

پست

شماره: ۳۹۳/۶۶۸۱۲

تاریخ: ۱۳۹۸/۰۸/۲۲

پست:

دبیرخانه شورای نگهبان

شماره ثبت: ۹۸۸۱۰۰۴۱۸۱

تاریخ ثبت: ۱۳۹۸/۸/۲۵

کد پرونده:

ساعت ورود:

حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران

لایحه موافقتنامه سرویس های هوایی دو جانبه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت

کشور کویت که به مجلس شورای اسلامی تقدیم شده بود و در جلسه علنی روز

سه شنبه مورخ ۱۳۹۸/۸/۱۴ مجلس با اصلاحاتی به تصویب رسیده است، به

پیوست ارسال می شود.

علی لاریجانی

## لایحه موافقتنامه سرویس‌های هوایی دوجانبه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت کشور کویت

ماده واحده- موافقتنامه سرویس‌های هوایی دوجانبه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت کشور کویت مشتمل بر یک مقدمه و بیست و یک ماده و یک پیوست به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود. تبصره- در اجرای مواد (۱۶) و (۱۷) این موافقتنامه، رعایت اصول هفتاد و هفتم (۷۷) و یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی الزامی است.

بسم الله الرحمن الرحيم

### موافقتنامه سرویس‌های هوایی دوجانبه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت کشور کویت

#### مقدمه

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت کشور کویت که عضو کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی می‌باشند که در تاریخ ۱۶ آذرماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید و از این پس «طرفهای متعاقد» نامیده می‌شوند، به منظور تأسیس و بهره‌برداری از سرویس‌های هوایی بین و ماورای سرزمین‌های خود به شرح زیر موافقت کردند:

#### ماده ۱- تعاریف

از نظر این موافقتنامه:

الف) اصطلاح «کنوانسیون» به کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی که در تاریخ ۱۶ آذرماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می‌شود و شامل اصلاحات کنوانسیون که به موجب ماده (۹۴) آن تصویب شده و برای طرفهای متعاقد لازم‌الاجراء

گردیده و ضمامت کنوانسیون و اصلاحات آنها که به موجب ماده (۹۰) آن به تصویب رسیده و برای طرفهای متعاقد لازم الاجراء شده است، خواهد بود.

ب) اصطلاح «موافقتنامه» به این موافقتنامه، پیوست آن و هر گونه اصلاحات موافقتنامه یا پیوست آن اطلاق می شود.

پ) اصطلاح «مقامهای هواپیمایی» در مورد جمهوری اسلامی ایران به سازمان هواپیمایی کشوری و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن سازمان باشد اطلاق می گردد و در مورد دولت کشور کویت به اداره کل سازمان هواپیمایی کشوری و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن مدیریت باشد، اطلاق می شود.

ت) اصطلاح «شرکت هواپیمایی تعیین شده» به یک یا چند شرکت هواپیمایی اطلاق می شود که طبق مفاد ماده (۳) این موافقتنامه تعیین شوند و اجازه فعالیت بیابند.

ث) اصطلاح «ظرفیت» در مورد یک هواپیما به میزان بارگیری مؤثر آن هواپیما در یک مسیر یا قسمتی از مسیر و اصطلاح «ظرفیت» در مورد «سرویس مورد توافق» به حاصل ضرب ظرفیت هواپیما در چنین سرویسی در دفعات پرواز هواپیمای مزبور طی زمان معین در تمام یا قسمتی از مسیر، اطلاق می شود.

ج) اصطلاح «سرزمین» دارای همان معنی است که در ماده (۲) کنوانسیون برای آن ذکر شده است.

چ) اصطلاحات «سرویس هوایی»، «سرویس هوایی بین المللی»، «شرکت هواپیمایی» و «توقف به منظور غیر حمل و نقل» دارای همان معانی است که به ترتیب در ماده (۹۶) کنوانسیون برای آنها ذکر شده است.

ح) اصطلاح «نرخ» به قیمتی اطلاق می شود که برای حمل مسافر، بار همراه و غیره همراه پرداخت گردد و شامل شرایطی که به موجب آن قیمتهای مزبور اعمال می شود از جمله قیمتها و شرایط مقرر برای نمایندگیها و سایر خدمات جنبی به استثنای دستمزدها و شرایط حمل پست، می باشد.

خ) اصطلاح «جدول» به جدول مسیر و پیوست این موافقتنامه یا اصلاحیه آن طبق مفاد بند (۴) ماده (۱۶) این موافقتنامه اطلاق می‌شود. جدول مسیر، بخش جدایی‌ناپذیر این موافقتنامه را تشکیل می‌دهد و تمامی ارجاعات به این موافقتنامه شامل ارجاع به این جدول مسیر می‌باشد به جز در مواردی که به نحو دیگری پیش‌بینی شده باشد.

#### ماده ۲- اعطای حقوق

۱- هرطرف متعاقد جهت انجام سرویس‌های هوایی بین‌المللی منظم به‌وسیله شرکت هواپیمایی تعیین‌شده طرف متعاقد دیگر حقوق زیر را به طرف متعاقد دیگر اعطاء می‌نماید:

الف) پرواز بدون فرود از فراز سرزمین طرف متعاقد دیگر؛

ب) توقف در سرزمین مذکور به‌منظورهای غیرحمل و نقل؛ و

پ) توقف در سرزمین مذکور به‌منظور سوار و پیاده کردن مسافر، بارگیری و تخلیه بار و پست در حمل و نقل بین‌المللی در نقاط مشخص‌شده در جدول مسیر پیوست این موافقتنامه.

۲- هیچ‌یک از مفاد این موافقتنامه نباید به‌نحوی تفسیر شود که به شرکت هواپیمایی یک طرف متعاقد این حق را اعطاء کند که در داخل سرزمین طرف متعاقد دیگر از نقطه‌ای به نقطه دیگر مبادرت به حمل مسافر، بار و پست در قبال مزد یا کرایه نماید.

۳- در مناطقی که در آن مخاصمات مسلحانه جریان دارد و یا در اشغال نظامی است و نیز در مناطقی که تحت تأثیر مخاصمات مسلحانه یا اشغال نظامی قرار گرفته است انجام سرویس‌های موضوع این ماده منوط به تصویب مقامهای صلاحیتدار مربوط خواهد بود.

### ماده ۳- تعیین و اجازه

۱- هر طرف متعاقد حق دارد با ارسال اعلامیه کتبی به طرف متعاقد دیگر یک یا چند شرکت هواپیمایی را برای انجام سرویس‌های مورد توافق در مسیرهای مشخص شده تعیین و هر شرکت هواپیمایی تعیین شده را حذف کند یا تغییر دهد.

۲- پس از دریافت اعلامیه مذکور در بند (۱) مقامهای صلاحیتدار طرف متعاقد دیگر باید با رعایت مفاد بندهای (۳) و (۴) این ماده اجازه مقتضی را بدون تأخیر به شرکت هواپیمایی تعیین شده مزبور اعطاء کنند.

۳- مقامهای هواپیمایی یک طرف متعاقد می‌توانند از شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر بخواهند که آنان را مجاب سازد که شرایط مقرر در قوانین و مقرراتی را که معمولاً به موجب مفاد کنوانسیون توسط آن مقامها در مورد بهره‌برداری از سرویس‌های هوایی بین‌المللی اعمال می‌گردد دارا می‌باشد.

۴- هر طرف متعاقد حق دارد در هر مورد که مجاب نشده باشد مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکت هواپیمایی تعیین شده متعلق و در اختیار طرف متعاقد دیگر یا اتباع آن است از اعطای اجازه بهره‌برداری موضوع بند (۲) این ماده امتناع ورزد و یا هر شرطی را که برای اعمال حقوق مذکور در ماده (۲) این موافقتنامه توسط آن شرکت هواپیمایی تعیین شده لازم بدانند، وضع نماید.

۵- شرکت هواپیمایی تعیین شده می‌تواند در هر زمان پس از دریافت اجازه مندرج در بند (۲) فوق بهره‌برداری از سرویس‌های مورد توافق را آغاز کند مشروط بر آن که نرخ‌های مطابق ضوابط ماده (۱۳) این موافقتنامه در مورد سرویس‌های مزبور وضع شده و مجری باشد.

### ماده ۴- تعلیق و لغو

۱- هر طرف متعاقد می‌تواند در موارد مشروح زیر مجوز بهره‌برداری را لغو یا استفاده از حقوق مندرج در ماده (۲) این موافقتنامه را در مورد شرکت

هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر معلق، یا هرشرطی را که برای استفاده از این حقوق لازم می‌داند وضع کند:

الف) چنانچه قانع نشود که مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکت هواپیمایی مذکور متعلق و در اختیار طرف متعاقد دیگر یا اتباع وی می‌باشد، یا

ب) چنانچه شرکت هواپیمایی مذکور قوانین و یا مقررات طرف متعاقدی که این حقوق را اعطاء نموده است رعایت نکند، یا

پ) چنانچه شرکت هواپیمایی مذکور در انجام عملیات بهره‌برداری از مفاد این موافقتنامه تخطی کند.

۲- لغو یا تعلیق یا وضع شرایط مذکور در بند (۱) این ماده جز در مواردی که برای جلوگیری از نقض بیشتر قوانین و یا مقررات و یا مفاد این موافقتنامه و یا برای ایمنی هواپیمایی فوریت داشته باشد، فقط پس از مشورت با طرف متعاقد دیگر صورت خواهد گرفت. این مشورت بین مقامهای هواپیمایی پس از دریافت درخواست انجام آن در اسرع وقت شروع خواهد شد.

۳- اقدام یک طرف متعاقد به موجب این ماده، لطمه‌ای به سایر حقوق طرفهای متعاقد نخواهد زد.

#### ماده ۵- شمول قوانین و مقررات

۱- قوانین و مقررات هر طرف متعاقد در مورد ورود و خروج هواپیماهایی که به امر هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند و نیز قوانین و مقررات مربوط به بهره‌برداری و هوانوردی این قبیل هواپیماها مادام که بفرز یا داخل سرزمین آن طرف متعاقد می‌باشند، در مورد هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر اعمال خواهد شد.

۲- قوانین و مقررات هر طرف متعاقد که ناظر به ورود، اقامت موقت و خروج مسافری، خدمه، بار یا پست از سرزمین آن می‌باشد از قبیل تشریفات ورود و خروج، مهاجرت و همچنین مقررات گمرکی و بهداشتی در مورد

مسافرین، خدمه، بار یا محمولات پستی هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر مادام که در سرزمین مذکور باشند اعمال خواهد شد.

۳- هر طرف متعاقد بنا به درخواست طرف متعاقد دیگر نسخه‌ای از قوانین و مقررات مربوط مذکور در این ماده را در اختیار آن قرار خواهد داد.  
۴- شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد حق دارد با رعایت قوانین و مقررات جاری در هر یک از طرفهای متعاقد، دفتر نمایندگی خود را در سرزمین طرف متعاقد دیگر دایر نماید و یا این که برای خود عامل کل یا عامل فروش کل تعیین کند.

#### ماده ۶- انتقال درآمد

انتقال درآمدهای حاصله توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد طبق مقررات تسعیر ارزهای خارجی طرف متعاقد دیگر و پس از کسر هزینه‌ها صورت خواهد گرفت. طرفهای متعاقد بیشترین تلاش خود را برای تسهیل انتقال درآمدهای حاصله توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده از سرویس‌های موضوع این موافقتنامه به عمل خواهند آورد. هرگاه موافقتنامه خاصی ناظر بر نظام پرداخت‌ها بین طرفهای متعاقد باشد، موافقتنامه مذکور اعمال خواهد شد.

#### ماده ۷- معافیت از حقوق گمرکی و سایر عوارض

۱- هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقدی که سرویس‌های بین‌المللی را انجام می‌دهد و مواد سوختی، روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی، لوازم مورد نیاز جاری و خواروبار موجود در هواپیماهای شرکت هواپیمایی یک طرف متعاقد که مجاز به استفاده از مسیرها و سرویس‌های موضوع این موافقتنامه می‌باشند به هنگام ورود یا خروج از سرزمین طرف متعاقد دیگر براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی، مالیات‌ها، هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های مشابه ملی یا محلی معاف

خواهند بود حتی اگر مواد مذکور زمانی مورد استفاده قرار گیرد یا به مصرف برسد که هواپیماهای مزبور بر فراز آن سرزمین در پرواز باشند.

۲- سوخت، روغن موتور، مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی، لوازم مورد نیاز جاری و خواروبار که توسط یک طرف متعاقد یا اتباع آن به سرزمین طرف متعاقد دیگر وارد شود و صرفاً به منظور استفاده در هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده آن طرف متعاقد باشد براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی، هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های ملی و محلی معاف خواهد بود.

۳- سوخت، روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی، لوازم مورد نیاز جاری و خواروبار که در سرزمین یک طرف متعاقد بار هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر می‌شود و در سرویس‌های بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی، مالیات‌ها، هزینه‌های بازرسی و سایر هزینه‌ها و سایر عوارض و هزینه‌های ملی یا محلی، معاف خواهد بود.

۴- تجهیزات هوانوردی مورد نیاز جاری، و همچنین مواد و کالاهای نگهداری شده در هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد مجاز است در قلمرو طرف دیگر متعاقد تنها با موافقت مقامات گمرکی آن طرف متعاقد، تخلیه شود. در این صورت می‌توان آنها را تا زمانی که طبق مقررات گمرکی مجدداً صادر می‌شوند و یا ترتیب دیگری در مورد آنها داده شود تحت نظارت مقامهای نامبرده قرار داد.

۵- مسافران، ائاثیه مسافران و باری که از سرزمین یک طرف متعاقد در گذر (ترانزیت) مستقیم قرار دارند و از حریمی که در فرودگاه بدین منظور اختصاص یافته خارج نمی‌شوند، فقط مشمول کنترل ساده‌ای خواهند بود. ائاثیه مسافر و بار تا زمانی که در گذر (ترانزیت) مستقیم است از حقوق گمرکی و هرگونه مالیات معاف خواهد بود.



۶- همچنین تجهیزات دفتری و اسناد رسمی حاوی آرم رسمی شرکت هواپیمایی مانند برچسب چمدان‌ها، بلیط‌های هواپیما، بارنامه‌ها، کارتهای اجازه ورود به هواپیما و جداول زمانبندی که به داخل سرزمین هر یک از طرف‌های متعاقد برای استفاده اختصاصی شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر وارد می‌شود، از کلیه حقوق گمرکی و یا مالیات‌ها براساس عمل متقابل معاف خواهد بود.

#### ماده ۸- تسهیلات و هزینه‌های فرودگاهی

۱- هر یک از طرفهای متعاقد در سرزمین خود فرودگاه یا فرودگاههایی را جهت استفاده شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر در مسیر مشخص شده تعیین خواهد کرد و تسهیلات ارتباطی، هوانوردی، هواشناسی و سایر خدماتی را که برای بهره‌برداری سرویس‌های مورد توافق لازم است در اختیار شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر قرار خواهد داد.

۲- هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند در قبال استفاده هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر از فرودگاهها و سایر تأسیسات آن هزینه‌های عادلانه و معقولی دریافت دارد، مشروط بر آن که میزان این هزینه‌ها از آنچه شرکتهای هواپیمایی ملی آن که در سرویس‌های مشابه بین‌المللی تردد می‌کنند، برای استفاده از چنین فرودگاه و تأسیساتی می‌پردازند، تجاوز نکند.

#### ماده ۹- مقررات ظرفیت و تصویب برنامه‌های پرواز

۱- شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد از رفتار عادلانه و برابر برخوردار خواهند بود تا بتوانند برای انجام سرویس‌های مورد توافق در مسیرهای مشخص شده از فرصتهای متساوی بهره‌مند باشند.

۲- در انجام سرویس‌های مورد توافق، شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد، منافع شرکت هواپیمایی طرف متعاقد دیگر را مورد نظر قرار

خواهد داد تا من غیر حق در سرویس‌های طرف دیگر در تمام یا قسمتی از همان مسیرها اثر نامطلوب ایجاد نشود.

۳- هدف اصلی از برقراری سرویس‌های مورد توافق توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد، تأمین ظرفیت کافی با ضریب بار مناسب جهت رفع نیازمندی‌های جاری و پیش‌بینی شده معقول برای حمل مسافر و بار و پست بین سرزمین طرف متعاقد تعیین‌کننده شرکت هواپیمایی و سرزمین طرف متعاقد دیگر می‌باشد.

۴- شرکت هواپیمایی تعیین شده هرطرف متعاقد همچنین می‌تواند با رعایت اصول مندرج در بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده، ظرفیتی را برای رفع نیازمندی‌های حمل و نقل بین سرزمین‌های کشورهای ثالث مندرج در جدول مسیر پیوست این موافقتنامه و سرزمین طرف متعاقد دیگر تأمین نماید.

۵- ظرفیتی که عرضه می‌شود شامل تعداد سرویس‌ها و نوع هواپیماهای مورد استفاده شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد در سرویس‌های مورد توافق، مورد موافقت مقامهای هواپیمایی قرار خواهد گرفت.

۶- شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد، حداکثر سی روز پیش از شروع سرویس‌ها در مسیرهای مشخص شده، برنامه‌های پرواز را برای تصویب مقامهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر تسلیم خواهد نمود. در مورد تغییرات بعدی نیز به همین ترتیب عمل خواهد شد. در موارد خاص می‌توان این محدوده زمانی را با تصویب مقامهای نامبرده تغییر داد.

۷- در صورت عدم توافق بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده در مورد موضوعات مربوط به ظرفیت، این مسأله از طریق توافق بین مقامهای هواپیمایی طرفهای متعاقد حل و فصل خواهد شد. تا زمانی که این توافق حاصل نگردیده است، ظرفیت عرضه شده توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده بدون تغییر باقی خواهد ماند.

#### ماده ۱۰- شناسایی گواهینامه‌ها و پروانه‌ها

گواهینامه‌های قابلیت پرواز و گواهینامه‌های صلاحیت و پروانه‌هایی که توسط یک طرف متعاقد صادر شده یا اعتبار یافته و هنوز به قوت خود باقی باشد، برای بهره‌برداری از مسیرها و سرویس‌های موضوع این موافقتنامه، توسط طرف متعاقد دیگر معتبر شناخته خواهد شد، مشروط بر این که شرایط صدور یا اعتبار گواهینامه‌ها و پروانه‌های مزبور مساوی یا بیش از حداقل استانداردهایی باشد که به موجب کنوانسیون وضع شده یا خواهد شد. در هر حال هر طرف متعاقد این حق را برای خود محفوظ می‌دارد که در مورد پرواز از فراز سرزمین خود از شناسایی گواهینامه‌های صلاحیت و پروانه‌هایی که برای اتباع آن توسط طرف متعاقد دیگر یا هر دولت دیگری صادر شده یا معتبر شناخته شده خودداری نماید.

#### ماده ۱۱- ایمنی هوانوردی

۱- هر طرف متعاقد می‌تواند در هر زمان در رابطه با استانداردهای ایمنی در زمینه‌های مربوط به تأسیسات هوانوردی، خدمه پرواز، هواپیما و بهره‌برداری از هواپیما که طرف متعاقد دیگر به‌کارگرفته است، درخواست مشاوره نماید. چنین مشاوره‌ای ظرف مدت سی روز از تاریخ درخواست مزبور انجام خواهد شد.

۲- چنانچه پس از مشاوره مزبور یک طرف متعاقد ملاحظه کند استانداردهای ایمنی در زمینه‌های موضوع بند (۱) که در آن زمان به‌موجب کنوانسیون وضع شده به‌طور مؤثر توسط طرف متعاقد دیگر به‌کار گرفته یا اجراء نمی‌شود، طرف متعاقد دیگر را از یافته‌های مزبور و اقداماتی که برای تطبیق با استانداردهای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) ضروری به نظر می‌رسد آگاه خواهد کرد. طرف متعاقد دیگر اقدام اصلاحی مناسب را در فرصت زمانی توافق‌شده اتخاذ خواهد نمود.

۳- همچنین به موجب ماده (۱۶) کنوانسیون توافق می‌شود هر نوع هواپیمایی که توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد یا از طرف آن در سرویس‌هایی از مبدأ سرزمین طرف متعاقد دیگر یا بالعکس مورد بهره‌برداری قرار گیرد، می‌تواند مادامی که در سرزمین طرف متعاقد دیگر است، مشمول بازرسی نمایندگان مجاز طرف متعاقد دیگر قرار گیرد، مشروط بر اینکه این امر منجر به تأخیر بدون دلیل در بهره‌برداری از هواپیما نگردد. علی‌رغم تعهدات مندرج در ماده (۳۳) کنوانسیون هدف این بازرسی، تأیید اعتبار اسناد هواپیمای مربوط، گواهینامه خدمه و تطبیق تجهیزات و وضعیت هواپیما با استانداردهای وضع شده در آن زمان به موجب کنوانسیون می‌باشد.

۴- هر طرف متعاقد حق تعلیق یا تغییر فوری مجوز بهره‌برداری شرکت و یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر را چنانچه اقدام فوری برای حصول اطمینان از ایمنی بهره‌برداری شرکت هواپیمایی تعیین شده ضروری باشد برای خود محفوظ می‌دارد.

۵- هر اقدامی از سوی یک طرف متعاقد طبق بند (۴) فوق با از بین رفتن زمینه اتخاذ آن اقدام متوقف خواهد شد.

۶- با توجه به بند (۲) فوق اگر مشخص شود که با پایان یافتن فرصت زمانی توافق شده، یک طرف متعاقد در حالت عدم مطابقت با استانداردهای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) باقی مانده است، دبیرکل ایکائو باید از این موضوع و نیز تصمیم رضایت‌بخش بعدی نسبت به موقعیت مطلع گردد.

#### ماده ۱۲- نمایندگی فنی و بازرگانی

۱- شرکت(های) هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد مجاز خواهند بود دفتر نمایندگی خود را در سرزمین طرف متعاقد دیگر دائر نمایند.

۲- شرکت(های) هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد می‌توانند طبق قوانین و مقررات طرف دیگر در مورد ورود، اقامت و اشتغال نسبت به آوردن و حفظ مدیر فروش، کارکنان عملیاتی، فنی و سایر کارکنان متخصص در سرزمین طرف متعاقد دیگر به منظور اجرای سرویس‌های هوایی اقدام نمایند.

۳- در صورت نصب عامل کل یا عامل فروش کل، عامل مزبور براساس قوانین و مقررات حاکم مربوط هر طرف متعاقد تعیین خواهد شد.

۴- هر شرکت هواپیمایی تعیین شده حق خواهد داشت طبق قوانین و مقررات ملی قابل اجراء در هر طرف متعاقد نسبت به فروش خدمات حمل و نقل هوایی در سرزمین طرف متعاقد دیگر به‌طور مستقیم یا از طریق دفاتر نمایندگی خود اقدام نماید و هر شخص قادر خواهد بود که خدمات حمل و نقل مذکور را خریداری نماید.

### ماده ۱۳- نرخهای حمل و نقل هوایی

۱- نرخهای مورد اجراء توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد در سرویس‌های مورد توافق در سطح معقولی خواهد بود که با توجه به کلیه عوامل مربوط از جمله هزینه بهره‌برداری و سود معقول و خصوصیات سرویس و نرخهای شرکتهای هواپیمایی دیگر که در تمام یا قسمتی از همان مسیرها سرویس‌های منظم انجام می‌دهند، وضع می‌گردد.

۲- نرخهای موضوع بند (۱) این ماده براساس قواعد زیر تعیین می‌گردد.

الف) چنانچه شرکتهای هواپیمایی تعیین شده دو طرف متعاقد عضو یک اتحادیه بین‌المللی شرکتهای هواپیمایی با سازوکار تعیین نرخ باشند و یک قطعنامه نرخ، راجع به سرویس‌های مورد توافق از پیش وجود داشته باشد، نرخها براساس این قطعنامه بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد توافق خواهد شد.

ب) چنانچه هریک از شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد یا هردوی آنها عضو اتحادیه شرکتهای هواپیمایی یکسانی نباشند یا زمانی که قطعنامه

نرخ مندرج در جزء (الف) فوق وجود نداشته باشد شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد در مورد نرخهایی که برای سرویس‌های مورد توافق اعمال می‌گردد بین خود توافق خواهند کرد.

پ) نرخهایی که به ترتیب مندرج در جزءهای (الف) و (ب) فوق مورد توافق قرار می‌گیرد لااقل شصت روز پیش از تاریخ پیشنهادی اجراء برای تصویب به مقامهای هواپیمایی طرفهای متعاقد تسلیم خواهد گردید. این محدوده زمانی با موافقت مقامهای مذکور قابل کاهش است.

ت) چنانچه شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد نتوانند درباره نرخهای قابل اجراء به توافق برسند یا چنانچه یک طرف متعاقد شرکت هواپیمایی خود را به منظور انجام سرویس‌های مورد توافق تعیین ننموده باشد یا چنانچه در فاصله سی روز اول از دوره شصت روزه موضوع جزء (پ) این ماده، مقامهای هواپیمایی یک طرف متعاقد عدم رضایت خود را از هر یک از نرخهای توافق شده بین شرکتهای هواپیمایی طرفهای متعاقد طبق بندهای (الف) و (ب) این ماده به مقامهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر اعلام دارند، مقامهای هواپیمایی طرفهای متعاقد اهتمام خواهند نمود در مورد نرخهای مناسب به توافق برسند. به طور کلی هیچ نرخى پیش از تصویب مقامهای هواپیمایی طرفهای متعاقد به مورد اجراء گذارده نخواهد شد.

۳- چنانچه مقامهای هواپیمایی در مورد تصویب هرگونه نرخ ارائه شده به آنها به موجب بند (۲) این ماده به توافق نرسند، موضوع طبق مفاد بند (۱) ماده (۱۷) این موافقتنامه برای حل و فصل به طرفهای متعاقد ارجاع خواهد شد.

۴- نرخهای تعیین شده به موجب این ماده تا زمانی که نرخهای جدید تعیین نشده باشد، به قوت خود باقی خواهد ماند.

#### ماده ۱۴- امنیت هوانوردی

۱- طرفهای متعاقد حقوق و تعهداتی را که به موجب حقوق بین الملل در قبال یکدیگر در خصوص حفظ امنیت هواپیمایی کشوری در برابر اعمال مداخله گرایانه غیرقانونی دارند، مورد تأکید مجدد قرار می دهند. طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهداتی که به موجب حقوق بین الملل به عهده دارند، به ویژه طبق مفاد کنوانسیون راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما امضاء شده در توکیو به تاریخ ۱۳۴۲/۶/۲۳ هجری شمسی مطابق با ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ میلادی، کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما امضاء شده در لاهه به تاریخ ۱۳۴۹/۹/۲۵ هجری شمسی مطابق با ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ میلادی و کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری امضاء شده در مونترال به تاریخ ۱۳۵۰/۷/۱ هجری شمسی مطابق با ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ میلادی و پروتکل جلوگیری از اعمال غیرقانونی خشونت آمیز در فرودگاههایی که در خدمت هواپیمایی کشوری بین المللی می باشند امضاء شده در مونترال به تاریخ ۱۳۶۶/۱۲/۵ هجری شمسی مطابق با ۲۴ فوریه ۱۹۸۸ میلادی و هر کنوانسیون دیگری در مورد امنیت هوانوردی که طرفهای متعاقد عضو آن باشند عمل خواهند کرد.

۲- طرفهای متعاقد حسب درخواست، کلیه مساعدت های لازم را به یکدیگر جهت جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیماهای کشوری و سایر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافزین 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 (ایکائو) که به عنوان ضمامت کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین المللی شناخته شده اند تا حدودی که

مقررات امنیتی مزبور در مورد طرفهای متعاقد قابل اجراء است عمل نمایند. هر یک از طرفهای متعاقد باید از متصدیان هواپیماهایی که محل ثبت آن هواپیماها یا محل اصلی کار و یا اقامت دائمی متصدیان آنها در سرزمین وی واقع شده و نیز از متصدیان فرودگاههای واقع در سرزمین خود بخواهد که مطابق مقررات هوانوردی مزبور عمل کنند.

۴- هر طرف متعاقد می‌تواند از متصدیان هواپیماها بخواهد که مقررات امنیت هوانوردی مورد اشاره در بند (۳) فوق را که طرف متعاقد دیگر برای ورود به سرزمین خود، خروج از آن یا در مدت توقف در آنجا مقرر کرده است، رعایت کنند. هر طرف متعاقد باید اطمینان حاصل کند که در سرزمین آن اقدامات کافی برای حفاظت از هواپیماها و بازرسی مسافری، خدمه، لوازم همراه مسافر، اثاثیه مسافر، بار 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 معقول جهت مقابله با تهدیدی خاص به عمل آورد، با نظر مساعد مورد توجه قرار دهد.

۵- هرگاه هواپیماهای کشوری به طور غیرقانونی تصرف شود و یا اعمال غیرقانونی دیگری علیه امنیت این هواپیماها، مسافری و خدمه آنها، فرودگاهها یا تأسیسات هوانوردی صورت پذیرد و یا تهدیدی در این مورد انجام گیرد، طرفهای متعاقد باید از طریق تسهیل ارتباطات و اتخاذ تدابیر مناسب دیگر به منظور ختم سریع و بی‌خطر و یا خنثی کردن تهدید مزبور به یکدیگر یاری رسانند.

۶- هنگامی که یک طرف متعاقد بنا به دلایل منطقی بر این باور باشد که طرف متعاقد دیگر از مفاد این ماده تخطی نموده است، طرف متعاقد اول می‌تواند درخواست مشورت فوری با طرف متعاقد دیگر را نماید. این مشورت با هدف دستیابی به توافق در مورد اقدامات مناسب برای از بین بردن سریع دلایل نگرانی و اتخاذ اقدامات ضروری برای برقراری شرایط مناسب امنیتی در





چهارچوب استانداردهای ایمنی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) خواهد بود.

۷- هر طرف متعاقد اقدامات فوق را تا جایی که قابل اجراء تشخیص دهد انجام خواهد داد تا اطمینان حاصل نماید که هواپیمایی که در شرایط تصرف غیرقانونی یا سایر اعمال مداخله غیرقانونی در سرزمین آن قرار دارد، روی زمین توقیف می‌شود مگر این که خروج آن به خاطر وظیفه خطیر حفظ جان انسانها ضروری باشد. اقدامات مزبور تا جایی که امکان داشته باشد براساس مشاوره دوجانبه انجام خواهد گرفت.

#### ماده ۱۵- تسلیم آمار

مقامهای هواپیمایی هر طرف متعاقد اطلاعات و آمار مربوط به حمل و نقل انجام‌شده در سرویس‌های مورد توافق توسط شرکت هواپیمایی تعیین‌شده خود به سرزمین طرف متعاقد دیگر یا از آن سرزمین را که معمولاً توسط شرکت هواپیمایی تعیین‌شده برای مقامهای هواپیمایی ملی خود تهیه و به آنها ارائه می‌گردد، بنا بر درخواست در اختیار مقامهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر قرار خواهند داد. ارائه هرگونه اطلاعات اضافه آماری حمل و نقل مورد درخواست مقامهای هواپیمایی یک طرف متعاقد از مقامهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر منوط به مذاکره و توافق طرفهای متعاقد خواهد بود.

#### ماده ۱۶- مشاوره، تغییر و اصلاح

۱- طرفهای متعاقد جهت حصول اطمینان از حسن اجرای این موافقتنامه از طریق مقامهای هواپیمایی خود با یکدیگر همکاری لازم معمول خواهند داشت و به این منظور مقامهای هواپیمایی یک طرف متعاقد می‌توانند در هر زمان از مقامهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر درخواست مشاوره کنند. مشاوره مذکور ظرف شصت روز از تاریخ دریافت درخواست آغاز خواهد شد.

۲- هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند در هر زمان که لازم بداند خواستار تغییر یا اصلاح مفاد این موافقتنامه شود و در این صورت طرفهای متعاقد ظرف شصت روز از تاریخ دریافت درخواست مذاکره توسط طرف متعاقد دیگر در این خصوص به مذاکره پردازند.

۳- هرگونه تغییر یا اصلاح این موافقتنامه با رعایت مفاد ماده (۲۱) این موافقتنامه، به مورد اجراء نهاده خواهد شد.

۴- علی‌رغم مفاد بند (۳) اصلاحات جدول مسیر پیوست این موافقتنامه می‌تواند، به‌طور مستقیم بین مقامهای هواپیمایی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات با مبادله یادداشت از طریق دیپلماتیک لازم‌الاجراء خواهد گردید.

#### ماده ۱۷- حل و فصل اختلافها

۱- هرگاه در مورد تفسیر یا اجرای این موافقتنامه و پیوست (پیوست‌های) آن بین طرفهای متعاقد اختلافی بروز نماید، طرفهای متعاقد در مرحله نخست اهتمام خواهند کرد که اختلاف را از طریق مذاکره حل و فصل نمایند.

۲- هرگاه طرفهای متعاقد نتوانند اختلاف را از طریق مذاکره حل و فصل کنند، می‌توانند با توافق موضوع را جهت کسب نظر مشورتی به هر شخص یا هیأتی ارجاع کنند.

۳- چنانچه طرفهای متعاقد به‌موجب بندهای (۱) و (۲) فوق در مورد حل اختلاف به نتیجه نرسند می‌توانند با رعایت قوانین و مقررات مربوط خود، موضوع را به هیأت داور سه نفره مرکب از دو داور منتخب طرفهای متعاقد و یک سرداور ارجاع نمایند.

در صورت ارجاع امر به داور، هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت شصت روز از تاریخ دریافت اطلاعیه ارجاع اختلاف به داور، نسبت به معرفی یک داور اقدام می‌کند و داوران منتخب طرفهای متعاقد ظرف مدت شصت روز



از تاریخ آخرین انتخاب، سرداور را تعیین خواهند کرد. چنانچه هریک از طرفهای متعاقد ظرف مدت مقرر داور خود را تعیین نکند و یا داوران منتخب ظرف مدت مذکور، در مورد انتخاب سرداور به توافق نرسند، هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند از رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) بخواهد که حسب مورد داور طرف ممتنع یا سرداور را تعیین نماید. سرداور باید در هر صورت تابعیت کشوری را دارا باشد که در زمان انتخاب با طرفهای متعاقد روابط سیاسی دارد.

۴- در مواردی که سرداور باید توسط رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) تعیین شود چنانچه رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) از انجام وظیفه 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- هیأت داور با توجه به سایر مواردی که طرفهای متعاقد توافق نموده‌اند آیین و محل داور را تعیین خواهد نمود.

۶- هیأت داور تصمیم‌های خود را با اکثریت آراء اتخاذ می‌نماید. این تصمیم‌ها برای طرفهای متعاقد لازم‌الاتباع است. هر طرف متعاقد هزینه عضو و نمایندگی خود در جریان رسیدگی داور را تقبل می‌نماید. هزینه رئیس و هر هزینه دیگری به نسبت مساوی بین طرفهای متعاقد تقسیم می‌شود. در تمام موارد دیگر، هیأت داور آیین کار خود را تعیین خواهد کرد.

#### ماده ۱۸- فسخ

هر طرف متعاقد می‌تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقتنامه طی اطلاعیه کتبی به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید. این اطلاعیه

همزمان به آگاهی دبیرکل سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) نیز خواهد رسید و در این صورت موافقتنامه دوازده ماه پس از اعلام دریافت اطلاعیه فسخ توسط طرف متعاقد دیگر فسخ شده تلقی خواهد شد، مگر آن که اطلاعیه فسخ پیش از انقضای این مدت با تراضی طرفهای متعاقد مسترد شود. هرگاه طرف متعاقد دیگر دریافت اطلاعیه فسخ را اعلام نکند، اطلاعیه مزبور چهارده روز پس از وصول آن توسط دبیرکل سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) دریافت شده تلقی خواهد شد.

#### ماده ۱۹- مطابقت با کنوانسیون‌ها یا موافقتنامه‌های چندجانبه

چنانچه کنوانسیون یا موافقتنامه چندجانبه حمل و نقل هوایی در مورد هر دو طرف متعاقد لازم‌الاجراء گردد، این موافقتنامه و پیوست (پیوست‌های) آن باید از طریق مذاکره به شرح مندرج در ماده (۱۶) به نحوی اصلاح شود که مفاد آن با مقررات کنوانسیون یا موافقتنامه مزبور انطباق یابد.

#### ماده ۲۰- ثبت

این موافقتنامه و پیوست (پیوست‌های) آن و همه اصلاحیه‌های آن نزد سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری به ثبت خواهد رسید.

#### ماده ۲۱- لازم‌الاجراء شدن

این موافقتنامه از تاریخ آخرین اطلاعیه هر طرف متعاقد به طرف متعاقد دیگر از طریق یادداشت‌های دیپلماتیک مبنی بر اینکه اقدامات لازم را طبق قوانین و مقررات خود برای لازم‌الاجراء شدن این موافقتنامه به عمل آورده، به مورد اجراء گذارده خواهد شد.

با تأیید مفاد این موافقتنامه، نمایندگان تام‌الاختیار امضاءکننده زیر که از طرف دولت‌های متبوع خود مجاز می‌باشند این موافقتنامه را که شامل یک مقدمه، بیست و یک ماده و یک پیوست می‌باشد امضاء نمودند.

این موافقتنامه در تهران در تاریخ ۱۳۹۳/۳/۱۲ هجری شمسی برابر با ۲ ژوئن ۲۰۱۴ میلادی در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی، عربی و انگلیسی که هر سه متن دارای اعتبار یکسان می‌باشند، تنظیم گردید. در صورت اختلاف در تفسیر متون، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.

از طرف	از طرف
دولت کشور کویت	دولت جمهوری اسلامی ایران
صبحاح خالد الحمد الصباح	دکتر محمدجواد ظریف
معاون اول نخست وزیر و	وزیر امور خارجه
وزیر امور خارجه	

پیوست

جدول مسیر

بخش ۱:

مسیرهایی که قرار است توسط شرکت (های) هواپیمایی تعیین شده جمهوری اسلامی ایران با حقوق کامل حمل و نقل در هر دو جهت مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
هر نقطه در ایران	هر نقطه	هر نقطه در کشور کویت	هر نقطه

بخش ۲:

مسیرهایی که قرار است توسط شرکت (های) هواپیمایی تعیین شده کشور کویت با حقوق کامل حمل و نقل در هر دو جهت مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
هر نقطه در کویت	هر نقطه	هر نقطه در ایران	هر نقطه

تذکر:

- از نقاط واسط و نقاط ماوراء می توان به اختیار شرکت (های) هواپیمایی تعیین شده در هر پرواز یا کلیه پروازها صرف نظر نمود.
- شرکت (های) هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد مجاز به بهره برداری از حقوق حمل و نقل بدون محدودیت در تمامی سرویس ها و در سرویس های ترکیبی می باشند.
- حق آزادی پنجم حمل و نقل توسط هیچ یک از شرکت (های) هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد برای حمل و نقل مسافران از طریق نقاط واسط و به نقاط ماوراء و بالعکس اعمال نخواهد شد.

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده و یک تبصره منضم به متن موافقتنامه، شامل مقدمه و بیست و یک ماده و یک پیوست در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ چهاردهم آبان ماه یکهزار و سیصد و نود و هشت مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید. /ح

علی لاریجانی