

IRAN



Treaty Series No. 17 (1966)

Agreement

between the Government of the United Kingdom of
Great Britain and Northern Ireland and the
Imperial Government of Iran

for Air Services between and beyond
their respective territories

Teheran, 2 May 1960

[Instruments of ratification were exchanged and the Agreement entered into
force on 27 January 1966]

*Presented to Parliament by the Secretary of State for Foreign Affairs
by Command of Her Majesty
May 1966*

LONDON
HER MAJESTY'S STATIONERY OFFICE

PRICE 1s. 6d. NET

Cmnd. 2943

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN AND NORTHERN IRELAND AND THE IMPERIAL GOVERNMENT OF IRAN FOR AIR SERVICES BETWEEN AND BEYOND THEIR RESPECTIVE TERRITORIES

PREAMBLE

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, and the Imperial Government of Iran,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944⁽¹⁾, and

Desiring to conclude an Agreement, supplementary to the said Convention, for the purpose of establishing air services between and beyond their respective territories, have appointed as their plenipotentiaries:

The Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland,

His Excellency Sir Geoffrey Wedgwood Harrison, K.C.M.G., Her Britannic Majesty's Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary;

The Imperial Government of Iran,

His Excellency Mr. Abbas Aram, Minister for Foreign Affairs,

Who, having communicated to each other their full powers and found them to be in good and due form, have agreed as follows:

ARTICLE 1

For the purpose of the present Agreement, unless the context otherwise requires:

- (a) the term "the Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December 1944 and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or Convention under Articles 90 and 94 thereof;
- (b) the term "aeronautical authorities" means, in the case of the United Kingdom, the Minister of Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Minister or similar functions, and, in the case of Iran, the Department General of Civil Aviation and any person or body authorised to perform any functions at present exercised by the said Department General or similar functions;
- (c) the term "designated airline" means an airline which one Contracting Party shall have designated, by written notification to the other

(¹) "Treaty Series No. 8 (1953)", Cmd. 8742.

Contracting Party, in accordance with Article 4 of the present Agreement, for the operation of air services on the routes specified in the schedule annexed to the present Agreement which are specified in such a notification;

- (d) the term "territory" in relation to a State means the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or trusteeship of that State;
- (e) the terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" have the meanings respectively assigned to them in Article 96 of the Convention; and
- (f) the term "change of gauge" means the operation of an air service by a designated airline in such a way that one section of the route is flown by aircraft different in capacity from those used on another section.

ARTICLE 2

(1) Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the rights specified in the present Agreement for the purpose of establishing scheduled international air services on the routes specified in the appropriate Section of the Schedule annexed to the present Agreement. Such services and routes are hereafter called "the agreed services" and "the specified routes" respectively. The airlines designated by each Contracting Party shall enjoy, while operating an agreed service on a specified route, the following rights:

- (a) to fly without landing across the territory of the other Contracting Party;
- (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
- (c) to make stops in the said territory at the points specified for that route in the Schedule annexed to the present Agreement for the purpose of putting down and taking on international traffic in passengers, cargo and mail.

(2) It is further provided that in areas of hostilities, or military occupation, or areas affected thereby, the operation of such services shall, in accordance with Article 9 of the Convention, be subject to the approval of the competent military authorities.

ARTICLE 3

Nothing in the provisions of Article 2 of this Agreement shall be deemed to confer on the airlines of one Contracting Party the privilege of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo or mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party.

ARTICLE 4

(1) Each Contracting party shall have the right to designate in writing to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes.

(2) On receipt of such designation, the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, without delay grant to the airline or airlines designated the appropriate operating authorisations.

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

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

(5) When an airline has been so designated and authorised, it may begin at any time to operate the agreed services, provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 9 of the present Agreement is in force in respect of that service.

ARTICLE 5

(1) Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorisation or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of the present Agreement by an airline designated by the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:

- (a) in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in nationals of such Contracting Party, or
- (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting these rights, or
- (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under the present Agreement.

(2) Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws or regulations, such right shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party.

ARTICLE 6

(1) Aircraft operated on international services by the designated airlines of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuels and lubricants, and aircraft stores (including food, beverages and tobacco) on board such aircraft shall be exempt from all customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party, provided such equipment and supplies remain on board the aircraft up to such time as they are re-exported or are used on the part of the journey performed over that territory.

(2) There shall also be exempt from the same duties and taxes, with the exception of charges corresponding to the service performed :

- (a) aircraft stores taken on board in the territory of a Contracting Party, within limits fixed by the authorities of said Contracting Party, and for use on board outbound aircraft engaged in an international service of the other Contracting Party;
- (b) spare parts introduced into the territory of either Contracting Party for the maintenance or repair of aircraft used on international services by the designated airlines of the other Contracting Party;
- (c) fuel and lubricants destined to supply outbound aircraft operated on international services by the designated airlines of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the journey performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board.

Materials referred to in sub-paragraphs (a), (b) and (c) above may be required to be kept under Custom supervision or control.

ARTICLE 7

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

ARTICLE 8

(1) There shall be fair and equal opportunity for the airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes between their respective territories.

(2) In operating the agreed services, the airlines of each Contracting Party shall take into account the interests of the airlines of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provide on the whole or part of the same routes.

(3) The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of passengers, cargo and mail originating from or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline. Provision for the carriage of passengers, cargo and mail both taken up and put down at points on the specified routes in the territories of States other than that designating the airline shall be made in accordance with the general principles that capacity shall be related to:

- (a) traffic requirements to and from the territory of the Contracting Party which has designated the airline;
- (b) traffic requirements of the area through which the airline passes, after taking account of other transport services established by airlines of the States comprising the area; and
- (c) the requirements of through airline operation.

ARTICLE 9

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

(2) The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article, together with the rates of agency commission used in conjunction with them, shall, if possible, be agreed by the designated airlines concerned of both Contracting Parties, in consultation with other airlines operating over the whole or part of the route, and such agreement shall, where possible, be reached through the rate-fixing machinery of the International Air Transport Association.

(3) The tariffs so agreed shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction; in special cases, this time-limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

(4) If the designated airlines cannot agree on any of these tariffs, or if for some other reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, or if during the first 15 days of the 30 days' period referred to in paragraph (3) of this Article one Contracting Party gives the other Contracting Party notice of its dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph (2) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to determine the tariff by agreement between themselves.

(5) If the aeronautical authorities cannot agree on the approval of any tariff submitted to them under paragraph (3) of this Article or on the determination of any tariff under paragraph (4), the dispute shall be settled in accordance with the provisions of Article 12 of the present Agreement.

(6) Subject to the provisions of paragraph (5) of this Article, no tariff shall come into force if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not approved it.

(7) The tariffs established in accordance with the provisions of this Article shall remain in force until new tariffs have been established in accordance with the provisions of this Article.

ARTICLE 10

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party at their request such periodic or other statements of statistics as may be reasonably required for the purpose of reviewing the capacity provided on the agreed services by the designated airlines of the first Contracting Party. Such statements shall include all information required to determine the amount of traffic carried by those airlines on the agreed services and the origins and destinations of such traffic.

ARTICLE 11

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

ARTICLE 12

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

(2) If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for decision to some person or body; if they do not so agree, the dispute may at the request of either Contracting Party be submitted for decision to a tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute by such a tribunal and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organisation may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. In such case, the

third arbitrator shall be a national of a third State and shall act as president of the arbitral tribunal.

(3) The Contracting Parties shall comply with any decision given under paragraph (2) of this Article.

ARTICLE 13

If either of the Contracting Parties considers it desirable to modify any provision of the present Agreement, including the Schedules annexed thereto, it may request consultation with the other Contracting Party; such consultation, which may be between aeronautical authorities and which may be through discussion or by correspondence, shall begin within a period of sixty (60) days of the date of the request unless both Contracting Parties agree to an extension of this period. Any modifications so agreed shall come into force when they have been confirmed by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 14

The present Agreement and its Schedules shall be amended so as to conform with any multilateral convention which may become binding on both Contracting Parties.

ARTICLE 15

Either Contracting Party may at any time give notice to the other Contracting Party of its decision to terminate the present Agreement; such notice shall be simultaneously communicated to the International Civil Aviation Organisation. In such case the Agreement shall terminate twelve months (12) after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by agreement before the expiry of this period. In the absence of acknowledgement of receipt by the other Contracting Party, notice shall be deemed to have been received fourteen days (14) after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organisation.

ARTICLE 16

A designated airline of one Contracting Party may make a change of gauge at a point in the territory of the other Contracting Party only on the following conditions:

- (a) that it is justified by reason of economy of operation;
- (b) that the aircraft used on the section more distant from the terminal in territory of the former Contracting Party are smaller in capacity than those used on the nearer section;

- (c) that the aircraft of smaller capacity shall operate only in connexion with the aircraft of larger capacity and shall be scheduled so to do; the former shall arrive at the point of change for the purpose of carrying traffic transferred from, or to be transferred into, the aircraft of larger capacity; and their capacity shall be determined with primary reference to this purpose;
- (d) that there is an adequate volume of through traffic; and
- (e) that the provisions of Article 8 of the present Agreement shall govern all arrangements made with regard to change of gauge.

ARTICLE 17

Nothing in the provisions of this Agreement shall be deemed to conflict with the obligations of either Contracting Party under Article 7 of the Convention.

ARTICLE 18

The present Agreement shall be subject to ratification by the Contracting Parties in accordance with their respective constitutional procedures and shall come into force on the date of exchange of the instruments of ratification which shall take place at London⁽²⁾.

In witness whereof the undersigned, being duly authorised thereto by their respective Governments, have signed the present Agreement and have affixed thereto their seals.

Done this second day of May 1960 in duplicate in the English and Persian languages, both texts being equally authoritative.

For the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland: For the Imperial Government of Iran:

GEOFFREY W. HARRISON.
(L.S.)

A. ARAM.
(L.S.)

⁽²⁾ The Agreement entered into force on 27 January, 1966.

Route Schedule

I.—Routes to be operated by the designated airline or airlines of the United Kingdom:

1. London—Dusseldorf or Frankfurt or Zurich or Geneva or Rome or Athens—Istanbul or Beirut or Tel Aviv or Cairo—Damascus—Baghdad—Teheran or Abadan and points beyond.

Note.—The designated airline or airlines of the United Kingdom may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in United Kingdom territory.

II.—Routes to be operated by the designated airline or airlines of Iran:

1. Teheran—Baghdad—Damascus or Beirut or Ankara or Istanbul or Cairo—Athens or Rome or Vienna—Frankfurt or Geneva or Zurich or Basle—Nice—Paris or Brussels—London.
2. Teheran—Karachi—New Delhi or Bombay or Colombo—Bangkok—Hong Kong—Tokio and points beyond.

Note.—The designated airline or airlines of Iran may on any or all flights omit calling at any of the above-mentioned points, provided that the agreed services on these routes begin at a point in Iranian territory.

۱ - خطوطیکه بوسیله مؤسسه یا مؤسسات هوایمانی معینه انگلستان ————ورد
استفاده قرار خواهد گرفت .

۱ - لندن - دوسلدروف یا فرانکفورت یا زوریخ یا ژنو یا رم یا آتن - استانبول
یا بیروت یا تل آویو یا قاهره - دمشق - بغداد - تهران یا آبادان و نقاط ماوراء .
تبره - مؤسسه یا مؤسسات معینه دولت انگلستان در هر یک یا تمام پروازها ممکن
است فرود در هر یک از نقاط مذکور در فوق را حذف نمایند مشروط بر اینکه سرویسهای
مورد موافقت روی این خطوط از نقطه ای در داخل قلمرو انگلستان شروع شوند .

۲ - خطوطیکه بوسیله مؤسسه یا مؤسسات هوایمانی معینه ایران ————ورد
استفاده قرار خواهد گرفت .

۱ - تهران - بغداد - دمشق یا بیروت یا آنکارا یا استانبول یا قاهره -
آتن یا رم یا وین - فرانکفورت یا ژنو یا زوریخ یا بال - نیس - پاریس یا بروکسل -
لندن .

۲ - تهران - کراچی - دهلی جدید یا بمبئی یا کولمبو - بانگ کوک -
هنگ کنگ - توکیو و نقاط ماوراء آن .

تبره - مؤسسه یا مؤسسات هوایمانی ایران ممکن است در هر یک یا تمام
پروازها فرود آمدن در هر یک از نقاط مذکور در فوق را حذف نمایند مشروط بر اینکه
سرویسهای مورد موافقت روی این خط از نقطه ای در داخل قلمرو ایران شروع
شوند . -

اسناد هیجدهم

موافقتنامه فعلی منوط تصویب طرفین متعاهدین طبق قوانین اساسی مربوطه آنها
میباشد و از تاریخ مبادله اسناد مصوبه که در لندن صورت خواهد گرفت بموقع اجرا
در میآید. برای گواهی مراتب فوق امضا کنندگان ذیل که از طرف دولتهای متبوعه
خود اختیار تام حاصل نموده اند این موافقتنامه را امضا و بصر خود مهور نمودند.
در تاریخ دوازدهم اردیبهشت ماه ۱۳۳۱ هجری شمسی برابر با نهم ماه مه ۱۹۶۰
میلادی در دو نسخه بزبان انگلیسی و فارسی که هر دو متن متساویاً معتبرند با امضا
رسید.

از طرف دولت شاهنشاهی
ایران

از طرف دولت متحده بریتانیای کبیر
و ایرلند شمالی



(L.S.)

GEOFFREY W. HARRISON.

(L.S.)

گردند این موافقتنامه و ضمیمه آن طوری اصلاح خواهد شد تا با آن قرارداد یا موافقتنامه مطابقت داشته باشد .

ماده هفتم

هریک از طرفین متعاهدین ممکن است در هر موقع قصد خود را مبنی بر خاتمه ایمن موافقتنامه بوسیله اخطار به ای نظرف متعاهد دیگر اعلام نماید این اخطار به باید در آن واحد بمآزمان بین المللی هواپیمائی کشوری نیز فرستاده نشود در چنین موردی این موافقتنامه دوازده ماه پس از تاریخ رسید اخطار به مزبور بطرف متعاهد دیگر خاتمه مییابد مگر اینکه اخطار به اعلام خاتمه موافقتنامه قبل از انقضاء مدت مزبور با توافق طرفین پس گرفته شود .

در صورت عدم اعلام رسید اعلامیه مزبور از طرف متعاهد دیگر این اعلامیه چهارده روز پس از وصول بسا زمان بین المللی هواپیمائی کشوری وصول یافته تلقی میگردد .

ماده شانزدهم

مؤسسه هواپیمائی معینه ینك طرف متعاهد ممکن است در ینك نقطه از قلمرو طرف متعاهد دیگر ظرفیت هواپیماهای خود را فقط بنا بر کیفیات زیر تغییر دهد :

الف) در صورتیکه این تغییر ظرفیت بعلت صرفه جویی در بهره برداری باشد .

ب) در موردی که هواپیماهای بکار برده شده در قسمتی از خط که دارای مسافت بیشتری از نقطه نهائی پرواز که در خاک کشور متعاهد اول است میباشد از نظر ظرفیت کوچکتر باشد از هواپیماهاییکه در قسمت دیگر که نزدیکتر است .

ج) هواپیمائی که ظرفیت کمتری دارد فقط برای اتصال به هواپیمائی که ظرفیت بیشتری دارد بهره برداری نماید و برنامه اش طوری تنظیم میگردد که این امر را ممکن سازد بدین معنی که هواپیمای کوچکتر در نقطه تغییر ظرفیت بمنظور پیانه یا سوار کردن محمولات از هواپیماهاییکه ظرفیت بیشتری دارد وارد میشوند و ظرفیت این هواپیماها با توجه قبلی بمقصد مزبور تعیین میگردد .

د) بشرطی که مقدار کافی محمولات در سرتاسر خط وجود داشته باشند و

ه) بشرطی که مقررات ماده ۸ این موافقتنامه در مورد تمام ترتیباتی که در

امر تغییر ظرفیت داده میشود تبعیت گردد .

ماده هفدهم

هیچیک از مقررات این موافقتنامه نباید چنین تعبیر شود که با تعهداتی که طرفین

متعاهدین در قبال هفتاد و دو ساله شیکاگو بعهده دارند مغایر میباشد .

ماده دوازدهم

۱ - چنانچه بین طرفین متعاهدین درباره تفسیر یا اجرای این موافقتنامه اختلافی پدید آید طرفین متعاهدین در وهله اول سعی خواهند نمود که با مذاکره آنرا حل و فصل نمایند .

۲ - در صورتیکه طرفین متعاهدین از راه مذاکره بحل اختلاف نائل نشوند ممکن است در مورد ارجاع اختلاف برای اخذ تصمیم بشخص یا هیئتی موافقت نمایند و اگر بدین ترتیب توافق حاصل نگردد موضوع اختلاف بنا به پیشنهاد هر یک از طرفین متعاهدین ممکن است برای اخذ تصمیم بیک هیئت داور مرکب از سه داور که هر یک از طرفین متعاهدین یکی از آنها را انتخاب نموده و داور سوم را داورهائی که بدین ترتیب انتخاب شده اند مشترکاً تعیین خواهند نمود ارجاع گردد . هر طرف متعاهد در ظرف مدت ۶۰ روز از تاریخ دریافت یادداشت طرف متعاهد دیگر از طریق سیاسی مبنی بر تقاضای داور نسبت بحل اختلاف بوسیله هیئت داور مزبور داور خود را تعیین مینماید و داور سوم در ظرف مدت ۶۰ روز دیگر از این تاریخ تعیین میگردد . چنانچه هر یک از طرفین متعاهدین در ظرف مدت معینه مزبور از تعیین یک داور خودداری نمایند و یا داور سوم در مدت معینه تعیین نشود ممکن است انتخاب داور یا داورها برحسب مورد بنا بدخواست هر یک از طرفین متعاهدین از رئیس شورای سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری بعمل آید . در چنین موردی داور سوم تابعیت کشورتالی را خواهد داشت و ریاست هیئت داورى را عهده دار میگردد .

۳ - طرفین متعاهدین از هر تصمیمی که طبق بند ۲ این ماده اخذ شده است تبعیت مینمایند .

ماده سیزدهم

چنانچه هر یک از طرفین متعاهدین مسایل به تغییر هر یک از مقررات این قرارداد و برنامه پرواز ضمیمه آن باشد ممکن است از طرف متعاهد دیگر تقاضای مشورت نماید . چنین مشورتی که ممکن است بوسیله مکاتبه یا مذاکره بین مقامات هواپیمائی صورت گیرد در ظرف مدت ۶۰ روز از تاریخ تقاضا شروع خواهد شد مگر اینکه طرفین متعاهدین در تمهید این مدت توافق نمایند .

هر تغییری که بدین ترتیب مورد موافقت قرار گیرد پس از اینکه آن تغییرات بوسیله مبادله یادداشتی از مجرای سیاسی تأیید گردید بموقع اجرا گذارده خواهد شد .

ماده چهاردهم

هرگاه طرفین متعاهدین بیک قرارداد یا موافقتنامه هموس چند جانبه ملحق

۳ - تعرفه هائیکه بنحونوق مورد موافقت قرار گرفت باید اقلا (۳۰) روز قبل از تاریخ معینه برای اجرا جهت تصویب مقامات هواپیمائی طرفین متعاهدین تسلیم گردد و در موارد مخصوص ایندست معینه با موافقت مقامات مزبور ممکن است تقلیل داده شود .

۴ - اگر موسسات معینه نتوانند با هر یک از تعرفه های مزبور موافقت نمایند با چنانچه بدلائل دیگر یک تعرفه نتواند طبق مقررات قسمت ۲ این ماده تثبیت گردد یا در صورتیکه در ظرف مدت ۱۵ روز از مدت ۳۰ روز مندرج در بند ۳ این ماده یک طرف متعاهد عدم موافقت خود را با هر تعرفه ای که طبق مقررات بند ۲ بدان توافق شده است بوسیله یادداشتی بطرف متعاهد دیگر اعلام نماید مقامات هواپیمائی طرفین متعاهدین سعی خواهند کرد نسبت به تعیین تعرفه بوسیله موافقتنامه ای اتخاذ تصمیم نمایند .

۵ - در صورتیکه مقامات هواپیمائی نتوانند در مورد تعرفه ای که طبق بند ۳ این ماده جهت تصویب بآنها تسلیم شده است و یا در اتخاذ تصمیم نسبت به تعرفه ای که طبق بند ۴ این ماده باید تعیین گردد موافقت حاصل نمایند مورد اختلاف طبق ماده ۱۲ این قرارداد حل و فصل خواهد شد .

۶ - با رعایت مقررات بند ۵ این ماده هیچ تعرفه ای بموقع اجرا گذارده نخواهد شد مادام که مقامات هواپیمائی هر یک از طرفین متعاهدین آنرا تصویب نکرده باشند .

۷ - تعرفه هائیکه طبق مقررات این ماده تعیین شده است بقوت خود باقی خواهند بود تا تعرفه های جدیدی که بر اساس مقررات این ماده وضع میگردد تصمیمین شود .

ماده دهم

مقامات هواپیمائی هر یک از طرفین متعاهدین در صورت تقاضای مقامات هواپیمائی طرف متعاهد دیگر اطلاعاتی منظم و یا سایر گزارشات مربوط بآمارهائی که معقولا برای تجزید نظر در ظرفیت سرویسهای مورد موافقت تأسیس شده توسط مؤسسات هواپیمائی معینه طرف متعاهد اول لازم است تسلیم مینماید . چنین اطلاعاتی باید کلیه اطلاعات لازم برای تعیین مقدار محمولاتی که توسط مؤسسات مزبور در خطوط مورد موافقت حمل گردیده و همچنین مبدا و مقصد این محمولات را شامل باشد .

ماده یازدهم

مقامات هواپیمائی طرفین متعاهدین با روح همکاری صمیمانه برای حصول اطمینان از اعمال دقیق و اجرای رضایتبخش مقررات این موافقتنامه و ضمیمه مربوط بآن گاه بگاه با یکدیگر مشورت بعمل میآورند .

ماده هشتم

۱ - مؤسسات هواپیمائی طرفین متعاهدین فرصت مناسب و متساوی خواهند داشت که سرویسهای مورد موافقت را در خطوط مشخصه در بین قلمرو های خود بکار اندازند .

۲ - در بکار انداختن سرویسهای مورد موافقت مؤسسات هواپیمائی هر یک از طرفین متعاهدین منافع مؤسسات هواپیمائی طرف متعاهد دیگر را ملحوظ خواهند داشت تا تاثیر نامطلوبی در جریان امور سرویسهای که طرف اخیرالذکر در تمام یا قسمتی از همان خطوط دایر نموده است حاصل نشود .

۳ - سرویسهای مورد موافقت که بوسیله مؤسسات هواپیمائی معینه طرفین متعاهدین برقرار میگردد باید کاملاً با احتیاجات عمومی برای حمل و نقل در خطوط معینه منطبق باشد و هدف اصلی آنها فراهم نمودن ظرفیتی باشد (با ضرب پارگیری معقولانه) کافی برای احتیاجاتی که منطقیاً از لحاظ حمل و نقل مسافر - بار و محمولات پستی بمقصد و یا از مبدا قلمرو طرف متعاهدی که مؤسسه یا مؤسسات هواپیمائی را تعیین نموده فراهم نمودن وسائل حمل مسافر - بار و محمولات پستی از لحاظ پیاده و سوار کردن آنها در نقاطی واقع در خطوط مشخصه در قلمرو دولتهائی غیر از دولتی که مؤسسه یا مؤسسات هواپیمائی را تعیین نموده است طبق مقررات کلی زیر باید انجام گیرد . ظرفیت باید متناسب باشد با :

الف) احتیاجات حمل و نقل از مبدا و بمقصد قلمرو کشور متعاهدی که مؤسسه هواپیمائی را تعیین نموده .

ب) احتیاجات حمل و نقل نواحی که مؤسسات هواپیمائی از آن عبور مینمایند پس از رعایت منافع سرویسهای حمل و نقل هوائی دیگری که بوسیله مؤسسات هواپیمائی کشورهای آن نواحی تأسیس شده است .

ج) احتیاجات خط هواپیمائی سرتاسری .

ماده نهم

۱ - تعرفه هائیکه بوسیله مؤسسات هواپیمائی یکی از طرفین متعاهدین برای حمل محمولات از مبدا یا بمقصد قلمرو طرف متعاهد دیگر وضع میگردد بایستی بمیزان عادلانه و با توجه بکلیه عوامل مربوطه از جمله هزینه بهره برداری - نفع عادلانه و تعرفه های مؤسسات هواپیمائی دیگر برقرار گردد .

۲ - تعرفه هائیکه در بند ۱ این ماده بدان اشاره شده است توأم با حقوق کمیسیون آژانس مربوطه در صورت امکان بوسیله مؤسسات هواپیمائی معینه مربوطه طرفین متعاهدین و با مشورت مؤسسات هواپیمائی دیگری که در تمام یا قسمتی از خط مزبور بهره برداری مینمایند باید مورد توافق قرار گیرد و این موافقت بایستی در جائیکه امکان دارد از طریق دستگاه تعیین نرخ مؤسسه بین المللی حمل و نقل هوائی بعمل

۲ - غیر از لغو نوری - تعلیق یا تحمیل شرایط مذکور در قسمت ۱ این ماده
برای احتراز از نقض بیشتر قوانین یا مقررات ضرورت دارد که چنین حقی پس از مشورت
با طرف متعاقد دیگری کار رود .

ماده ششم

۱ - هواپیمائیکه در سرویسهای بین المللی بوسیله مؤسسات هواپیمائی معینه
هریک از طرفین متعاقدین بکار میروند و همچنین تجهیزات معمولی آنها - مخازن
بنزین و روغنهای مخصوص چرب کردن موتور و ذخائر خواربار هواپیما (شامل غذا -
آشامیدنی و دخانیات) که در داخل چنین هواپیمائی قرار دارد در موقع ورود بقلمو
طرف متعاقد دیگر از کلیه حقوق گمرکی - هزینه های بازرسی و سایر عوارض -
مالیاتهای دیگر معاف خواهد بود مشروط بر اینکه چنین لوازم و ذخائر تا زمانیکه مجددا
صادر شوند یا در قسمتی از پرواز که بر فراز قلمرو کشور مزبور است بمصرف برسند در -
داخل هواپیما باقی بمانند .

۲ - باستثنای عوارض مربوط بسرویسهای انجام شده چنین معافیت از عوارض
و مالیاتهای مشابه مزبور در موارد ذیل وجود خواهد داشت .

الف) ذخائر و خوارباری که به هواپیما در قلمرو یک کشور متعاقد برای مصرف
ضمن پرواز بخارج از کشور بداخل هواپیمای سرویس بین المللی کشور متعاقد دینسنگر
حمل میشود در مدت محدودی که بوسیله مقامات کشور مزبور معین میگردد .

ب) وسائل یدکی هواپیما که بقلمو هر یک از کشورهای متعاقد وارد میشود
و برای تعمیر یا نگهداری هواپیمائی که در سرویسهای بین المللی معینه از طرف
کشور متعاقد دیگری کار میبرد .

ج) سوخت و روغنهای مخصوص چرب کردن موتور هواپیما که برای مصرف
پرواز خارج از کشور هواپیمائی که در سرویسهای بین المللی متعلق بمؤسسات
هواپیمائی معینه کشور متعاقد دیگر بوده و ذخیره میشود ولو آنکه این ذخائر در
قسمتی از پرواز که بر فراز قلمرو کشور متعاقدی که این ذخائر در آن کشور بداخل
هواپیما حمل شده باشد مصرف گردد .

موادی که در بند های الف و ب و ج فوق بدان اشاره شده است ممکن است الزاماً
تحت نظارت یا کنترل گمرک نگهداری شود .

ماده هفتم

تجهیزات معمولی مورد نیاز هواپیما و همچنین مواد و ذخائری که در داخل هواپیمای
هریک از طرفین متعاقدین باقی میمانند ممکن است در قلمرو طرف متعاقد دیگر نقشه
پس از تصویب مقامات گمرکی طرف متعاقد مزبور تخلیه گردند .
در چنین مواردی وسائل و ذخائر مزبور ممکن است تا زمانیکه مجدداً صادر و
باجها دیگر برطبق مقررات گمرکی مربوطه ترخیص گردند تحت نظارت مقامات مزبور قرار
گیرند .

هوابیمانی را برای بکار انداختن سرویسهای مورد موافقت در خطوط مشخصه کتباً تعیین و بطرف متعاقد دیگر معرفی نماید .

۲ - بمجرد رسید چنین معرفی نامه طرف متعاقد دیگر بشرط رعایت مقسرات بند های ۳ و ۴ این ماده بمؤسسه یا مؤسسات معینه مزبور بدون تاخیر اجازه لازم برای بهره برداری را اعطا خواهد نمود .

۳ - مقامات هوابیمانی يك طرف متعاقد ممکن است از مؤسسه ای که توسط طرف متعاقد دیگر معین گردیده بخواهد مقامات مزبور را قانع سازد که قابلیت انجام شرایطی را که طبق قوانین و مقرراتی که معمولاً و معقلاً برای بکار انداختن سرویسهای هوائی بین المللی بوسیله مقامات مزبور موجب مقررات قرارداد شیکاگو تشریح شده است دارا میباشد .

۴ - هر يك از طرفین متعاقدین حق خواهد داشت از اعطای اجـازـه بهره برداری اشاره شده در بند ۲ این ماده امتناع ورزد و یا شرایطی را که برای استفاده از حقوق مشخصه در ماده ۲ این قرارداد توسط يك مؤسسه هوابیمانی معینه لازم میدانند تحمیل نماید در هر مورد که طرف متعاقد مزبور قانع نشده باشد که مالکیت عمد و کنترل مؤثر بر آن مؤسسه هوابیمانی در دست طرف متعاقدی که آن مؤسسه را معین نموده یا اتباع آن طرف میباشد .

۵ - وقتیکه يك مؤسسه هوابیمانی بدین ترتیب معین و مجاز گردید میتواند هر وقت بخواهد بهره برداری از سرویسهای مورد موافقت را شروع نماید مشروط بر اینسکه تعرفه ای که طبق مقررات ماده ۶ این قرارداد رخص شده است در مورد سرویس مزبور مجری باشد .

ماده پنجم

۱ - هر يك از طرفین متعاقدین حق خواهد داشت يك اجازه بهره برداری صادره را لغو نماید یا استفاده از حقوق مشخصه در ماده ۲ این قرارداد را از مؤسسه ای که توسط طرف متعاقد دیگر تعیین گردید مطلق نماید یا شرایطی را که ممکن است برای استفاده از این حقوق لازم باشد تحمیل نماید .

الف) در هر موردی که قانع نشده باشد که مالکیت عمد و کنترل مؤثر بر سر مؤسسه هوابیمانی مزبور در دست طرف متعاقدی که آن مؤسسه هوابیمانی را معین نموده یا اتباع آن طرف میباشد یا

ب) در مورد استکف مؤسسه هوابیمانی مزبور از اجرای قوانین یا مقررات کشور متعاقدی که این حقوق را اعطا کرده یا

ج) در موردی که مؤسسه هوابیمانی مزبور بوجه دیگری از بهره برداری طبق شرایط مشروحه در این موافقتنامه استکف کند .

بآنست که تحت حاکمیت - سیطره - حمایت یا قیمومت آن کشور باشد .
 (ه) عبارات "سرویس هوایی" - "سرویس هوایی بین المللی" - "مؤسسه هواپیمائی"
 و "توقف بنظورهای غیر از حمل و نقل" بترتیب همان معانی را خواهند داشت که در -
 ماده ۹۶ قرارداد بآنها داده شده است و
 (و) مقصود از عبارت "تغییر ظرفیت" بکار انداختن يك سرویس هواپیمائی بوسیله
 يك مؤسسه هواپیمائی معینه است بنحوی که يك قسمت از خط با هواپیمائی بهره برداری
 شود که ظرفیت آن با هواپیمائی که در قسمت دیگر خط بکار برده شده است اختلاف
 داشته باشد .

ماده دوم

۱ - هر يك از طرفین متعاهدین حقوق مشخصه در این قرارداد را بنظور بکار
 انداختن سرویسهای منظم هواپیمائی بین المللی در خطوطی که در قسمت مربوطه
 برنامه پرواز ضمیمه این موافقتنامه مشخص گردیده است بطرف متعاهد دیگر اعطاء نمایند .
 اینگونه سرویسها و خطوط از این پس بترتیب بنام "سرویسهای مورد موافقت" و خطوط
 مشخصه خوانده میشود . مواسسات معینه بوسیله هر يك از طرفین متعاهدین در موقع
 بکار انداختن سرویسهای مورد موافقت در خطوط مشخصه از حقوق زیر بهره مند
 میگردد .

(الف) پرواز از فراتر قلمرو کشور متعاهد دیگر بدون فرود آیدن

(ب) توقف در قلمرو کشور مذکور بنظورهای غیر بازرگانی

(ج) توقف در قلمرو کشور مزبور در نقاطیکه در برنامه پرواز ضمیمه این قرارداد برای
 آن خط مشخص گردیده بنظور بیاده کردن و سوار کردن محمولات بین المللی - مسافر -
 بار و پست .

۲ - و نیز مقرر است که در مناطق جنگ یا مناطقی که در اشغال نظامی است یا
 مناطقی که جنگ و اشغال نظامی در آن تأثیر داشته است با توجه بماده ۹ قرارداد
 شیکاگو بکار انداختن اینگونه سرویسها منوط با اجازه و تصویب مقامات صلاحیتدار نظامی
 باشد .

ماده سوم

هیچیک از مقررات ماده ۲ این موافقتنامه طوری تلقی نخواهد شد که بمواسسات
 هواپیمائی یکی از طرفین متعاهدین امتیاز گرفتن مسافر - بار یا پست در قلمرو طرف
 متعاهد دیگر در آرزای کرایه یا حق الزحمه بمقتضی نقطه دیگری در همان قلمرو اعطا
 شده است .

ماده چهارم

۱ - هر يك از طرفین متعاهدین حق خواهد داشت یا چند مؤسسسه

موافقتنامه بین دولت متحدہ بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی و دولت شاهنشاهی ایران
راجع بسروسسہای ہوابیائی مابین قلمرو دودولت و ماورا آنہا

مقدمہ

چون دولت متحدہ بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی و دولت شاهنشاهی ایران متعاهدین قرارداد بین المللی ہوابیائی کشوری کہ در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو امضا شدہ است میباشند و مایلند بمنظور استقرار سروسسہای ہوابیائی بین قلمرو خود و ماورا آن موافقتنامہ ای علاوہ بر قرارداد مذکور منعقد نمایند بنا براین نمایندگان تام الاختیار خود را بدین منظور بشرح زیر تعیین نمودند :

از طرف دولت متحدہ بریتانیای کبیر و ایرلند شمالی :

جناب سر جفری . ج . وود . ہرسن سفیر کبیر علیاحضرت ملکہ انگلستان

از طرف دولت شاهنشاهی ایران :

جناب آقای عباس آرام وزیر امور خارجہ

نمایندگان مزبور پس از مبادلہ اختیار نامہ های خود کہ در کمال صحت و اعتبار بودہ در بارہ مواد ذیل موافقت نمودند :

مبادہ اول

برای مقاصد مندرج در این موافقتنامہ جز در مواردی کہ مضمون عبارت مفہوم دیگر را ایجاب کند :

الف) مقصود از عبارت "قرارداد" قرارداد مربوط بہ ہوابیائی کشوری بین المللی است کہ در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ برای امضا در شیکاگو حاضر شدہ بود و نیز شامل ہر ضمیمہ ایست کہ تحت مادہ ۶۰ قرارداد مزبور مورد قبول واقع گردیدہ و ہر اصلاحیہ ای کہ در ضمیمہ مذکور یا در اصل قرارداد بر طبق مواد ۹۰ و ۹۱ قرارداد بعمل آمدہ است میباشد .

ب) مقصود از عبارت "مقامات ہوابیائی" در مورد دولت متحدہ بریتانیای کبیر وزیر ہوابیائی و ہر شخص یا ہیئت است کہ مجاز باشد وظائف فنی وزیر مزبور و یا وظائفی نظیر آنرا انجام دہد و در مورد ایران "ادارہ کل ہوابیائی کشوری" و ہر شخص و یا ہیئت است کہ مجاز باشد وظائف فعلی آن ادارہ و یا وظائفی نظیر آنرا انجام دہد .

ج) مقصود از عبارت "مؤسسہ ہوابیائی معینہ" یک مؤسسہ ہوابیائی است کہ یکی از طرفین متعاهدین طبق مادہ ۴ این قرارداد بوسیلہ اعلامیہ کتبی برای بکار انداختن سروسسہای ہوائی در خطوط مشخصہ در برنامه ضمیمہ این قرارداد کہ در اعلامیہ مزبور تصریح گردیدہ است بطرف متعاهد دیگر معرفی مینماید .

د) مقصود از عبارت "قلمرو" در مورد یک کشور راضی و آبیہای ساحلی متصل