

AVIATION

Transport Services

Agreement Between the
UNITED STATES OF AMERICA
and JORDAN

Signed at Amman November 10, 1996

with

Annexes



NOTE BY THE DEPARTMENT OF STATE

Pursuant to Public Law 89-497, approved July 8, 1966 (80 Stat. 271; 1 U.S.C. 113)—

“ . . . the Treaties and Other International Acts Series issued under the authority of the Secretary of State shall be competent evidence . . . of the treaties, international agreements other than treaties, and proclamations by the President of such treaties and international agreements other than treaties, as the case may be, therein contained, in all the courts of law and equity and of maritime jurisdiction, and in all the tribunals and public offices of the United States, and of the several States, without any further proof or authentication thereof.”

JORDAN

Aviation: Transport Services

*Agreement signed at Amman November 10, 1996;
Entered into force November 10, 1996.
With annexes.*

AIR TRANSPORT AGREEMENT
BETWEEN
THE GOVERNMENT OF THE
UNITED STATES OF AMERICA
AND
THE GOVERNMENT OF THE
HASHEMITE KINGDOM OF JORDAN

The Government of the United States of America and the Government of the Hashemite Kingdom of Jordan (hereinafter, "the Parties") ;

Desiring to promote an international aviation system based on competition among airlines in the marketplace with minimum government interference and regulation;

Desiring to facilitate the expansion of international air transport opportunities;

Desiring to make it possible for airlines to offer the traveling and shipping public a variety of service options at the lowest prices that are not predatory or discriminatory and do not represent abuse of a dominant position, and wishing to encourage individual airlines to develop and implement innovative and competitive prices;

Desiring to ensure the highest degree of safety and security in international air transport and reaffirming their grave concern about acts or threats against the security of aircraft, which jeopardize the safety of persons or property, adversely affect the operation of air transportation, and undermine public confidence in the safety of civil aviation; and

Being Parties to the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944;¹

Have agreed as follows:

¹ TIAS 1591; 61 Stat. 1180.

Article 1

Definitions

For the purposes of this Agreement, unless otherwise stated, the term:

1. "Aeronautical authorities" means, in the case of the United States, the Department of Transportation, or its successor, and in the case of the Hashemite Kingdom of Jordan, the Ministry of Transport/ Civil Aviation Authority and any person or agency authorized to perform the functions exercised by the said Ministry of Transport/Civil Aviation Authority;
2. "Agreement" means this Agreement, its Annexes, and any amendments thereto;
3. "Air transportation" means the public carriage by aircraft of passengers, baggage, cargo, and mail, separately or in combination, for remuneration or hire;
4. "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, and includes:
 - (1) any amendment that has entered into force under Article 94(a) of the Convention and has been ratified by both Parties, and
 - (2) any Annex or any amendment thereto adopted under Article 90 of the Convention, insofar as such Annex or amendment is at any given time effective for both Parties;
5. "Designated airline" means an airline designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;
6. "Full cost" means the cost of providing service plus a reasonable charge for administrative overhead;
7. "International air transportation" means air transportation that passes through the airspace over the territory of more than one State;
8. "Price" means any fare, rate or charge for the carriage of passengers (and their baggage) and/or cargo (excluding mail) in air transportation charged by airlines, including their agents, and the conditions governing the availability of such fare, rate or charge;
9. "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, baggage, cargo and/or mail in air transportation;
10. "Territory" means the land areas under the sovereignty, jurisdiction, protection, or trusteeship of a Party, and the territorial waters adjacent thereto; and

11. "User charge" means a charge imposed on airlines for the provision of airport, air navigation, or aviation security facilities or services including related services and facilities.

Article 2
Grant of Rights

1. Each Party grants to the other Party the following rights for the conduct of international air transportation by the airlines of the other Party:
 - a. the right to fly across its territory without landing;
 - b. the right to make stops in its territory for non-traffic purposes; and
 - c. the rights otherwise specified in this Agreement.
2. Nothing in this Article shall be deemed to confer on the airline or airlines of one Party the rights to take on board, in the territory of the other Party, passengers, their baggage, cargo, or mail carried for compensation and destined for another point in the territory of that other Party.

Article 3
Designation and Authorization

1. Each Party shall have the right to designate as many airlines as it wishes to conduct international air transportation in accordance with this Agreement and to withdraw or alter such designations. Such designations shall be transmitted to the other Party in writing through diplomatic channels, and shall identify whether the airline is authorized to conduct the type of air transportation specified in Annex I or in Annex II or both.
2. On receipt of such a designation, and of applications from the designated airline, in the form and manner prescribed for operating authorizations and technical permissions, the other Party shall grant appropriate authorizations and permissions with minimum procedural delay, provided:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Party designating the airline, nationals of that party, or both;
 - b. the designated airline is qualified to meet the conditions prescribed under the laws and regulations normally applied to the operation of international air transportation by the Party considering the application or applications; and
 - c. the Party designating the airline is maintaining and administering the standards set forth in Article 6 (Safety) and Article 7 (Aviation Security).

Article 4

Revocation of Authorization

1. Either Party may revoke, suspend or limit the operating authorizations or technical permissions of an airline designated by the other Party where:
 - a. substantial ownership and effective control of that airline are not vested in the other Party, the Party's nationals, or both;
 - b. that airline has failed to comply with the laws and regulations referred to in Article 5 (Application of Laws) of this Agreement; or
 - c. the other Party is not maintaining and administering the standards as set forth in Article 6 (Safety).
2. Unless immediate action is essential to prevent further noncompliance with subparagraphs 1b or 1c of this Article, the rights established by this Article shall be exercised only after consultation with the other Party.
3. This Article does not limit the rights of either Party to withhold, revoke, limit or impose conditions on the operating authorization or technical permission of an airline or airlines of the other Party in accordance with the provisions of Article 7 (Aviation Security).

Article 5

Application of Laws

1. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the operation and navigation of aircraft shall be complied with by the other Party's airlines.
2. While entering, within, or leaving the territory of one Party, its laws and regulations relating to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo on aircraft (including regulations relating to entry, clearance, aviation security, immigration, passports, customs and quarantine or, in the case of mail, postal regulations) shall be complied with by, or on behalf of, such passengers, crew or cargo of the other Party's airlines.

Article 6

Safety

1. Each Party shall recognize as valid, for the purpose of operating the air transportation provided for in this Agreement, certificates of airworthiness, certificates of competency, and licenses issued or validated by the other Party and still in force, provided that the requirements for such certificates or licenses at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention. Each Party may, however, refuse to recognize as valid for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to or validated for its own nationals by the other Party.

2. Either Party may request consultations concerning the safety standards maintained by the other Party relating to aeronautical facilities, aircrews, aircraft, and operation of the designated airlines. If, following such consultations, one Party finds that the other Party does not effectively maintain and administer safety standards and requirements in these areas that at least equal the minimum standards that may be established pursuant to the Convention, the other Party shall be notified of such findings and the steps considered necessary to conform with these minimum standards, and the other Party shall take appropriate corrective action. Each Party reserves the right to withhold, revoke, or limit the operating authorization or technical permission of an airline or airlines designated by the other Party in the event the other Party does not take such appropriate corrective action within a reasonable time.

Article 7

Aviation Security

1. In accordance with their rights and obligations under international law, the Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offenses and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on September 14, 1963, the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on December 16, 1970, the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on September 23, 1971,¹ and the Protocol for the Suppression of Unlawful Acts of Violence at Airports Serving International Civil Aviation, signed at Montreal on February 24, 1988.²

¹ TIAS 6768, 7192, 7570; 20 UST 2941; 22 UST 1641; 24 UST 564.

² *International Legal Materials*, vol. XXVII, No. 3, May 1988, p. 625.

2. The 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, of their passengers and crew, and of airports and air navigation facilities, and to address any other threat to the security of civil air navigation.
3. The Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention; they shall require that operators of aircraft of their registry, 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 Party agrees to observe the security provisions required by the other Party for entry into the territory of that other Party and to take adequate measures to protect aircraft and to inspect passengers, crew, and their baggage and carry-on items, as well as cargo and aircraft stores, prior to and during boarding or loading. Each Party shall also give positive consideration to any request from the other Party for special security measures to meet a particular threat.
5. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of aircraft or other unlawful acts against the safety of passengers, crew, aircraft, airports or air navigation facilities occurs, the Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat.
6. When a Party has reasonable grounds to believe that the other Party has departed from the aviation security provisions of this Article, the aeronautical authorities of that Party may request immediate consultations with the aeronautical authorities of the other Party. Failure to reach a satisfactory agreement within 15 days from the date of such request shall constitute grounds to withhold, revoke, limit, or impose conditions on the operating authorization and technical permissions of an airline or airlines of that Party. When required by an emergency, a Party may take interim action prior to the expiry of 15 days.

Article 8

Commercial Opportunities

1. The airlines of each Party shall have the right to establish offices in the territory of the other Party for the promotion and sale of air transportation.
2. The designated airlines of each Party shall be entitled, in accordance with the laws and regulations of the other Party relating to entry, residence, and employment, to bring in and maintain in the territory of the other Party managerial, sales, technical, operational, and other specialist staff required for the provision of air transportation.
3. Each designated airline shall have the right to perform its own ground-handling in the territory of the other Party ("self-handling") or, at its option, select among competing agents for such services in whole or in part. The rights shall be subject only to physical constraints resulting from considerations of airport safety. Where such considerations preclude self-handling, ground services shall be available on an equal basis to all airlines; charges shall be based on the costs of services provided; and such services shall be comparable to the kind and quality of services as if self-handling were possible.
4. Any airline of each Party may engage in the sale of air transportation in the territory of the other Party directly and, at the airline's discretion, through its agents, except as may be specifically provided by the charter regulations of the country in which the charter originates that relate to the protection of passenger funds, and passenger cancellation and refund rights. Each airline shall have the right to sell such transportation, and any person shall be free to purchase such transportation, in the currency of that territory or in freely convertible currencies.
5. Each airline shall have the right to convert and remit to its country, on demand, local revenues in excess of sums locally disbursed. Conversion and remittance shall be permitted promptly without restrictions or taxation in respect thereof at the rate of exchange applicable to current transactions and remittance on the date the carrier makes the initial application for remittance.
6. The airlines of each Party shall be permitted to pay for local expenses, including purchases of fuel, in the territory of the other Party in local currency. At their discretion, the airlines of each Party may pay for such expenses in the territory of the other Party in freely convertible currencies according to local currency regulation.

7. In operating or holding out the authorized services on the agreed routes, provided that all airlines in such arrangements 1) hold the appropriate authority and 2) meet the requirements normally applied to such arrangements, any designated airline of one Party may enter into cooperative marketing arrangements such as blocked-space, code-sharing or leasing arrangements, with

- i) an airline or airlines of either Party; and
- ii) an airline or airlines of a third country, provided that such third country authorizes or allows comparable arrangements between the airlines of the other Party and other airlines on services to, from and via such third country.

Article 9

Customs Duties and Charges

1. On arriving in the territory of one Party, aircraft operated in international air transportation by the designated airlines of the other Party, their regular equipment, ground equipment, fuel, lubricants, consumable technical supplies, spare parts (including engines), aircraft stores (including but not limited to such items of food, beverages and liquor, tobacco and other products destined for sale to or use by passengers in limited quantities during flight), and other items intended for or used solely in connection with the operation or servicing of aircraft engaged in international air transportation shall be exempt, on the basis of reciprocity, from all import restrictions, property taxes and capital levies, customs duties, excise taxes, and similar fees and charges that are (1) imposed by the national authorities, and (2) not based on the cost of services provided, provided that such equipment and supplies remain on board the aircraft.
2. There shall also be exempt, on the basis of reciprocity, from the taxes, levies, duties, fees and charges referred to in paragraph 1 of this Article, with the exception of charges based on the cost of the service provided:
 - a. aircraft stores introduced into or supplied in the territory of a Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board;
 - b. ground equipment and spare parts (including engines) introduced into the territory of a Party for the servicing, maintenance, or repair of aircraft of an airline of the other Party used in international air transportation;
 - c. fuel, lubricants and consumable technical supplies introduced into or supplied in the territory of a Party for use in an aircraft of an airline of the other Party engaged in international air transportation, even when these supplies are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Party in which they are taken on board; and
 - d. promotional and advertising materials introduced into or supplied in the territory of one Contracting Party and taken on board, within reasonable limits, for use on outbound aircraft of an airline of the other Contracting Party engaged in international air transportation, even when these stores are to be used on a part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

3. Equipment and supplies referred to in paragraphs 1 and 2 of this Article may be required to be kept under the supervision or control of the appropriate authorities.

4. The exemptions provided by this Article shall also be available where the designated airlines of one Party have contracted with another airline, which similarly enjoys such exemptions from the other Party, for the loan or transfer in the territory of the other Party of the items specified in paragraphs 1 and 2 of this Article.

Article 10
User Charges

1. User charges that may be imposed by the competent charging authorities or bodies of each Party on the airlines of the other Party shall be just, reasonable, not unjustly discriminatory, and equitably apportioned among categories of users. In any event, any such user charges shall be assessed on the airlines of the other Party on terms not less favorable than the most favorable terms available to any other airline at the time the charges are assessed.
2. User charges imposed on the airlines of the other Party may reflect, but shall not exceed, the full cost to the competent charging authorities or bodies of providing the appropriate airport, airport environmental, air navigation, and aviation security facilities and services at the airport or within the airport system. Such full cost may include a reasonable return on assets, after depreciation. Facilities and services for which charges are made shall be provided on an efficient and economic basis.
3. Each Party shall encourage consultations between the competent charging authorities or bodies in its territory and the airlines using the services and facilities, and shall encourage the competent charging authorities or bodies and the airlines to exchange such information as may be necessary to permit an accurate review of the reasonableness of the charges in accordance with the principles of paragraphs (1) and (2) of this Article. Each Party shall encourage the competent charging authorities to provide users with reasonable notice of any proposal for changes in user charges to enable users to express their views before changes are made.
4. Neither party shall be held, in dispute resolution procedures pursuant to Article 14, to be in breach of a provision of this Article, unless (i) it fails to undertake a review of the charge or practice that is the subject of complaint by the other Party within a reasonable amount of time; or (ii) following such a review it fails to take all steps within its power to remedy any charge or practice that is inconsistent with this Article.

Article 11

Fair Competition

1. Each Party shall allow a fair and equal opportunity for the designated airlines of both Parties to compete in providing the international air transportation governed by this Agreement.
2. Each party shall allow each designated airline to determine the frequency and capacity of the international air transportation it offers based upon commercial considerations in the marketplace. Consistent with this right, neither Party shall unilaterally limit the volume of traffic, frequency or regularity of service, or the aircraft type or types operated by the designated airlines of the other Party, except as may be required for customs, technical, operational, or environmental reasons under uniform conditions consistent with Article 15 of the Convention.
3. Neither Party shall impose on the other Party's designated airlines a first-refusal requirement, uplift ratio, no-objection fee, or any other requirement with respect to capacity, frequency or traffic that would be inconsistent with the purposes of this Agreement.
4. Neither Party shall require the filing of schedules, programs for charter flights, or operational plans by airlines of the other Party for approval, except as may be required on a non-discriminatory basis to enforce the uniform conditions foreseen by paragraph 2 of this Article or as may be specifically authorized in an Annex to this Agreement. If a Party requires filings for information purposes, it shall minimize the administrative burdens of filing requirements and procedures on air transportation intermediaries and on designated airlines of the other Party.

Article 12

Pricing

1. Each Party shall allow prices for air transportation to be established by each designated airline based upon commercial considerations in the marketplace. Intervention by the Parties shall be limited to:

- a. prevention of unreasonably discriminatory prices or practices;
- b. protection of consumers from prices that are unreasonably high or restrictive due to the abuse of a dominant position; and
- c. protection of airlines from prices that are artificially low due to direct or indirect governmental subsidy or support.

2. Each Party may require notification to or filing with its aeronautical authorities of prices to be charged to or from its territory by airlines of the other Party. Notification or filing by the airlines of both Parties may be required no more than 30 days before the proposed date of effectiveness. In individual cases, notification or filing may be permitted on shorter notice than normally required. Neither Party shall require the notification or filing by airlines of the other Party of prices charged by charterers to the public, except as may be required on a non-discriminatory basis for information purposes.

3. Neither Party shall take unilateral action to prevent the inauguration or continuation of a price proposed to be charged or charged by (a) an airline of either Party for international air transportation between the territories of the parties, or (b) an airline of one Party for international air transportation between the territory of the other Party and any other country, including in both cases transportation on an interline or intraline basis. If either Party believes that any such price is inconsistent with the considerations set forth in paragraph (1) of this Article, it shall request consultations and notify the other Party of the reasons for its dissatisfaction as soon as possible. These consultations shall be held not later than 30 days after receipt of the request, and the Parties shall cooperate in securing information necessary for reasoned resolution of the issue. If the Parties reach agreement with respect to a price for which a notice of dissatisfaction has been given, each Party shall use its best efforts to put that agreement into effect. Without such mutual agreement, the price shall go into effect or continue in effect.

Article 13

Intermodal Services

Notwithstanding any other provision of this Agreement, airlines and indirect providers of cargo transportation of both Parties shall be permitted, without restriction, to employ in connection with international air transportation any surface transportation for cargo to or from any points in the territories of the Parties or in third countries, including transport to and from all airports with customs facilities, and including, where applicable, the right to transport cargo in bond under applicable laws and regulations. Such cargo, whether moving by surface or by air, shall have access to airport customs processing and facilities. Airlines may elect to perform their own surface transportation or to provide it through arrangements with other surface carriers, including surface transportation operated by other airlines and indirect providers of cargo air transportation. Such intermodal cargo services may be offered at a single, through price for the air and surface transportation combined, provided that shippers are not misled as to the facts concerning such transportation.

Article 14

Consultations

Either Party may, at any time, request consultations relating to this Agreement. Such consultations shall begin at the earliest possible date, but not later than 60 days from the date the other Party receives the request unless otherwise agreed.

Article 15

Settlement of Disputes

1. Any dispute arising under this agreement, except those that may arise under paragraph 3 of Article 12 (Pricing), that is not resolved by a first round of formal consultations may be referred by agreement of the Parties for decision to some person or body. If the Parties do not so agree, the dispute shall, at the request of either Party, be submitted to arbitration in accordance with the procedures set forth below.
2. Arbitration shall be by a tribunal of three arbitrators to be constituted as follows:
 - a. Within 30 days after the receipt of a request for arbitration, each Party shall name one arbitrator. Within 60 days after these two arbitrators have been named, they shall by agreement appoint a third arbitrator, who shall act as President of the arbitral tribunal;

- b. If either Party fails to name an arbitrator, or if the third arbitrator is not appointed in accordance with subparagraph a of this paragraph, either Party may request the President of the Council of the International Civil Aviation Organization to appoint the necessary arbitrator or arbitrators within 30 days. If the President of the Council is of the same nationality as one of the Parties, the most senior Vice President who is not disqualified on that ground shall make the appointment.
3. Except as otherwise agreed, the arbitral tribunal shall determine the limits of its jurisdiction in accordance with this Agreement and shall establish its own procedural rules. The tribunal, once formed, may recommend interim relief measures pending its final determination. At the direction of the tribunal or at the request of either of the Parties, a conference to determine the precise issues to be arbitrated and the specific procedures to be followed shall be held not later than 15 days after the tribunal is fully constituted.
4. Except as otherwise agreed or as directed by the tribunal, each Party shall submit a memorandum within 45 days of the time the tribunal is fully constituted. Replies shall be due 60 days later. The tribunal shall hold a hearing at the request of either Party or on its own initiative within 15 days after replies are due.
5. The tribunal shall attempt to render a written decision within 30 days after completion of the hearing or, if no hearing is held, after the date both replies are submitted. The decision of the majority of the tribunal shall prevail.
6. The Parties may submit requests for clarification of the decision within 15 days after it is rendered and any clarification given shall be issued within 15 days of such request.
7. Each Party shall, to the degree consistent with its national law, give full effect to any decision or award of the arbitral tribunal.
8. The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators, shall be shared equally by the Parties. Any expenses incurred by the President of the Council of the International Civil Aviation Organization in connection with the procedures of paragraph 2.b. of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

Article 16
Termination

Either Party may, at any time, give notice in writing to the other Party of its decision to terminate this Agreement. Such notice shall be sent simultaneously to the International Civil Aviation Organization. This Agreement shall terminate at midnight (at the place of receipt of the notice to the other Party) immediately before the first anniversary of the date of receipt of the notice by the other Party, unless the notice is withdrawn by agreement of the Parties before the end of this period.

Article 17
Registration with ICAO

This Agreement and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

Article 18
Entry into Force

This Agreement and its Annexes shall enter into force on the date of signature. Upon entry into force, this Agreement shall supersede the Air Transport Agreement between the United States and Jordan effected by exchange of notes at Amman, April 8 and June 8, 1980.¹

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this Agreement.

DONE at Amman, Jordan, this 10th day of November 1996, in duplicate, in the English and Arabic languages, each text being equally authentic.

For the Government of
The United States of America:

Wesley W. Egan

For the Government of
The Hashemite Kingdom of Jordan:

Nasir al-Lawzi

¹ TIAS 9868; 32 UST 2652.

ANNEX I

Scheduled Air Transportation

Section 1

Routes

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, be entitled to perform scheduled international air transportation between points on the following routes:

A. Routes for the airline or airlines designated by the Government of the United States:

From points behind the United States via the United States and intermediate points to a point or points in Jordan and beyond.

B. Routes for the airline or airlines designated by the Government of Jordan:

From points behind Jordan via Jordan and intermediate points to a point or points in the United States and beyond.

Section 2

Operational Flexibility

Each designated airline may, on any or all flights and at its option:

1. Operate flights in either or both directions;
2. Combine different flight numbers within one aircraft operation;
3. Serve points on the routes in any combination and in any order (which may include serving intermediate points as beyond points and beyond points as intermediate points);
4. Omit stops at any point or points; and
5. Transfer traffic from any of its aircraft to any of its other aircraft at any point on the routes;

Without directional or geographic limitation and without loss of any right to carry traffic otherwise permissible under this agreement; provided that the service serves a point in the territory of the Party designating the airline.

Section 3Change of Gauge

On any segment or segments of the routes above, any designated airline may perform international air transportation without any limitation as to change, at any point on the route, in type or number of aircraft operated; provided that, in the outbound direction, the transportation beyond such point is a continuation of the transportation from the territory of the Party that has designated the airline and, in the inbound direction, the transportation to the territory of the Party that has designated the airline is a continuation of the transportation from beyond such point.

ANNEX II

Charter Air TransportationSection 1

Airlines of each Party designated under this Annex shall, in accordance with the terms of their designation, have the right to carry international charter traffic of passengers (and their accompanying baggage) and/or cargo (including, but not limited to, freight forwarder, split, and combination (passenger/cargo) charters):

Between any point or points in the territory of the Party that has designated the airline and any point or points in the territory of the other Party; and

Between any point or points in the territory of the other Party and any point or points in a third country or countries, provided that such service constitutes part of a continuous operation, with or without a change of aircraft, that includes service to the homeland for the purpose of carrying local traffic between the homeland and the territory of the other Party.

In the performance of services covered by this Annex, airlines of each Party designated under this Annex shall also have the right: (1) to make stopovers at any points whether within or outside of the territory of either Party; (2) to carry transit traffic through the other Party's territory; and (3) to combine on the same aircraft traffic originating in one Party's territory, originating in the other Party's territory, and traffic originating in third countries.

Each Party shall extend favorable consideration to applications by airlines of the other Party to carry traffic not covered by this Annex on the basis of comity and reciprocity.

Section 2

Any airline designated by either Party performing international charter air transportation originating in the territory of either Party, whether on a one-way or round-trip basis, shall have the option of complying with the charter laws, regulations, and rules either of its homeland or of the other Party. If a Party applies different rules, regulations, terms, conditions, or limitations to one or more of its airlines, or to airlines of different countries, each designated airline shall be subject to the least restrictive of such criteria.

However, nothing contained in the above paragraph shall limit the rights of either Party to require airlines designated under this Annex by either Party to adhere to requirements relating to the protection of passenger funds and passenger cancellation and refund rights.

Section 3

Except with respect to the consumer protection rules referred to in the preceding paragraph above, neither Party shall require an airline designated under this Annex by the other Party, in respect of the carriage of traffic from the territory of that other Party or of a third country on a one-way or round-trip basis, to submit more than a declaration of conformity with the applicable laws, regulations and rules referred to under section 2 of this Annex or of a waiver of these laws, regulations, or rules granted by the applicable aeronautical authorities.

ANNEX III

Principles of Non-Discrimination Within
and Competition among Computer Reservations Systems

Recognizing that Article 11 (Fair Competition) of the U.S.-Jordan Agreement guarantees the airlines of both Parties "a fair and equal opportunity to compete,"

Considering that one of the most important aspects of the ability of an airline to compete is its ability to inform the public of its services in a fair and impartial manner, and that, therefore, the quality of information about airline services available to travel agents who directly distribute such information to the traveling public and the ability of an airline to offer those agents competitive computer reservations systems (CRSs) represent the foundation for an airline's competitive opportunities, and

Considering that it is equally necessary to ensure that the interests of the consumers of air transport products are protected from any misuse of such information and its misleading presentation and that airlines and travel agents have access to effectively competitive computer reservations systems:

1. The Parties agree that CRSs will have integrated primary displays for which:
 - a. Information regarding international air services, including the construction of connections on those services, shall be edited and displayed based on non-discriminatory and objective criteria that are not influenced, directly or indirectly, by airline or market identity. Such criteria shall apply uniformly to all participating airlines.
 - b. CRS data bases shall be as comprehensive as possible.
 - c. CRS vendors shall not delete information submitted by participating airlines; such information shall be accurate and transparent; for example, code-shared and change-of-gauge flights and flights with stops should be clearly identified as having those characteristics.
 - d. All CRSs that are available to travel agents who directly distribute information about airline services to the traveling public in either Party's territory shall not only be obligated to, but shall also be entitled to, operate in conformance with the CRS rules that apply in the territory where the CRS is being operated.
 - e. Travel agents shall be allowed to use any of the secondary displays available through the CRS so long as the travel agent makes a specific request for that display.

2. A Party shall require that each CRS vendor operating in its territory allow all airlines willing to pay any applicable non-discriminatory fee to participate in its CRS. A Party shall require that all distribution facilities that a system vendor provides shall be offered on a non-discriminatory basis to participating airlines. A Party shall require that CRS vendors display, on a non-discriminatory, objective, carrier-neutral and market-neutral basis, the international air services of participating airlines in all markets in which they wish to sell those services. Upon request, a CRS vendor shall disclose details of its data base update and storage procedures, its criteria for editing and ranking information, the weight given to such criteria, and the criteria used for selection of connect points and inclusion of connecting flights.
3. CRS vendors operating in the territory of one Party shall be entitled to bring in, maintain, and make freely available their CRSs to travel agencies or travel companies whose principal business is the distribution of travel-related products in the territory of the other Party if the CRS complies with these principles.
4. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more stringent requirements with respect to access to and use of communication facilities, selection and use of technical CRS hardware and software, and the technical installation of CRS hardware, than those imposed on its own CRS vendors.
5. Neither Party shall, in its territory, impose or permit to be imposed on the CRS vendors of the other Party more restrictive requirements with respect to CRS displays (including edit and display parameters), operation, or sale than those imposed on its own CRS vendors.
6. CRSs in use in the territory of one Party that comply with these principles and other relevant non-discriminatory regulatory, technical, and security standards shall be entitled to effective and unimpaired access in the territory of the other Party. One aspect of this is that a designated airline shall participate in such a system as fully in its homeland territory as it does in any system offered to travel agents in the territory of the other Party. Owners/operators of CRSs of one Party shall have the same opportunity to own/operate CRSs that conform to these principles within the territory of the other Party as do owners/operators of that Party. Each Party shall ensure that its airlines and its CRS vendors do not discriminate against travel agents in their homeland territory because of their use or possession of a CRS also operated in the territory of the other Party.

اتفاقية نقل جوي
بين
حكومة المملكة الأردنية الهاشمية
و
حكومة الولايات المتحدة الأمريكية

إن حكومة المملكة الأردنية الهاشمية وحكومة الولايات المتحدة الأمريكية (المشار إليهما بالطرفين المتعاقدين)،

رغبة منهما في دعم نظام الطيران المدني على المنافسة بين مؤسسات النقل الجوي في السوق مع الحد الأدنى للتدخل الحكومي والأنظمة،

رغبة منهما في تسهيل توسع فرص النقل الجوي الدولي،

رغبة منهما في تمكين مؤسسات النقل الجوي من تقديم خيارات متنوعة من الخدمة إلى جمهور المسافرين والشاحنين بأقل الأسعار بحيث تكون غير ضارة أو تمييزية ولا تشكل سوء استعمال المكانة المسيطرة لأحدهما، ورغبة في تشجيع مؤسسات النقل الجوي منفردة بتطوير وخلق أسعار تشجيعية منافسة،

رغبة في التأكيد على ضمان أعلى درجات السلامة والأمن في النقل الجوي الدولي وإعادة التأكيد على قلقهما البالغ بشأن الأعمال أو التهديد ضد أمن الطائرات والتي تعرض سلامة الأشخاص والممتلكات للخطر وتؤثر بشكل عكسي على عمليات النقل الجوي والتي من شأنها الإقلال من الثقة العامة في سلامة الطيران المدني، و

كونهما اطراف في المعاهدة الدولية للطيران المدني التي فتحت للتوقيع عليها في شيكاغو في ٧ كانون اول ١٩٤٤،

تتفقان على ما يلي:

المادة الأولى

التعريف

لأغراض هذه الإتفاقية وما لم يرد نص على خلاف ذلك:

١. "سلطات الطيران" تعني في حالة المملكة الأردنية الهاشمية، سلطة الطيران المدني/ وزارة النقل وأي شخص أو وكالة مخولة للقيام بالأعمال التي تمارسها هذه السلطة. وفي حالة الولايات المتحدة، وزارة النقل الأمريكية أو الوكالة التي تحل محلها.
٢. "الإتفاقية" تعني هذه الإتفاقية وملاحقها، وإيه تعديلات عليها.

٣. "النقل الجوي" يعني النقل العام المحمول بطائرات الركاب، أو البضائع، أو الشحن أو البريد منفصلاً أو مجتمعاً لقاء تعويض أو أجر،
٤. "معاهدة" تعني المعاهدة الدولية للطيران المدني والتي فتحت للتوقيع عليها في شيكاغو في ٧ كانون أول ١٩٤٤، والمتضمنة:
- (١) أي تعديل دخل الى حيز النفاذ بموجب المادة ٩٤ من المعاهدة وتم التصديق عليه من قبل كلا الطرفين، و
- (٢) أي ملحق أو اي تعديل عليه بموجب المادة ٩٠ من المعاهدة مادام ذلك الملحق أو التعديل هو في أي وقت ساري المفعول بالنسبة لكلا الطرفين.
٥. "مؤسسة النقل الجوي المعينة" تعني مؤسسة النقل الجوي المعينة والمخولة طبقاً للمادة ٣ من هذه الإتفاقية،
٦. "كامل الأجر" يعني الأجر لقاء تقديم خدمة زائد رسم معقول للخدمات الإدارية المتصلة بها،
٧. "النقل الجوي الدولي" يعني النقل الجوي الذي يمر عبر المجال الجوي فوق إقليم أكثر من دولة،
٨. "السعر" يعني أي اجر أو ثمن أو رسم لقاء نقل ركاب (وأمتعتهم) و/ أو الشحن (باستثناء البريد) في النقل الجوي الذي يستوفي من قبل مؤسسات النقل الجوي بما فيه وكلائها، والشروط التي تحكم توفر ذلك الأجر، أو الثمن، أو الرسم،
٩. "التوقف لأغراض غير تجارية" يعني الهبوط لاي غرض غير اخذ الركاب أو إنزالهم أو البضائع أو الشحن و/ أو البريد في النقل الجوي،
١٠. "الإقليم" يعني مساحات الأراضي التي تقع تحت سيادة، أو حماية أو سلطة، أو وصاية طرف، والمياه الإقليمية المتاخمة لها، و
١١. "رسوم الإستخدام" تعني الرسوم المفروضة على مؤسسات النقل الجوي لقاء تجهيز المطار، أو الملاحة الجوية، أو تسهيلات أمن الطيران أو الخدمات بما فيها الخدمات والتسهيلات ذات العلاقة.

المادة الثانية

منح الحقوق

١. يمنح كل طرف للطرف الآخر الحقوق التالية للقيام بعملية النقل الجوي الدولي من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة لذلك الطرف الآخر:
 - أ. حق الطيران عبر اقليمه بدون هبوط،
 - ب. حق التوقف في اقليمه لأغراض غير تجارية، و
 - ج. الحقوق الأخرى المحددة في هذه الإتفاقية.
٢. ليس في هذه المادة ما يعطي لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي في أحد الطرفين الحق في أن ينقل داخل إقليم الطرف الآخر، الركاب، أو أمتعتهم، أو الشحن أو البريد مقابل تعويض والمتجه إلى نقطة أخرى في إقليم ذلك الطرف الآخر.

المادة الثالثة

التعيين والتحويل

١. يحق لكل طرف ان يعين العدد الذي يريده من مؤسسات النقل الجوي للقيام بالنقل الجوي الدولي طبقاً لهذه الإتفاقية وكذلك ان يسحب أو يبدل ذلك التعيين. يقدم ذلك التعيين إلى الطرف الآخر كتابة من خلال الطرق الدبلوماسية، ويبين فيما إذا كانت مؤسسة النقل الجوي مصرح لها بالقيام بتشغيل ذلك النوع من النقل الجوي المحدد في الملحق ١ أو الملحق ٢ أو كلاهما.
٢. لدى استلام ذلك التعيين والطلبات من قبل مؤسسة النقل الجوي المعنية بالشكل والطريقة الموصوفة والخاصة بتصاريح التشغيل والاذونات الفنية، يمنح الطرف الآخر التصاريح والاذونات اللازمة بأقل إجراءات تأخير ممكنة، شريطة:
 - أ. ان تكون الملكية الأساسية والسيطرة الفعلية لتلك المؤسسة تعود للطرف الذي عين المؤسسة، أو لرعايا ذلك الطرف أو كلاهما،
 - ب. ان تكون المؤسسة المعنية مؤهلة لتلبية الشروط المفروضة بموجب القوانين والانظمة المطبقة عادة في عمليات النقل الجوي الدولي من قبل الطرف الذي ينظر في الطلب أو الطلبات، و
 - ج. ان يكون الطرف الذي يعين المؤسسة ملتزماً ومطابقاً للمعايير الواردة في المادة ٦ (السلامة) والمادة ٧ (أمن الطيران).

المادة الرابعة

الغاء التصاريح

١. يمكن لأي طرف الغاء، أو تعليق أو تحديد تصاريح التشغيل أو الاذونات الفنية لمؤسسة النقل الجوي المعينة من قبل الطرف الآخر عندما تكون:
 - أ. الملكية الأساسية والسيطرة الفعلية لمؤسسة النقل الجوي لا تعود للطرف الآخر أو لرعاياه، أو كلاهما،
 - ب. في حالة عدم امتثال مؤسسة النقل الجوي للقوانين والانظمة المشار اليها في المادة ٥ (تطبيق القوانين) من هذه الإتفاقية، أو
 - ج. في حالة عدم قدرة الطرف الآخر على إدارة والحفاظ على المعايير المذكورة في المادة ٦ (السلامة).
٢. ما لم يكن الإجراء الفوري ضرورياً لمنع المزيد من عدم الامتثال للمقررات الفرعية (١-ب) أو (١-ج) من هذه المادة، تمارس الحقوق الواردة في هذه المادة فقط بعد إجراء مشاورات مع الطرف الآخر.
٣. هذه المادة لا تقيد الحقوق لأي طرف من الطرفين لالغاء، أو تعليق، أو تحديد، أو فرض شروط على تصاريح التشغيل أو الاذونات الفنية لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي في الطرف الآخر وذلك طبقاً لاحكام المادة ٧ (أمن الطيران).

المادة الخامسة

تطبيق القوانين

١. تمثل طائرات احد الطرفين لدى دخولها اقليم الطرف الآخر ووجودها فيه ومغادرتها له، للقوانين والانظمة المتعلقة بتشغيل وملاحة الطائرات.
٢. يمثل الركاب والطاقم والشحن على طائرات احد الطرفين لدى دخولها اقليم الطرف الآخر، أو وجودها فيه، أو مغادرتها له للقوانين والانظمة المتعلقة بالدخول أو المغادرة لذلك الاقليم (بما في ذلك الأنظمة المتعلقة بالدخول، أو التصريح، أو امن الملاحة، أو الهجرة، أو الجوازات، أو الجمارك، أو الحجر الصحي، وفي حالة البريد، انظمة نقل البريد)، أو يمثل بها بالنيابة عن مثل هؤلاء الركاب والطاقم والشحن.

المادة السادسة

السلامة

١. يعترف كل طرف بسريان مفعول شهادات صلاحية الطائرات، وشهادات الأهلية، والرخص الصادرة أو المعتمدة من قبل الطرف الآخر ولا تزال سارية المفعول بغرض تشغيل عمليات النقل الجوي كما هو وارد في هذه الإتفاقية، شريطة ان تكون متطلبات مثل هذه الشهادات أو الرخص تساوي على الأقل الحد الأدنى للمعايير الموضوعه طبقاً للمعاهدة. ولكن يمكن لكل طرف ان يرفض الاعتراف بسريان مفعول شهادات الأهلية والاجازات الممنوحة لرعاياه أو المعتمدة من قبل الطرف الآخر لغرض الطيران فوق اقليمه.
٢. يمكن لكل طرف أن يطلب المشاورات بخصوص مستويات السلامة المطبقة من قبل الطرف الآخر والمتعلقة بتسهيلات الطيران، وبطاقم الطائرة، وبالطائرات، وبعمليات مؤسسات النقل الجوي المعنية. إذا وجد احد الطرفين بعد هذه المشاورات ان الطرف الآخر لم ينتظم ويطبق بناعالية مستويات وشروط السلامة في تلك المجالات والتي على الأقل تكون مساوية للحد الأدنى للمستويات التي يمكن وضعها وفقاً (للمعاهدة)، يجري إعلام الطرف الآخر بهذه المعطيات وبالخطوات الضرورية الواجب اتخاذها لتطابق هذه المستويات الدنيا. ويتخذ الطرف الآخر الإجراءات التصحيحية المناسبة. ويحتفظ كل طرف بحقه في وقف، أو تعليق أو تحديد تصريح التشغيل أو الترخيص الفنى لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي المعنية من قبل الطرف الآخر في حالة عدم قيام الطرف الآخر بمثل هذا الإجراءات التصحيحية المناسب ضمن وقت معقول.

المادة السابعة

أمن الطيران

١. طبقاً للحقوق والالتزامات المترتبة عليهما بمقتضى القانون الدولي، يؤكد الطرفان بأن التزاماتهما تجاه بعضهما البعض لحماية أمن الطيران المدني ضد أعمال التدخل غير المشروع تشكل جزءاً مكملاً لهذه الإتفاقية. على الطرفين وبدون تقييد لعمومية حقوقهما والتزاماتهما بمقتضى القانون الدولي ان يتصرفا بشكل خاص وفقاً لأحكام "الاتفاقية الخاصة بالجرائم والاعمال المحددة الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات" الموقعه في طوكيو بتاريخ ١٤ أيلول ١٩٦٣، واتفاقية "قمع الإستيلاء غير المشروع على الطائرات" الموقعه في لاهاي بتاريخ ١٦ كانون أول ١٩٧٠، واتفاقية "قمع الافعال غير المشروعة الموجهة ضد سلامة الطيران المدني" الموقعه في مونتريال بتاريخ ٢٣ أيلول ١٩٧٨، وبروتوكول "قمع أعمال العنف غير المشروعة في المطارات التي تخدم الطيران المدني الدولي" الموقع في مونتريال في ٢٤ شباط ١٩٨٨.

٢. يقدم الطرفان عند الطلب كل المساعدة الضرورية الى كل منهما لمنع أفعال الإستيلاء غير المشروع على الطائرات المدنية، وأي أفعال أخرى غير مشروعة والتي ترتكب ضد سلامة هذه الطائرات وركابها واطقمها، والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية ومعالجة أي تهديد اخر ضد أمن الملاحة الجوية المدنية.
٣. يعمل الطرفان ضمن علاقتهما المتبادلة، طبقاً لاحكام أمن الطيران الموضوعه من قبل منظمة الطيران المدني الدولية والمعينة في صورة ملاحق للمعاهدة وأن يطلبوا من مستثمري الطائرات المسجلة لديهما والمستثمرين الذين يكون المركز الرئيسي لأعمالهم أو محل أقامتهم الدائمة في اقليميهما، وكذلك مستثمري المطارات في اقليميهما بأن يعملوا وفقاً لاحكام أمن الطيران المشار اليها.
٤. يوافق كل طرف على مراقبة أحكام الأمن المطلوبة من الطرف الآخر للدخول الى اقليم ذلك الطرف الآخر وان يتخذ الإجراءات الملائمة لحماية الطائرات وان يقوم بتفتيش المسافرين، واطقم الطائرات وامتعتهم والمواد المحمولة باليد، بالإضافة الى الشحن ومخزونات الطائرات وذلك قبل واثناء صعود المسافرين أو تحميل البضائع. يعطي كل طرف الاعتبار بشكل ايجابي لأي طلب يقدمه الطرف الآخر لاتخاذ اجراءات أمنية خاصة في مواجهة تهديد معين.
٥. يساعد كل طرف، عندما يقع حادث أو تهديد بحادث من حوادث الإستيلاء غير المشروع على الطائرات أو أي فعل من الأفعال الأخرى غير المشروعة ضد سلامة المسافرين أو الطاقم أو الطائرة أو المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية، الطرف الآخر بتسهيل الإتصالات واي تدابير ملائمة تستهدف انهاء الحادث أو وضع حد للتهديد به وذلك بسرعة وأمان.
٦. عندما تتولد لدى طرف أسس معقولة للاعتقاد بأن الطرف الآخر قد أدخل بأحكام أمن الطيران لهذه المادة، فانه يمكن لسلطات الطيران لذلك الطرف أن تطلب اجراء مشاورات فورية مع سلطات الطيران في الطرف الآخر. في حالة عدم التوصل الى إتفاق مرض خلال ١٥ يوماً من تاريخ ذلك الطلب، فإن ذلك يشكل اساساً لتعليق أو سحب أو تقييد أو فرض شروط على تصريح التشغيل والأذونات الفنية المعطاه لمؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي لذلك الطرف. عندما تبرر حالة طارئة فانه يمكن للطرف أن يتخذ اجراءاً مؤقتاً قبل انقضاء فترة الـ ١٥ يوماً.

المادة الثامنة

الفرص التجارية

١. يحق لمؤسسات النقل الجوي في كل طرف انشاء مكاتب لها في إقليم الطرف الآخر وذلك من أجل بيع وترويج النقل الجوي.

٧. يحق لمؤسسات النقل الجوي في كل طرف، وطبقاً لقوانين وأنظمة الطرف الآخر والمتعلقة بالدخول والإقامة والتوظيف أن تحضر وأن تحتفظ في إقليم الطرف الآخر بحاجتها من الموظفين الأخصائيين في الإدارة والمبيعات والأعمال الفنية والعمليات وأية كوادرات متخصصة أخرى مطلوبه للقيام بأعمال النقل الجوي.
٣. يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة أن تقوم بإنجاز أعمال المناولة الأرضية والتخليص في إقليم الطرف الآخر (التخليص الذاتي)، أو بناءً على رغبتهما بأختيار وكيل وفقاً للاسس التنافسية ليقوم بهذه الخدمات بشكل كلي أو جزئي، وتكون هذه الحقوق خاضعة فقط لقيود مادية تعود لاعتبارات تخص سلامة المطار. وإذا حالت تلك الاعتبارات دون القيام بالتخليص الذاتي، تكون الخدمات الأرضية متوفرة على قدم المساواة لكافة مؤسسات النقل الجوي. تستند الرسوم على تكاليف الخدمات المقدمة. وتكون هذه الخدمات قابلة للمقارنة بمستوى ودوعية الخدمات كما لو كانت خدمة التخليص الذاتي ممكنة.
٤. يمكن لأي مؤسسة نقل جوي في كل طرف أن تقوم بأعمال بيع النقل الجوي في إقليم الطرف الآخر مباشرة، وعبر وكلائها وذلك بناءً على رغبة مؤسسة النقل الجوي، إلا إذا حالت دون ذلك أنظمة الرحلات العارضة في البلد الذي انطلقت منه الرحلات العارضة والمتعلقة بحماية أموال المسافرين والغاء حجز الركاب وحقوق استرجاع ثمن التذاكر. ويحق لكل مؤسسة نقل جوي أن تبيع ذلك النقل الجوي، ولاي شخص حرية شراء هذا النقل بعملة ذلك البلد أو بالعملة الحرة القابلة للتحويل.
٥. يحق لكل مؤسسة نقل جوي إن تحول أو تعيد إلى بلدها عند الطلب فائض الإيرادات على النفقات المحصلة محلياً. يسمح بالتحويل والاعادة فوراً وبدون قيود أو ضرائب تفرض بهذا الخصوص وبالسعر الخاص بالتحويل المطبق للعمليات الجارية والحوالات في تاريخ تقدم الناقل للطلب الأولي للتحويل.
٦. يسمح لمؤسسات النقل الجوي في كل طرف بدفع المصاريف المحلية ويشمل ذلك شراء الوقود في إقليم الطرف الآخر وذلك بالعملة المحلية. يجوز لمؤسسات النقل الجوي لكل طرف وحسب اختيارها أن تدفع هذه المصاريف في إقليم الطرف الآخر بحرية وذلك بالعملة القابلة للتحويل وفقاً لأنظمة العملة المحلية.
٧. يحق لأي مؤسسة نقل جوي معينة لأحد الطرفين، خلال التشغيل أو الاعلان عن الخدمات المصرح بها على الطرق المتفق عليها، شريطة قيام جميع مؤسسات النقل أثناء تلك الترتيبات، (أ) بامتلاك السلطة الملائمة، و(ب) بتلبية الشروط المطبقة عادة في مثل هذه الترتيبات، يحق لها الدخول في ترتيبات تسويقية تعاونية مثل حجز مجموعة من المقاعد، أو تأجيرها أو بيعها لبعضها البعض بموجب ترتيبات استثنائية مع:
- (أ) مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي لأي طرف، و
- (ب) مؤسسة أو مؤسسات النقل الجوي لبلد ثالث شريطة أن يصرح البلد الثالث أو يسمح بترتيبات مشابهة بين مؤسسات النقل الجوي للطرف الآخر وكذلك مؤسسات النقل الجوي الأخرى على الخدمات التي، ومن، وعبر ذلك البلد الثالث.

المادة التاسعة

رسوم الجمارك والضرائب

١. يعني كل طرف عند وصول الطائرات العاملة في النقل الجوي الدولي والمستخدم من قبل مؤسسة النقل الجوي المعينة في الطرف الآخر، إلى إقليم أحد الطرفين، وبناء على مبدأ المعاملة بالمثل من جميع قيود الاستيراد وضرائب الممتلكات الفراض على رأس المال والرسوم الجمركية والرسوم الضريبية وأية رسوم أو ضرائب مشابهة تفرض على الطائرات، والمعدات الأرضية ووقود الطائرات وزيوت التشحيم والمعدات الفنية المستهلكة وقطع الغيار (ويشمل ذلك محركات الطائرات) ومخزونات الطائرات (ويشمل ذلك على سبيل المثال وليس الحصر الطعام والمشروبات والتبغ وأية منتجات معدة للبيع للركاب خلال الرحلة بكميات محددة) وأية مواد أخرى معدة فقط للاستعمال لأغراض عمليات الطائرات أو الخدمات على متنها للرحلات الدولية والتي تفرض (١) من قبل السلطات الوطنية، و(٢) غير المعتمدة على تكلفة الخدمات المقدمة، شريطة أن تبقى مثل هذه المعدات والمواد على متن الطائرات.

٢. ويعنى كذلك بموجب مبدأ المعاملة بالمثل من الضرائب والفراض، والعوائد والرسوم المشار إليها في الفقرة (١) من هذه المادة، باستثناء الضرائب المبنية على تكاليف الخدمة المقدمة:

أ. مخزونات الطائرات التي تدخل إلى أو المزودة في إقليم أحد الطرفين والمحملة على متن الطائرة وضمن كميات معقولة لاستعمال طائرات مؤسسة النقل الجوي التابعة للطرف الآخر والمغادرة إلى الخارج والتي تعمل في النقل الجوي الدولي حتى ولو استعملت هذه المخزونات على جزء من الرحلة المقطوعة فوق إقليم الطرف التي حملت في الطائرة.

ب. المعدات الأرضية وقطع الغيار (بما في ذلك المحركات) المقدمة إلى إقليم طرف لأجراء خدمات الصيانة، أو تصليح طائرة عائدة لمؤسسة نقل جوي تابعة للطرف الآخر والمستعملة في النقل الجوي الدولي،

ج. الوقود وزيوت التشحيم والمواد الفنية المستهلكة المقدمة إلى أو المزودة في إقليم طرف للاستعمال على طائرة لمؤسسة نقل جوي تابعة للطرف الآخر والتي تعمل في النقل الجوي الدولي، حتى ولو استعملت هذه المواد على جزء من الرحلة المقطوعة فوق إقليم الطرف الذي حملت فيه، و

د. مواد الترويج والدعاية المقدمة إلى أو المزودة في إقليم أحد الطرفين المتعاقدين والمحملة على متن الطائرة ضمن كميات معقولة لاستعمالها على الطائرة المغادرة التابعة لمؤسسة نقل جوي تعود للطرف المتعاقد الآخر والتي تعمل في النقل الجوي الدولي، حتى ولو استعملت هذه المواد على جزء من الرحلة المقطوعة فوق إقليم الطرف المتعاقد الذي حملت فيه.

٢. المعدات والمواد المشار إليها في الفقرات (١) و(٢) من هذه المادة يمكن ان يطلب ابتاؤها تحت مراقبة واشراف السلطات المختصة.
٤. تكون الإعفاءات المقدمة في هذه المادة متوفرة ايضاً عندما تكون مؤسسات النقل الجوي المعينة التابعة لاحد الطرفين متعاقدة مع مؤسسة نقل جوي اخرى وتمتتع هذه المؤسسة بإعفاءات مشابهة من الطرف الآخر بقصد التحويل أو الاعارة في اقليم الطرف الآخر للمواد المحددة في الفقرة (١) و(٢) من هذه المادة.

المادة العاشرة

رسوم الإستخدام

١. تكون رسوم الاستخدام المفروضة من قبل السلطات الضريبية المختصة او هيئات في كل طرف على مؤسسات النقل الجوي في الطرف الآخر عادلة ومعقولة وغير تمييزية بشكل غير منصف وان تقسم بشكل متساوٍ ضمن تصنيفات المستخدمين. وعلى ايه حال فإن ايه رسوم استخدام يجب ان تقدر على مؤسسات النقل الجوي في الطرف الآخر في حدود لا تقل أفضلية عن حدود ما هو متوفر لاي مؤسسة نقل جوي أخرى، وذلك حين تقدير تلك الرسوم.
٢. رسوم الاستخدام المفروضة على مؤسسات النقل الجوي في الطرف الآخر يمكن ان تعكس ولكن على ان لا تزيد عن التكلفة الكاملة للسلطات الضريبية المختصة أو الهيئات التي تقوم بفرض الرسوم لتجهيز المطار الملاثم، ومناطق المطار المحيطة، والملاحة الجوية وتسهيلات أمن الطيران والخدمات في المطار أو داخل نظام المطار. مثل هذه التكلفة الكاملة يمكن ان تتضمن مراجعة معقولة على الموجودات بعد احتساب الاستهلاك. تكون الخدمات والتسهيلات التي على اساسها فرضت تلك الرسوم مبنية على اساس اقتصادية وفعالة.
٣. يشجع كل طرف اجراء مشاورات بين السلطات الضريبية المختصة او الهيئات القائمة في اقليمه وبين مؤسسات النقل الجوي التي تستعمل الخدمات والتسهيلات، وان تشجع هذه السلطات الضريبية المختصة أو الهيئات ومؤسسات النقل الجوي على تبادل المعلومات التي يمكن ان تكون ضرورية وتسمح كذلك بمراجعة دقيقة لمدى معقولية الرسوم وذلك طبقاً للمبادئ الواردة في الفقرات (١) و(٢) من هذه المادة. يشجع كل طرف السلطات الضريبية المختصة بأشعار المستخدمين بشكل معقول حول اي اقتراح على تغيير رسوم الاستخدام وذلك لتمكين المستخدمين من التعبير عن آرائهم قبل حدوث التغيير.
٤. لن يعتبر اي من الطرفين، في اجراءات حل النزاع بمقتضى المادة ٤٤، منتهكاً لاحكام هذه المادة الا اذا: (١) فشل ذلك الطرف في التعهد بمراجعة الرسوم أو الممارسة التي هي موضوع الشكوى من قبل الطرف الآخر، خلال فترة زمنية معقولة، أو (٢) ان يفشل الطرف، بعد هذه المراجعة في اتخاذ جميع الخطوات التي بمقدوره لمعالجة اي رسم أو ممارسة غير منسجمة مع هذه المادة.

المادة الحادية عشر

المنافسة العادلة

١. يسمح كل طرف لمؤسسات النقل الجوي المعنية في كلا الطرفين بفرض متساوية وعادلة للمنافسة في تقديم النقل الجوي المحدد في هذه الإتفاقية.
٢. يسمح كل طرف لمؤسسة النقل الجوي بتحديد عدد الرحلات، والسعة للنقل الجوي الدولي التي تقدم بناءً على اعتبارات تجارية في السوق. انسجاماً مع هذا الحق لن يحدد أي طرف من حجم الحركة من طرف واحد، أو عدد الرحلات وانتظامها، أو نوع أو أنواع الطائرات المستخدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المعنية في الطرف الآخر، إلا إذا ظهر متطلب جمركي أو فني أو عمليتي لأسباب تتعلق بالبيئة وتحت شروط موحدة مطابقة للمادة ١٥ من المعاهدة.
٣. لن يفرض أي طرف على مؤسسات النقل الجوي المعنية للطرف الآخر شرطاً يقضي بإعطاء حق الرفض الأول لها، أو شرطاً يقضي بتسيير رحلات على أساس النسبة العددية أو تحصيل رسم على عدم الاعتراض، أو أية شروط أخرى تتعلق بالسعة وعدد الرحلات أو الحركة والتي تكون غير منسجمة مع أهداف هذه الإتفاقية.
٤. لن يشترط أي طرف تسجيل جداول الرحلات أو برامج الرحلات العارضة أو خطط العمليات من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر من أجل الموافقة، إلا إذا تطلب الأمر، على أساس عدم التمييز بفرض شروط موحدة كما هو وارد في الفقرة (٢) من هذه المادة أو كما هو مصرح به بالتحديد في ملحق هذه الإتفاقية. إذا ما اشترط أحد الطرفين تقديم ذلك من أجل الإحاطة بالمعلومات، فإنه يقلل من الأعباء الإدارية لشروط ومتطلبات وإجراءات التقديم على وسطاء النقل الجوي وعلى مؤسسات النقل الجوي المعنية والتابعة للطرف الآخر.

المادة الثانية عشر

تحديد الأسعار

١. يسمح كل طرف بوضع أسعار النقل الجوي من قبل كل مؤسسة نقل جوي معينة على أساس الاعتبارات التجارية للسوق. يقتصر التدخل من قبل الأطراف على:
 - أ. منع الأسعار أو الممارسات التمييزية غير المعقولة
 - ب. حماية المستهلكين من الأسعار المرتفعة بشكل غير معقول أو المقيدة بسبب سوء استعمال المكانة المسيطرة، و

ج. حماية مؤسسات النقل الجوي من الاسعار المنخفضة بشكل غير طبيعي بسبب المساعدة او الدعم الحكومي المباشر او غير المباشر.

٢. يحق لكل طرف ان يشترط على اشعار او تقديم الاسعار لدى سلطات الطيران التابعة له والتي سيتم استيفاؤها من او الى اقليمه من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر. الاشعار او التقديم من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة لكلا الطرفين يمكن طلبها في مدة لا تزيد عن ٣٠ يوماً قبل التاريخ المقترح لدخول الاسعار حيز التنفيذ. في حالات خاصة، الاشعار او التقديم يمكن ان يسمح به في مدة اقصر مما يطلب عادة. لن يشترط اي من الطرفين الاشعار او التقديم من قبل مؤسسات النقل الجوي التابعة للطرف الآخر للاسعار المفروضة على الجمهور من قبل منظمي الرحلات العارضة. باستثناء ما إذا كان هذا الشرط على اساس غير تمييزية لاغراض الاحاطة بالمعلومات.

٣. لن يتخذ اي طرف اجراءاً انفرادياً لمنع تدشين او استمرار السعر المقترح فرضه او المستوفى من قبل: أ) مؤسسة نقل جوي تابعة لاي طرف للنقل الجوي الدولي بين اقاليم الطرفين، أو ب) مؤسسة نقل جوي تابعة لاحد الطرفين للنقل الجوي الدولي بين اقليم الطرف الآخر وأي بلد اخر، بما في ذلك وفي كلتا الحالتين النقل على اساس خطوط بينها وفي داخلها. إذا اعتقد اي طرف بأن اي سعر غير منسجم مع الاعتبارات الموضوعية في الفقرة (١) من هذه المادة، يطلب مشاورات وان يشعر الطرف الآخر باسباب عدم اقتناعه وذلك في اقرب فرصة ممكنة. تعقد هذه المشاورات خلال مدة لا تزيد عن ٣٠ يوماً بعد استلام الطلب، وعلى الطرفين ان يتعاونتا لتوفير المعلومات الضرورية للتوصل الى حل معقول للمسألة. إذا توصل الطرفان الى اتفاق بخصوص السعر الذي تم بشأنه اعطاء اشعار بعدم القناعة، يبذل كل طرف قصارى جهوده لوضع ذلك الإتفاق حيز التنفيذ. وبدون مثل هذا الإتفاق المشترك يسرى مفعول السعر أو يستمر سريان مفعوله.

المادة الثالثة عشر

الخدمات البيئية المشروطة

على الرغم من اي شرط آخر في هذه الاتفاقية يسمح وبدون قيود لمؤسسات النقل الجوي وللمستثمرين غير المباشرين لدى كلا الطرفين بنقل الشحن باستخدام اية وسيلة نقل برية مرتبطة بالنقل الجوي الدولي وذلك فيما يتعلق بالشحن من او الى اي نقاط في اقاليم الطرفين او في بلدان اخرى، بما في ذلك النقل من وإلى جميع المطارات المتوفرة فيها التسهيلات الجمركية، ويشمل ذلك، وحيثما يكون ذلك مطبقاً، حق نقل الشحن المحجوز في الجمارك ضمن القوانين والانظمة المطبقة. يكون لمثل هذا الشحن، سواء كان نقله عن طريق البر او عن طريق الجو حرية الوصول الى التسهيلات والمتابعة الجمركية للمطار. يحق لمؤسسات النقل الجوي ان تختار القيام بالنقل البري الخاص بها او ان تقوم به من خلال ترتيبات مع ناقلين بريين آخرين، بما في ذلك النقل البري الذي تقوم به مؤسسات نقل جوي اخرى، والناقلين غير المباشرين للشحن الجوي. يمكن ان تقدم خدمات الشحن هذه بشكل فردي، من خلال سعر خاص

بالنقل الجوي مجتمعاً مع النقل البري، شريطة ان لا يضلل الشاحنون بالحقائق المتعلقة
بمثل هذا النقل.

المادة الرابعة عشر

المشاورات

يحق لاي طرف، في اي وقت، ان يطلب مشاورات تتعلق بهذه الإتفاقية. تبدأ هذه
المشاورات في اقرب وقت ممكن على الا تزيد هذه الفترة عن ٦٠ يوماً من تاريخ تسلم
الطرف الآخر الطلب الا اذا اتفق على خلاف ذلك.

المادة الخامسة عشر

تسوية الخلافات

١. اي خلاف ينشأ حول هذه الإتفاقية، باستثناء الخلافات التي يمكن ان تنشأ بموجب
الفقرة ٣ من المادة ١٢ (تحديد الأسعار) والتي لم يتم حلها من خلال الجولة الاولى
الرسمية للمشاورات يمكن احوالها بالاتفاق بين الطرفين الى شخص او هيئة لاتخاذ
قرار بذلك. إذا لم يتفق الطرفان هكذا، يقدم الخلاف، وبناءً على طلب اي طرف الى
التحكيم وفقاً للاجراءات الموضوعية ادناه.

٢. يتم التحكيم من قبل هيئة مكونة من ثلاثة محكمين مشكلة على النحو التالي:

أ. يسمى كل طرف محكماً واحداً وذلك خلال ٣٠ يوماً من استلام الطلب للتحكيم.
وخلال ٦٠ يوماً بعد تسمية هذين المحكمين الاثنين يعينان بالاتفاق فيما بينهما
محكماً ثالثاً يعمل كرئيس لهيئة التحكيم.

ب. إذا لم يتمكن اي طرف من تسمية محكم خاص به، او إذا لم يتم تعيين المحكم
الثالث طبقاً للفقرة الفرعية (أ) من هذه الفقرة، فيحق لاي طرف ان يطلب من
رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية تعيين المحكم اللازم أو المحكمين
خلال ٣٠ يوماً. إذا كان رئيس المجلس من نفس جنسية احد الطرفين فيقوم
ا قدم نائب للرئيس والذي لا يعتبر غير مؤهل على هذا الأساس بالتعيين.

٣. باستثناء ما اتفق عليه خلال ذلك تحدد هيئة التحكيم صلاحيتها القضائية وفقاً لهذه الإتفاقية، وتضع القواعد الاجرائية الخاصة بها. يحق لهيئة التحكيم عند تشكيلها ان توصي باجراءات مؤقتة مريحة الى حين صدور قرارها النهائي. بناءً على توجيهات من هيئة التحكيم او بناءً على طلب اي من الطرفين، يعقد مؤتمر بفترة لا تزيد عن ١٥ يوماً بعد التشكيل التام للهيئة لتقرير القضايا المحددة التي سوف يحكم فيها والاجراءات المحددة التي يجب ان تتبع.
٤. باستثناء ما اتفق عليه خلاف ذلك، او ما تم توجيهه من قبل هيئة التحكيم، يقدم كل طرف مذكرة خلال (٤٥) يوماً بعد التشكيل التام لهيئة التحكيم. تكون الاجابات جاهزة خلال ٦٠ يوماً بعد ذلك. تعقد هيئة التحكيم جلسة سماع بناءً على طلب اي من الطرفين، او بناءً على مبادرة منها خلال ١٥ يوماً بعد ان يكون موعد الاجابات قد استحق.
٥. تحاول هيئة التحكيم اعطاء قرارها كتابة خلال (٣٠) يوماً بعد انتهاء الجلسة، او في حالة عدم عقد الجلسة، فيكون بعد تاريخ تقديم كلتا الاجابتين. يكون قرار الاغلبية في هيئة التحكيم سائداً.
٦. يمكن ان يقدم الطرفان المتعاقدان طلبات للاستيضاح بخصوص القرار خلال (١٥) يوماً بعد اصداره وان يصدر استيضاح للقرار خلال (١٥) يوماً من تاريخ ذلك الطلب.
٧. ينفذ كل طرف تنفيذاً كاملاً، وبالدرجة التي تنسجم مع قانونه الوطني، اي قرار أو حكم صادر عن هيئة التحكيم.
٨. تقسم التكاليف المترتبة على هيئة التحكيم، بما في ذلك التكاليف والرسوم المترتبة على المحكمين، بالتساوي بين الطرفين. تعتبر اية تكاليف من قبل رئيس مجلس منظمة الطيران المدني الدولية فيما يتعلق بالاجراءات الواردة في الفقرة (٧) (ب) من هذه المادة جزءاً من تكاليف هيئة التحكيم.

المادة السادسة عشر

انهاء الإتفاقية

يحق لاي طرف متعاقد، في اي وقت، ان يخطر الطرف الآخر كتابة بقراره بانهاء هذه الإتفاقية. يرسل مثل هذا الإخطار في نفس الوقت الى منظمة الطيران المدني الدولية. ينتهي مفعول هذه الإتفاقية في منتصف الليل (في مكان تسليم الإخطار للطرف الآخر) مباشرة قبل الذكرى السنوية الاولى لتاريخ تسلم الإخطار من قبل الطرف الآخر، الا اذا سحب هذا الإخطار باتفاق الطرفين قبل انقضاء هذه الفترة.

المادة السابعة عشر

التسجيل لدى منظمة الطيران المدني الدولية

تسجل هذه الإتفاقية وجميع التعديلات عليها لدى منظمة الطيران المدني الدولية.

المادة الثامنة عشر

الدخول الى حيز النفاذ

تدخل هذه الإتفاقية وملاحقها إلى حيز النفاذ من تاريخ توقيعها. عند دخولها الى حيز النفاذ، تحل هذه الاتفاقية محل اتفاقية النقل الجوي بين المملكة الاردنية الهاشمية والولايات المتحدة الامريكية التي دخلت حيز النفاذ من خلال تبادل المذكرات في عمان بتاريخ ٨ نيسان و٨ حزيران، ١٩٨٠.

وابتأناً على ذلك، وقع المخولان كل من قبل حكومته على هذه الإتفاقية كما ينبغي ذلك.

تم التوقيع في عمان، من هذا اليوم ١٠ شهر تشرين ثاني ١٩٩٦، بنسختين أصليتين باللغتين العربية والانجليزية، ويعتبر كلا النسخين متساويين في الحجية القانونية.

عن حكومة
الولايات المتحدة الأمريكية



عن حكومة
المملكة الأردنية الهاشمية



الملحق ١

النقل الجوي المنتظم

الجزء ١

الطرق الجوية

يكون لمؤسسات النقل الجوي لكل طرف والمعينة بموجب هذا الملحق ووفقاً لشروط تعيينها الحق في القيام برحلات النقل الجوي الدولي المنتظمة بين نقاط على الطرق الجوية التالية:

أ. الطرق الجوية لمؤسسة او مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة المملكة الأردنية الهاشمية:

من نقاط فيما وراء المملكة الاردنية الهاشمية عبر المملكة الاردنية الهاشمية ونقاط توسط الى نقطة او نقاط في الولايات المتحدة الأمريكية وفيما وراءها.

ب. الطرق الجوية لمؤسسة او مؤسسات النقل الجوي المعينة من قبل حكومة الولايات المتحدة الأمريكية:

من نقاط فيما وراء الولايات المتحدة الأمريكية عبر الولايات المتحدة الأمريكية ونقاط توسط الى نقطة او نقاط في المملكة الاردنية الهاشمية وفيما وراءها.

الجزء ٢

المرونة التشغيلية

يحق لكل مؤسسة نقل جوي معينة، وعلى اي او على كل الرحلات وحسب اختيارها:

١. تشغيل رحلات جوية في احد او في كلا الإتجاهين.
٢. ضم أرقام رحلات جوية مختلفة ضمن رحلة طائرة واحدة.
٣. خدمة نقاط على الطرق الجوية بأيه وسيلة ضم وبأى شكل (والتي ممكن ان تتضمن خدمة نقاط توسط كنقاط فيما وراء ونقاط فيما وراء كنقاط توسط).
٤. حذف نقاط التوقف على اي نقطة او نقاط، و

5. نقل الحركة من اي من طائراته الى اي من طائراته الاخرى في اي نقطة على الطرق الجوية.

بدون قيود جغرافية او اتجاهية وبدون فقدان اي حق لنقل الحركة المسموح بها بموجب هذه الإتفاقية، شريطة ان تكون الخدمة تخدم نقطة في اقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي.

الجزء ٣

استبدال الطائرات

على اي جزء او اجزاء من الطرق الجوية اعلاه، يمكن لاي مؤسسة نقل جوي معينة ان تقوم بالنقل الجوي الدولي بدون اية قيود تتعلق بالاستبدال، في اي نقطة على الطريق الجوي، في نوع وعدد الطائرات العاملة، شريطة ان يكون النقل بالاتجاه المغادر لما وراء تلك النقطة هو استمرار للنقل من اقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي، وان يكون النقل بالاتجاه القادم الى اقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي هو استمرار للنقل الى ما وراء تلك النقطة.

ملحق ٢

النقل الجوي العارض

الجزء ١

يكون لمؤسسات النقل الجوي لدى كل طرف والمعينة بموجب هذا الملحق، وطبقاً لشروط تعيينها، الحق بنقل الحركة العارضة الدولية من المسافرين (وامتعتهم المرافقة) و/ أو الشحن (بما في ذلك، وليس مقتصراً على، رحلات الشحن المرسل العارضة، والمجزأة، والرحلات العارضة التي تجمع بين (مسافرين وشحن):

بين أي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الذي عين مؤسسة النقل الجوي وأي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الآخر،

وبين أي نقطة أو نقاط في إقليم الطرف الآخر، وأي نقطة أو نقاط في بلد ثالث أو بلدان، شريطة أن تكون مثل هذه الخدمة جزءاً من عملية متواصلة، بتغيير أو بدون تغيير الطائرة، التي تتضمن الخدمة للرحلة المتجهة للوطن بهدف تحميل حركة النقل المحلية بين الوطن وإقليم الطرف الآخر.

عند القيام بالخدمات المتضمنة في هذا الملحق، يكون لمؤسسات النقل الجوي لكل طرف والمعينة بموجب هذا الملحق الحق أيضاً في: (١) التوقف أثناء الطريق في أي نقاط سواء كانت ضمن أو خارج إقليم أي طرف، (٢) نقل حركة الترانزيت عبر إقليم الطرف الآخر، و(٣) أن يجمع على نفس الطائرة الحركة التي منشؤها من إقليم أحد الطرفين، والحركة التي منشؤها من إقليم الطرف الآخر، والحركة التي منشؤها من بلدان ثالثة.

ينظر كل طرف بإيجاب لطلبات مؤسسات النقل الجوي لدى الطرف الآخر لنقل الحركة غير الواردة في هذا الملحق وذلك على أساس المجاملة ومبدأ المعاملة بالمثل.

الجزء ٢

يكون لأي مؤسسة نقل جوي معينة من قبل أي طرف وتقوم بنقل جوي دولي عارض منشوة في إقليم أي طرف، سواء كان النقل باتجاه واحد أو على أساس الرحلة باتجاهين، الخيار بالالتزام بقوانين الرحلات العارضة والانظمة والقواعد الخاصة ببلدها أو ببلد الطرف الآخر. إذا طبق طرف قواعد أو انظمة أو نصوص أو شروط أو قيود مختلفة على واحدة أو أكثر من مؤسسات النقل الجوي التابعة له، أو على مؤسسات النقل الجوي التابعة لدول أخرى، تخضع كل مؤسسة نقل جوي معينة لتطبيق أقل تقييد لمثل هذه المعايير.

ولكن ليس هناك في الفقرة اعلاه ما يحدد حقوق اي من الطرفين في ان يطلب من مؤسسات النقل الجوي المعينة بموجب هذا الملحق من قبل اي طرف الالتزام بالمتطلبات المتعلقة بحماية أموال المسافرين والحقوق الخاصة بشطب حجوزات المسافرين واسترجاع ثمن تذاكر سفرهم.

الجزء ٣

باستثناء ما يتعلق بقواعد حماية المستهلك المشار اليها في الفقرة السابقة اعلاه، لن يطلب اي طرف من مؤسسة النقل الجوي المعينة بموجب هذا الملحق من قبل الطرف الآخر، فيما يتعلق بنقل الحركة من اقليم ذلك الطرف الآخر او بلد ثالث على اساس الرحلة باتجاه واحد او باتجاهين، بأن يقدم ما هو اكثر من بيان للامتثال بالقوانين والانظمة، والقواعد المطبقة المشار اليها في الجزء (٢) من هذا الملحق او السماح بالتخلي عن تلك القوانين او الانظمة او القواعد الممنوحة من قبل سلطات الطيران المختصة.

ملحق ٣

مبادئ عدم التمييز في ادراج أنظمة الحجز الآلي وعدم المنافسة التفضيلية بينها

ادراكاً منهما أن المادة ١١ (المنافسة العادلة) من الإتفاقية الأردنية-الأمريكية تكفل لمؤسسات النقل الجوي لكلا الطرفين "فرص عادلة ومتساوية للمنافسة".

أخذاً بعين الإعتبار بأن احد أهم العناصر التي تمكن مؤسسة النقل الجوي من المنافسة هو مقدرتها على اعلام الجمهور عن خدماتها بطريقة عادلة وبأسلوب غير تمييزي، وبذلك فإن نوعية المعلومات حول الخدمات التي توفرها مؤسسة النقل الجوي الى وكلاء السفر الذين يقومون مباشرة بتوزيع هذه المعلومات لجمهور المسافرين، وأن مقدره مؤسسة النقل الجوي بتقديم أنظمة الحجز الآلي التنافسية لهؤلاء الوكلاء يمثل الأساس للفرص التنافسية لمؤسسات النقل الجوي، و

أخذاً بعين الإعتبار بانه من الضروري التأكيد على حد سواء بأن مصالح مستخدمي خدمات النقل الجوي هي محمية من أي سوء استعمال لهذه المعلومات وعرضها المضلل، وأن لمؤسسات النقل الجوي ووكلاء السفر حق الوصول بفاعلية الى أنظمة الحجز الآلي التنافسية:

١. يتفق الطرفان على ان يكون لانظمة الحجز الآلي شاشات عرض اساسية متكاملة والتي من خلالها:

أ. يتم تحرير المعلومات المتعلقة بالخدمات الجوية الدولية، بما في ذلك انشاء الربط في هذه الخدمات وعرضها على اساس غير تمييزي وضمن معايير موضوعية لا تتأثر بطريقة مباشرة او غير مباشرة بهوية مؤسسة النقل الجوي او السوق. تطبيق هذه المعايير بطريقة موحدة على كل مؤسسات النقل الجوي المشتركة في النظام.

ب. تكون القاعدة المعلوماتية لنظم الحجز الآلي شاملة كلما كان ذلك ممكناً.

ج. لن يقوم بائعو أنظمة الحجز الآلي بشطب المعلومات المقدمة من قبل مؤسسات النقل الجوي المشتركة، تكون هذه المعلومات دقيقة وشفافة، على سبيل المثال، رحلات الرموز المشتركة واستبدال الطائرات والرحلات بتوقف يجب أن تعرف بوضوح على أنها تحمل هذه الصفات.

د. تكون جميع أنظمة الحجز الآلي المتوفرة لدى وكلاء السفر والذين يقومون مباشرة بتوزيع المعلومات عن خدمات مؤسسة النقل الجوي الى جمهور المسافرين في اقليم اي من الطرفين، ليس فقط مرغمة على، بل تكون ايضا مخولة للعمل وفقاً لتواعد أنظمة الحجز الآلي التي تطبق في الاقليم الذي تعمل فيه أنظمة الحجز الآلي.

هـ. يسمح لوكلاء السفر باستعمال اي من الشاشات الثانوية المتوفرة من خلال أنظمة الحجز الآلي اذا ما قدم وكيل السفر طلباً خاصاً لاستعمال هذه الشاشة.

٢. للطرف المتعاقد ان يشترط على كل بائع لانظمة الحجز الآلي الذي يعمل في اقليمه بأن يسمح لكل مؤسسات النقل الجوي الراغبة في دفع اي رسم غير تمييزي مطبق للاشتراك في أنظمة الحجز الآلي الخاصة به. وللطرف ان يطلب ان تعرض جميع وسائل التوزيع التي يوفرها بائع النظام على اسس غير تمييزية لمؤسسات النقل الجوي المشتركة. للطرف المتعاقد ان يشترط ان يعرض بائعو أنظمة الحجز الآلي، على اسس غير تمييزية وهادفة ومحايدة تجاه الناقل وضمن قواعد السوق، خدمات النقل الجوي العائدة لمؤسسات النقل الجوي المشتركة في جميع الأسواق التي يرغبون بيع هذه الخدمات فيها. وعند الطلب، يكشف بائع أنظمة الحجز الآلي عن تفاصيل قاعدته المعلوماتية المحدثة، واجراءات التخزين والمعايير المتبعة من قبل حول تحرير وتصنيف المعلومات، والأهمية المعطاه لمثل هذه المعايير، والمعايير المستعملة عند اختيار نقاط الربط وادخال رحلات الربط.

٣. يكون لبائعي أنظمة الحجز الآلي العاملين في اقليم احد الطرفين الحق في احضار وصيانة وتوفير أنظمة الحجز الآلي التابعة لهم بحرية الى وكالات السفر او شركات السفر التي يكون عملها الرئيسي هو توزيع الخدمات المتعلقة بالسفر في اقليم الطرف الآخر إذا كانت أنظمة الحجز الآلي تتماشى مع هذه المبادئ.

٤. لن يفرض اي طرف في اقليمه، او يسمح بالفرض على بائعي أنظمة الحجز الآلي التابعين للطرف الآخر متطلبات أكثر صرامة من تلك المتطلبات المفروضة على بائعي أنظمة الحجز الآلي التابعين له، وذلك فيما يتعلق بحرية الوصول واستعمال تسهيلات الاتصالات واختيار واستعمال معدات وأجهزة نظم الحجز الآلي الفنية وبرامجها، والتركييب الفني لأجهزة ومعدات نظم الحجز الآلي.

٥. لن يفرض اي طرف في اقليمه، أو يسمح بالفرض على بائعي أنظمة الحجز الآلي لدى الطرف الآخر متطلبات أكثر تقييداً من تلك المتطلبات المفروضة على بائعي أنظمة الحجز الآلي التابعين له، وذلك فيما يتعلق بشاشات أنظمة الحجز الآلي (بما في ذلك مقاييس التحرير والعرض) أو التشغيل أو البيع.

٦. يكون لأنظمة الحجز الآلي المستعملة في إقليم أحد الطرفين والتي تتماشى مع هذه المبادئ ومع المعايير والتعليمات الفنية والأمنية غير التمييزية الأخرى ذات العلاقة، الحق بحرية الوصول بطريقة فعالة وغير معرقلّة في إقليم الطرف الآخر. أحد هذه المجالات هو أن تقوم مؤسسة النقل الجوي المعيّنة بالاشتراك في مثل هذا النظام تماماً كما تفعل في أي نظام في إقليم موطنها معروضا إلى وكالات السفر في إقليم الطرف الآخر. تكون لمالكي ومشغلي أنظمة الحجز الآلي لأحد الطرفين نفس الفرص لامتلاك وتشغيل أنظمة الحجز الآلي التي تتوافق مع هذه المبادئ داخل إقليم الطرف الآخر كما يفعل المالكون والمشغلون لذلك الطرف. يكفل كل طرف بأن مؤسسات النقل الجوي التابعة له وباعى أنظمة الحجز الآلي لديه لا يقومون بالتمييز ضد وكلاء السفر في إقليم موطنهم بسبب استعمالهم أو امتلاكهم لنظام حجز آلي مختلف يشغل أيضاً في إقليم الطرف الآخر.