accord ou dans son annexe, l'entreprise désignée par chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, des privilèges suivants :

a) Survoler le territoire de l'autre Partie contractante sans y faire escale;

b) Faire des escales non commerciales sur ledit territoire;

c) Dans le cadre de l'exploitation des services convenus sur les routes spécifiées, embarquer ou débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés dans l'annexe au présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises ou du courrier à destination ou en provenance du territoire de la Partie contractante ayant désigné l'entreprise.

3. Aucune disposition du présent Article ne sera censée conférer à une entreprise désignée par une Partie contractante le privilège d'embarquer sur le territoire de l'autre Partie, des passagers, des marchandises ou du courrier pour les transporter, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, à un autre point du territoire de cette autre Partie contractante.

4. Si à la suite d'un conflit, de troubles ou d'événements politiques ou de circonstances extraordinaires, une entreprise désignée de l'une des Parties contractantes n'est pas en mesure d'exploiter un service sur son itinéraire habituel, l'autre Partie contractante s'efforcera dans toute la mesure de ses moyens de faciliter l'exploitation dudit service en réorganisant les routes appropriées et octroyant pour la période requise, les droits nécessaires à l'exploitation dudit service.

*Article III. Désignation des entreprises et permis d'exploitation*

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie contractante, une entreprise de transport aérien habilitée à exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre les territoires des deux pays.

2. Au reçu de la désignation, chacune des Parties contractantes accordera sans retard, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, le permis d'exploitation voulu à l'entreprise désignée.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie contractante pourront exiger de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante la preuve qu'elle est en mesure de remplir les conditions prescrites par la législation et la réglementation normalement et raisonnablement appliquées par lesdites autorités à l'exploitation de services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chacune des Parties contractantes aura le droit de refuser le permis d'exploitation visé au paragraphe 2 du présent article, ou de soumettre aux conditions qu'elle jugera nécessaires l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits précisés à l'article II du présent Accord, lorsqu'elle n'aura pas la certitude qu'une part importante de la propriété et que le contrôle effectif de ladite entreprise sont entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie.

5. Lorsqu'une entreprise aura été dûment désignée et aura reçu le permis d'exploitation, elle pourra commencer, n'importe quand, à assurer les services convenus, à condition qu'un tarif établi selon les dispositions de l'article VI du présent Accord soit en vigueur pour lesdits services.

*Article IV. Annulation ou suspension des droits*

1. Chacune des Parties contractantes aura le droit d'annuler le permis d'exploitation ou de suspendre l'exercice des droits précisés à l'article II du présent Accord et accordés à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, ou encore de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires :

a) Si elle a des raisons de douter qu'une part importante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise soient entre les mains de la Partie contractante qui l'a désignée ou de ressortissants de cette Partie;

b) Si cette entreprise ne respecte pas la législation ou la réglementation en vigueur sur le territoire de la Partie contractante qui a accordé ces droits; ou encore

c) Si l'entreprise manque de toute autre manière à conformer son exploitation aux conditions prescrites dans le présent Accord.

2. Sauf nécessité immédiate d'annuler le permis, de suspendre l'exercice des droits ou d'imposer des conditions comme prévu au paragraphe 1 du présent article afin d'empêcher la poursuite de l'infraction à la législation ou à la réglementation en question, il ne sera fait usage de ce droit qu'après consultation de l'autre Partie contractante. Dans ce cas, les consultations devront commencer dans un délai de trente (30) jours après la date de la demande formulée par l'une ou l'autre des Parties.

*Article V. Exemptions des droits de douane et autres taxes*

1. Dans toute la mesure où sa législation nationale le permet, chacune des Parties contractantes exonérera, sur la base de la réciprocité, l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante des restrictions à l'importation, droits de douane, taxes d'accise, frais d'inspection et autres droits ou impositions nationaux sur les fournitures, y compris les carburants et les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange y compris les moteurs, l'équipement normal des aéronefs, les provisions (y compris les boissons alcoolisées et autres, le tabac et les autres articles destinés à la vente en quantité limitée aux passagers durant le vol), et les autres articles destinés à être utilisés uniquement pour l'exploitation ou l'entretien des aéronefs de l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante et assurant les services convenus, de même que les billets imprimés, les lettres de transport aérien, les imprimés portant le label de l'entreprise et la documentation publicitaire habituelle distribuée gratuitement par elle.

2. Les exonérations accordées en vertu du présent article s'appliqueront aux objets visés au paragraphe 1 dudit article lorsqu'ils seront :

a) Introduits sur le territoire de l'une des Parties contractantes par l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante ou pour son compte;

b) Conservés à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes au moment de l'arrivée sur le territoire de l'autre Partie contractante ou au départ dudit territoire;

c) Embarqués à bord d'aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes sur le territoire de l'autre Partie contractante et destinés à être utilisés dans l'exploitation des services convenus que ces objets soient ou non utilisés ou consommés intégralement ou en partie à l'intérieur du territoire de la Partie contractante qui accorde l'exonération, à condition qu'ils ne soient pas cédés à des tiers dans le territoire de ladite Partie contractante.

Les objets visés aux alinéas a, b et c qui précèdent seront placés sous le contrôle ou la supervision des autorités douanières.

3. Les équipements de bord normaux ainsi que les matériels et fournitures normalement conservés à bord des aéronefs de l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes ne pourront être débarqués sur le territoire de l'autre Partie contractante qu'avec l'accord des services de douane de ce territoire; dans ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance de ces services jusqu'à leur enlèvement ou jusqu'à ce qu'il en soit disposé autrement conformément à la réglementation douanière.

4. Les exonérations visées au paragraphe 1 du présent article seront également accessibles à l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes qui aura conclu des arrangements avec une autre entreprise bénéficiaire des mêmes exonérations accordées par l'autre Partie contractante, pour le prêt ou le transfert sur le territoire de l'autre Partie contractante des objets visés au paragraphe 1 du présent article.

*Article VI. Tarifs*

1. Les tarifs pratiqués par l'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes pour le transport à destination ou en provenance du territoire de l'autre Partie contractante seront établis à un niveau raisonnable qui tiendra dûment compte de tous les facteurs à prendre en considération, notamment les frais d'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs des autres compagnies aériennes. Les Parties contractantes considéreront comme inacceptables les tarifs abusifs ou discriminatoires, indûment élevés ou restrictifs en raison de l'abus d'une position dominante, ou artificiellement bas du fait de l'octroi direct ou indirect d'une subvention ou d'un soutien de l'État.

2. Les tarifs visés au paragraphe 1 du présent article seront établis d'un commun accord par les entreprises désignées par les deux Parties contractantes, après consultation avec d'autres compagnies aériennes qui desservent tout ou partie de la même route et, lorsque ce sera possible, ledit Accord sera conclu en ayant recours aux procédures utilisées par l'Association internationale du transport aérien ou à tout autre mécanisme approprié de fixation des tarifs internationaux.

3. Les tarifs ainsi convenus seront proposés à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins 45 jours avant la date projetée de leur entrée en vigueur. Toutefois, ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Les autorités aéronautiques pourront donner tacitement cette approbation. Si aucune d'elles ne fait opposition dans les 30 jours suivant la date de la proposition déposée conformément au paragraphe 3 du présent article, les tarifs seront réputés approuvés. Si le délai de proposition est réduit comme le prévoit le paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques pourront décider de ramener à moins de 30 jours le délai d'opposition.

5. Si un tarif ne peut être établi conformément au paragraphe 2 du présent article, ou si, durant le délai applicable conformément au paragraphe 4, l'une des autorités aéronautiques signifie son opposition à l'application d'un tarif convenu conformément aux dispositions du paragraphe 2, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes s'efforceront d'établir le tarif d'un commun accord après avoir consulté les autorités aéronautiques de tout État dont elles pourront estimer utile de recueillir l'avis.

6. Si les autorités aéronautiques ne peuvent s'entendre sur un tarif qui leur est proposé conformément au paragraphe 3 du présent article, ou sur un tarif envisagé conformément au paragraphe 5, le différend sera réglé conformément aux dispositions de l'article XVIII du présent Accord.

7. Un tarif établi conformément aux dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à l'établissement d'un nouveau tarif. Néanmoins, la validité d'un tarif ne sera pas prolongée en vertu du présent paragraphe au-delà de douze (12) mois après la date normale de son expiration.

*Article VII. Représentation*

Sous réserve des lois et règlements internationaux et sur la base de la réciprocité :

1. L'entreprise désignée par l'une des Parties contractantes sera autorisée, sous réserve de réciprocité, à maintenir sur le territoire de l'autre Partie contractante ses représentants et

ses personnels d'exploitation, commercial et technique nécessaires pour l'exploitation des services convenus. Ces personnels seront choisis selon les besoins parmi les ressortissants de l'une des Parties contractantes ou des deux.

2. Au choix de l'entreprise désignée, ses besoins en personnel pourront être satisfaits par ses propres employés ou en faisant appel aux services d'une autre organisation, entreprise ou compagnie aérienne qui exerce son activité sur le territoire de l'autre Partie contractante et qui est habilitée à offrir de tels services sur ce territoire.

3. Les représentants et les personnels auxquels se réfère le paragraphe 1 de cet article devront recevoir, dans les meilleurs délais, les permis ou visas de travail nécessaires et les autres documents similaires.

4. Chaque Partie contractante accorde à chaque entreprise désignée de l'autre Partie contractante le droit de vendre sur son territoire des services de transport aériens soit directement, soit, à la discrétion de l'entreprise, par l'intermédiaire de représentants commerciaux. Chaque entreprise désignée aura le droit de libeller la vente desdits services de transport aériens, et toute personne aura le droit d'acheter ces services dans toute monnaie convertible.

#### *Article VIII. Application des lois et des règlements*

1. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes qui régissent, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des aéronefs affectés à la navigation internationale ou bien l'exploitation de ces aéronefs sur son territoire, seront applicables à l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante, à l'entrée et à la sortie ainsi que pendant le séjour dans ledit territoire.

2. Les lois et règlements de chacune des Parties contractantes, applicables sur son territoire à l'entrée, au séjour, au transit et au départ des passagers, des équipages, des bagages, des marchandises et du courrier embarqués sur des aéronefs, y compris les règlements en matière d'entrée et de départ, d'immigration et d'émigration, de passeports, de douane, de devises et de contrôles sanitaires devront être respectés par l'entreprise désignée par chacune des Parties contractantes à l'entrée sur le territoire de l'autre Partie contractante, durant le séjour sur ce territoire et au départ de ce territoire.

#### *Article IX. Acceptation des certificats et permis*

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les permis délivrés ou validés par l'une des Parties contractantes et non périmés seront reconnus valides par l'autre Partie aux fins de l'exploitation des services convenus, sous réserve que les conditions auxquelles ces certificats ou permis ont été délivrés ou validés soient égales ou supérieures aux minimums éventuellement fixés conformément à la Convention.

2. Cependant, chacune des Parties contractantes se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son territoire, la validité des brevets d'aptitude et des permis délivrés à ses propres ressortissants par l'autre Partie.

*Article X. Sécurité*

1. Les Parties contractantes réaffirment l'obligation qu'elles ont à l'égard l'une de l'autre d'assurer la sécurité de l'aviation civile contre tous actes de piraterie. Les Parties contractantes se conformeront notamment aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971 et du Protocole pour la répression d'actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 24 février 1988.

2. Les Parties contractantes se prêteront mutuellement, sur demande, toute l'aide nécessaire pour prévenir la capture illicite d'aéronefs civils et tout autre acte illicite portant atteinte à la sécurité desdits aéronefs, de leurs passagers et équipages, des aéroports et des installations de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace contre la sécurité de l'aviation civile.

3. Dans le cadre de leurs relations mutuelles, les Parties contractantes agiront conformément aux dispositions relatives à la sécurité du transport aérien arrêtées par l'Organisation de l'aviation civile internationale et contenues dans les annexes à la Convention, dans la mesure où lesdites dispositions sont applicables aux Parties; elles exigeront des exploitants d'aéronefs de leur nationalité et de ceux dont l'établissement principal ou la résidence permanente sont sis sur leur territoire, de même que des exploitants d'aéroports sis sur leur territoire, qu'ils agissent conformément aux dispositions relatives à la sécurité aérienne.

4. Chacune des Parties contractantes s'engage à obliger lesdits exploitants d'aéronefs à respecter les dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au paragraphe 3 ci-dessus dont l'autre Partie exige l'application en ce qui concerne l'entrée ou le séjour sur son territoire ou le départ de ce territoire.

Chacune des Parties contractantes veillera à ce que les mesures adéquates soient effectivement prises sur son territoire afin de protéger les aéronefs et de contrôler les passagers les équipages, les bagages à main, les bagages de soute, les marchandises et les provisions de bord avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chacune des Parties contractantes considérera aussi avec bienveillance toute demande de l'autre Partie contractante visant à la prise de mesures de sécurité spéciales et raisonnables pour faire face à une menace particulière.

5. Lorsque se produira un incident ou que planera la menace d'un incident ou d'une capture illicite d'un aéronef civil ou de tout autre acte illicite à l'encontre de la sécurité d'un de ces aéronefs, de ses passagers et de son équipage, d'un aéroport ou d'installations de navigation aérienne, les Parties contractantes se prêteront mutuellement assistance en facilitant les communications et en prenant les autres mesures appropriées pour mettre rapidement et sûrement fin audit incident ou à ladite menace.

6. Lorsqu'une Partie contractante aura des raisons légitimes de croire que l'autre Partie a dérogé aux dispositions relatives à la sécurité aérienne visées au présent article, les autorités aéronautiques de cette Partie contractante pourront demander des consultations immédiates avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie contractante. S'il n'est pas possible

d'arriver à un accord satisfaisant dans un délai de 60 jours, l'article XVIII de l'Accord sera applicable.

*Article XI. Transfert des excédents de recettes*

Sur la base du principe de la réciprocité :

1. L'entreprise désignée par une Partie contractante aura toute latitude pour vendre des prestations de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie contractante, soit directement, soit par l'intermédiaire d'un agent, en monnaie locale ou dans une monnaie librement convertible, sous réserve d'autorisation et conformément aux lois et règlements nationaux applicables sur le territoire de cette dernière.

2. Les entreprises désignées par les Parties contractantes auront toute latitude pour convertir en monnaie librement convertible et transférer du territoire où sont vendues ces prestations vers le territoire de leur pays d'origine l'excédent de leurs recettes sur leurs dépenses. Ces transferts nets comprendront le produit des ventes effectuées, directement ou par l'intermédiaire d'un agent, de prestations de transport aérien et celui des ventes de services connexes supplémentaires, et ils seront effectués conformément à l'accord de paiements en vigueur entre les deux pays si un tel accord existe et aux règlements de change applicables.

3. Chacune des Parties contractantes exonérera l'entreprise désignée par l'autre Partie contractante de tous impôts et taxes sur les bénéfices tirés de l'exploitation des services aériens.

*Article XII. Capacité de transport et horaires*

1. Les entreprises désignées par les deux Parties contractantes auront la faculté d'exploiter, dans des conditions équitables et égales, les services convenus spécifiés dans l'annexe au présent Accord.

2. L'entreprise désignée par chaque Partie contractante devra, en exploitant les services convenus, prendre en considération les intérêts de l'entreprise de l'autre Partie contractante, de façon à ne pas préjudicier indûment les prestations que cette dernière assure sur tout ou partie des mêmes routes.

3. La capacité de transport accordée aux entreprises désignées pour les services convenus dépendra étroitement de la demande estimée de transport aérien de passagers entre les territoires des Parties contractantes.

4. Les horaires et les jours de l'exploitation des services convenus seront arrêtés d'un commun accord entre les deux entreprises désignées et soumis à l'approbation des autorités aéronautiques au moins 45 jours avant leur entrée en vigueur.

*Article XIII. Facilitation*

1. Chacune des Parties contractantes pourra imposer ou autoriser l'imposition de charges justes et raisonnables à l'utilisation des aéroports ou autres équipements de navigation aérienne, à condition que ces charges ne soient pas supérieures à celles qui sont acquittées par ses propres compagnies aériennes assurant des services entre les territoires des Parties

contractantes ou par d'autres compagnies aériennes assurant des services aériens internationaux similaires.

2. Chacune des Parties contractantes encouragera les consultations entre les administrations responsables de l'imposition de redevances d'usage et les entreprises désignées qui utilisent les services ou équipements considérés, et ce, si possible, par l'intermédiaire des organisations représentatives des compagnies aériennes. Toute proposition visant à modifier le montant des redevances d'usage devrait être notifiée aux utilisateurs avec un préavis raisonnable, de manière à leur permettre d'exprimer leur point de vue avant que les modifications n'entrent en vigueur.

3. Aucune des Parties contractantes n'accordera à une entreprise de transport aérien, qu'elle soit nationale ou étrangère, la préférence sur une entreprise de l'autre Partie contractante qui assurerait des services internationaux similaires pour l'application de ses règlements de douane, d'immigration, de quarantaine ou autres règlements similaires, ni pour l'utilisation des aéroports, des voies aériennes et des services de contrôle de la circulation aérienne ou des autres équipements apparentés sous son contrôle.

#### *Article XIV. Échange d'informations et de statistiques*

Les autorités aéronautiques de chacune des Parties contractantes fourniront à celles de l'autre Partie, sur leur demande, les informations statistiques dont celles-ci auront raisonnablement besoin pour déterminer la capacité de transport assurée par l'entreprise désignée. Le volume du trafic transporté sur les services convenus ainsi que l'origine et la destination du trafic doivent figurer dans ces informations statistiques.

#### *Article XV. Trafic en transit direct*

Les passagers en transit direct sur le territoire de l'une des Parties contractantes qui ne quitteront pas à la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne feront l'objet que d'un contrôle simplifié. Les bagages et les marchandises en transit direct seront exonérés des droits de douane et des taxes similaires.

#### *Article XVI. Consultations*

1. Dans un esprit d'étroite coopération, les autorités aéronautiques des Parties contractantes se consulteront périodiquement en vue d'assurer l'application et le respect fidèles des dispositions du présent Accord.

2. Ces consultations débuteront dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de réception d'une demande à cet effet, sauf décision contraire des Parties contractantes.

#### *Article XVII. Modifications*

1. Si l'une des Parties contractantes estime souhaitable de modifier telle ou telle disposition de l'Accord, elle pourra demander des consultations à l'autre Partie contractante. Ces consultations, qui se dérouleront entre les autorités aéronautiques, pourront s'effectuer ora-



lement ou par correspondance et débiteront dans un délai de soixante (60) jours suivant la date de la demande. Les modifications ainsi convenues entreront en vigueur par échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications pourront être apportées à l'annexe au présent Accord par entente directe entre les autorités aéronautiques compétentes des deux Parties contractantes, et confirmées par échange de notes diplomatiques.

3. Le présent Accord sera modifié pour être rendu conforme aux dispositions de toute convention multilatérale qui pourrait prendre force obligatoire pour les deux Parties contractantes.

#### *Article XVIII. Règlements des différends*

1. Si un différend s'élève entre les Parties contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties contractantes s'efforceront en premier lieu de le régler par voie de négociations.

2 Si les Parties contractantes ne parviennent pas à un règlement par voie de négociations, elles pourront convenir de soumettre le différend à un Tribunal de trois arbitres, dont un nommé par chacune des Parties contractantes, le troisième arbitre étant désigné par les deux premiers choisis. Chacune des Parties contractantes désignera un arbitre dans les soixante (60) jours qui suivront la date à laquelle chaque Partie contractante aura reçu par la voie diplomatique une demande d'arbitrage du différend et le troisième arbitre devra être désigné dans les soixante (60) jours qui suivront. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne désigne pas d'arbitre dans le délai prescrit, ou si le troisième arbitre n'est pas désigné dans le délai prescrit, le président du Conseil de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale pourra, à la demande de l'une ou l'autre Partie, désigner, selon le cas, un ou des arbitres; dans tous les cas, le troisième arbitre devra être ressortissant d'un État tiers, présidera le tribunal et décidera du lieu de l'arbitrage. Le tribunal arbitral arrêtera lui-même son règlement intérieur et, si nécessaire, décidera de la loi applicable.

3. Toute sentence du Tribunal arbitral aura force exécutoire pour les deux Parties contractantes, à moins qu'elles n'en aient décidé autrement en lui soumettant les différends.

4. Les dépenses du Tribunal seront réparties en parts égales entre les Parties contractantes.

5. Si l'une ou l'autre des Parties contractantes ne se conforme pas à une sentence rendue en application du paragraphe 3 du présent article, l'autre Partie contractante pourra, pour la durée du manquement, limiter, suspendre ou annuler tout droit ou privilège accordé par elle en application du présent Accord à la Partie contractante défaillante.

#### *Article XIX. Enregistrement*

Le présent Accord, toute modification qui y serait apportée, ainsi que tout échange de notes diplomatiques seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

*Article XX. Dénonciation*

1. Le présent Accord restera en vigueur pendant une période de temps indéfini.

2. Chacune des Parties contractantes pourra à tout moment notifier à l'autre son intention de mettre fin au présent Accord. La notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale. Dans ce cas, le présent Accord prendra fin douze (12) mois après la date à laquelle l'autre Partie aura reçu ladite notification par l'autre Partie contractante, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de ce délai. En l'absence d'accusé de réception de la part de l'autre Partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

*Article XXI. Entrée en vigueur*

Le présent Accord entrera en vigueur à la date à laquelle l'Accord sur le transport entre les deux Parties contractantes entrera en vigueur, conformément à l'article IX de l'alinéa b du paragraphe 3 de l'Accord sur le transport.

En foi de quoi, les soussignés, dûment autorisés par leurs gouvernements respectifs, ont signé le présent Accord. Fait à Tibérias le 16 janvier 1996, qui correspond au 24 Tevet 5756 et au 25 Sha'ban 1416H en deux exemplaires originaux en langues anglaise, arabe et hébraïque, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaudra.

Pour le Gouvernement  
de l'État d'Israël :  
ISRAEL KEISAR

Pour le Gouvernement  
du Royaume hachémite de Jordanie :  
SAMIR KAWAR

ANNEXE DES ROUTES À L'ACCORD RELATIF AUX TRANSPORTS AÉRIENS ENTRE LE GOUVERNEMENT DE L'ÉTAT D'ISRAËL ET LE GOUVERNEMENT DU ROYAUME HACHÉMITE DE JORDANIE CONCERNANT LES TRANSPORTS AÉRIENS RÉGULIERS ENTRE LEURS TERRITOIRES RESPECTIFS.

1. Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par le Royaume de Jordanie pourra assurer des services aériens :

Point d'origine :

Amman (Marka et/ou Queen Alia Int.)

Point (s) en Israël :

Tel-Aviv (Ben Gourion et/ou Sde Dov)

Points au-delà : sera désigné plus tard (\*)

2. Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par l'État d'Israël pourra exploiter des services aériens :

Point d'origine :

Tel Aviv (Ben Gourion et/ou Sde Dov)

Point (s) en Jordanie

Amman (Marka et/ou Queen Alia Int.)

Points au-delà : sera désigné plus tard (\*)

(\*) Les points au-delà seront spécifiés dans l'annexe après avoir fait l'objet d'un accord par les autorités aéronautiques

3. Les entreprises désignées des Parties contractantes n'exerceront pas de droits de trafic à destination et en provenance de pays tiers, à moins d'un accord mutuel à cet effet. Ledit accord devra être approuvé par les autorités aéronautiques des deux Parties avant d'être mis en vigueur.

4. Les entreprises désignées pourront omettre un ou plusieurs points ou au-delà de leurs territoires sur un ou sur la totalité de leurs vols à condition que le point de départ ou le point d'arrivée se trouve sur le territoire de la Partie contractante qui aura désigné l'entreprise.

