



جمهوری اسلامی ایران

رئیس جمهور

تصویب نامه هیأت وزیران

شماره ۱۴۶۳۲۵ / ت ۵۵۰۶۲ هـ

تاریخ ۱۳۹۶/۱۷/۱۷

بسمه تعالی

“با صلوات بر محمد و آل محمد”

وزارت راه و شهرسازی - وزارت امور خارجه

هیئت وزیران در جلسه ۱۳۹۶/۱۱/۱۵ به پیشنهاد شماره ۵۳۲۸۴/۱۰۰/۰۲ مورخ ۱۳۹۶/۱۰/۱۶ وزارت راه و شهرسازی و در اجرای ماده (۲) آیین نامه چگونگی تنظیم و انعقاد توافق های بین المللی - مصوب ۱۳۷۱ - تصویب کرد:

- ۱- وزارت راه و شهرسازی مجاز است با هماهنگی معاونت حقوقی رییس جمهور (امور توافق های بین المللی) و وزارت امور خارجه نسبت به انجام مذاکره، پیش امضا (پاراف) و امضای موقت موافقت نامه مربوط به خدمات هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری فرانسه در چارچوب متن پیوست که تأیید شده به مهر دفتر هیئت دولت است، ظرف سه سال از تاریخ ابلاغ این تصویب نامه اقدام و مراحل قانونی را تا تصویب نهایی پیگیری نماید.
- ۲- وزارت راه و شهرسازی مکلف است ترتیبی اتخاذ کند تا در فراز آخر موافقت نامه، تنظیم آن به زبان انگلیسی و اعتبار یکسان متون فارسی، فرانسوی و انگلیسی مورد حکم قرار گیرد.

اسحاق جهانگیری  
معاون اول رییس جمهور



رونوشت به دفتر مقام معظم رهبری، دفتر رییس جمهور، دفتر رییس قوه قضاییه، دفتر معاون اول رییس جمهور، دبیرخانه مجمع تشخیص مصلحت نظام، سازمان اداری و استخدای کشور، سازمان برنامه و بودجه کشور، معاونت حقوقی رییس جمهور، معاونت امور مجلس رییس جمهور، دیوان محاسبات کشور، دیوان عدالت اداری، سازمان بازرسی کل کشور، معاونت قوانین مجلس شورای اسلامی، امور تدوین، تنقیح و انتشار قوانین و مقررات، وزارت امور اقتصادی و دارایی، وزارت دادگستری، دبیرخانه شورای اطلاع رسانی دولت و دفتر هیئت دولت ابلاغ می شود.

## ماده ۱۳

### فرصتهای بازرگانی

- ۱- شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد براساس عمل متقابل حق خواهند داشت به منظور تبلیغ و فروش خدمات هوایی، دفاتری را در سرزمین طرف متعاقد دیگر تأسیس نمایند.
- ۲- شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد مجاز خواهند بود براساس عمل متقابل، کارکنان مدیریتی، عملیاتی و بازرگانی خود و سایر متخصصین مورد نیاز را برای تأمین حمل و نقل هوایی به داخل سرزمین طرف متعاقد دیگر آورده و حفظ نماید.
- ۳- هر طرف متعاقد بر اساس عمل متقابل به کارکنان مورد نیاز شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر در سرزمین خود دسترسی مجاز به فرودگاه و مناطق مربوط به عملیات هواپیما، خدمه، مسافران و بار شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر را اعطا خواهد نمود.
- ۴- طرفهای متعاقد باید اطمینان حاصل نمایند که مسافران، بدون درنظر گرفتن ملیت، می توانند اقدام به خرید بلیط از شرکت هواپیمایی به اختیار خود به پول رایج محلی یا ارز قابل تسعیر آزادانه سایر کشورها طبق مقررات ارزی لازم الاجرا در سرزمین طرف متعاقد مربوط نمایند. این اصول در مورد حمل و نقل بار نیز اعمال خواهد شد.
- ۵- شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد مجاز خواهند بود براساس عمل متقابل در سرزمین طرف متعاقد دیگر اقدام به فروش بلیت‌های حمل و نقل هوایی مسافری و باری خود، به پول رایج محلی یا هر نوع ارز قابل تسعیر آزادانه در دفاتر خود و از طریق نمایندگی های معتبر به اختیار خود نمایند. شرکت یا شرکت های هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد مجاز خواهند بود در سرزمین طرف متعاقد دیگر حسابهای بانکی تعیین شده را به پول رایج هر یک از طرفهای متعاقد یا هر ارز قابل تسعیر آزادانه، به صلاح خود افتتاح و حفظ نماید.

## ماده ۱۴

### انتقال درآمدهای مازاد

- ۱- هر طرف متعاقد اطمینان حاصل خواهد نمود که شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر انتقال مازاد دریافتی های محلی خود از فروش خدمات حمل و نقل هوایی و فعالیتهای مرتبط را به ارز قابل تسعیر آزادانه ظرف حد اکثر ۳۰ روز از تاریخ درخواست انجام دهد. نرخ تسعیر ارز حاکم در تاریخ فروش در مورد انتقالات فوق‌الذکر اعمال خواهد شد. چنین انتقالی بر اساس نرخ رسمی تسعیر ارز تعیین شده توسط بازار یا چنانچه نرخ رسمی تسعیر ارز وجود نداشته باشد، نرخ رایج بازار تسعیر ارز برای پرداخت های جاری صورت خواهد گرفت.
- ۲- هرطرف متعاقد به شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر حق استفاده جزئی یا کلی از دریافتی های حاصله در سرزمین خود را برای پرداخت کلیه هزینه های مرتبط با فعالیت حمل و نقل خود (از جمله خرید سوخت) و سایر فعالیتهای مرتبط با حمل و نقل هوایی اعطا خواهد نمود.
- ۳- امتیازات مشخص شده در بندهای (۱) و (۲) این ماده بر اساس عمل متقابل اعطا خواهد شد.

## ماده ۱۵

### خدمات زمینی

با رعایت قوانین ومقررات هر طرف متعاقد، از جمله در مورد فرانسه، قانون اتحادیه اروپا، هر شرکت هواپیمایی حق خواهد داشت خدمات زمینی خود را در سرزمین طرف متعاقد دیگر انجام دهد (خویش خدمتی - سلف هندلینگ) یا به انتخاب خود حق خواهد داشت از میان تامین کنندگان رقیب که خدمات زمینی را به صورت تمام یا جزئی فراهم می کنند، انتخاب نماید. چنانچه قوانین ومقررات مذکور، انجام خویش خدمتی را منع یا محدود کند و چنانچه رقابت مؤثری بین

تامین کنندگان ارائه دهنده خدمات زمینی وجود ندارد، باید با شرکت هواپیمایی تعیین شده از نظر دسترسی آنها به انجام خویش خدمتی و انجام خدمات زمینی توسط تامین کننده یا تامین کنندگان چنین خدماتی، غیر تبعیض آمیز رفتار شود.

## ماده ۱۶

### نرخ

- ۱- نرخ‌های مورد اجرا توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد باید آزادانه و مستقل در سطح معقولی با در نظر گرفتن تمامی عوامل مربوط از جمله هزینه بهره برداری، هزینه سوخت، ویژگیهای خدمت و سود معقول وضع گردد.
- ۲- هر شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد باید تعرفه هایی که قرار است در مسیرهای مشخص شده طبق بند (۲) ماده (۲) این موافقتنامه وضع گردد را به اطلاع مقامات هواپیمایی دو طرف متعاقد برساند. اطلاع توسط شرکتهای هواپیمایی دو طرف متعاقد حداکثر سی (۳۰) روز پیش از تاریخ پیشنهادی لازم الاجرا شدن می‌تواند درخواست گردد. در موارد خاص، ممکن است اطلاع رسانی را کوتاهتر از میزان معمول مقرر تجویز نمود.
- ۳- بدون خدشه به قوانین حاکم رقابت و حمایت از مصرف کننده در هر طرف متعاقد، دخالت طرفهای متعاقد محدود به موارد زیر خواهد بود:
  - الف) حمایت از مصرف کنندگان در برابر نرخ هایی که به علت سوء استفاده از وضعیت حاکم به صورت غیر متعارف بالا یا محدودکننده هستند
  - ب) حمایت از شرکتهای هواپیمایی در برابر نرخ هایی که به علت یارانه یا حمایت مستقیم یا غیرمستقیم به صورت غیرطبیعی پایین می باشند.
  - پ) حمایت از شرکتهای هواپیمایی در برابر نرخ هایی که به صورت غیرطبیعی پایین می باشند چنانچه نشانه ای از قصد حذف رقابت وجود داشته باشد.
- ۴- چنانچه مقامات هواپیمایی هر طرف متعاقد تشخیص دهند که یک تعرفه مشخص معیار تعریف شده در بند (۱) را برآورده نمی کند و یا در دسته بندیهای تعیین شده در جزءهای (الف)، (ب) و یا (پ) بند (۳) قرار ندارد، اطلاعیه مستقل عدم رضایت خود را در اسرع وقت و در هر حالتی حداکثر ۳۰ روز پس از تاریخ اطلاعیه یا ثبت نرخ موردنظر به مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر و به شرکت هواپیمایی مورد بحث ارسال خواهند کرد. بعلاوه، می‌توانند درخصوص این موضوع درخواست مشورت با مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر را نمایند. مشورت مذکور باید ظرف مدت سی (۳۰) روز از دریافت درخواست انجام پذیرد. بجز در موردی که مقامات هواپیمایی درخصوص عدم تصویب نرخ ها به صورت مکتوب به توافق رسیده باشند، نرخ ها تصویب شده قلمداد خواهند شد.

## ماده ۱۷

### تصویب برنامه های پرواز

- ۱- تصویب برنامه های پرواز شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد توسط مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر می تواند درخواست گردد.
- ۲- در آن صورت، برنامه های پرواز حداقل سی (۳۰) روز پیش از آغاز بهره برداری باید ارسال شود و به طور خاص جداول زمانی، تعداد خدمات، نوع هواپیما، وضعیت و تعداد صندلیهایی که قرار است در دسترس عموم قرار گیرند باید مشخص شود. در برخی موارد، این مدت سی (۳۰) روزه را می توان به شرط توافق بین مقامات هواپیمایی دو طرف متعاقد کاهش داد.
- ۳- هرگونه تغییر در برنامه های پروازی مصوب شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد برای تصویب به مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر تسلیم خواهد گردید.

## ماده ۱۸

### گذر

- ۱- مسافران و بار در گذر از سرزمین یک طرف متعاهد مشمول کنترل ساده خواهند بود.
- ۲- بار همراه و غیر همراه در گذر از سرزمین یک طرف متعاهد از کلیه حقوق گمرکی، عوارض بازرسی و سایر عوارض و هزینه ها معاف خواهد بود.

## ماده ۱۹

### آمار

مقامات هواپیمایی یک طرف متعاهد، بنا بر درخواست، اعلامیه های آماری را خود یا از طریق شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده خود، به گونه ای که ممکن است به منظور بازرسی در بهره برداری از مسیرهای مورد توافق ضروری باشد، در اختیار مقامات هواپیمایی طرف متعاهد دیگر قرار خواهند داد.

## ماده ۲۰

### مشاوره و اصلاح

- ۱- مقامات هواپیمایی طرفهای متعاهد، در فضای همکاری نزدیک، به منظور کسب اطمینان از اجرای رضایتبخش اصول و مفاد این موافقت نامه هر از چندگاهی که ضروری تلقی شود مشورت خواهند نمود. مشورت مذکور ظرف مدت شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت درخواست مشاوره توسط یک طرف متعاهد آغاز خواهد شد.
- ۲- هر طرف متعاهد می تواند در هر زمان با هدف تفسیر مفاد این موافقتنامه یا هرگونه اصلاح یا تعدیل مفاد این موافقتنامه یا پیوست آن را که مطلوب بداند درخواست مشاوره با طرف متعاهد دیگر نماید. مشاوره مذکور می تواند بین مقامات هواپیمایی و از طریق گفتگو یا مکاتبه انجام پذیرد. این مشاوره ظرف مدت شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت درخواست مشاوره توسط طرف متعاهد دیگر آغاز خواهد شد.
- ۳- اصلاح یا تعدیل این موافقتنامه، با توافق طبق مفاد بند ۲ این ماده، در صورت اقتضا، پس از تایید تکمیل تشریفات داخلی مورد نیاز در هر طرف متعاهد، از طریق مجاری دیپلماتیک، به مورد اجرا نهاده خواهد شد.

## ماده ۲۱

### حل و فصل اختلافات

- ۱- هر گاه در مورد تفسیر یا اجرای این موافقتنامه بین طرفهای متعاهد اختلافی بروز نماید، طرفهای متعاهد در مرحله نخست اهتمام خواهند کرد که اختلاف را از طریق مذاکره مستقیم بین مقامات هواپیمایی طبق مفاد ماده (۲۰) این موافقتنامه حل و فصل نمایند.
- ۲- چنانچه مقامات هواپیمایی طرفهای متعاهد به توافق نرسند، اختلاف باید از طریق مشورت دیپلماتیک حل و فصل گردد. چنین مشورتهای باید ظرف حداکثر مدت شصت (۶۰) روز پس از تاریخ دریافت درخواست مشورت توسط طرف متعاهد دیگر آغاز گردد.
- ۳- چنانچه طرفهای متعاهد طبق بندهای (۱) و (۲) این موافقتنامه در مورد حل و فصل اختلاف از طریق مذاکرات به نتیجه نرسند، می توانند با رعایت قوانین و مقررات مربوط خود، در خصوص ارجاع اختلاف جهت تصمیم گیری به شخص یا نهاد مورد توافق متقابل توافق نمایند یا با درخواست هر یک از طرف های متعاهد، آن را برای تصمیم گیری به هیئتی مرکب از سه داور ارجاع نمایند. در این صورت، هر طرف متعاهد نسبت به معرفی یک داور اقدام می کند و داور سوم، که تبعه هیچیک از دو طرف متعاهد نخواهد بود، توسط دو داور منتخب تعیین خواهد شد و

بعنوان رئیس هیئت عمل خواهد نمود. هریک از طرفهای متعاقد باید ظرف مدت شصت (۶۰) روز از تاریخ وصول اطلاعیه توسط هر طرف متعاقد از طرف دیگر از طریق مجاری دیپلماتیک مبنی بر درخواست داوری اختلاف، اقدام به تعیین داور خود نماید. داور سوم باید ظرف مدت شصت (۶۰) روز پس از تعیین دو داور اول تعیین گردد. چنانچه هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت مقرر داور خود را تعیین نکند، یا چنانچه داور سوم ظرف مدت مذکور تعیین نگردد، رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری می‌تواند بنا به درخواست هر یک از طرفهای متعاقد، داور یا داوران را حسب مورد تعیین نماید.

در این صورت، داور سوم باید تابعیت کشوری را دارا باشد که در زمان انتخاب با طرفهای متعاقد روابط سیاسی دارد. ۴- در مواردی که داور سوم باید توسط رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری تعیین شود چنانچه رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری از انجام وظیفه مذکور معذور یا تبعه یکی از طرفهای متعاقد باشد، انتصاب توسط معاون رئیس انجام خواهد شد، و چنانچه معاون رئیس نیز از انجام وظیفه مذکور معذور یا تبعه یکی از طرفهای متعاقد باشد، این انتصاب توسط عضو ارشد شورا که تابعیت هیچیک از طرفهای متعاقد را نداشته باشد، انجام خواهد شد.

۵- هیئت داوری باید آزادانه آئین خود را تعیین نماید. مخارج داوران ملی باید توسط طرف متعاقد تعیین کننده آن، تقبل گردد. کلیه مخارج دیگر هیئت داوری به نسبت مساوی بین طرفهای متعاقد تقسیم خواهد گردید.

۶- طرفهای متعاقد باید هرگونه تصمیم به موجب بند (۳) این ماده را رعایت نمایند.

۷- در هر صورت چنانچه یکی از طرفهای متعاقد، تصمیم به موجب بند (۳) این ماده را رعایت ننماید و مادامی که اینگونه باشد، طرف متعاقد دیگر می‌تواند هرگونه حق یا امتیاز اعطا شده به موجب این موافقتنامه را محدود، رد یا فسخ نماید.

## ماده ۲۲

### موافقتنامه‌های چند جانبه

چنانچه پس از لازم الاجرا شدن این موافقتنامه، دوطرف متعاقد مقید به موافقتنامه چند جانبه ای گردند که به موضوعات تحت پوشش این موافقتنامه می‌پردازد، مفاد موافقتنامه مذکور رجحان خواهد داشت. دو طرف متعاقد می‌توانند طبق ماده (۲۰) این موافقتنامه به منظور تعیین میزان تاثیر این موافقتنامه توسط مفاد موافقتنامه چند جانبه مذکور و این که آیا این موافقتنامه برای در نظر گرفتن موافقتنامه چند جانبه مزبور باید بازنگری شود یا نشود، مشاوره نمایند.

## ماده ۲۳

### فسخ

هر طرف متعاقد می‌تواند در هر زمان تصمیم خود را مبنی بر فسخ این موافقتنامه با ارائه اطلاعیه کتبی از طریق مجاری دیپلماتیک اعلام نماید. این اطلاعیه همزمان به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری ارسال خواهد شد. در این صورت موافقتنامه دوازده (۱۲) ماه پس از تاریخ اعلام دریافت اطلاعیه توسط طرف متعاقد دیگر فسخ خواهد شد، مگر آن که اطلاعیه فسخ پیش از انقضای این مدت با تراضی دوجانبه مسترد شود. هر گاه طرف متعاقد دیگر دریافت اطلاعیه فسخ را اعلام نکند، اطلاعیه مزبور پانزده (۱۵) روز پس از تاریخی که آن سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری دریافت آن را تصدیق کند، دریافت شده تلقی خواهد شد.

## ماده ۲۴

### ثبت

این موافقتنامه و هرگونه اصلاحیه آن نزد سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری به ثبت خواهد رسید.

## ماده ۲۵

### لازم‌الاجرا شدن

هر طرف متعهد از طریق مجاری دیپلماتیک، تکمیل تشریفات قانون اساسی مورد نیاز برای اعتبار بخشیدن به این موافقتنامه را به آگاهی طرف متعهد خواهد رساند و این موافقتنامه از نخستین روز دومین ماه پس از دریافت آخرین اطلاعیه مزبور لازم‌الاجرا خواهد شد.

این موافقتنامه جایگزین موافقتنامه پیشین مربوط به حمل و نقل هوایی بین ایران و فرانسه، امضاشده در تهران در ۱۶ آبان ۱۳۵۲ (برابر با ۷ نوامبر ۱۹۷۳) خواهد شد.

برای گواهی مراتب بالا، نمایندگان تام‌الاختیار امضا کننده زیر، که از طرف دولتهای متبوع خود مجاز می باشند، این موافقت نامه را امضا نمودند.

این موافقتنامه در تهران در یک مقدمه، بیست و پنج (۲۵) ماده و یک پیوست در دو نسخه در ... هجری شمسی برابر با ... میلادی به زبانهای فارسی و فرانسوی تنظیم گردید که هر دو متن دارای اعتبار یکسان می باشند. در صورت اختلاف، هر دو نسخه فارسی و فرانسوی ملاک خواهند بود.

از طرف

دولت جمهوری فرانسه

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران

دفتر هیئت دولت

پیوست  
جدول مسیر

۱- مسیری که قرار است توسط شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده جمهوری اسلامی ایران مورد بهره برداری قرارگیرد:

از	نقاط واسط	به	نقاط ماوراء
هر نقطه در ایران	هر نقطه	هر نقطه در فرانسه	هر نقطه

۲- مسیری که قرار است توسط شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده جمهوری فرانسه مورد بهره برداری قرارگیرد:

از	نقاط واسط	به	نقاط ماوراء
هر نقطه در فرانسه	هر نقطه	هر نقطه در ایران	هر نقطه

تذکر:

- ۱- هر نقطه واسط یا نقطه ماوراء بدون اعمال آزادی پنجم حقوق حمل و نقل می تواند توسط شرکت(های) هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد مورد بهره برداری قرارگیرد.
- ۲- از نقاط واسط و نقاط ماوراء در هر یک از مسیرهای مشخص شده می توان، به اختیار شرکتهای هواپیمایی تعیین شده، در هر پرواز یا کلیه پروازها صرفنظر نمود.
- ۳- شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد می توانند دو نقطه را در سرزمین طرف متعاقد دیگر بدون حق کران بری (کابوتاژ) و حمل بدون توقف متصل نمایند (هم پایانه کردن).

دفتر هیئت دولت

به نام خدا

## موافقتنامه مربوط به خدمات هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری فرانسه

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری فرانسه (از این پس به عنوان طرفهای متعاقد نامیده می‌شوند)؛ که عضو کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی هستند که در تاریخ ۱۶ آذرماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید؛ و با تمایل به انعقاد موافقت‌نامه مکمل کنوانسیون مذکور به منظور ایجاد خدمات هوایی بین و ماورای سرزمینهای خود به شرح زیر موافقت نمودند:

### ماده ۱

#### تعاریف

- ۱- به جز در مواردی که به گونه دیگری بیان شده است، از لحاظ این موافقت‌نامه:
- الف: اصطلاح «کنوانسیون» به کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی اطلاق می‌شود که در تاریخ ۱۶ آذرماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، و شامل هر گونه ضمایم مصوب به موجب ماده (۹۰) آن کنوانسیون و هر گونه اصلاحیه ضمایم یا کنوانسیون به موجب مواد (۹۰) و (۹۴) آن، مادامی که آن ضمایم و اصلاحات توسط طرفهای متعاقد به تصویب رسیده باشد، خواهد بود.
- ب: اصطلاح «مقامات هواپیمایی» در مورد جمهوری اسلامی ایران به سازمان هواپیمایی کشوری و در مورد جمهوری فرانسه به مدیر کل هواپیمایی کشوری یا هر شخص یا مقامی که مجاز به انجام وظایف آن یا وظایف مشابه توسط مقامات فوق باشد، اطلاق می‌گردد.
- پ: اصطلاح «شرکت هواپیمایی تعیین شده» به شرکت هواپیمایی اطلاق می‌شود که به موجب ماده (۳) این موافقتنامه تعیین شوند.
- ت: اصطلاح «سرزمین» دارای همان معانی است که در ماده (۲) کنوانسیون برای آن ذکر شده است.
- ث: اصطلاحات «خدمات هوایی»؛ «خدمات هوایی بین‌المللی»؛ «شرکت هواپیمایی» و «توقف به منظورهای غیر حمل و نقل» دارای همان معانی است که به ترتیب در ماده ۹۶ کنوانسیون برای آنها ذکر شده است.
- ج: اصطلاح «مسیرهای مشخص شده» به مسیرهای تعیین شده در جدول مسیر پیوست این موافقت‌نامه اطلاق می‌گردد.
- ج: اصطلاح «خدمات مورد توافق» به خدمات هوایی منظم انجام شده برای حمل و نقل مسافر، پست و بار، به صورت جداگانه یا ترکیبی در قبال حق الزحمه، در مسیرهای مشخص شده اطلاق می‌گردد.
- ح: اصطلاح «نرخ» به قیمتی اطلاق می‌شود که توسط شرکتهای هواپیمایی بطور مستقیم یا از طریق نمایندگیهای خود اعمال شده است و قرار است برای حمل مسافر، بار همراه و غیر همراه پرداخت گردد و شامل شرایطی است که به موجب آن قیمت‌های مزبور از جمله دستمزدها و شرایط اعطا به نمایندگیها به استثناء دستمزدها یا شرایط حمل پست اعمال می‌گردد.
- خ: اصطلاح «هزینه های مصرفی» به هزینه ای اطلاق می‌گردد که توسط مقامات مربوط برای بهره برداری از فرودگاه یا تسهیلات ناوبری برای هواپیما، خدمه آنها، مسافران و بار برای شرکتهای هواپیمایی وضع می‌گردد؛ و
- د: اصطلاح «موافقت‌نامه» به معنی این موافقت‌نامه، پیوست آن و هر گونه اصلاحات موافقت‌نامه یا پیوست آن بر اساس مفاد ماده (۲۰) این موافقت‌نامه اطلاق می‌گردد.
- ۲- پیوست بخش جدایی ناپذیر این موافقت‌نامه خواهد بود. کلیه ارجاعات موافقت‌نامه شامل پیوست خواهد بود مگر آن که به صراحت به گونه دیگری توافق گردد.

## ماده ۲

### اعطای حقوق

- ۱- هر طرف متعاقد جهت انجام خدمات هوایی بین‌المللی منظم و غیر برنامه‌ای به وسیله شرکت‌های هواپیمایی طرف متعاقد دیگر حقوق زیر را به طرف متعاقد دیگر اعطا می‌نماید:  
(الف) پرواز بدون فرود از فراز سرزمین طرف خود؛  
(ب) توقف در سرزمین خود به منظورهای غیر حمل و نقل؛
- ۲- هر طرف متعاقد حقوق مشخص شده در این موافقت‌نامه را به طرف متعاقد دیگر به منظور ایجاد و بهره‌برداری خدمات هوایی منظم بین‌المللی در مسیرهای مشخص شده در پیوست این موافقت‌نامه اعطا می‌نماید. شرکت هواپیمایی تعیین شده توسط یک طرف متعاقد هنگام بهره‌برداری از خدمات مورد توافق در مسیرهای مشخص شده، علاوه بر حقوق تعیین شده در بند (۱) این ماده حق خواهد داشت در سرزمین طرف متعاقد دیگر در نقاط مشخص شده در مسیرهای مشخص شده به منظور سوار و پیاده کردن مسافر، بار همراه و غیر همراه از جمله پست به صورت مجزا یا ترکیبی به سرزمین طرف متعاقد نخست یا بالعکس توقف نماید.
- ۳- هیچ یک از مفاد این موافقت‌نامه نباید به نحوی تفسیر شود که به شرکت هواپیمایی یک طرف متعاقد این حق را اعطا کند که در سرزمین طرف متعاقد دیگر از نقطه‌ای به نقطه دیگر مبادرت به حمل مسافر، بار همراه آن و بار یا پست در قبال مزد یا کرایه نماید.
- ۴- در مناطقی که در آن مخاصمات مسلحانه جریان دارد و یا در اشغال نظامی است و نیز در مناطقی که تحت تاثیر مخاصمات مسلحانه یا اشغال نظامی قرار گرفته، انجام خدمات موضوع این ماده طبق ماده (۹) کنوانسیون منوط به تصویب مقامهای صلاحیتدار مربوط خواهد بود.

## ماده ۳

### تعیین و اجازه شرکت‌های هواپیمایی

- ۱- هر طرف متعاقد حق دارد کتبا به طرف متعاقد دیگر یک یا چند شرکت هواپیمایی را برای انجام خدمات مورد توافق در مسیرهای مشخص شده تعیین کند.
- ۲- پس از دریافت اطلاعات تعیین، توسط یک طرف متعاقد؛ طبق مفاد بند (۱) این ماده و در صورت درخواست شرکت هواپیمایی تعیین شده به شکل و روش شرح داده شده، مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر با حداقل تأخیر اجازه مقتضی را صادر خواهد نمود مشروط به اینکه:  
(الف) در مورد شرکت هواپیمایی تعیین شده توسط جمهوری اسلامی ایران:  
(۱) شرکت هواپیمایی در سرزمین جمهوری اسلامی ایران تأسیس شده باشد و طبق قوانین جمهوری اسلامی ایران دارای پروانه بهره‌برداری معتبر باشد؛ و  
(۲) اعمال و حفظ کنترل مؤثر قانونی شرکت هواپیمایی توسط جمهوری اسلامی ایران انجام شود؛ و  
(۳) شرکت هواپیمایی بطور مستقیم یا از طریق مالکیت عمده در مالکیت و کنترل مؤثر جمهوری اسلامی ایران و یا اتباع آن باشد.  
(ب) در مورد شرکت هواپیمایی تعیین شده توسط جمهوری فرانسه:  
(۱) شرکت هواپیمایی که در سرزمین جمهوری فرانسه به موجب معاهده اتحادیه اروپا و پیمان عملکرد اتحادیه اروپا تأسیس شده باشد و دارای پروانه بهره‌برداری معتبر طبق قانون اتحادیه اروپا داشته باشد؛ و  
(۲) کنترل مؤثر قانونی شرکت هواپیمایی توسط کشور عضو اتحادیه اروپا که مسئول صدور گواهینامه بهره‌برداری هوایی آن است، اعمال شود و مقامات هواپیمایی مربوطه در تعیین آن به وضوح مشخص شده باشند؛ و

(۳) شرکت هواپیمایی بطور مستقیم یا از طریق مالکیت عمده در مالکیت و کنترل مؤثر کشورهای عضو اتحادیه اروپا یا کشورهای عضو انجمن تجارت آزاد اروپا و یا اتباع چنین کشورهایی باشد؛ و  
(پ) شرکت هواپیمایی تعیین شده صلاحیت اجرای شرایط تجویز شده به موجب قوانین و مقرراتی را داشته باشد که بطور معمول و متعارف در مورد بهره برداری از حمل و نقل هوایی بین المللی توسط طرف متعاقد با در نظر گرفتن درخواست یا درخواستها طبق مفاد کنوانسیون اعمال می شود.  
۳- شرکت هواپیمایی که بدین ترتیب تعیین و مجاز گردیده باشد، می تواند در هر زمان مشروط به رعایت مفاد این موافقت نامه بهره برداری از خدمات مورد توافق را آغاز نماید.

#### ماده ۴

##### لغو یا تعلیق اجازه بهره برداری

۱- هر طرف متعاقد حق خواهد داشت در موارد زیر مجوز بهره برداری اعطا شده به شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر در این موافقت نامه را لغو یا اعمال حقوق را تعلیق یا هر شرایطی را که برای اعمال از این حقوق لازم می داند وضع نماید.

(الف) در مورد شرکت هواپیمایی تعیین شده توسط جمهوری اسلامی ایران:

(۱) شرکت هواپیمایی در سرزمین جمهوری اسلامی ایران تأسیس نشده باشد یا دارای پروانه بهره برداری معتبر طبق قانون جمهوری اسلامی ایران نباشد؛ یا

(۲) کنترل مؤثر قانونی شرکت هواپیمایی توسط جمهوری اسلامی ایران اعمال نشود، یا

(۳) شرکت هواپیمایی بطور مستقیم یا از طریق مالکیت عمده در مالکیت جمهوری اسلامی ایران و یا اتباع جمهوری اسلامی ایران نباشد یا در تمامی زمانها در کنترل مؤثر آن کشور و یا اتباع آن نباشد.

جمهوری اسلامی ایران در اعمال حقوق خود به موجب این بند، نباید بین شرکتهای هواپیمایی اتحادیه اروپا که توسط جمهوری فرانسه تعیین شده اند، اعمال تبعیض نماید.

(ب) در مورد شرکت هواپیمایی تعیین شده توسط جمهوری فرانسه:

(۱) شرکت هواپیمایی در سرزمین جمهوری فرانسه به موجب معاهده اتحادیه اروپا و پیمان عملکرد اتحادیه اروپا تأسیس نشده باشد یا فاقد پروانه بهره برداری معتبر طبق قانون اتحادیه اروپا باشد، یا

(۲) اعمال و حفظ کنترل مؤثر قانونی شرکت هواپیمایی توسط کشور عضو اتحادیه اروپا که مسئول صدور گواهینامه بهره برداری هوایی آن است؛ انجام نشود؛ یا مقامات هواپیمایی مربوطه در تعیین آن به صراحت مشخص نشده باشند؛ یا

(۳) شرکت هواپیمایی بطور مستقیم یا از طریق مالکیت عمده در مالکیت کشورهای عضو اتحادیه اروپا یا کشورهای عضو انجمن تجارت آزاد اروپا و یا اتباع چنین کشورهایی نباشد؛ یا در تمامی زمانها در کنترل مؤثر چنین کشورهایی و یا اتباع آنها نباشد.

(پ) چنانچه شرکت هواپیمایی قوانین و مقرراتی را که بطور معمول و منسجم برای بهره برداری از حمل و نقل هوایی بین المللی توسط طرف متعاقد اعطا کننده آن حقوق اعمال می گردد؛ رعایت ننماید

۲- اعمال حق، لغو یا تعلیق یا وضع شرایط مذکور در بند (۱) این ماده، جز در مواردی که برای جلوگیری از نقض بیشتر قوانین و مقررات، یا مفاد این موافقت نامه فوریت داشته باشد، تنها پس از مشورت با طرف متعاقد دیگر صورت خواهد گرفت. مشورت مذکور پیش از انقضای سی (۳۰) روزه پس از درخواست توسط یک طرف متعاقد صورت خواهد گرفت مگر آنکه دوطرف متعاقد به صورت دیگری توافق نمایند.

## ماده ۵

### اصول حاکم بر بهره برداری از خدمات مورد توافق

- ۱- هر طرف متعاقد باید از فرصت‌های عادلانه و برابر بین شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده دو طرف متعاقد جهت رقابت در بهره برداری از خدمات مورد توافق مشمول این موافقتنامه اطمینان کسب نماید. هرطرف متعاقد باید اطمینان کسب نماید که شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده آن با رعایت این اصل اقدام به بهره برداری می نمایند و در زمان مقتضی، برای کسب اطمینان اقداماتی را در این زمینه انجام دهد.
- ۲- خدمات مورد توافقی که قرار است توسط شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرف‌های متعاقد بین سرزمین‌های متبوع خود در مسیرهای مشخص شده مورد بهره برداری قرارگیرد باید ارتباط نزدیکی با نیازهای عموم در زمینه حمل و نقل داشته باشد و هدف اصلی آن، تامین ظرفیت کافی با ضریب بار مناسب قابل رقابت با نرخ‌ها در مطابقت با مفاد ماده (۱۶) این موافقتنامه جهت رفع نیازمندی‌های جاری و پیش‌بینی شده متعارف برای حمل مسافر، بار و پست به منظور ترغیب توسعه منظم خدمات هوایی بین سرزمین‌های طرف‌های متعاقد می‌باشد.

## ماده ۶

### ظرفیت

- ۱- ظرفیتی که قرار است توسط شرکت(های) هواپیمایی تعیین شده در خدمات مورد توافق عرضه شود باید بین مقامات هواپیمایی طرف‌های متعاقد توافق و بازنگری گردد.
- ۲- چنانچه در بازنگری، مقامات هواپیمایی در خصوص ظرفیتی که قرار است در خدمات مورد توافق عرضه شود، به توافق نرسند؛ ظرفیتی که توسط شرکت(های) هواپیمایی تعیین شده طرف‌های متعاقد می تواند عرضه شود، نباید از مجموع ظرفیت توافق شده پیشین طبق مفاد بند (۱) بیشتر باشد.

## ماده ۷

### شمول قوانین و مقررات

- ۱- قوانین، مقررات و رویه های یک طرف متعاقد در مورد ورود یا خروج هواپیمایی که به امر خدمات هوایی بین‌المللی اشتغال دارد یا بهره برداری و هوانوردی هواپیمای مزبور مادام که در سرزمین مذکور باشد درمورد هواپیمای شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر اعمال خواهد شد و به محض ورود یا خروج یا در مدت زمان توقف در سرزمین طرف متعاقد نخست، در مورد هواپیمای مذکور اعمال خواهد شد.
- ۲- قوانین و مقررات یک طرف متعاقد درمورد ورود یا خروج مسافری، بار همراه، خدمه، پست و بار غیرهمراه هواپیما از سرزمین آن توسط یا از طرف آن مسافری، بار همراه، خدمه، پست و بار غیرهمراه شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی طرف متعاقد دیگر به محض ورود یا خروج از سرزمین یک طرف متعاقد رعایت خواهد شد.
- ۳- قوانین و مقررات مندرج در بندهای (۱) و (۲) این ماده همان قوانین و مقرراتی می باشد که در مورد هواپیماهای ملی به کارگرفته شده در خدمات هوایی بین‌المللی مشابه و همچنین در مورد مسافری، بار همراه، خدمه، بار غیرهمراه و پست آن هواپیماها اعمال می گردد.

## ماده ۸

### گواهینامه های قابلیت پرواز، گواهینامه های صلاحیت و پروانه ها

- ۱- گواهینامه‌های قابلیت پرواز، گواهینامه‌های صلاحیت و پروانه‌هایی که بر اساس قوانین و مقررات یک طرف متعاقد، از جمله در مورد فرانسه، قانون اتحادیه اروپا صادر شده یا اعتبار یافته، برای بهره‌برداری از خدمات مورد توافق درمسیرهای

مشخص شده توسط طرف متعاقد دیگر معتبر شناخته خواهد شد، مشروط بر این که همواره شرایط صدور یا اعتبار گواهینامه‌ها یا پروانه‌های مزبور حداقل مساوی با استانداردهایی باشد که به موجب کنوانسیون وضع خواهد شد.

۲- به هر حال، هر طرف متعاقد این حق را برای خود محفوظ می‌دارد که به منظور پرواز از فراز سرزمین خود، گواهینامه‌های صلاحیت و پروانه‌هایی را که برای اتباع آن توسط طرف متعاقد دیگر اعطا گردیده معتبر تشخیص ندهد.

## ماده ۹

### ایمنی هوانوردی

۱- هر طرف متعاقد می‌تواند در هر زمان در رابطه با استانداردهای ایمنی طرف متعاقد دیگر در زمینه‌های مربوط به تسهیلات هواپیمایی، خدمه پرواز، هواپیما و بهره‌برداری از آن‌ها درخواست مشاوره نماید. چنین مشاوره‌ای ظرف مدت سی (۳۰) روز از تاریخ درخواست مزبور انجام خواهد شد.

۲- چنانچه پس از مشاوره مزبور یک طرف متعاقد ملاحظه کند استانداردهای ایمنی در زمینه‌های مورد اشاره در بند (۱) که حداقل برابر با حداقل استاندارد‌های وضع شده در آن زمان به موجب کنوانسیون به طور مؤثر توسط طرف متعاقد دیگر به کار گرفته و اجرا نمی‌شود، طرف متعاقد دیگر را از یافته‌های مزبور آگاه خواهد کرد و طرف متعاقد دیگر اقدام اصلاحی مناسب را اتخاذ خواهد نمود. عدم اتخاذ اقدام مناسب توسط طرف متعاقد دیگر ظرف زمان متعارف، و در هر صورت ظرف پانزده (۱۵) روز یا دوره طولانی تری که ممکن است توافق شود، زمینه اعمال ماده (۴) این موافقتنامه را فراهم می‌نماید.

۳- علیرغم تعهدات مندرج در ماده (۳۳) کنوانسیون، توافق می‌شود هر هواپیمایی که توسط شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی یک طرف متعاقد در خدماتی از مبدأ سرزمین طرف متعاقد دیگر یا بالعکس مورد بهره‌برداری یا اجاره قرار گیرد، می‌تواند مادامی که در سرزمین طرف متعاقد دیگر است، مشمول بازرسی مقامات نماینده طرف متعاقد دیگر در داخل هواپیما و اطراف هواپیما برای بازرسی اعتبار اسناد هواپیما و خدمه آن و شرایط ظاهری هواپیما و تجهیزات آن (در این موافقتنامه «بازرسی پلکانی» نامیده می‌شود) قرارگیرد؛ مشروط بر اینکه این امر منجر به تأخیر بدون دلیل نگردد.

۴- چنانچه هر بازرسی پلکانی یا مجموعه‌ای از بازرسی‌های پلکانی منجر شود به:

الف) نگرانی جدی در مورد عدم مطابقت هواپیما یا بهره‌برداری از آن با حداقل استانداردهایی که در آن زمان به موجب کنوانسیون وضع شده؛ یا

ب) نگرانی جدی در مورد فقدان به کارگیری مؤثر و اجرای استانداردهای ایمنی که در آن زمان به موجب کنوانسیون وضع شده، طرف متعاقدی که بازرسی را انجام داده است، از نظر ماده (۳۳) کنوانسیون می‌تواند چنین نتیجه بگیرد که الزاماتی که به موجب آنها گواهی نامه‌ها یا پروانه‌های مربوط به هواپیمای مزبور یا مربوط به بهره‌بردار یا خدمه آن هواپیما صادر شده یا اعتبار یافته‌اند، برابر یا بیش از حداقل استانداردهای وضع شده در آن زمان به موجب کنوانسیون نمی‌باشد.

۵- چنانچه به منظور انجام بازرسی پلکانی از دسترسی به هواپیمایی مورد بهره‌برداری شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی یک طرف متعاقد طبق بند (۳) فوق جلوگیری شود، طرف متعاقد دیگر می‌تواند چنین نتیجه‌گیری نماید که نگرانی‌های جدی از نوع موارد مندرج در بند (۴) فوق وجود دارد و به نتایج مزبور در همان بند برسد.

۶- هر طرف متعاقد این حق را برای خود محفوظ می‌دارد در شرایطی که طرف متعاقد نخست، نتیجه بگیرد که در نتیجه بازرسی پلکانی، مجموعه‌ای از بازرسی‌های پلکانی، امتناع از دسترسی به بازرسی پلکانی، مشاوره یا روش دیگر گفتگو، اقدام سریع برای ایمنی بهره‌برداری شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی ضروری می‌باشد، مجوز بهره‌برداری شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی طرف متعاقد دیگر را بلافاصله تعلیق نماید یا تغییر دهد.

۷- هر اقدامی از سوی یک طرف متعاقد طبق بندهای (۲) یا (۶) فوق با از بین رفتن زمینه اتخاذ آن اقدام متوقف خواهد شد.

۸- در جایی که جمهوری فرانسه شرکت هواپیمایی را تعیین نماید که اعمال و حفظ کنترل مؤثر قانونی آن توسط عضو دیگری از اتحادیه اروپا انجام شود؛ حقوق ناشی از این ماده برای جمهوری اسلامی ایران از لحاظ حفظ، اعمال یا اجرای استانداردهای ایمنی توسط آن کشور عضو اتحادیه اروپا و از لحاظ مجوز بهره برداری آن شرکت هواپیمایی بطور یکسان اعمال خواهد شد.

## ماده ۱۰

### امنیت هوانوردی

۱- طرفهای متعاقد طبق حقوق و تعهدات خود به موجب حقوق بین الملل، مجدداً تاکید می نمایند که تعهدات آنها در قبال یکدیگر در خصوص حفظ امنیت هواپیمایی کشوری در برابر اعمال مداخله گرایانه غیرقانونی بخش جدایی ناپذیر این موافقتنامه را تشکیل می دهد. طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهدات خود که به موجب حقوق بین الملل، بویژه طبق مفاد کنوانسیون راجع به جرایم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما امضا شده در توکیو به تاریخ ۱۳۴۲/۶/۲۳ هجری شمسی مطابق با ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ میلادی، کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما امضا شده در لاهه به تاریخ ۱۳۴۹/۹/۲۵ هجری شمسی مطابق با ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ میلادی، کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه ایمنی هواپیمایی کشوری امضاء شده در مونترال به تاریخ ۱۳۵۰/۷/۱ هجری شمسی مطابق با ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ میلادی، پروتکل راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی خشونت آمیز در فرودگاههایی که در خدمت هواپیمایی کشوری بین المللی می باشند، مکمل کنوانسیون جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه ایمنی هواپیمایی کشوری، مفتوح برای امضا در مونترال به تاریخ ۱۳۶۶/۱۲/۵ هجری شمسی مطابق با ۲۴ فوریه ۱۹۸۸ میلادی، کنوانسیون راجع به علامتگذاری مواد منفجره پلاستیکی به منظور شناسایی امضاشده در مونترال به تاریخ ۱۳۶۹/۱۲/۱۰ هجری شمسی مطابق با ۱ مارس ۱۹۹۱ میلادی و هر موافقتنامه چند جانبه دیگر حاکم بر امنیت هواپیمایی کشوری الزام آور برای دو طرف متعاقد عمل خواهند کرد.

۲- طرفهای متعاقد حسب درخواست، کلیه مساعدتهای لازم را به یکدیگر جهت جلوگیری از اعمال تصرف غیرقانونی هواپیماهای کشوری و سایر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافرین و خدمه آنها، فرودگاهها و تأسیسات هوانوردی و هر نوع تهدید دیگر علیه امنیت هواپیمایی کشوری ارائه خواهند کرد.

۳- طرفهای متعاقد باید در روابط دوجانبه خود طبق مقررات امنیت هوانوردی مصوب سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری که به عنوان ضمایم کنوانسیون شناخته شده اند تا حدودی که مقررات امنیتی مزبور در مورد طرفهای متعاقد قابل اجرا است عمل نمایند. آنها باید از متصدیان هواپیمایی که محل اصلی کار آنها در سرزمین آنها واقع شده و در مورد جمهوری فرانسه از متصدیانی که در آن سرزمین تأسیس شده و دارای پروانه فعالیت طبق قانون اتحادیه اروپا می باشد و نیز از متصدیان فرودگاهها در سرزمین خود بخواهند که مطابق مقررات امنیت هوانوردی مزبور عمل کنند. در این بند، ارجاع به مقررات امنیت هوانوردی شامل هرگونه تفاوت ابلاغ شده توسط طرف متعاقد مربوط می باشد. هر طرف متعاقد، طرف متعاقد دیگر را پیشاپیش از قصد خود برای ابلاغ هرگونه تفاوت مربوط به این مقررات آگاه خواهد کرد.

۴- هر طرف متعاقد موافقت می نماید که از متصدیان هواپیماهای آن می توان درخواست کرد که مقررات امنیت هوانوردی را برای خروج یا در مدت توقف در سرزمین طرف متعاقد دیگر طبق قانون قابل اجرا در آن کشور، طبق ماده ۸ این موافقتنامه رعایت کنند. هر طرف متعاقد باید اطمینان حاصل کند که در سرزمین آن اقدامات کافی برای

حفاظت از هواپیماها و بازرسی مسافران، خدمه، بار همراه مسافر، بار غیر همراه مسافر و خواروبار هواپیما پیش از سوار شدن مسافران یا بارگیری و به هنگام آن به نحو مؤثر انجام می‌شود. همچنین هر طرف متعاقد باید هر درخواستی را که طرف متعاقد دیگر برای انجام اقدامات امنیتی ویژه متعارف جهت مقابله با تهدیدی خاص بعمل آورد، با نظر مساعد مورد توجه قرار دهد.

۵- هنگامی که حادثه یا تهدید به بروز حادثه تصرف غیرقانونی هواپیمای کشوری یا اعمال غیرقانونی دیگری علیه ایمنی مسافران، خدمه، هواپیما، فرودگاه‌ها و تأسیسات هوانوردی صورت پذیرد، طرفهای متعاقد باید از طریق تسهیل ارتباطات و تدابیر مناسب دیگر بمنظور ختم سریع و بی‌خطر حادثه یا تهدید مزبور به یکدیگر یاری رسانند.

۶- هرگاه یک طرف متعاقد بنا به دلایل منطقی براین باور باشد که طرف متعاقد دیگر از مفاد مربوط به امنیت هوانوردی پیش بینی شده در این ماده تخطی نموده است، طرف متعاقد نخست می‌تواند درخواست مشورت فوری با طرف متعاقد دیگر نماید. بدون خدشه به مفاد ماده (۴) این موافقتنامه، عدم نیل به توافق رضایتبخش در ظرف مدت ۱۵ روز از تاریخ درخواست مذکور، زمینه را جهت تعلیق حقوق اعطا شده به طرفهای متعاقد به موجب این موافقتنامه فراهم خواهد کرد. در صورت بروز شرایط اضطراری نمایانگر تهدید مستقیم و استثنایی امنیت مسافری، خدمه یا هواپیمای یک طرف متعاقد و چنانچه طرف متعاقد دیگر به تعهدات خود به موجب بندهای (۴) و (۵) این ماده بطور کافی عمل نموده باشد، یک طرف متعاقد می‌تواند بلافاصله اقدامات حمایتی موقت مقتضی را برای دفع تهدید اتخاذ نماید. هر اقدامی از سوی یک طرف متعاقد طبق این بند باید به محض رعایت مفاد امنیتی این ماده از سوی طرف متعاقد دیگر متوقف شود.

#### ماده ۱۱

##### هزینه‌های مصرفی

۱- هزینه‌های مصرفی که ممکن است توسط مقامات یا سازمان‌های مربوط یک طرف متعاقد در مورد شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر برای استفاده از تسهیلات و خدمات فرودگاهی وضع گردد عادلانه، متعارف، بدون تبعیض و برابر بین طبقات مصرف کنندگان تقسیم خواهد شد. هزینه‌ها بیش از هزینه‌های وضع شده برای استفاده خدمات و تسهیلات مذکور توسط هر شرکت هواپیمایی دیگر بهره‌بردار از همان خدمات یا خدمات بین‌المللی مشابه نخواهد بود. خدمات و تسهیلات مشمول هزینه باید مرتبط با هزینه، مقرون به صرفه و کارا باشد.

۲- مقامات یا سازمان‌های مربوط هر طرف متعاقد باید شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر را از هرگونه تغییر قابل توجه پیشنهادی در مورد این هزینه‌ها مطلع نمایند. این اطلاعیه باید ظرف یک دوره زمانی متعارف پیش از لازم الاجرا شدن تغییر صورت گیرد. هر طرف متعاقد در صورت افزایش هزینه‌ها، مشورت بین مقامات یا سازمان‌های مربوط در سرزمین خود و شرکت‌های هواپیمایی بهره‌بردار از خدمات و تسهیلات را تشویق خواهد نمود.

#### ماده ۱۲

##### حقوق گمرکی و مالیات

۱- هواپیماهای مورد بهره‌برداری توسط شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر در خدمات هوایی بین‌المللی هنگام ورود به سرزمین یک طرف متعاقد، همچنین لوازم مورد نیاز جاری، مواد سوختی و روغن موتور، مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی از جمله موتور، و خواروبار هواپیما، لوازم مورد نیاز و همچنین سایر اقلام که به منظور یا صرفاً برای استفاده در ارتباط با بهره‌برداری یا نگهداری هواپیماهای بهره‌بردار خدمات هوایی بین‌المللی، به صورت موقت و تا زمان صادرات مجدد آنها، براساس عمل متقابل از پرداخت کلیه حقوق گمرکی، محدودیتهای واردات، مالیات اموال، مالیات بر سرمایه، عوارض بازرسی، مالیات غیرمستقیم و عوارض و هزینه‌های

مشابه که توسط مقامات ملی یا محلی وضع می شود، مشروط بر آنکه لوازم مورد نیاز و کالاهای مذکور در داخل هواپیما بمانند معاف خواهند بود.

۲- همچنین موارد زیر براساس عمل متقابل، از پرداخت مالیات، حقوق گمرکی، عوارض بازرسی و هزینه های موضوع بند (۱) این ماده به استثنای هزینه های مبتنی بر ارزش خدمات ارائه شده معاف خواهند بود:

الف) خواروبار عرضه یا تامین شده هواپیما در سرزمین یک طرف متعاقد و داخل هواپیما، با محدودیتهای متعارف، برای استفاده در خارج از هواپیمای شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر بهره بردار خدمات هوایی بین المللی، حتی هنگامی که قرار است این خواروبار در بخشی از سفر در سرزمین طرف متعاقدی که بار هواپیما می گردد مورد استفاده قرار گیرد.

ب) لوازم مورد نیاز جاری، قطعات یدکی از جمله موتور، عرضه شده در سرزمین یک طرف متعاقد و برای سرویس، نگهداری، تعمیر و تدارک هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر که در خدمات هوایی بین المللی فعالیت می نماید.

پ) مواد سوختی، روغن موتور و مواد مصرفی فنی، عرضه یا تامین شده در سرزمین یک طرف متعاقد برای استفاده در هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد که در خدمات هوایی بین المللی فعالیت می نماید، حتی هنگامی که قرار است این مواد در بخشی از سفر در سرزمین طرف متعاقدی که بار هواپیما می گردد مورد استفاده قرار گیرد.

ت) اسناد چاپی و مواد تبلیغاتی از جمله اما نه محدود به برنامه پروازی، دفترک (بروشور)، فرمهای چاپی عرضه شده در سرزمین یک طرف متعاقد و به منظور توزیع رایگان داخل هواپیما توسط شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر

۳- تجهیزات و کالاهای موضوع بندهای (۱) و (۲) این ماده را در صورت لزوم می توان تحت نظارت یا کنترل مقامات مربوطه نگاه داشت.

۴- تجهیزات و کالاهای مورد اشاره در بندهای (۱) و (۲) این ماده، که دارایی شرکت(های) هواپیمایی تعیین شده می باشند، نباید بدون پرداخت حقوق گمرکی و مالیاتهای مربوط انتقال یابند. به هر حال، شرکت(های) هواپیمایی تعیین شده هر طرف از معافیت انتقال اقلام مذکور در سرزمین طرف متعاقد دیگر، به شرکت هواپیمایی دیگر طرف قرارداد با آن، برخوردار می باشند مشروط بر آنکه شرکت هواپیمایی اخیر از همان معافیتها برخوردار باشد.

۵- تجهیزات هوانوردی مورد نیاز جاری؛ و همچنین مواد و کالاهای معمول نگهداری شده در هواپیمای شرکت هواپیمایی هر یک از طرفهای متعاقد تنها با تصویب مقامات گمرکی آن سرزمین در سرزمین طرف متعاقد دیگر قابل تخلیه است. در این صورت می توان آنها را تا زمانیکه طبق مقررات گمرکی مجدداً صادر می شوند یا ترتیب دیگری در مورد آن داده شود تحت نظارت مقامات نامبرده قرار داد.

۶- علیرغم مفاد جزء (پ) ماده (۲)، هیچ چیز مانع نخواهد شد که:

الف) جمهوری اسلامی ایران طبق قانون خود، در مورد سوخت تامین شده در سرزمین خود به منظور استفاده در هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین شده جمهوری فرانسه که بین نقطه ای در سرزمین جمهوری اسلامی ایران و نقطه دیگری در سرزمین جمهوری اسلامی ایران فعالیت می کند؛ بر مبنای غیر تبعیض آمیز مالیات، عوارض، کارمزد یا هزینه هایی را وضع نماید.

ب) جمهوری فرانسه، طبق قانون اتحادیه اروپا، در مورد سوخت تامین شده در سرزمین خود به منظور استفاده در هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین شده جمهوری اسلامی ایران که بین نقطه ای در سرزمین جمهوری فرانسه و نقطه دیگری در سرزمین جمهوری فرانسه یا در سرزمین کشور عضو دیگری از اتحادیه اروپا فعالیت می کند، بر مبنای غیر تبعیض آمیز مالیات، عوارض، کارمزد یا هزینه هایی را وضع نماید.