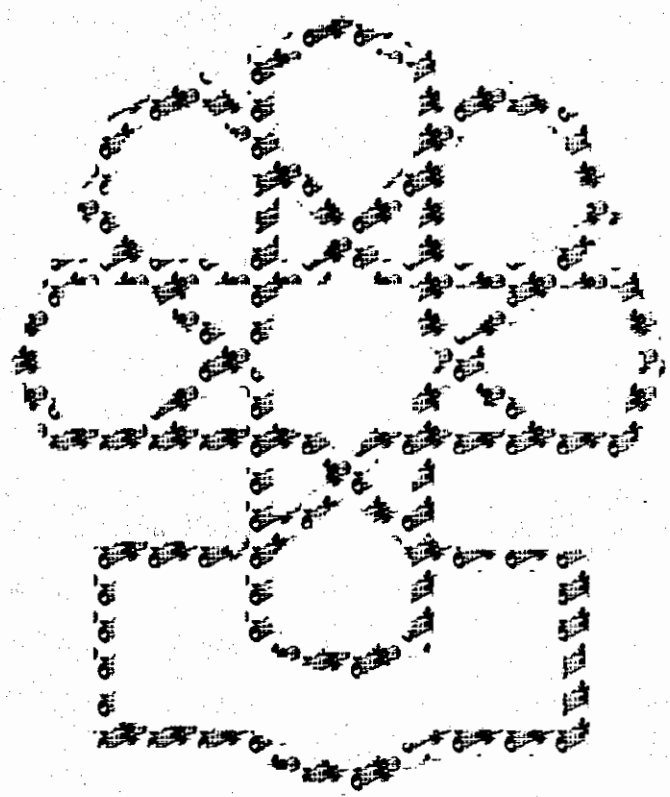
۱۹۰۲
۱۹۰۲
۱۶×۴

مجلس شورای اسلامی
مرکز پژوهشها

هم سنجی موافقت‌نامه‌های حمل و نقل (۲)

حمل و نقل هوایی



کار: دفتر مطالعات حقوقی

معاونت پژوهشی
بهمن ۱۳۷۶

کد گزارش: ۳۰۰۱۹۰۲

هم سنجی موافقت‌نامه‌های حمل و نقل (۲)
حمل و نقل هوایی

کد گزارش: ۳۰۰۱۹۰۲

فهرست مطالب

مقدمه ۶
مبحث نخست: تحلیل ساختاری ۷
۱ـ عنوان موافقتنامه ۷
۲ـ عنوان و محتوای مواد موافقتنامه ۸
۳ـ موضوعات مطروحه در موافقتنامه ۹
۴ـ اهمیت موافقتنامه‌های بین‌المللی ۹
۵ـ جایگاه سیاسی ـ اقتصادی طرف‌های موافقتنامه ۱۰
۶ـ برخی نکات درمورد موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۱۰
مبحث دوم: تحلیل محتوایی ۱۱
۱ـ بندهای مقدماتی ۱۱
الف ـ معرفی طرف‌های متعاهد ۱۱
ب ـ مبانی توافق ۱۱
ج ـ اعلام موافقت فی‌مابین ۱۲
۲ـ تعاریف ۱۳
الف- تعاریف متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۱۳
ب ـ تعاریف متداول در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۱۴
۳ـ اعطای حقوق ترافیک ۱۵
الف ـ حقوق ترافیک ۱۵
ب ـ تعیین مسیر ۱۶
ج ـ مستثناکردن برخی حقوق ترافیک ۱۶
۴ـ تعیین شرکت هواپیمایی و صدور اجازه بهره‌برداری ۱۷
الف ـ اشاره به‌حقوق ترافیک ۱۷
ب ـ تعیین، معرفی و شرایط شرکت هواپیمایی ۱۷
ج ـ تغییر شرکت هواپیمایی ۱۸
د ـ در نظر گرفتن منافع متقابل شرکت‌های هواپیمایی ۱۹

۵ـ فسخ و تعلیق اجازه بهره‌برداری ۱۹
الف ـ شرایط فسخ و تعلیق ۱۹
ب ـ نمونه متداول در موافقتنامه‌های میان دولتهای دیگر ۲۰
ج ـ فسخ و تعلیق در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۲۰
۶ـ شمول قوانین و مقررات داخلی ۲۱
الف ـ هواپیما و هوانوردی ۲۱
ب ـ مسافر، خدمه، بار و پُست ۲۱
ج ـ شمول قوانین و مقررات داخلی در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۲۲
۷ـ پرداخت هزینه‌ها ۲۳
الف ـ بندهای نمونه درمورد پرداخت هزینه‌ها ۲۴
ب ـ مقایسه بندهای مربوط به‌پرداخت هزینه‌ها ۲۴
۸ـ معافیت از حقوق گمرکی و سایر مالیات‌ها ۲۴
الف ـ معافیت هواپیما و اقلام موجود و مصرفی در آن ۲۵
۱ـ نمونه بند متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۲۵
۲ـ معافیت هواپیما و اقلام موجود و مصرفی در آن در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۲۶
۳ـ مقایسه موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران با سایر موافقتنامه‌ها ۲۷
ب ـ معافیت اقلام وارد شده برای هواپیما ۲۷
۱ـ نمونه‌های متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۲۸
۲ـ معافیت اقلام وارد شده برای هواپیما در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۲۸
ج ـ معافیت اقلام بارگیری شده برای استفاده در هواپیما ۲۹
د ـ ممنوعیت تخلیه اقلام نگهداری شده در هواپیما ۲۹
هـ ـ معافیت اثاثیه و بار ترانزیت ۳۰
۱ـ بند نمونه مربوط به‌معافیت اثاثیه و بار ترانزیت در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۳۰
۲ـ بندهای نمونه مربوط به‌معافیت اثاثیه و بار ترانزیت در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۳۰
۳ـ ارزیابی موضوع معافیت اثاثیه و بار ترانزیت در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۳۱
و ـ معافیت اوراق رسمی دارای علائم شرکت هواپیمایی ۳۱
۹ـ ظرفیت حمل و نقل و تصویب برنامه‌های پرواز ۳۲
الف ـ ظرفیت حمل و نقل ۳۲
۱ـ مقدمه ۳۲
۲ـ هدف اصلی برقراری سرویس‌ها ۳۳
۳ـ تجدیدنظر در ظرفیت ۳۳
۴ـ استفاده از ظرفیت برای کشور ثالث ۳۳

۵- افزایش موقت ظرفیت ۳۵
۶- انتقال ظرفیت ۳۶
ب ـ تصویب برنامه‌های پرواز ۳۶
۱- نمونه بند تصویب برنامه‌های پرواز در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۳۶
۲- مقایسه با موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۳۷
۱۰ـ شناسایی گواهینامه‌ها و پروانه‌ها ۳۸
الف ـ نمونه متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۳۸
ب ـ ویژگی‌های نمونه متداول در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۳۸
۱۱ـ امنیت هوانوردی ۳۹
الف ـ تأکید بر امنیت هوانوردی ۳۹
ب ـ کمک‌های متقابل برای تأمین امنیت ۴۰
ج ـ ضمانت اجرای رعایت تعهدات مربوط به‌امنیت هوانوردی ۴۰
۱۲ـ تعرفه‌ها ۴۱
الف ـ اصول حاکم بر تعرفه ۴۱
ب ـ تعیین تعرفه ۴۲
۱- نمونه‌متداول در زمینه تعیین تعرفه در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۴۲
۲- چگونگی تعیین تعرفه در موافقتنامه‌های مربوط به ایران ۴۲
(الف)- تعیین تعرفه با توافق متقابل براساس دستورالعمل‌های اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی ۴۲
(ب)- تعیین تعرفه به وسیلهٔ دولت ثالث ۴۳
(ج)- تعیین تعرفه درصورت عضویت در اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی یا عدم عضویت‌در آن ۴۳
ج- تصویب تعرفه ۴۴
۱- زمان و چگونگی تصویب ۴۴
۲-نمونه‌های‌متداول‌درموافقتنامه‌های‌میان‌دولت‌های‌دیگر‌وموافقتنامه‌های‌مربوط‌به‌ایران۴۵
۳- پیشنهاد در مورد تصویب تعرفه ۴۵
د-عدم تعیین یا تأیید تعرفه و روش حل اختلاف ۴۵
۱- عدم تعیین یا تأیید تعرفه ۴۵
(الف) نمونهٔ بند مربوط به‌عدم تعیین یا تأیید تعرفه در موافقتنامه‌های میان دولتهای دیگر .. ۴۶
(ب) مقایسه با موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۴۶
۲- حل اختلاف درصورت عدم تعیین تعرفه ۴۷
هـ ـ مدت اعتبار تعرفه‌ها ۴۷

۱- نمونه‌های بند مربوط به اعتبار تعرفه‌ها در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر..... ۴۷
۲- ارزیابی مدت اعتبار تعرفه‌ها در موافقتنامه‌های مربوط به ایران ۴۷
۱۳ـ نمایندگی ۴۸
الف ـ دایر کردن دفتر نمایندگی ۴۸
۱- نمونه‌های متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۴۸
۲- ارزیابی بند مربوط به‌دایر کردن نمایندگی در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران..... ۴۹
ب ـ شرایط اعضای نمایندگی..... ۵۰
۱- نمونه‌های متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۵۰
۲- شرایط اعضای نمایندگی در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۵۰
۱۴ـ انتقال درآمد ۵۱
الف ـ بندهای متداول در موافقتنامه‌های میان دولتهای دیگر ۵۲
ب ـ انواع بندهای مربوط به‌انتقال درآمد در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۵۲
۱- انتقال درآمد با تعیین نرخ ارز ۵۲
۲- انتقال درآمد بدون تعیین نرخ ارز..... ۵۲
۳- انتقال درآمد طبق مقررات ارزی..... ۵۳
۴- انتقال درآمد و محدودیت‌های ارزی ۵۳
۵- مالیات بر درآمد حاصل از فعالیت‌های هواپیمایی ۵۴
۶- پیشنهاد..... ۵۴
۱۵ـ تسلیم آمار و گزارش..... ۵۴
الف ـ نمونه متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر..... ۵۴
ب ـ نمونه متداول در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۵۵
ج ـ ارزیابی موضوع تسلیم آمار و گزارش در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران..... ۵۵
۱۶ـ مشورت ۵۶
الف ـ مشورت با هدف تضمین اجرای موافقتنامه ۵۶
۱- موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۵۶
۲- موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران..... ۵۶
۳- پیشنهاد..... ۵۷
ب ـ مشورت با تعیین موضوع..... ۵۷
ج ـ مشورت بدون تعیین موضوع ۵۷
د ـ ارزیابی موافقتنامه‌های هوایی ایران از لحاظ مشورت..... ۵۸
۱۷ـ حل اختلافات ۵۸
الف ـ مرحله اولیه ۵۸

۱- مذاکره ۵۸
۲- مشورت ۵۹
(الف) مشورت به‌عنوان راه حل مقدماتی ۵۹
(ب) مشورت به‌عنوان یکی از راه‌های حل اختلاف ۶۰
ب ـ مرحله نهایی ۶۱
۱- چگونگی ارجاع اختلاف به داوری ۶۱
۲- ترکیب داوران و نحوه نصب آنها ۶۱
۳- آیین کار داوری ۶۲
۴- تصمیمات داوری و ضمانت اجرای آنها ۶۳
۵- چگونگی توزیع هزینه‌های داوری ۶۴
۱۸ـ اصلاح ۶۴
الف- مادهٔ مربوط به‌اصلاح در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۶۵
ب- موضوع اصلاح در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۶۶
۱۹ـ مطابقت با کنوانسیون‌های چندجانبه ۶۷
۲۰ـ فسخ ۶۸
۲۱ـ لازم‌الاجرا شدن ۶۹
الف ـ شرایط تصویب و تاریخ اجرا ۶۹
ب ـ بندهای نمونه تصویب و اجرا در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۶۹
ج ـ موضوع تصویب و اجرا در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۷۰
د ـ پیشنهاد درمورد شرایط تصویب و اجرای موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۷۰
۲۲ـ ثبت ۷۱
الف ـ نمونه‌های متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر ۷۲
ب ـ ثبت از لحاظ موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران ۷۲
ج ـ ارزیابی ۷۲
۲۳ـ بندهای پایانی ۷۳
۲۴ـ ضمائم ۷۳

مقدمه

در بخش دوم این نوشتار موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی غیرنظامی دوجانبه که تنها به‌پروازهای منظم و دارای برنامه از پیش‌تعیین شده مربوط می‌گردد، جهت انجام مطالعه تطبیقی مورد بررسی قرار می‌گیرد.[1]

انتخاب موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی درمورد دولت‌های ثالث و آنهایی که به‌ایران مربوط هستند، از همان الگوی مذکور در پیشگفتار تبعیت می‌کند.

در این بخش یازده موافقتنامه حمل و نقل هوایی که دولت‌های خارجی بین خود به‌امضا رسانده‌اند انتخاب شده که به‌شرح زیر می‌باشند:

1. Switzerland and Togo, "Air Transport Agreement" 3 Dec. 1980, **Treaty Series** Vol. 1354, No. 22865.
2. Maritus and Switzerland, "Agreement relating to regular air transport", 14 Nov. 1979, **Treaty series**, Vol. 1354, No. 22864.
3. Federal Republic of Germany and Kenya, "Agreement for air services between and beyond their respective territories", 24 July 1979, **Treaty Serirs**, Vol. 1354, No. 22859.
4. Federal Republic of Germany and Ivory Coast, "Air transport Agreement", 3 Oct. 1978, **Treaty Series**, Vol. 1354, No. 22858.
5. Burma and Bangladesh, "Air Services Agreement," 3 Aug. 1977, **Treaty Series**, Vol 1354, No. 22863.
6. Burma and Netherlands, "Air Transport Agreement," 25 May 1977, **Treaty Series**, Vol. 1354, No. 22862.
7. Netherlands and German Democratic Republic, "Agreement concerning Air Transport," 21 July 1976, **Treaty Series**, Vol. 1354, No. 22861.
8. Singapore and Luxemburg, "Agreement for air services between and beyond their respective territories", 9 April 1975, **Treaty Series**, Vol 1354, No. 22860.
9. Belgium and Paraguay, "Agreement concerning scheduled air transport", 1 Sep. 1972, **Treaty Series** Vol. 1428, No. 24131.
10. Federal Republic of Germany and Cameroon, "Air Transport Agreement", 22 Oct. 1964, **Treaty Series**, Vol. 1354, No. 22857.
11. Brazil and Peru, "Air Transport Agreement", 22 Aug. 1953, **Treaty Series**, Vol. 1330, No. 22317.

موافقتنامه‌های انتخابی از میان موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران که دراین بخش مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، عبارتند از:

۱ـ «موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت قطر»، **مجموعه قوانین** سال

---

۱. پروازهای غیرمنظم موسوم به‌چارتر (charter)که در آنها از هواپیماهای اجاره‌ای استفاده می‌شود، مشمول ترتیبات معمول در موافقتنامه‌های هوایی دوجانبه منعقده میان دولت‌ها نیستند.

۱۳۷۱؛

۲ـ «توافقنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری یونان»، **مجموعه قوانین** سال ۱۳۷۳؛

۳ـ «توافقنامه خدمات هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی عمان در داخل و فرای مرزهای دو کشور»، **مجموعه قوانین** سال ۱۳۷۲؛

۴ـ «موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدرال اتریش»، **مجموعه قوانین** سال ۱۳۶۹؛

۵ـ «توافقنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری دموکراتیک خلق کره»، **مجموعه قوانین** سال ۱۳۶۷؛

۶ـ «موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت ایران و دولت پادشاهی دانمارک»، **مجموعه قوانین** سال ۱۳۵۵؛

۷ـ «موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت ایران و دولت پادشاهی سوئد»، **مجموعه قوانین** سال ۱۳۵۵؛

۸ـ «قانون اصلاح موافقت‌نامه بین دولت ایران و دولت جمهوری پاکستان راجع به‌سرویس‌های حمل و نقل هوایی بازرگانی مابین قلمرو دو دولت و ماوراء آنها»، **مجموعه قوانین** سال ۱۳۴۹.

برای انجام مطالعه تطبیقی میان این دو دسته از موافقتنامه‌ها، ابتدا موافقتنامه‌های منعقد میان دولت‌های ثالث به‌فارسی ترجمه و برحسب موضوع طبقه‌بندی شده‌اند که باتوجه به‌تنوع موافقتنامه‌ها، اکثراً برای موضوعات واحد، شقوق مختلفی مطرح می‌گردد. سپس موضوعات این موافقتنامه‌ها با موضوعات مشابه در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران مورد مقایسه قرار گرفتند تا بدین ترتیب وجوه افتراق و اشتراک آنها نمایان گردد و ازاین طریق بتوان با توجه به‌شرایط، مناسب‌ترین شق را برگزید. در مواردی نیز موضوعاتی در موافقتنامه‌های منعقد میان دولت‌های خارجی مشاهده می‌گردد که قرینه‌ای در موافقتنامه‌های ایران ندارد و برعکس، که به‌آنها نیز پرداخته خواهد شد.

پس از آشنایی با موافقتنامه‌های مورد استفاده در این بخش از نوشتار، ابتدا این موافقتنامه‌ها از لحاظ ساختار کلی با یکدیگر مقایسه می‌گردند.

مبحث نخست: تحلیل ساختاری

مقایسه ساختار کلی موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران نکات زیر را آشکار می‌سازد:

۱ـ عنوان موافقتنامه

موافقتنامه‌ها از لحاظ عنوان، هم در آنهایی که میان دولت‌های خارجی به‌امضا رسیده‌اند و هم در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست متفاوتند. در موافقتنامه‌های خارجی عناوینی چون «موافقتنامه حمل و نقل هوایی»[1]، «موافقتنامه مربوط به‌حمل و نقل هوایی منظم»[2]، «موافقتنامه

---

۱. سویس ـ توگو؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج؛ برمه ـ هلند؛ آلمان فدرال ـ کامرون؛ برزیل ـ پرو.

۲. موریس ـ سویس.

سرویس‌های هوایی بین و ماوراء سرزمین هر یک از دولت‌ها»[1]، «موافقتنامه سرویس‌های هوایی»[2]، «موافقتنامه مربوط به‌حمل و نقل هوایی»[3] و «موافقتنامه راجع به‌حمل و نقل هوایی دارای برنامه»[4]، به‌چشم می‌خورد. در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران ضمن عنوان موافقتنامه حمل و نقل هوایی اسامی دو کشور طرف موافقتنامه نیز منعکس است و درواقع از الگوهای فوق در مورد عنوان موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی تبعیت نمی‌کند. در هر حال، تفاوت در نحوه بیان عنوان موافقتنامه، واجد اهمیت چندانی نیست که درمورد آن پیشنهاد خاصی صورت گیرد، اما هم در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران و هم موافقتنامه‌های منعقد میان دولت‌های دیگر، عنوان «موافقتنامه حمل و نقل هوایی» بیشتر به کار رفته است.

۲ـ عنوان و محتوای مواد موافقتنامه

در اکثر موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های ثالث، مواد موافقتنامه بدون این‌که عنوانی داشته باشند به‌دنبال یکدیگر قرار گرفته‌اند و نحوهٔ قرار گرفتن آنها از الگو یا منطق واحدی پیروی نمی‌کند. اگرچه مواد این دسته از موافقتنامه‌ها به‌ترتیب به‌موضوعات خاصی ارتباط می‌یابند، اما درعین حال ریزمسائل مطرح شده در زیر هر ماده، با مادهٔ مشابه در موافقتنامه دیگر در بعضی موارد تفاوت دارد، و بدین ترتیب ممکن است در دو موافقتنامه، مباحث مختلفی را زیر عنوان دو مادهٔ دارای موضوع واحد یافت. این خود، کار مقایسه میان این موافقتنامه‌ها را دشوار می‌سازد. البته معدودی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی، دارای طبقه‌بندی موضوعی بوده و مواد موافقتنامه زیر این عناوین تنظیم شده‌اند[5] که در هر حال استفاده از چنین موافقتنامه‌هایی جهت انجام مطالعه تطبیقی سهل‌تر است، گو این‌که در اکثر موارد، مواد تنظیم شده زیر عناوین موضوعی در موافقتنامه‌های مختلف با یکدیگر همخوانی ندارند و مسائل مختلفی زیر عنوان یک موضوع مطرح می‌گردد. به‌علاوه نحوهٔ نگارش مواد موافقتنامه‌ها، حتی در زمینه‌ای واحد، گاه با هم تفاوت دارد.

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران با سایر دولت‌ها به‌امضا رسانده است، مواد تنظیمی در موافقتنامه‌ها همواره دارای عنوان مشخصی می‌باشند و هیچ موردی وجود ندارد که مواد، زیر عنوان خاصی قرار نداشته باشند که این خود یک مزیت محسوب می‌شود. البته باید متذکر شد در این موافقتنامه‌ها نیز همانند موافقتنامه‌های منعقد میان دولت‌های دیگر، گاه مسائلی زیر عنوان یک ماده مطرح می‌گردد که تجانسی با موضوع ماده ندارد.[6] به‌منظور پرهیز از تکرار موضوع، به‌این موارد در بحث تحلیل محتوایی موافقتنامه‌ها پرداخته می‌شود.

---

۱. آلمان فدرال ـ کنیا؛ سنگاپور ـ لوکزامبورگ.

۲. برمه ـ بنگلادش.

۳. هلند ـ آلمان دمکراتیک (سابق).

۴. بلژیک ـ پاراگوئه.

۵. موریس ـ سویس؛ آلمان فدرال ـ کنیا.

۶. مثلاً در موافقتنامه ایران ـ قطر در مبحث شمول قوانین و مقررات داخلی بحث از نمایندگی خط هوایی می‌شود، درحالی که در اکثر موافقتنامه‌ها ماده مستقلی درمورد نمایندگی وجود دارد.

۳ـ موضوعات مطروحه در موافقتنامه

از مطالعه مواد موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر، اعم از این‌که دارای عناوین موضوعی باشند یا نباشند، می‌توان موضوعات زیر را استخراج کرد: بندهای مقدماتی، تعاریف، اعطای حقوق ترافیک، تعیین شرکت هواپیمایی، فسخ یا تعلیق اجازه بهره‌برداری، اصول حاکم بر فعالیت سرویس‌های مورد توافق، اجرای قوانین و مقررات داخلی، معافیت از حقوق گمرکی و سایر مالیات‌ها، هزینه‌های فرودگاه و تأسیسات مشابه، ظرفیت حمل و نقل، تصویب برنامه‌های پرواز، عبور ترانزیت، رفتار برابر، گواهینامه‌های هوانوردی، تعرفه‌ها، تسلیم آمار و گزارش، انتقال درآمد، نمایندگی خط هواپیمایی، مشورت، حل اختلافات، اصلاح، مطابقت با کنوانسیون‌های چندجانبه، فسخ، تصویب و اجرا، ثبت، بندهای پایانی و ضمائم.

موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران نیز دربرگیرندهٔ موضوعات زیر هستند: بندهای مقدماتی، تعاریف، اعطای حقوق ترافیک، تعیین شرکت هواپیمایی و صدور اجازهٔ بهره‌برداری، فسخ و تعلیق اجازه بهره‌برداری، شمول قوانین و مقررات داخلی، معافیت از حقوق گمرکی و سایر مالیات‌ها، عوارض فرودگاهی، اصول مُقرر در انجام سرویس‌های توافق‌شده، شناسایی گواهینامه‌ها و پروازها، تعرفه‌ها، انتقال درآمد، امنیت هوانوردی، تسلیم آمار و گزارش، مشاوره و اصلاحات، حل اختلافات، فسخ، مطابقت با کنوانسیون‌های چندجانبه، تصویب و اجرا، ثبت، بندهای پایانی، ضمائم.

پس از مقایسه ریزمسائل مطرح شده زیرعنوان‌های مشابه در هر دو دسته موافقتنامه، ضمن رعایت نظم منطقی موضوعات و حتی‌الامکان با رعایت ساختار متداول در موافقتنامه‌های حمل و نقل ایران، موضوعات زیرپیشنهاد می‌شود که تحلیل محتوایی موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی در مبحث آتی براین اساس صورت می‌گیرد: بندهای مقدماتی، تعاریف، اعطای حقوق ترافیک، تعیین شرکت هواپیمایی و صدور اجازه بهره‌برداری، فسخ و تعلیق اجازه بهره‌برداری، شمول قوانین و مقررات داخلی، پرداخت هزینه‌ها، معافیت از حقوق گمرکی و سایر مالیات‌ها، ظرفیت حمل و نقل و تصویب برنامه‌های پرواز، شناسایی گواهینامه‌ها و پروانه‌ها، امنیت هوانوردی، تعرفه‌ها، نمایندگی، انتقال درآمد، تسلیم آمار و گزارش، مشورت، حل اختلافات، اصلاح، مطابقت با کنوانسیون‌های چندجانبه، فسخ، لازم‌الاجرا شدن، ثبت، بندهای پایانی، ضمائم.

تنها موضوعی که در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر مشاهده نشده و فقط در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران به‌چشم می‌خورد، موضوع امنیت هوانوردی است، که در مبحث مربوط بدان پرداخته خواهد شد. سایر موضوعات به‌نحوی می‌تواند تمام مباحث مطرح در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی و موافقتنامه‌های ایران را پوشش دهد.

۴ـ اهمیت موافقتنامه‌های بین‌المللی

از آنجاکه در میان شیوه‌های حمل و نقل، مقررات حمل و نقل هوایی به‌لحاظ حساسیت و اهمیت مسائل ایمنی، بیش از سایر شیوه‌ها به‌صورت مدون درآمده و عمدتاً در قالب کنوانسیون‌های بین‌المللی میان اکثر دولت‌ها مورد توافق قرار گرفته است، مقررات این کنوانسیون‌ها، به‌خصوص کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی (کنوانسیون شیکاگو، ۱۹۴۴) بر توافقات دوجانبه دولت‌ها در زمینهٔ حمل و نقل هوایی

سایه‌افکن است و بنابراین، حتی از لحاظ ساختاری و نوع موضوعاتی که در این موافقتنامه‌ها مورد توجه قرار می‌گیرند، تفاوت اساسی بیان موافقتنامه‌های منعقد میان دولت‌ها مشاهده نمی‌گردد.

بسیاری از تعاریف به‌کار رفته در موافقتنامه‌ها و حتی تعریف حقوق ترافیک، همانهایی هستند که در کنوانسیون مقرر است. منتها دولت‌ها شرایط کلی تعیین‌شده در کنوانسیون را با شرایط ویژه خود تطبیق می‌دهند و بنابراین تفاوت در جزئیات است. موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد از جانب ایران نیز از همین مقررات بین‌المللی درخصوص حمل و نقل هوایی تبعیت می‌کنند، به‌ویژه که ایران عضو کنوانسیون فوق‌الذکر می‌باشد.

۵ـ جایگاه سیاسی ـ اقتصادی طرف‌های موافقتنامه

مطالعه ساختار موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه نشان می‌دهد که تأکید بر برخی موضوعات موافقتنامه با توجه به این‌که طرفین متعاهد به کدام بلوک سیاسی ـ اقتصادی تعلق داشته باشند یا این‌که جزو کدام گروه از کشورها ـ توسعه‌یافته یا در حال توسعه ـ باشند، متفاوت است.[1] مضافاً این‌که دولت‌های بزرگ الگوی خاص خود را در تنظیم موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دنبال می‌کنند که کم و بیش در تمام موافقتنامه‌های منعقد از جانب آنها، حتی در نحوهٔ نگارش مواد، منعکس است. البته در هر حال ملاحظات امنیتی و فنی ویژه حمل و نقل هوایی در تمام این موافقتنامه‌ها رعایت می‌گردد.

۶ـ برخی نکات درمورد موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در بعضی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران، برخی بی‌دقتی‌ها از لحاظ نحوهٔ نگارش مواد به‌چشم می‌خورد که می‌تواند به‌درک صحیح مفهوم آنها لطمه وارد نماید.[2] به‌علاوه معادل فارسی بعضی واژه به صورت‌های گوناگون در موافقتنامه‌ها به‌کار رفته است[3] یا حتی از بعضی کلمات فارسی به صورت نابجا به‌عنوان معادل کلمات دیگر استفاده شده است[4]، که به‌لحاظ پرهیز از تکرار ضمن بررسی تحلیلی مواد به‌آنها اشاره خواهد شد.

پس از این مقایسه کلی ساختار موافقتنامه‌های حمل ونقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر و آنهایی که ایران به‌امضا رسانده است، در مبحث بعدی مواد این دسته از موافقتنامه‌ها برحسب موضوعی مورد تحلیل قرار گرفته و با یکدیگر مقایسه می‌شوند.

---

۱. مثلاً کشورهای عضو بلوک سوسیالیستی سابق در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی با کشورهای غیرسوسیالیست، بر ملاحظات امنیتی و اعمال کنترل‌های شدید، تأکیدی زیاد نشان می‌دهند.

۲. مثلاً در موافقتنامه ایران– عمان در مبحث اصول مُقرر در اجرای خدمات مورد توافق این عبارت ملاحظه می‌شود.«خدماتی که توسط خطوط هوایی طرفین قرارداد به توافق رسیده‌است موجب برآورده‌شدن هرچه بیشتر روابط در جهت رفع نیازمندی‌های حمل‌ونقل عمومی در مسیر مشخص شده خواهدبود و این خطوط با توجه به میزان حمل‌بار وظرفیت موجود جهت حمل مسافر و بار مسافرین و بارهای اضافی من‌جمله پست از مبدأ به مقصد و بالعکس را از اهداف اولیه طرف قرارداد که خط هوایی را معرفی کرده است می‌داند» درج این عبارت نامفهوم، اگر مشکل به خاطر اغلاط چاپی نباشد، هیچ توجیهی ندارد.

۳. مثلاً ترجمه عنوان کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی (Convention on International Civil Aviation) گاه کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی کشوری، گاه کنوانسیون بین‌المللی هواپیمایی غیرنظامی و گاه کنوانسیون هواپیمایی بین‌المللی کشوری و گاه نیز به‌معنای درست کلمه به کار رفته است، که لازم است هماهنگی از این بابت وجود داشته باشد (ایضاً درمورد سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی ـ ایکائو ICAO)

۴. مثلاً دیده می‌شود که قرارداد معادل موافقتنامه یا کنوانسیون معادل موافقتنامه به کار رفته است که حاکی از عدم دقت حقوقی است.

مبحث دوم: تحلیل محتوایی

۱ـ بندهای مقدماتی

در ابتدای کلیه موافقتنامه‌های مورد مطالعه مقدمه‌ای به‌چشم می‌خورد که خود از سه قسمت تشکیل می‌گردد:

الف ـ معرفی طرف‌های متعاهد

معرفی دو دولت به‌عنوان طرف‌های متعاهدی که موافقتنامه حمل و نقل هوایی در نتیجهٔ اراده مشترک آنها منعقد شده معمولاً نخستین عبارتی است که درموافقتنامه‌های مورد بحث ملاحظه می‌شود. دراین قسمت معمولاً به‌ذکر نام دو کشور اکتفا می‌گردد و گاه تأکید می‌شود که آنها اعضای کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی (مورخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴) هستند. نمونه‌ای از این قسمت به‌شرح زیر است:

(۱) دولت جمهوری ..... و دولت جمهوری ..... با ملاحظه این‌که .....[۱]

(۲) دولت جمهوری ..... و دولت جمهوری ..... به‌عنوان اعضای کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی مورخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴.....[۲]

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و سایر دولت‌ها از هر دو الگوی فوق پیروی شده است.[۳] البته بدیهی است در مواردی که طرف موافقتنامه عضو کنوانسیون فوق‌الذکر نباشد، تأکید عضویت ایران در این کنوانسیون توجیهی نخواهد داشت.

ب ـ مبانی توافق

در قسمت دوم مقوله مبانی توافق و دلایلی که سبب گردیده اراده دو کشور با یکدیگر تلاقی پیدا کند توضیح داده می‌شود. البته گاه این قسمت در مقدمه بعضی موافقتنامه‌ها وجود ندارد.[۴] عباراتی به‌شرح زیر در بیان این قسمت مشاهده می‌گردد:

۱- تشویق توسعه هواپیمایی بازرگانی میان دو کشور به‌منظور تأمین روابط نزدیک‌تر و افزایش مبادلات فی‌مابین؛[۵]

۲- لزوم سازماندهی به سرویس‌های هوایی بین‌المللی برنامه‌ای به‌طریقی مطمئن و منظم، بدون وارد آمدن خدشه به‌منافع ملی و با درنظر گرفتن توسعه همکاری‌های بین‌المللی در زمینه حمل و نقل هوایی؛[۶]

۳- با تمایل به‌اعمال اصول و مقررات کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی مورخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ امضا شده در شیکاگو، درمورد چنین حمل و نقلی؛[۷]

---

۱. برزیل ـ پرو، بند مقدماتی؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند مقدماتی.

۲. بلژیک ـ پاراگوئه، بند مقدماتی.

۳. به‌عنوان مثال در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران با دولت‌های دانمارک، سوئد، اتریش، جمهوری دمکراتیک خلق کره نمونهٔ اول و در با دولت‌های عمان، یونان و قطر نمونهٔ دوم مشاهده می‌شود.

۴. به‌عنوان مثال موافقتنامه حمل و نقل هوایی بلژیک ـ پاراگوئه. در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران با سایر دولت‌ها چنین موردی ملاحظه نشده است.

۵. برزیل ـ پرو؛ بند مقدماتی ـ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند مقدماتی.

۶. برزیل ـ پرو، بند مقدماتی.

۷. آلمان ـ ساحل عاج، بند مقدماتی.

۴- با آرزوی توسعه و تحکیم روابط میان دو دولت در زمینه هواپیمایی کشوری؛[۱]

۵- با تمایل به‌جایگزین کردن موافقتنامه‌های جدید به‌جای موافقتنامهٔ حمل و نقل هوایی سابق به‌منظور تشویق ارتباطات هوایی مستقیم بین و ماورای سرزمین‌های خود؛[۲]

۶- با آرزوی انعقاد موافقتنامه‌ای به‌منظور برقراری سرویس‌های هوایی بین و ماوراء سرزمین‌های خود؛[۳]

۷- با تمایل به‌توسعه همکاری در زمینهٔ حمل و نقل هوایی؛[۴]

۸- با آرزوی ایجاد مبنای لازم برای عملیات سرویس‌های هوایی منظم.[۵]

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی بین ایران و سایر دولت‌ها قسمت مورد بحث با عبارات زیر تنظیم شده است:

۱- با تمایل به‌انعقاد موافقتنامه‌ای به‌منظور تأسیس و به‌کار انداختن سرویس‌های هوایی منظم بین سرزمین‌های خود و ماورای این سرزمین‌ها؛[۶]

۲- نظر به‌تمایل متقابل به‌انعقاد موافقتنامه‌ای به‌منظور تأسیس و به‌کار انداختن سرویس‌های هوایی بازرگانی بین سرزمین ایران و ... و ماورای این سرزمین‌ها؛[۷]

۳- علاقه‌مند [به‌انعقاد] موافقتنامه‌ای مضاف بر کنوانسیون مذکور [کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی ۱۹۴۴] به‌منظور تأسیس خدمات هوایی در حد فاصل و فرای مرزهای دو کشور.[۸]

مقایسه عبارات به‌کار رفته در توضیح مبانی موافقتنامه حمل و نقل هوایی دوجانبه در موافقتنامه‌های منعقد میان دولت‌های خارجی و موافقتنامه‌هایی که ایران بادولت‌های دیگر به‌امضا رسانده است نشان می‌دهد که درصورت لزوم می‌توان دلایل دیگری را علاوه بر موارد ذکر شده، به‌مقدمه موافقتنامه‌های ایران افزود که طبعاً با سطح روابط ایران با آن کشورها ارتباطی مستقیم دارد.

ج ـ اعلام موافقت فی‌مابین

قسمت سوم و پایانی مقدمه معمولاً به‌اعلام موافقت فی‌مابین اختصاص دارد که گاه با معرفی نمایندگان تام‌الاختیارشان همراه است.[۹] مثلاً:

۱- تصمیم به‌تعیین مقررات ویژه درمورد حمل و نقل هوایی میان سرزمین‌های خود گرفته و بدین منظور نمایندگان تام‌الاختیارشان را منصوب کرده‌اند؛[۱۰]

۲- تصمیم به‌انعقاد این موافقتنامه حمل و نقل هوایی گرفته و بدین منظور [مقامات زیر را] به‌عنوان نمایندگان تام‌الاختیار منصوب کرده‌اند.[۱۱]

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران با سایر دولت‌ها منعقد کرده عملاً از نمونه دیگری تبعیت

---

۱. هلند ـ آلمان دمکراتیک (سابق)، بند مقدماتی.

۲. برمه ـ هلند، بند مقدماتی.

۳. برمه ـ بنگلادش، بند مقدماتی.

۴. موریس ـ سویس، بند مقدماتی.

۵. همان، بند مقدماتی.

۶. ایران ـ اتریش، بند مقدماتی؛ ایران ـ جمهوری خلق کره، بند مقدماتی؛ ایران ـ یونان، بند مقدماتی؛ ایران ـ قطر بند مقدماتی.

۷. ایران ـ سوئد، بند مقدماتی؛ ایران ـ دانمارک، بند مقدماتی.

۸. ایران ـ عمان، بند مقدماتی.

۹. برزیل ـ پرو، بند مقدماتی؛ بلژیک ـ پاراگوئه، بند مقدماتی.

۱۰. بلژیک ـ پاراگوئه، بند مقدماتی.

۱۱. برزیل ـ پرو، بند مقدماتی.

می‌شود. بدین ترتیب که در ماده ۱ موافقتنامه، زیر عنوان «تعاریف»، مقامات هواپیمایی دو کشور معرفی می‌شوند. بنابراین نیازی به‌ذکر مشخصات آنها در مقدمه نیست. در غیر این صورت این معرفی باید در مقدمه صورت گیرد و نمونه‌های (۱) و (۲) فوق می‌تواند راهنمایی در این زمینه باشد. پس از مقدمه، عموماً ماده‌ای درخصوص تعاریف واژه‌ها یا ترکیبات به‌کار رفته در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی درج می‌گردد که ذیلاً به‌آن پرداخته می‌شود.

۲ـ تعاریف

ماده ۱ تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه به‌تعاریف به‌کار رفته در موافقتنامه اختصاص دارد که شامل تعریف «مقامات هواپیمایی»، «کنوانسیون»، «شرکت هواپیمایی تعیین شده»، «سرویس‌های هوایی مورد توافق»، «سرویس‌های هوایی بین‌المللی برنامه‌ای»، «ظرفیت»، «سرزمین»، «سرویس هوایی، سرویس هوایی بین‌المللی، شرکت هواپیمایی و توقف به‌منظورهای غیرترافیک»، «تعرفه»، «هزینه‌های استفاده‌کننده» می‌گردد. منظور از ذکر این تعاریف در موافقتنامه آن است که مفهوم دقیق عبارات یا واژه‌ها تعیین گردد و برداشت متفاوتی از آنها به‌عمل نیاید. ذیلاً نمونه‌هایی از این تعاریف آورده می‌شود که بعضاً در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران ملاحظه می‌گردد:

الف- تعاریف متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

۱- «مقامات هواپیمایی» درمورد جمهوری ... وزیر [یا رئیس یا...] امور هواپیمایی و درمورد جمهوری .... هر فرد یا رکنی که مجاز به‌انجام چنین وظایفی باشد؛[۱]

۲- «کنوانسیون» به‌معنای کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی امضا شده در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴، ازجمله تمام ضمائم تصویب شده طبق ماده ۶۰ آن و هرگونه اصلاحات بعدی به‌عمل آمده در کنوانسیون یا ضمائمش طبق مواد ۹۰ و ۹۴ آن می‌باشد؛[۲]

۳- «شرکت هواپیمایی تعیین شده» شامل هر شرکت حمل هوایی می‌گردد که هریک از طرفین متعاهد برای فعالیت در سرویس‌های هوایی در مسیرهای تعیین‌شده [با درنظر گرفتن شرایطی که در موافقتنامه برای این‌گونه شرکت‌ها مقرر می‌گردد] معرفی می‌کند؛[۳]

۴- «سرویس‌های هوایی مورد توافق» به‌معنای سرویس‌های هوایی موردتوافق در مسیرهای تعیین شده در ضمیمه این موافقتنامه است».[۴]

۵- «سرویس‌های هوایی بین‌المللی برنامه‌ای» شامل سرویس‌های بین‌المللی می‌گردد که شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طبق برنامه از پیش زمانبندی شده و به‌صورت منظم، با تصویب طرفین متعاهدین ارائه می‌دهند».[۵]

۶- «ظرفیت» درمورد هواپیما به‌معنای بارگیری مؤثر آن هواپیما در یک مسیر یا قسمتی از مسیر

---

۱. برزیل ـ پرو، بند «الف» ماده ۱۱؛ آلمان فدرال ـ کامرون، بند «الف» ماده ۱؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند «الف» ماده ۱؛ هلند ـ آلمان دمکراتیک، بند «الف» ماده ۱؛ برمه ـ هلند، بند «الف» ماده ۱؛ برمه ـ بنگلادش، بند «ب» ماده ۱.

۲. بلژیک ـ پاراگوئه، بند ۱ ماده ۱؛ برمه ـ بنگلادش، بند «الف» ماده ۱؛ موریس ـ سویس، بند «الف» ماده ۱.

۳. برزیل ـ پرو، بند «ب» ماده ۱۱؛ آلمان فدرال ـ کامرون، بند «ب» ماده ۱، آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند (ب) ماده (۱)؛ هلند ـ آلمان دمکراتیک، بند «ب» ماده ۱.

۴. هلند ـ آلمان دمکراتیک، بند «د» ماده ۱.

۵. برزیل ـ پرو، بند «ج» ماده ۱۱.

است و درمورد سرویس مورد توافق به‌معنای ظرفیت هواپیما در چنین سرویسی برای حمل مسافر، بار و پُست ضرب در دفعات پرواز این هواپیما طی زمان معین در تمام یا قسمتی از مسیر می‌باشد؛[1]

۷- «سرزمین» به‌مناطق خاکی، آب‌های داخلی و آب‌های سرزمینی مجاور آن و حریم هوایی بالای آن اطلاق می‌شود. گاه برای سرزمین همان تعریفی پذیرفته می‌شود که در ماده ۲ کنوانسیون آمده است؛[2]

۸- «سرویس هوایی، سرویس هوایی بین‌المللی، شرکت هواپیمایی و توقف به‌منظورهای غیرترافیک» به‌ترتیب دارای همان معانی مقرر در ماده ۹۶ کنوانسیون هستند؛[3]

۹- «تعرفه» به‌قیمتی اطلاق می‌شود که برای حمل مسافر، بار همراه و غیرهمراه مسافر پرداخت می‌گردد و نیز شامل شرایطی می‌گردد که این قیمت‌ها تحت آن اعمال می‌گردد، ازجمله قیمت‌ها و شرایط مقرر برای خدمات نمایندگی و سایر خدمات جنبی و به‌استثنای مزد و شرایط حمل پُست.[4] گاه در بعضی موافقتنامه‌ها تعریف تعرفه در ماده مربوط به‌تعرفه یا نرخ حمل و نقل هوایی آورده می‌شود.[5]

ب ـ تعاریف متداول در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه که ایران طرف آنهاست برحسب مورد تعدادی از تعاریف فوق عیناً درمادهٔ مربوط مشاهده می‌شود، منتها درخصوص واژه «سرزمین» در هیچ یک از این موافقتنامه‌ها به‌تعریف به‌عمل آمده در ماده ۲ کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی استناد نشده و تعریف واژه «تعرفه» نیز در برخی موافقتنامه‌ها زیر عنوان تعاریف مذکور در ماده ۱ قرار نگرفته، بلکه جداگانه در بند نخستین مبحث تعرفه آمده است.[6]

به‌علاوه، در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران، گاه در بخش تعاریف، طی بندی جداگانه «هزینه‌های استفاده کننده» نیز توضیح داده شده که منظور هزینه‌هایی است که شرکت‌های هواپیمایی بابت استفاده از فرودگاه، وسایل یا تأسیسات امنیت هوانوردی متحمل می‌گردند. این تعریف در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های دیگر که در این بخش مورد بررسی قرار گرفته‌اند، مشاهده نشده است، زیرا همان‌گونه که بعداً توضیح داده خواهد شد ماده مربوط به‌امنیت هوانوردی در موافقتنامه‌های اخیرالذکر وجود ندارد و لذا نیازی به‌تعریف این نوع هزینه‌ها احساس نمی‌شده است. نمونه‌ای از این بند به‌قرار زیر است:

«هزینه‌های استفاده کننده» اطلاق می‌گردد به‌هزینه‌هایی که شرکت‌های هواپیمایی بابت استفاده از فرودگاه، وسایل یا تأسیسات امنیت هوانوردی متحمل می‌گردند.[7]

گاه در خاتمه مبحث تعاریف در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های خارجی،

---

۱. برمه ـ بنگلادش، بند «و» ماده ۱.

۲. هلند ـ آلمان دمکراتیک، بند «ج» ماده ۱؛ برمه ـ بنگلادش، بند «د» ماده ۱.

۳. بلژیک ـ پاراگوئه، بند «ه» ماده ۱؛ برمه ـ بنگلادش، بند «ه» ماده ۱.

۴. برمه ـ بنگلادش، بند ۱ ماده ۵؛ برمه ـ هلند، بند ۱ ماده ۶ (در ماده مربوط به‌تعیین تعرفه‌ها آمده است)

۵. همان.

۶. ایران ـ دانمارک، بند ۱ ماده ۱۰؛ ایران ـ سوئد، بند ۱ ماده ۱۰؛ ایران ـ قطر، بند ۱ ماده ۱۰؛ ایران ـ عمان، بند ۱ ماده ۱۰.

۷. ایران ـ یونان، بند «ی» ماده ۱.

عبارتی با این مضمون به‌چشم می‌خورد:

ضمیمه این موافقتنامه جزء لاینفک موافقتنامه محسوب می‌شود و تمام ارجاعات به‌موافقتنامه شامل ارجاع به‌ضمائم می‌گردد، مگر این‌که به‌ترتیب دیگری مقرر شده باشد.[1]

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران منعقد ساخته چنین عبارتی مشاهده نمی‌شود، اما در تعدادی از آنها واژه «موافقتنامه» تعریف شده است:

«موافقتنامه» به‌موافقتنامه حاضر، ضمیمه پیوست آن و هر پروتکل یا اسناد مشابهی که این موافقتنامه یا ضمیمه آن را اصلاح کند، اطلاق می‌شود.[2]

این دو بیان مختلف درمورد ضمیمه، تفاوتی از لحاظ محتوی با یکدیگر ندارند، منتها تصریح آن در تمام موافقتنامه‌های ایران طبق هریک از دو نمونه فوق می‌تواند مانع از برخی اختلافات بعدی در تفسیر و اجرای ضمائم موافقتنامه‌ها و اصلاحات آنها گردد یا این‌که موضوع در قالب یک ماده مستقل درج گردد که در تعدادی از این موافقتنامه‌ها مشاهده می‌شود.[3]

پس از تعریف واژه‌ها یا ترکیبات به‌کار رفته در موافقتنامه‌های دوجانبه حمل هوایی عموماً حقوقی که طرفین متعاهد درخصوص ترافیک هوایی به‌یکدیگر اعطا می‌کنند، تحت ماده دیگری متعاقباً توضیح داده می‌شود.

۳ـ اعطای حقوق ترافیک

در این قسمت از موافقتنامه، دو دولت متعاهد سه حق ترافیکی را متقابلاً به‌یکدیگر اعطا می‌کنند. این حقوق عبارتند از: حق ترانزیت، حق توقف برای مقاصد غیرترافیکی و حق توقف برای مقاصد تجاری که بسته به‌توافق، مقصد آن می‌تواند کشور طرف متعاهد یا کشور ثالث باشد. در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های دیگر که مورد بررسی قرار گرفته‌اند.

الف ـ حقوق ترافیک

این حقوق به‌نحو زیر طی ماده‌ای مستقل بیان شده است:

۱- شرکت‌های هوایی تعیین شده به‌وسیلهٔ هریک از طرفین متعاهد، طبق مقررات این موافقتنامه و تا زمانی که در سرویس‌های مورد توافق در مسیرهای تعیین شده فعالیت دارند، از حقوق زیر بهره‌مند خواهند بود:

الف- پرواز بدون فرود از فراز سرزمین طرف متعاهد دیگر؛

ب- توقف در سرزمین مذکور برای مقاصد غیرترافیکی؛

ج- توقف در سرزمین مذکور در نقاطی که برای آن مسیر در ضمیمه موافقتنامه حاضر به‌منظور سوار و پیاده کردن مسافر، بار و پُست مشخص گردیده است؛

۲- هیچ‌یک از مقررات بند فوق به‌نحوی تلقی نخواهد شد که شرکت هواپیمایی یکی از طرفین متعاهد محق گردد در سرزمین طرف متعاهد دیگر در قبال مزد یا کرایه، مسافر، بار و پُست به‌مقصد نقطه دیگری در

---

۱. برمه ـ هلند، بند ۲ ماده ۱؛ موریس ـ سویس، بند ۲ ماده ۱.

۲. ایران ـ یونان، بند «ج» ماده ۱.

۳. ایران ـ قطر، ماده ۱۹.

سرزمین آن طرف حمل کند.[1]

مضامین بندهای (۱) و (۲) فوق عیناً در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران با سایر دولت‌ها مشاهده می‌گردد، اما در این موافقتنامه‌ها بند دیگری نیز به‌بند فوق اضافه گردیده که متأثر از وضعیت جنگی در کشور بود. این بند به‌قرار زیر است:

> در مناطق جنگی یا تحت اشغال نظامی یا در مناطقی که این عملیات در جریان است، انجام این قبیل سرویس‌ها منوط به‌تصویب مقامات ذی‌صلاح است.[2]

باتوجه به‌این‌که جنگ تحمیلی خاتمه یافته و در وضعیت صلح به‌سر می‌بریم اشاره به‌یک شرایط خاص و استثنایی در موافقتنامه‌های بعدی چندان ضرورتی ندارد و قبل از انقلاب نیز عمدتاً به‌خاطر اختلافات مرزی با عراق بوده است.

ب ـ تعیین مسیر

اگر طرف‌های متعاهد به‌هنگام انعقاد موافقتنامه هنوز دربارهٔ مسیرها، اعم از این‌که محدود به‌کشور طرف متعاهد یا نقاطی در کشور ثالث باشد، به‌توافق نرسند، لازم است در همین مبحث بندی دیگر با این مضمون اضافه گردد:

> مسیرهایی که شرکت‌های هواپیمایی دو کشور اجازه دارند در آنها سرویس‌های هوایی بین‌المللی دایر کنند، در جدول مسیری که طی یک یادداشت مورد توافق قرار می‌گیرد، مشخص خواهد شد.[3]

بدیهی است چنانچه ایران و یک دولت دیگر نتوانند در زمان امضای قرارداد درخصوص مسیرها به‌توافق برسند، افزودن چنین بندی ضرورت دارد.

ج ـ مستثنا کردن برخی حقوق ترافیک

برخی کشورها، به‌خصوص کشورهای سوسیالیست سابق که بنا به‌دلایل امنیتی از اعطای حق نخست یعنی پرواز بدون فرود از فراز سرزمین طرف متعاهد دیگر احساس نگرانی می‌کردند، حق ترانزیت را به‌برخی کشورها اعطا نکرده و به‌جای آن تنها حق پرواز هواپیما به / یا از نقاط تعیین شده در ضمائم را متذکر شده‌اند، که می‌تواند الزاماً با بارگیری یا تخلیه مسافر، بار و پُست همراه نباشد. همچنین در همین راستا استفاده از حق سوم را منحصر به‌مواردی کرده‌اند که مبدأ و مقصد مسافر، بار و پُست، سرزمین طرفین متعاهد باشد، مضافاً این‌که این پروازها فقط باید در دالان‌های هوایی تعیین شده صورت پذیرد.[4] نمونه‌ای از این مقررات به‌شرح زیر است:

۱- پرواز به‌یا از نقاط تعیین شده در ضمائم

۲- توقف‌های غیرتجاری

۳- توقف به‌منظور سوار و پیاده کردن مسافر، بار و پُست که مبدأ یا مقصد آن سرزمین طرفین

---

۱. بلژیک ـ پاراگوئه، بندهای ۲ و ۳ ماده ۲؛ آلمان فدرال ـ کامرون، بند ۱ ماده ۲؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۱ ماده ۲؛ برمه ـ هلند، بندهای ۱، ۲، ۳ ماده ۲؛ برمه ـ بنگلادش، بندهای ۱، ۲ و ۳ ماده ۲، موریس ـ سویس، بندهای ۲ و ۳ ماده ۲.

۲. ایران ـ قطر، بند ۳ ماده ۲؛ ایران ـ جمهوری خلق کره، بند ۳ ماده ۲؛ ایران ـ اتریش، بند ۳ ماده ۲، ایران ـ یونان، بند ۳ ماده ۲؛ ایران ـ دانمارک، بند ۳ ماده ۲؛ ایران ـ سوئد، بند ۳ ماده ۲.

۳. آلمان فدرال ـ کامرون، بند ۲ ماده ۲؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۲ ماده ۲.

۴. هلند ـ آلمان دمکراتیک، شق «ه» بند ۱ ماده ۲ و بند ۲ این ماده.

متعاهدین باشد.

۴- توقف به‌منظور سوار و پیاده کردن مسافر، بار و پُست که مبدأ یا مقصد آن دولت‌های دیگر مذکور در ضمیمه باشد.[۱]

در برخی موارد که نیاز به‌اعمال کنترل‌های بیشتر درمورد پروازهای طرف متعاهد دیگر احساس شود، توجه به‌این ترتیبات خاص می‌تواند در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران با کشورهای دیگر مورد توجه قرار گیرد، هرچند تاکنون چنین ترتیباتی در موافقتنامه‌های مزبور وجود نداشته است.

پس از این‌که دو دولت حقوق ترافیک هوایی را متقابلاً اعطا کردند، در مرحله بعد لازم است شرکت‌های هواپیمایی خود را به‌یکدیگر معرفی نمایند تا از این حقوق در مسیرهای تعیین شده در ضمیمه بهره‌برداری کنند. این موضوع ماده‌ای مستقل در موافقتنامه را تشکیل می‌دهد.

۴ـ تعیین شرکت هواپیمایی و صدور اجازه بهره‌برداری

الف ـ اشاره به‌حقوق ترافیک

در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه منعقد میان دولت‌های دیگر که در این بخش مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، طرفین متعاهد قبل از معرفی شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی خود به‌یکدیگر، در یک بند مقدماتی اشاره به‌حقوق ترافیکی اعطا شده در موافقتنامه و ضمائم آن دارند تا براساس آن سرویس‌های هوایی بین‌المللی متقابلاً برقرار گردد. برای مثال:

> به‌محض این‌که موافقتنامه حاضر به‌تصویب رسید، طرف متعاهدی که حقوق مقرر در این موافقتنامه به‌آن اعطا شده، به‌اختیار خود می‌تواند از هریک از سرویس‌های توافق شده در مسیرهای تعیین شده در ضمیمه بهره‌برداری کند.[۲]

این بند مقدماتی در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه که ایران منعقد ساخته ملاحظه نشده و بحث بلافاصله با تعیین و معرفی شرکت هواپیمایی آغاز می‌گردد. بند فوق تنها حقوق ترافیکی طرفین در موافقتنامه و اجازه استفاده از این حقوق در مسیرهای تعیین شده را پس از تصویب موافقتنامه مجدداً تصریح می‌کند، حال این‌که در بحث مربوط به‌حقوق ترافیکی نیز قبلاً به‌این حقوق اشاره شده و بعداً در مبحث مربوط به‌تصویب و اجرای موافقتنامه[۳] قید خواهد شد که اجرای این سند موکول به‌تصویب آن خواهد بود. لذا به‌نظر می‌رسد الزامی به‌درج این بند مقدماتی در ابتدای ماده تعیین شرکت هواپیمایی و صدور اجازه مربوط وجود نداشته باشد.

ب ـ تعیین، معرفی و شرایط شرکت هواپیمایی

پس از بند مقدماتی بالا، عموماً بندهای زیر درخصوص تعیین شرکت هواپیمایی و چگونگی معرفی آن به‌طرف مقابل و شرایط لازم برای فعالیت این شرکت‌ها در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر به‌چشم می‌خورد:

۱- هرطرف متعاهد حق دارد یک یا چند شرکت هواپیمایی را برای انجام سرویس‌های مورد توافق

---

۱. همان، شقهای «الف»، «ب»، «ج» و «د» بند ۱ ماده ۲.

۲. برزیل - پرو، بند ۱ ماده ۲.

۳. به‌مبحث لازم‌الاجرا شدن موافقتنامه در این بخش مراجعه شود.

در مسیرهای مشخصه تعیین و مراتب را کتباً به‌طرف متعاهد دیگر اعلام نماید؛[1]

۲- پس از دریافت اعلامیه تعیین، طرف متعاهد دیگر با رعایت مفاد بندهای .... ماده حاضر، به‌شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده، بدون تأخیر اجازه فعالیت مربوط را اعطا خواهد کرد؛[2]

۳- مقامات هواپیمایی یک طرف متعاهد می‌توانند از شرکتی که طرف متعاهد دیگر تعیین کرده بخواهند مقامات مزبور را قانع سازد که شرایط مقرر در قوانین و مقرراتی که معمولاً برای انجام سرویس‌های هواپیمایی بین‌المللی توسط مقامات مزبور براساس مقررات کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی، مورخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ اعمال می‌گردد، را حائز است؛[3]

۴- هریک از طرفین متعاهد در هر مورد که قانع نشده باشد مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکت هواپیمایی مربوط در دست طرف متعاهد یا اتباع طرف متعاهدی است که شرکت مزبور را تعیین نموده، حق دارد از اعطای اجازه موضوع بند... امتناع ورزد[4] و یا هر شرطی را که برای اعمال حقوق مشخصه در ماده .... موافقتنامه حاضر لازم بداند، تحمیل نماید؛[5]

۵- در هر زمان پس از آن‌که مفاد بندهای (۱) و (۲) این ماده به‌مرحلهٔ اجرا درآمده باشد، شرکت هواپیمایی که بدین نحو تعیین شده و اجازه کسب نموده می‌تواند بهره‌برداری از سرویس‌های مورد توافق را آغاز نماید، مشروط بر این‌که بهره‌برداری از این سرویس‌ها مادامی که تعرفه مربوط به‌موجب ماده .... این موافقتنامه در مورد سرویس‌های مزبور تعیین نگردد، انجام نپذیرد.[6]

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه ایران بندهای فوق عیناً زیر عنوان ماده «تعیین و اجازه» آمده است. اما در این موافقتنامه‌ها تنها معرفی یک شرکت هواپیمایی درنظر گرفته شده که شاید به‌علت محدود بودن حجم ترافیک میان دو کشور باشد. ولی در هر حال و در صورت لزوم باید توجه داشت که می‌توان با رعایت اصل رفتار متقابل، به‌چند شرکت هواپیمایی اجازه حمل هوایی مسافر، بار و محموله‌های پُستی را اعطا کرد.

ج - تغییر شرکت هواپیمایی

علاوه بر بندهایی که برای تعیین و معرفی و سرانجام شرایط فعالیت شرکت هواپیمایی در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه مقرر می‌گردد، در تعدادی از موافقتنامه‌های منعقد میان دولت‌های دیگر، بندی

---

۱. برزیل - پرو، شق «الف» بند ۱ ماده ۲؛ بلژیک - پاراگوئه، بند ۱ ماده ۳؛ هلند - آلمان دمکراتیک، بند ۱ ماده ۳؛ برمه - بنگلادش، بند ۱ ماده ۳؛ موریس - سویس، بند ۱ ماده ۳.

۲. بلژیک - پاراگوئه، بند ۲ ماده ۳؛ هلند - آلمان دمکراتیک، بند ۲ ماده ۳؛ برمه - بنگلادش، بند ۲ ماده ۳؛ موریس - سویس، بند ۲ ماده ۳؛ برمه - هلند، بند ۲ ماده ۳؛ آلمان فدرال - کامرون، بند ۲ ماده ۳؛ آلمان فدرال - ساحل عاج، بند ۲ ماده ۳.

۳. برزیل - پرو، بند ۲ ماده ۲؛ برمه - هلند، بند ۳ ماده ۳؛ برمه - بنگلادش، بند ۳ ماده ۳.

۴. در عموم موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که دولت‌های ثالث منعقد ساخته‌اند این بند در زمرهٔ مواردی درج گردیده که به‌هریک از طرفین متعاهد اجازه تعلیق یا لغو اجازه صادره را می‌دهد. باتوجه به‌این‌که طبق بند (۲) فوق، طرف‌های متعاهد «بدون تأخیر» اجازه فعالیت شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف متعاهد را صادر خواهند کرد، بنابراین فرصت زیادی برای بررسی وضعیت مالکیت شرکت و چگونگی کنترل آن عملاً وجود ندارد تا این مسئله دقیقاً احراز شود. بنابراین برای لغو اجازه صادره عملاً باید به‌ماده مربوط به‌فسخ اجازه بهره‌برداری متوسل شد، حتی در مواردی که بعداً تغییراتی در کیفیت مالکیت و کنترل مؤثر آن رخ دهد.

۵. آلمان فدرال - کامرون، بند ۴ ماده ۳، سنگاپور - لوکزامبورگ، بند ۴ ماده ۳؛ آلمان فدرال - کنیا، بند ۴ ماده ۴؛ هلند - آلمان دمکراتیک، بند ۴ ماده ۳، موریس - سویس، بند ۴ ماده ۳؛ سویس - توگو، بند ۴ ماده ۳.

۶. سنگاپور - لوکزامبورگ، بند ۵ ماده ۳؛ آلمان فدرال - کنیا، بند ۵ ماده ۴؛ موریس - سویس، بند ۵ ماده ۳؛ سویس - توگو، بند ۵ ماده ۳.

نیز برای تغییر شرکت هواپیمایی پیش‌بینی شده است که در موافقتنامه‌هایی که ایران طرف آنهاست مشاهده نمی‌گردد. متن آن به‌قرار زیر است:

> هر یک از طرفین متعاهد حق دارد با رعایت مقررات ماده ... شرکت هواپیمایی دیگری را جایگزین شرکت هواپیمایی تعیین شده قبلی نماید. این شرکت هواپیمایی دارای همان حقوق ترافیکی و مشمول همان تعهدات شرکت هواپیمایی قبلی خواهد بود.[1]

افزودن چنین بندی می‌تواند سودمند باشد زیرا ممکن است یک شرکت هواپیمایی شرایط قبلی خود را که با موافقتنامه حمل و نقل هوایی انطباق داشت از دست بدهد و بنابراین تغییر آن، قبل از این‌که طرف متعاهد دیگر مخالفت خود را با ادامه فعالیت شرکت مزبور اعلام دارد، لازم گردد. از این لحاظ می‌توان این بند را در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به ایران نیز مورد توجه قرار داد.

د ـ در نظر گرفتن منافع متقابل شرکت‌های هواپیمایی

به‌علاوه باید خاطرنشان ساخت بند دیگری در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه منعقد میان دولت‌های دیگر در بخش‌های مختلف موافقتنامه به‌چشم می‌خورد که به‌نظر می‌رسد ذکر آن در چارچوب موضوع تعیین شرکت هواپیمایی و صدور اجازه قابل توجیه باشد این بند که در موافقتنامه‌های منعقد از جانب ایران مشاهده نشده بدین شرح است:

> شرکت‌های هواپیمایی که طرفین متعاهد تعیین می‌کنند، در بهره‌برداری از سرویس‌های توافق شده منافع شرکت هواپیمایی تعیین شده توسط طرف متعاهد دیگر را درنظر خواهند گرفت، به‌طوری که این بهره‌برداری اثری سوء بر سرویس‌های این طرف در تمام یا بخشی از مسیرهای تعیین‌شده نداشته باشد.[2]

وجود این بند مانع از طرز عمل‌هایی می‌شود که به‌بازار شرکت هواپیمایی داخلی در مسیرهای تعیین‌شده در موافقتنامه لطمه وارد آورد. بنابراین لحاظ کردن آن در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران با کشورهای دیگر می‌تواند در صورت لزوم، محمل حقوقی مناسبی را برای ممانعت از فعالیت‌های سوء شرکت‌های خارجی در مسیرهای مشترک با هواپیماهای ایرانی به‌وجود آورد، که در این راستا می‌توان به‌رویه‌های مشورت و حتی حل اختلاف مُقَرر در موافقتنامه متوسل گردید.

در تمام موافقتنامه حمل و نقل هوایی دوجانبه شرایطی برای فسخ و تعلیق اجازه بهره‌برداری صادره درنظر گرفته شده است که در مبحث بعدی مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۵ـ فسخ و تعلیق اجازه بهره‌برداری

این بخش از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه مواردی را مشخص می‌سازد که به‌هر یک از طرفین متعاهد حق می‌دهد که پس از اعطای اجازه بهره‌برداری از حقوق ترافیکی، اقدام به‌فسخ یا تعلیق آن نمایند.

الف ـ شرایط فسخ و تعلیق

شرایطی که عموماً در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه برای فسخ یا تعلیق اجازه بهره‌برداری از

---

۱. آلمان فدرال ـ کامرون، بند ۲ ماده ۴؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۲ ماده ۴.

۲. برزیل ـ پرو، بند «ج» ماده ۴؛ بلژیک ـ پارا گوئه، بند ۲ ماده ۸. آلمان ـ کامرون، بند ۲ ماده ۷؛ آلمان ـ ساحل عاج، بند ۳ ماده ۷؛ برمه ـ هلند، بند ۲ ماده ۵؛ برمه ـ بنگلادش، بند ۲ ماده ۴، موریس ـ سویس، بند ۳ ماده ۵

سرویس هوایی به‌آنها استناد می‌شود عبارتند از: (۱) اتباع حقیقی یا حقوقی دولت‌های طرف موافقتنامه مالکیت اصلی و کنترل مؤثر شرکت هواپیمایی را در اختیار نداشته باشند؛ (۲) شرکت هواپیمایی معرفی شده مقررات موافقتنامه حمل و نقل هوایی منعقد را درخصوص عملیات بهره‌برداری رعایت نکند؛ (۳) شرکت هواپیمایی قوانین یا مقررات طرف متعاهد اعطاءکنندهٔ حقوق را نقض کند.

ب ـ نمونه متداول درموافقتنامه‌های میان دولتهای دیگر

نمونه‌ای از این شروط در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه منعقد میان دولت‌های دیگر که ماده‌ای مستقل را تشکیل می‌دهد، به‌قرار زیر است:

هر یک از طرفین متعاهد حق دارد درموارد مشروحه ذیل اجازه بهره‌برداری صادره را لغو نماید یا اعمال حقوق ترافیکی به‌موجب موافقتنامه حاضر را در مورد شرکتی که توسط طرف متعاهد دیگر تعیین گردیده معلق نماید یا هر شرطی راکه ممکن است برای استفاده از این حقوق لازم باشد، تحمیل کند:

۱- شرکت هواپیمایی نتواند ثابت کند که مالکیت عمده و کنترل مؤثر آن در دست طرف متعاهد یا اتباع طرف متعاهدی که شرکت مذکور راتعیین نموده است، قرار دارد؛

۲- شرکت هواپیمایی قوانین یا مقررات طرف متعاهدی که این حقوق را اعطا نموده است، رعایت نکند؛

۳- شرکت هواپیمایی عملیات بهره‌برداری را برخلاف شرایط مقرر در موافقتنامه حاضر انجام دهد.[۱]

درخاتمه این شروط تصریح می‌گردد که:

جز در مواردی که فسخ، تعلیق یا تحمیل شرایط مذکور در فوق به‌صورت فوری برای جلوگیری از نقض بیشتر قوانین یا مقررات لازم باشد، اعمال این حق فقط پس از مشاوره با طرف متعاهد دیگر انجام خواهد گرفت.[۲]

ج ـ فسخ و تعلیق در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

توضیحات فوق عیناً در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران انعکاس‌یافته و از این بابت تفاوتی با موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه خارجی ملاحظه نمی‌گردد. اما ذکر یک نکته نگارشی در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران قابل ذکر است، بدین ترتیب که در مبحث قبلی راجع به‌تعیین، معرفی و شرایط شرکت هواپیمایی، هریک از طرفین متعاهد می‌بایست قانع می‌شدند که مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکت هواپیمایی معرفی شده از جانب طرف مقابل در دست اتباع یا خود دولت طرف متعاهد است و در غیر این صورت می‌توانستند از اعطای اجازه مربوط خودداری کنند. لذا در بحث حاضر برای جلوگیری از تکرار موضوع و این بار برای فسخ و تعلیق اجازه بهره‌برداری، می‌توان در بند (۱) فوق تنها به‌ذکر عبارتی با این مضمون بسنده کرد: «دلایل مذکور در بند ..... ماده ..... ارائه نشده باشد».

مبحث بعدی در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه به‌تعیین حوزه شمول قوانین و مقررات

---

۱. بلژیک ـ پاراگوئه، بند ۱ ماده ۴؛ برمه ـ هلند، بند ۱ ماده ۴؛ برمه ـ بنگلادش، شق‌های ۱، ۲ و ۳ از بند «الف» ماده ۶؛ موریس ـ سویس، شق‌های «الف»، «ب» و «ج» بند ۱ ماده ۴.

۲. بلژیک ـ پاراگوئه، بند ۲ ماده ۴؛ برمه ـ هلند، بند ۲ ماده ۴؛ برمه ـ بنگلادش، بند «ب» ماده ۶؛ موریس ـ سویس، بند ۲ ماده ۴.

داخلی دو کشور امضاکننده موافقتنامه درخصوص عملیات هوایی اختصاص دارد که ذیلاً به‌آن پرداخته می‌شود.

۶ـ شمول قوانین و مقررات داخلی

در کلیهٔ موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه ماده‌ای مستقل با مضمون «شمول قوانین و مقررات داخلی» وجود دارد که در آن تصریح شده ورود هواپیما، مسافران، خدمه، بار و پُست به‌سرزمین هریک از طرفین متعاهد و خروج آنها تابع ضوابط مجرا در کشور می‌باشد. در عین حال، در تعدادی از آنها در ابتدای ماده، اتخاذ رفتار تبعیضی در اجرای قوانین و مقررات داخلی میان شرکت هواپیمایی خارجی و شرکت هواپیمایی ملی، به‌استناد یکی از اصول حقوق بین‌الملل یعنی «شرط رفتار ملی» منع شده است.

الف ـ هواپیما و هوانوردی

بند مربوط به‌هواپیما و هوانوردی در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های دیگر عموماً به‌صورت زیر است:

> قوانین و مقررات یک طرف متعاهد ناظر بر ورود و خروج هواپیماهایی که به‌امر هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند یا ناظر بر عملیات هوانوردی چنین هواپیماهایی حین پرواز بر فراز یا در داخل سرزمین طرف متعاهد مذکور می‌باشد، نسبت به‌هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف متعاهد دیگر مجری خواهد بود.[۱]

ب ـ مسافر، خدمه، بار و پُست

در مورد قوانین و مقررات ناظر بر مسافر، خدمه و بار و پُست از عبارات مختلفی با مضمون‌های زیر در موافقتنامه‌های مورد بحث استفاده می‌شود:

۱- قوانین و مقررات یک طرف متعاهد در سرزمین خود ناظر بر ورود و خروج و اقامت مسافران و خدمه و بار و پُست حمل شده توسط شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف متعاهد دیگر در زمانی که در سرزمین مذکور باشد، اعمال خواهد شد.[۲]

۲- الف- مسافران، خدمه هواپیما، بار و پُست هوایی مشمول مقررات مربوط به گذرنامه، ثبت، گمرک، ارز و امور پزشکی، دامپزشکی یا گیاهی دولتی که ورود و توقف در آنجا صورت می‌گیرد یا خروج و صدور از آنجا واقع می‌شود، می‌باشند. ب- طرفین متعاهد تمام اقدامات احتیاطی را که طبق مقررات بین‌المللی برای جلوگیری از گسترش بیماریهای واگیردار لازم باشد، درخصوص ورود و خروج هواپیما به‌عمل خواهند آورد.[۳]

در برخی از موافقتنامه‌ها نیز تسهیلات ویژه‌ای برای مسافران و بار ترانزیت درنظر گرفته شده که از دیدگاه شمول قوانین و مقررات داخلی تصریح می‌گردد. نمونه‌ای از این تسهیلات به‌شرح زیر است:

> در مورد مسافران و باری که مستقیماً از قلمرو یک طرف متعاهد به‌صورت ترانزیت عبور می‌کنند و از محدوده فرودگاه خارج نمی‌شوند، کمترین کنترل‌ها اعمال خواهد شد، مگر

---

۱. برمه ـ هلند، بند «الف» ماده ۱۲؛ برمه ـ بنگلادش، بند ۱ ماده ۸؛ موریس ـ سویس، بند ۱ ماده ۸

۲. موریس ـ سویس، بند ۲ ماده ۸

۳. هلند ـ آلمان دمکراتیک، بندهای ۱ و ۲ ماده ۸؛ برمه ـ هلند، بند «ب» ماده ۱۲؛ برمه ـ بنگلادش، بند ۲ ماده ۸

این‌که حقوق داخلی به‌نحوی دیگر ایجاب کند.[1]

ج ـ شمول قوانین و مقررات داخلی در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

مقایسه موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان ایران و دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌های فوق از لحاظ شمول قوانین و مقررات داخلی نکات زیر را آشکار می‌سازد:

اولاً: بند مربوط به‌هواپیما و هوانوردی در هر دو دسته از موافقتنامه‌ها یکسان است.

ثانیاً: در موافقتنامه‌های حمل و نقل ایران بند مربوط به‌مسافر، خدمه، بار و پُست از نمونه (۱) مذکور در فوق الگو برداری شده است، حال این‌که در نمونه (۲) بالا ضمناً به‌مقررات ارزی و تدابیر احتیاطی درمورد هواپیما چنانچه خطر بروز بیماری‌های مُسری برود، اشاره شده است. تأکید بر مقررات ارزی در شرایطی که ورود و خروج ارز تابع مقررات ویژه‌ای باتوجه به‌سیاست ارزی کشور است و نیز تصریح اعمال تدابیر خاص برای جلوگیری از اشاعهٔ بیماری‌های مُسری در مورد آن دسته از کشورهای طرف قرارداد ایران که عموماً منشأ این نوع بیماری‌ها هستند، می‌تواند اعمال مقررات و تدابیر مربوط را تسهیل کند، علی‌رغم این‌که درج عبارت کلی «مقررات ورود و خروج» یا «مقررات بهداشتی» پوشش کلی را برای این منظور فراهم می‌آورد.

ثالثاً: در تعدادی از موافقتنامه‌های ایران موضوع عبور ترانزیت مسافر و بار در بحث معافیت‌های گمرکی مورد توجه قرار گرفته است،[2] زیرا به‌بار ترانزیت هیچ‌گونه حقوق و عوارض گمرکی تعلق نمی‌گیرد. اما اشاره به‌این نکته از دیدگاه قوانین و مقررات داخلی نیز می‌تواند زمینه‌ای را برای اعمال کنترل‌ها و مراقبت‌های بیشتر در شرایط خاص که امکان سوءاستفاده از مقررات ترانزیت وجود دارد، درمورد مسافر و بار فراهم کند. به‌خصوص درج این بند در موافقتنامه‌های منعقد با کشورهایی که مثلاً گفته می‌شود محل فعالیت قاچاقچیان مواد مخدر یا سایر کالاها هستند، می‌تواند مبنای حقوقی لازم را به‌وجود آورد تا از این طریق – جدای از کنترل‌های ساده گمرکی – بتوان درصورت لزوم تدابیر مؤثری را به‌اجرا گذاشت که بسته به‌مورد متفاوت خواهد بود (مثلاً ایجاد قرنطینه، متوقف ساختن هواپیما برای تفتیش‌های دقیق، مبادرت به‌اقدامات تأمینی).

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران با سایر دولت‌ها به‌امضا رسانده است جزئاً یا کلاً نکاتی در مبحث شمول قوانین و مقررات داخلی به‌چشم می‌خورد که در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های ثالث، که در این بخش مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، مشاهده نشده است:

اولاً– در عموم موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران، بندی با این مضمون ملاحظه می‌شود که «هریک از طرفین متعاهدین نسخه‌هایی از قوانین و مقررات مربوط را بنا به‌تقاضا در اختیار طرف متعاهد دیگر خواهد گذاشت.» وجود چنین بندی در این موافقتنامه‌ها می‌تواند بسیار سودمند باشد، چراکه شرکت‌های هواپیمایی ایرانی را که در کشورهای طرف موافقتنامه فعالیت دارند، از مقررات مربوط آگاه می‌گرداند تا اقدامات و تدابیر لازم را طبق موازین آن دولت اتخاذ نماید.

ثانیاً– در معدودی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران، در مبحث شمول قوانین و مقررات داخلی به‌این موضوع اشاره شده که «شرکت هواپیمایی یک طرف متعاهد حق تأسیس و نگهداری

---

۱. موریس ـ سویس، ماده ۷.

۲. موریس ـ سویس، ماده ۷.

نمایندگی خود در سرزمین طرف متعاهد دیگر را خواهد داشت.»[1] به‌نظر نمی‌رسد موضوع اعطای نمایندگی به‌شرکت هواپیمایی طرف متعاهد دیگر در شمول قوانین و مقررات داخلی قابل طبقه‌بندی باشد. پیشنهاد می‌گردد موضوع زیر عنوان مستقل «نمایندگی» که در اکثر موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد از جانب ایران وجود دارد، قرار گیرد، رویه‌ای که درعموم موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی متداول است.

ثالثاً- در تعدادی دیگر از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران در مبحث حاضر پیش‌بینی شده که «مسئولان قانونی کشور طرف قرارداد بدون هیچ‌گونه تأخیری حق بازدید از هواپیمای طرف دیگر قرارداد در موقع فرود یا هنگام پرواز را دارا می‌باشند و همچنین حق بازرسی مدارک و یا گواهینامه مورد لزوم طبق کنوانسیون [شیکاگو ۱۹۴۴] وجود دارد.»[2] اگر این بازدید دلایل امنیتی دارد بهتر است موضوع در مبحث مربوط به‌امنیت هوانوردی مطرح گردد و یا چنانچه منظور اطمینان یافتن از صحت مدارک و گواهینامه‌های لازم است، شاید درج آن در مبحث شناسایی گواهینامه‌ها و پروانه‌ها منطقی‌تر باشد. در هر حال وجود این بند در شمول قوانین و مقررات داخلی قابل توجیه نیست.

سرانجام باید خاطرنشان ساخت که در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران برخلاف موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی میان دولت‌های دیگر، این بند مقدماتی در مبحث شمول قوانین و مقررات داخلی وجود ندارد که تبعیضی در اجرای مقررات داخلی میان شرکت‌های هواپیمایی داخلی و خارجی وجود نخواهد داشت. تصریح این نکته در موافقتنامه‌هایی که ایران با سایر دولت‌ها منعقد می‌سازد می‌تواند تأکیدی مجدد بر یکی از اصول شناخته شده حقوق بین‌الملل بوده و مانع از آن گردد که احیاناً کشور طرف مقابل، مقررات ملی خود را به گونه‌ای تبعیضی در مورد شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی ایرانی اعمال کند. در هر حال شرط رفتار مساوی و عاری از تبعیض منوط به‌عمل متقابل خواهد بود. نمونه‌ای از این بند در توافقنامه‌های حمل و نقل هوایی میان‌دولت‌های دیگر به‌قرار زیر است:

> هیچ‌یک از طرفین متعاهد در اجرای قوانین و مقررات داخلی در مورد شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف متعاهد دیگر، رفتاری تبعیضی در مقایسه با شرکت هواپیمایی ملی خود اتخاذ نخواهد کرد.[3]

عملیات شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده از جانب هریک از طرفین متعاهد در چارچوب مقررات موافقتنامه و باتوجه به‌قوانین و مقررات داخلی طرف دیگر مستلزم صرف هزینه‌هایی است که چگونگی پرداخت آن ذیلاً مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۷- پرداخت هزینه‌ها

شرکت هواپیمایی که هریک از طرفین متعاهد در چارچوب ضوابط مقرر در موافقتنامه حمل و نقل هوایی تعیین و به‌طرف دیگر معرفی می‌کند، در بهره‌برداری از مسیرهای پیش‌بینی شده در موافقتنامه، به‌ناچار هزینه‌هایی را به‌خاطر استفاده از فرودگاه و سایر تسهیلات متحمل می‌شود. اصول و ضوابط حاکم بر پرداخت این هزینه‌ها در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی تعیین می‌گردد و در این راستا طرف‌های

---

۱. ایران - قطر، بند ۵ ماده ۵.

۲. ایران - قطر، بند ۴ ماده ۵؛ ایران - عمان، بند ۴ ماده ۵؛ ایران - اتریش، بند ۴ ماده ۵.

۳. موریس - سویس، بند ۱ ماده ۹، سویس - توگو، بند ۱ ماده ۹.

متعاهد به‌استناد اصل رفتار برابر و مبتنی بر عدم تبعیض و یا اصل رفتار ملی و مبتنی بر عدالت و انصاف، اتخاذ رفتاری مناسب و عادلانه درمورد شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده را تضمین و به‌آنها فرصت‌های برابری در بهره‌برداری از مسیرها اعطا خواهند کرد. نمونه‌هایی از شروط مربوط به‌پرداخت هزینه در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های دیگر که گاه تحت ماده‌ای مستقل عنوان می‌شود[1] یا در ماده مربوط به‌معافیت‌های گمرکی درج می‌گردد،[2] به‌شرح زیر است:

الف ـ بندهای نمونه درمورد پرداخت هزینه‌ها

در این خصوص می‌توان به نمونه‌های زیر اشاره کرد:

۱ـ هزینه‌هایی که هریک از طرفین متعاهد در مورد شرکت هواپیمایی تعیین‌شده طرف متعاهد دیگر برای استفاده از فرودگاه یا سایر تسهیلات وضع می‌کند یا اجازه وضع آن را می‌دهد بیش از هزینه‌ای نخواهد بود که هواپیمای ملی آن طرف در سرویس‌های بین‌المللی مشابه، برای استفاده از چنین فرودگاه و تسهیلاتی می‌پردازد.[3]

۲ـ هزینه‌ها و سایر پرداخت‌هایی که شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاهد دیگر از بابت استفاده‌ازفرودگاه و سایر تسهیلات فنی به‌عمل می‌آورد، طبق تعرفه عمومی مجری خواهد بود.[4]

ب ـ مقایسه بندهای مربوط به‌پرداخت هزینه‌ها

مقایسه این بندها نشان می‌دهد که در برخی موارد به‌جای اشاره به‌اصولی از حقوق بین‌الملل برای اعمال تعرفه‌های مربوط، تعرفه مشخصی قید می‌گردد که عموماً مبنای محاسبه چنین هزینه‌هایی است، ولی در اکثر موافقتنامه‌های مطالعه شده از الگوی نخست پیروی می‌شود. در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست عموماً نمونهٔ نخست کاربرد دارد که تحت ماده‌ای مستقل تدوین شده است.

پس از مشخص شدن اصول و ضوابط پرداخت هزینه‌ها، موضوع بعدی در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی پرداختن به کیفیت معافیت‌هایی است که هواپیما در عملیات حمل و نقل هوایی در چارچوب موافقتنامه از آنها برخوردار است.

۸ـ معافیت از حقوق گمرکی و سایر مالیات‌ها

موضوع معافیت‌های گمرکی درمورد اقلام خاصی در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی گنجانده شده است که طرفین متعاهد بر مبنای اصل رفتار متقابل یا رفتار ملی، به‌عنوان اصول حقوق بین‌الملل، به‌یکدیگر اعطا می‌کنند. این معافیت شامل هواپیما، سوخت، روغن موتور و سایر مواد مصرفی فنی و وسایل یدکی و تجهیزات موردنیاز جاری و خواربار (مواد غذایی، نوشابه و مواد دخانی) به‌هنگام ورود، خروج و حتی پرواز هواپیما بر فراز سرزمین طرف متعاهد می‌گردد، مشروط بر این‌که مواد و اقلام مزبور در هواپیما باقی بماند یا در آن به‌مصرف برسد. سوخت و روغن موتور و مواد مصرفی و وسایل یدکی و تجهیزات مورد نیاز جاری و خواربار وارد شده به‌سرزمین یک طرف متعاهد توسط متعاهد دیگر یا اتباع آن تنها به‌منظور استفاده در هواپیمای طرف متعاهد اخیرالذکر نیز از معافیت مشابه برخوردارند. همچنین سوخت و روغن موتور و

---

۱. آلمان فدرال ـ کامرون، ماده ۵؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، ماده ۵؛

۲. هلند ـ آلمان دمکراتیک، بند ۲ ماده ۹؛ برمه ـ هلند، بند «الف» ماده ۸؛ برمه ـ بنگلادش، بند ۳ ماده ۷.

۳. برمه ـ هلند، بند «الف» ماده ۸؛ برمه ـ بنگلادش، بند ۳ ماده ۷؛ برزیل ـ پرو، بند ۱ ماده ۳.

۴. هلند ـ آلمان دمکراتیک، بند ۲ ماده ۹.

مواد مصرفی فنی و وسایل یدکی و تجهیزات موردنیاز جاری و خواربار که در سرزمین یک طرف متعاهد بار هواپیمای شرکت هواپیمایی طرف متعاهد دیگر می‌شود و در سرویس‌های بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد از پرداخت حقوق و عوارض گمرکی و سایر مالیات‌ها و هزینه‌ها معافند. اثاثیه مسافر و باری که در ترانزیت مستقیم است و همین‌طور اوراق رسمی حاوی علائم شرکت هواپیمایی مانند برچسب چمدان، بلیط هواپیما، بارنامه، کارت اجازه ورود به‌هواپیما و مانند آنها که به‌سرزمین هریک از طرفین متعاهد برای استفاده اختصاصی شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاهد دیگر وارد شده باشند، مشمول معافیت‌های مذکور هستند.

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه منعقد میان‌دولت‌های دیگر و نیز موافقتنامه‌های منعقد از جانب ایران که در این بخش مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، معافیت‌های فوق به‌شرح زیر بازتاب یافته است:

الف ـ معافیت هواپیما و اقلام موجود و مصرفی در آن

موضوع این بند به‌معافیت گمرکی هواپیما و اقلام موجود در آن به‌هنگام ورود به‌سرزمین یک طرف متعاهد، توقف در این سرزمین و خروج از آن مربوط می‌گردد، مشروط بر این‌که مواد موجود در هواپیما از آن خارج نشود یا در آن به‌مصرف برسد.

۱ ـ نمونه بند متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

صورت کلی این بند در بیشتر موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی به‌شرح زیر است:

الف ـ هواپیمایی که شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاهد در سرویس بین‌المللی استفاده می‌کند، به‌انضمام تجهیزات متعارف، لوازم یدکی، سوخت و روغن موتور هواپیما، خواربار هواپیما (ازجمله مواد غذایی، نوشابه و مواد دخانی [جهت مصرف مسافران و خدمه]) به‌محض ورود موقت به‌سرزمین طرف متعاهد دیگر از تمام حقوق و عوارض گمرکی، هزینه‌های بازرسی و سایر مالیات‌های محلی و ملی معاف خواهد بود، مشروط بر این‌که چنین موادی تا زمان صدور مجدد در هواپیما باقی بماند، حتی اگر این مواد زمانی به‌مصرف برسد که هواپیما بر فراز آن سرزمین در پرواز باشد؛[1]

ب ـ هرطرف متعاهد می‌تواند مواد مذکور [در بند فوق و سایر بندها] را تحت نظارت گمرکی قرار دهد؛[2]

ج ـ مواد مذکور [در بند فوق و سایر بندها] مشمول هیچ‌گونه محدودیت یا ممنوعیت اقتصادی برای ورود، صدور مجدد و ترانزیت که در غیر این صورت اعمال می‌شد، نیستند؛[3]

در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های دیگر، بند مزبور بدون ذکری از معافیت، بدین ترتیب تنظیم شده است:

درمورد سوخت، روغن موتور، قطعات یدکی، تجهیزات جاری و خواربار هواپیما (ازجمله مواد غذایی، نوشابه و مواد دُخانی) که وارد سرزمین یک طرف متعاهد می‌شود و در هواپیما باقی می‌ماند، ازلحاظ حقوق گمرکی، هزینه‌های بازرسی و سایر مالیات‌ها و عوارض و

---

۱. هلند ـ آلمان دمکراتیک، بند ۱ ماده ۷؛ بلژیک ـ پارا گوئه، بند ۱ ماده ۵؛ آلمان فدرال ـ کامرون، بند ۱ ماده ۶؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۱ ماده ۶؛ موریس ـ سویس، بند ۱ ماده ۶.

۲. بلژیک ـ پارا گوئه، شق «ج» بند ۲ ماده ۵؛ آلمان فدرال ـ کامرون، بند ۴ ماده ۶؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۴ ماده ۶.

۳. آلمان فدرال ـ کامرون، بند ۵ ماده ۶؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۵ ماده ۶.

هزینه‌های ملی یا محلی رفتاری اتخاذ خواهد شد که از رفتار معمول درمورد هواپیمای ملی آن طرف متعاهد در سرویس‌های هوایی بین‌المللی نامطلوب‌تر نباشد.[1]

در نمونه اخیر به‌استناد اصل رفتار ملی در حقوق بین‌الملل، هریک از طرفین متعاهد همان رفتاری را درخصوص هواپیما و اقلام موجود در آن اتخاذ می‌کنند که درمورد شرکت‌های هواپیمایی خودشان معمول می‌گردد. از آنجاکه عموماً هواپیما و اقلام موجود مصرفی در آن جهت انجام سرویس‌های بین‌المللی تحت رژیم ورود موقت قرار دارند، در عمل از معافیت گمرکی برخوردارند. درواقع این بند تنها از لحاظ شیوه نگارش با بند فوق تفاوت دارد و هیچ‌گونه اختلاف محتوایی میان آنها به‌چشم نمی‌خورد.

۲- معافیت هواپیما و اقلام موجود و مصرفی در آن در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

بند مربوط به «معافیت هواپیما و اقلام موجود و مصرفی در آن» در موافقتنامه‌های منعقد از جانب ایران عموماً به‌دو صورت زیر تنظیم شده است:

الف- هواپیماهای شرکت تعیین‌شدهٔ یک طرف متعاهد که در سرویس‌های بین‌المللی پرواز می‌نمایند و همچنین مواد سوخت و روغن موتور و سایر مواد مصرفی فنی و وسایل یدکی و لوازم مورد نیاز جاری و خواربار موجود در هواپیماهای شرکت هواپیمایی یک طرف متعاهد که مجاز به‌استفاده از مسیرها و سرویس‌های موضوع موافقتنامه حاضر می‌باشند به‌هنگام ورود و خروج از سرزمین طرف متعاهد دیگر براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و هزینه‌های بازرسی و سایر حقوق و مالیات‌های ملی معاف خواهد بود، حتی اگر مواد مذکور زمانی به‌مصرف برسد که این هواپیماها بر فراز آن سرزمین در پرواز باشند.[2]

ب-۱- هریک از طرفین متعاهدین براساس عمل متقابل، شرکت هواپیمایی تعیین‌شده و طرف متعاهد دیگر را طبق قوانین ملی خود از محدودیت‌های واردات، حقوق گمرکی و عوارض دیگر، هزینه‌های بازرسی و سایر حقوق و مالیات‌های ملی ناظر به‌هواپیما، سوخت، روغن موتور، مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی از جمله موتور، لوازم جاری هواپیما، خواروبار هواپیما و دیگر اقدامی که صرفاً برای استفاده فعلی یا آتی در رابطه با عملیات یا سرویس هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاهد دیگر که از سرویس‌های مورد توافق بهره‌برداری می‌کند تخصیص دارد، معاف خواهد نمود.

۲- معافیت‌های اعطایی [فوق] وقتی درمورد اقلام مورد اشاره اعمال خواهد شد که این اقلام در هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف متعاهد دیگر به‌منظور استفاده به‌هنگام بهره‌برداری از سرویس‌های مورد توافق، قرار گیرد، اعم از این‌که اقلام مزبور در سرزمین طرف متعاهدی که معافیت‌ها را اعطا می‌کند به‌طور کامل مورد استفاده و مصرف قرار گیرد یا خیر، به‌شرط آن‌که این اقلام در سرزمین طرف متعاهد مذکور ممنوع نباشد.[3]

مطالعه این دو نمونه از بند مورد بحث در موافقتنامه‌های ایران از یکسو نشان می‌دهد که در تعدادی از این موافقتنامه‌ها هیچ‌گونه محدودیت یا ممنوعیت وارداتی شامل مواد، تجهیزات و کالاهای موجود و مورد

---

۱. برمه - هلند، بند «ب» ماده ۸؛ برمه - بنگلادش، بند ۱ ماده ۷.

۲. ایران - جمهوری خلق کره، بند ۱ ماده ۶؛ ایران - قطر، بند ۱ ماده ۶؛ ایران - اتریش، بند ۱ ماده ۶؛ ایران - دانمارک، بند ۱ ماده ۶؛ ایران - سوئد، بند ۱ ماده ۶.

۳. ایران - یونان؛ شق «ج» از بند ۲ ماده ۹.

مصرف در هواپیما اعمال نمی‌شود. به‌عبارت دیگر، هر نوع کالایی، حتی ممنوع، می‌تواند در این چارچوب به‌طور موقت وارد کشور شود، منتها در هواپیما باقی بماند. درج این الگو در سایر موافقتنامه‌ها نیز می‌تواند سودمند باشد چون اعمال محدودیت‌های وارداتی در مورد کالاهای موجود در هواپیما عملاً غیرممکن است. از سوی دیگر، در دسته‌ای دیگر از موافقتنامه‌ها تصریح شده که مصرف اقلام مورد بحث در سرزمین طرف متعاهد نباید ممنوع باشد. عدم اجازه مصرف کالاهای ممنوع در هواپیما منطقی و اعمال این قید درمورد کشورهایی که با ایران تجانس مذهبی و فرهنگی دارند عملی و جایز است، لیکن درمورد همه کشورها قابل اعمال نبوده و وسایل کنترل رعایت آن عملاً وجود ندارد. بنابراین باید از این الگو با درنظر گرفتن مشترکات ما با کشور طرف متعاهد استفاده کرد.

۳- مقایسه موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران با سایر موافقتنامه‌ها

مقایسه بند مربوط به «معافیت هواپیما و اقلام موجود و مصرفی در آن» در موافقتنامه‌های ایران با بند مشابه در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های دیگر، چهار نکته را آشکار می‌سازد:

اول، اقلام موجود و مورد مصرف در هواپیما درصورت لزوم می‌تواند تحت نظارت گمرکی قرار گیرد. این مقرّره در هیچ یک از موافقتنامه‌های منعقد از جانب ایران وجود ندارد ولی پیش‌بینی آن برای اعمال نظارت‌های گمرکی در شرایط استثنایی مثلاً از لحاظ بهداشتی یا امنیتی می‌تواند کاربرد داشته باشد. بنابراین افزودن آن به‌سایر بندهای معافیت‌های گمرکی خالی از فایده نیست.

دوم، در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی موضوع مصرف، اعم از فروش کالاهای موجود در هواپیما و معافیت آنها از حقوق و عوارض گمرکی و سایر مالیات‌های ملی صراحت بیشتری دارد، حال این‌که در موافقتنامه‌های ایران به‌طور ضمنی می‌توان چنین مطلبی را استنباط کرد که به‌نظر می‌رسد تصریح آن در موافقتنامه‌های مزبور می‌تواند حاکی از دقت حقوقی بیشتری باشد.

سوم، از آنجاکه هواپیما و سایر ملزومات آن به‌هنگام ورود به کشور، از نظر گمرکی تابع رژیم ورود موقت هستند، در تعدادی از موافقتنامه‌های خارجی با موشکافی واژه ورود موقت به‌کار رفته و نه تنها ورود که ممکن است از آن ورود قطعی نیز مستفاد گردد که در این صورت نمی‌توان بحث از معافیت گمرکی کرد. از این لحاظ نیز می‌توان به‌جای کلمه ورود، در موافقتنامه‌های ایران، واژه «ورود موقت» را به‌کار برد، ولی چون در رویه‌های گمرکی بین‌المللی این نوع ورود بدون هیچ‌گونه استثنایی عموماً موقت تلقی می‌شود، الزامی برای تصریح آن وجود ندارد.

چهارم، در تعدادی از موافقتنامه‌های منعقد میان‌دولت‌های دیگر، در کنار مالیات‌های ملی به‌مالیات‌های محلی نیز در توضیح معافیت‌های گمرکی اشاره شده است اما باتوجه به‌این‌که در ایران مالیات‌ها و عوارض و غیره در تمام فرودگاه‌ها یکسان و به‌عنوان مالیات ملی وصول می‌گردند، در عمل نیازی به‌تصریح سایر مالیات‌ها وعوارض محلی نیست ولی چنانچه مالیات‌ها وعوارض خاصی در بعضی مناطق یا استان‌ها وضع گردد، افزودن معافیت مالیات‌ها و عوارض منطقه‌ای یا استانی در موافقتنامه‌ها ضرورت خواهد داشت.

ب ـ معافیت اقلام وارد شده برای هواپیما

در این بند معافیت گمرکی اقلامی تصریح می‌شود که هریک از طرفین متعاهد یا اتباع آنها جهت استفاده در هواپیمای خود وارد سرزمین طرف متعاهد دیگر می‌کند. گاه این بند به‌صورت ادغام شده در بند فوق آورده می‌شود.

۱- نمونه‌های متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

نمونه‌ای از بند مربوط در موافقتنامه حمل و نقل هوایی به‌قرار زیر است:

قطعات یدکی و تجهیزات جاری هواپیما که هریک از طرفین متعاهد جهت نگهداری یا تعمیر هواپیمای فعال در سرویس‌های بین‌المللی وارد سرزمین طرف متعاهد دیگر می‌کند، از حقوق گمرکی و سایر مالیات‌ها معافند.[۱]

نمونه گسترده‌تری نیز در این نوع موافقتنامه‌ها مشاهده می‌شود:

درمورد سوخت، روغن موتور، قطعات یدکی، تجهیزات جاری و خواربار و هواپیما (ازجمله موادغذایی، نوشابه و مواد دُخانی) که توسط یا از سوی یک طرف متعاهد یا شرکت هواپیمایی تعیین شده آن منحصراً برای استفاده در هواپیمای این شرکت هواپیمایی وارد سرزمین طرف متعاهد دیگر می‌شود، طرف متعاهد اخیرالذکر از لحاظ حقوق گمرکی، هزینه‌های بازرسی و سایر مالیات‌ها و عوارض ملی یا محلی رفتاری اتخاذ خواهد کرد که از رفتار معمول درمورد شرکت هواپیمایی خودش که در سرویس‌های هوایی بین‌المللی فعالیت دارند، نامطلوب‌تر نباشد.[۲]

همان‌گونه که در بند مربوط به‌معافیت هواپیما و اقلام موجود و مصرفی در آن توضیح داده شد، بند اخیر تفاوتی ماهوی با بند فوق ندارد، منتهای مراتب از موارد بیشتری که مشمول معافیت‌ها هستند نام می‌برد.

۲- معافیت اقلام وارد شده برای هواپیما در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های ایران در زمینه حمل و نقل هوایی، بند مربوط به «معافیت اقلام وارد شده برای هواپیما» به‌صورت مستقل آمده و حوزه گسترده‌ای را شامل می‌شود. نمونه‌ای از آن بدین صورت است:

سوخت، روغن موتور و مواد مصرفی فنی و وسایل یدکی و لوازم مورد نیاز جاری و خواربار وارد شده به‌سرزمین یک طرف متعاهد توسط طرف متعاهد دیگر یا اتباع آن که صرفاً به‌منظور استفاده در هواپیمای طرف متعاهد اخیرالذکر می‌باشد براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و هزینه‌های بازرسی و سایر حقوق و مالیات‌های ملی معاف خواهد بود.[۳]

البته در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های دیگر تصریح شده که اقلام وارداتی فوق نیز همانند هواپیما و اقلام موجود مصرفی در آن، درصورت لزوم می‌توانند تحت نظارت گمرک کشور محل ورود قرار گیرند.[۴] برعکس، در موافقتنامه‌های ایران چنین بندی مشاهده نمی‌گردد توجه به‌این موضوع در قالب یک بند کلی که ناظر بر تمام حالات معافیت از حقوق گمرکی می‌باشد می‌تواند بنا به‌دلایل پیش گفته سودمند باشد.[۵]

---

۱. موریس ـ سویس، شق «ب» بند ۲ ماده ۶؛ سویس ـ توگو، شق «ب» بند ۲ ماده ۷.

۲. برمه ـ بنگلادش، بند ۱ ماده ۷؛ برمه ـ هلند، بند «ب» ماده ۸.

۳. ایران ـ دانمارک، بند ۲ ماده ۶؛ ایران ـ سوئد، بند ۲ ماده ۶؛ ایران ـ اتریش، بند ۲ ماده ۶؛ ایران ـ قطر، بند ۲ ماده ۶؛ ایران ـ جمهوری خلق کره، بند ۲ ماده ۶.

۴. به‌مبحث «معافیت هواپیما و اقلام موجود و مصرفی در آن» مراجعه شود.

۵. از جمله دلایل برقراری معافیت این است که امکان دارد حقوق گمرکی متعلق به‌مواد و وسایل مورد استفاده در هواپیما در کشورهای مختلف متفاوت باشد که در این صورت روی قیمت آنها مؤثر خواهد بود. لذا برای اجتناب از نابسامانی و تراکم مصرف این مواد و وسایل در کشوری خاص، معافیت‌های مزبور برقرار شده است. به‌علاوه درمورد سوخت نیز قیمت واحدی در سطح جهانی اعمال می‌شود تا شکل اشاره شده در این زمینه به‌وجود نیاید.

ج ـ معافیت اقلام بارگیری شده برای استفاده در هواپیما

این بند نیز در راستای دو بند فوق به‌دسته‌ای دیگر از معافیت‌ها مربوط می‌شود. این معافیت‌ها ناظر بر اقلامی است که در سرزمین هریک از طرفین متعاهد بار هواپیمایی شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف متعاهد دیگر می‌شود. این بند نیز به‌صورت مستقل یا ادغام شده در بند نخست ملاحظه می‌گردد. نمونه‌هایی از شکل مستقل آن درموافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر به‌شرح زیر است:

۱- سوخت، روغن موتور، لوازم یدکی، تجهیزات متعارف و اقلام دیگری برای مصرف که در سرزمین هریک از طرفین متعاهد بار هواپیمای شرکت هواپیمایی یک طرف متعاهد می‌شود که در سرویس بین‌المللی فعالیت می‌کند، حتی اگر این تدارکات در بخشی از سفر که برفراز آن سرزمین است مورد استفاده قرار گیرد، ازحقوق و مالیات‌های ملی و سایر هزینه‌ها، به‌استثنای هزینه‌های خدماتی، معاف خواهد بود؛[1]

۲- درمورد سوخت، روغن موتور، قطعات یدکی، تجهیزات جاری و خواربار هواپیما (ازجمله مواد غذایی، نوشابه و مواد دخانی) که در سرزمین هریک از طرفین متعاهد، توسط یا از جانب طرف متعاهد دیگر یا شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ آن، منحصراً به‌منظور مصرف در هواپیما بار آن می‌شود، از لحاظ حقوق گمرکی، هزینه‌های بازرسی و سایر مالیات‌ها و عوارض ملی و محلی رفتاری اتخاذ خواهد شد که از رفتار معمول درمورد شرکت هواپیمایی خودش نامطلوب‌تر نباشد.[2]

این دو نمونه از لحاظ محتوی هیچ‌گونه تفاوتی با یکدیگر ندارند و مستثنا کردن هزینه‌های خدماتی نیز به‌آن علت است که هزینه‌هایی از این نوع عموماً مشمول معافیت نیستند.[3] نمونهٔ اول با همین مفهوم به‌صورت مستقل در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست مشاهده می‌شود. نکاتی که درمورد اعمال نظارت گمرکی در موارد خاص ذکر شد در این مورد نیز مصداق دارد.

د ـ ممنوعیت تخلیه اقلام نگهداری شده در هواپیما

اقلام موجود در هواپیما را نمی‌توان از آن خارج نمود مگر این‌که مقامات گمرکی با چنین کاری موافقت نمایند. این بند در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی وجود دارد. نمونه‌ای از آن در موافقتنامه‌های منعقد میان‌دولت‌های دیگر به‌قرار زیر است:

نمی‌توان تجهیزات متعارف و نیز مواد و تدارکات نگهداری شده در هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین‌شدهٔ هریک از طرفین متعاهد را در سرزمین طرف متعاهد دیگر تخلیه کرد، مگر با موافقت مقامات گمرکی طرف اخیرالذکر. در چنین حالتی این اقلام تا صدور مجدد یا به گونه‌ای دیگر، قرار گرفتن در چارچوب سایر مقررات گمرکی، تحت نظارت مقامات نامبرده خواهند بود.[4]

مضمون کلی این بند در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد از جانب ایران نیز مشاهده می‌شود

---

۱. بلژیک ـ پاراگوئه، شق «الف» بند ۲ ماده ۵؛ موریس ـ سویس، شق «ب» بند ۲ ماده ۶؛ سویس ـ توگو، شق «ج» بند ۲ ماده ۷؛ هلند ـ آلمان دمکراتیک، بند ۲ ماده ۷.

۲. برمه ـ هلند، بند «ب» ماده ۸؛ برمه ـ بنگلادش، بند ۱ ماده ۷.

۳. به‌موجب قانون امور گمرکی ایران (۱۳۵۰) هزینه‌های گمرکی مشمول هیچ‌گونه معافیتی نیست.

۴. بلژیک ـ پاراگوئه، ماده ۶؛ موریس ـ سویس، بند ۳ ماده ۶؛ سویس ـ توگو، بند ۳ ماده ۷.

و از این لحاظ هیچ‌گونه تفاوتی میان آنها وجود ندارد. البته گاه در تعدادی از موافقتنامه‌های خارجی اقلام نگهداری‌شده در هواپیما با جزئیات بیشتری ذکر می‌گردد،[1] ولی در هر حال عبارت تجهیزات متعارف و نیز مواد و تدارکات نگهداری شده در هواپیما یا عبارتی مشابه آن اقلامی مانند سوخت، روغن موتور، قطعات یدکی، اقلام مورد مصرف در هواپیما یا کالاهایی که صرفاً برای فروش طی پرواز نگهداری می‌شوند و غیره را شامل می‌گردد. اما اگر اصراری به‌ذکر این نوع اقلام باشد به‌نظر نمی‌رسد مشکلی از این بابت وجود داشته باشد.

هـ- معافیت اثاثیه و بار ترانزیت

اثاثیه و بار ترانزیت طبق مقررات گمرکی، از جمله قانون امور گمرکی ایران،[2] ازحقوق گمرکی و سایر مالیات‌ها معافند. در موافقتنامه‌های منعقد میان‌دولت‌های دیگر، بعضاً اشاره به‌این نوع معافیت‌ها می‌شود ولی در همه آنهایی که در بخش حاضر مورد بررسی قرار گرفته‌اند، معافیت‌های مزبور تحت ماده‌ای مستقل توضیح داده شده‌اند. در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران با سایر دولت‌ها موضوع ترانزیت گاه در پوشش معافیت از حقوق گمرکی آورده شده و گاه زیر عنوان «شمول قوانین و مقررات داخلی» قرار گرفته است. درعین حال درج چنین بندی در همه موافقتنامه‌ها عمومیت ندارد. تصریح این معافیت در همین مبحث لااقل از لحاظ گمرکی حائز اهمیت است ولی می‌تواند از لحاظ سایر کنترل‌ها در مبحث شمول قوانین و مقررات داخلی اهمیت خود را داشته باشد.

۱- بند نمونه مربوط به‌معافیت اثاثیه و بار ترانزیت در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

در این خصوص برای مثال می‌توان به بندر زیر اشاره کرد:

> مسافرانی که ازطریق سرزمین یک طرف متعاهد به‌صورت ترانزیت عبور می‌کنند، مشمول کنترل‌هایی در حد معقول ساده هستند. اثاثیه مسافران و باری که در ترانزیت مستقیم می‌باشند از حقوق گمرکی و سایر هزینه‌های مشابه معافند.[3]

۲- بندهای نمونه مربوط به‌معافیت اثاثیه و بار ترانزیت در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در این مورد نمونه‌هایی قابل ذکر است:

الف- مسافرین اثاثیه مسافر و باری که از سرزمین یک طرف متعاهد در ترانزیت مستقیم می‌باشد و از حریمی که در فرودگاه آن طرف بدین منظور اختصاص یافته خارج نمی‌شوند، فقط مشمول کنترل جاده‌ای خواهند بود. اثاثیه مسافر و باری که در ترانزیت مستقیم است از حقوق گمرکی و سایر مالیات‌های مشابه معاف خواهد بود.[4]

ب- کلیه مسافرین با چمدانها و بارهایی که به‌صورت ترانزیت مستقیماً از هریک از کشورها تردد نمایند، از محوطه فرودگاه خارج نمی‌شوند و نسبت به‌آنها کنترل ساده‌ای صورت می‌گیرد و این‌گونه چمدان و بار از پرداخت عوارض گمرکی و سایر مالیات‌های مشابه معاف هستند.[5]

---

۱. هلند - آلمان دمکراتیک، بند ۳ ماده ۷.

۲. طبق آیین‌نامه اجرایی قانون امور گمرکی ایران کالاهایی که تحت عنوان ترانزیت از کشور عبور می‌کند جزو واردات و صادرات قطعی محسوب نبوده و از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و عوارض معاف است، لیکن مشمول پرداخت هزینه‌های گمرکی است (ماده ۱۷۲).

۳. بلژیک - پاراگوئه، ماده ۷؛ موریس - سویس، ماده ۷.

۴. ایران - قطر، بند ۵ ماده ۶.

۵. ایران - عمان، بند ۳ ماده ۶؛ ایران - یونان، بند ۳ ماده ۵.

۳- ارزیابی موضوع معافیت اثاثیه و بار ترانزیت در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

هر دو نمونه فوق همانند نمونه معمول در موافقتنامه‌های میان‌دولت‌های دیگر، موضوع معافیت گمرکی کالاهای ترانزیت و اجازه اعمال کنترل‌های ساده را با هم طی یک بند بیان کرده‌اند. حال این‌که کنترل کالاهای ترانزیتی، ولو توسط مأموران گمرک، می‌تواند دلایل صرفاً گمرکی نداشته باشد. و این کالاها به‌انگیزه مسائل بهداشتی یا امنیتی طبق قوانین و مقررات داخلی کشورها بررسی شوند. هر دو بعد از مسئله می‌تواند در جای خود در موافقتنامه مطرح گردد. به‌علاوه مقایسه دو نمونه اشاره شده در مورد موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران نشان می‌دهد که در نمونه اول کنترل ساده در حد کنترل‌های جاده‌ای از طرف گمرک تعیین و تعریف شده است ولی به‌نظر می‌رسد عدم درج کنترل‌های جاده‌ای و صرف عبارت «کنترل ساده» به‌مقامات گمرک مستقر درفرودگاه این اجازه را بدهد که در صورت لزوم و مشاهده موارد مشکوک، کالاها را بازرسی نمایند. در هر حال بندهای معمول در موافقتنامه‌های ایران با نوع مندرج در موافقتنامه‌های خارجی تفاوت ماهوی ندارد.

و- معافیت اوراق رسمی دارای علائم شرکت هواپیمایی

مدارک دارای علائم شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ هریک از طرفین متعاهد مانند برچسب چمدان، بلیط، کارت اجازه ورود به‌هواپیما، بارنامه‌ها و صورت‌حساب‌ها و مواد تبلیغاتی معمول که به‌طور رایگان از جانب این شرکت‌ها توزیع می‌شود، از حقوق گمرکی و سایر مالیات‌ها و عوارض معافند. بند مربوط به‌معافیت اوراق رسمی دارای علائم شرکت هواپیمایی در هیچ‌یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه امضا شده میان دولت‌های دیگر که در این مطالعه مورد توجه قرار گرفته‌اند، مشاهده نشده است. این بند در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست گاه در قالب بند مربوط به «معافیت هواپیما و اقلام موجود و مصرفی در آن» گنجانده می‌شود یا به‌صورت مستقل می‌آید. در تعدادی از موافقتنامه‌ها نیز اصولاً به‌چنین موضوعی پرداخته نمی‌شود.[1] به‌هر حال، منطقی‌تر آن است که صورت مستقل آن حفظ شود، زیرا اقلام مربوط مورد مصرف در هواپیما ندارند، بلکه علی‌الاصول در اختیار شرکت هواپیمایی و یا نمایندگی آن قرار می‌گیرند و بنابراین شایسته نیست در چارچوب بند مربوط به‌هواپیما و ملزومات و وسایل و تجهیزات و کالاهای موجود و مورد مصرف در آن قید گردد. نمونه‌های مزبور به‌شرح زیر است:

۱- اسناد رسمی حاوی آرم رسمی شرکت هواپیمایی مانند برچسب چمدان، بلیط هواپیما، بارنامه، کارت اجازه ورود به‌هواپیما و برنامه پروازی که به‌داخل سرزمین هریک از طرفین متعاهدین برای استفاده اختصاصی شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف متعاهد دیگر وارد شده باشد، از کلیه حقوق و یا مالیات‌های گمرکی براساس معامله متقابل معاف خواهد بود.[2]

۲- هریک از طرفین متعاهدین براساس عمل متقابل، شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف متعاهد دیگر را طبق قوانین ملی خود از محدودیت‌های واردات، حقوق گمرکی و عوارض دیگر، هزینه‌های بازرسی و سایر حقوق و مالیات‌های ملی ناظر به‌هواپیما، سوخت و ... و همچنین بلیط، صورتحساب‌های هوایی، هرگونه مواد چاپی که نشان شرکت بر آن چاپ شده و هرگونه مواد تبلیغاتی معمول را که به‌طور رایگان

---

۱. ایران - کره؛ ایران - دانمارک؛ ایران - سوئد.

۲. ایران - قطر، بند ۶ ماده ۶؛ ایران - عمان، بند ۴ ماده ۶؛ ایران - اتریش، بند ۵ ماده ۶.

توسط شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ مزبور توزیع می‌شود، معاف خواهد نمود.[1]

در خاتمه متذکر می‌گردد که کلیه معافیت‌هایی که طرف‌های متعاهد در چارچوب موافقتنامه حمل و نقل هوایی به‌یکدیگر اعطا می‌کنند براساس عمل متقابل می‌باشد.

پس از توضیح ضوابط کلی فعالیت‌های شرکت هواپیمایی برای بهره‌برداری از خطوط هوایی، مسئله دیگر ظرفیت حمل و نقل است که در اختیار آن قرار می‌گیرد تا برنامه‌های پرواز را بر این اساس تنظیم نماید.

۹ـ ظرفیت حمل و نقل و تصویب برنامه‌های پرواز

الف ـ ظرفیت حمل و نقل

یکی از بخش‌های مهم موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه تأمین ظرفیت لازم برای رفع نیازمندی‌های حمل مسافر، بار و پُست در وضعیت عادی و تجدید نظر در این ظرفیت با درنظر گرفتن شرایط خاص و پیش‌بینی نشده است که شرکت هواپیمایی ممکن است با ظرفیت اضافی رو به‌رو شود یا عملاً قادر به‌استفاده از ظرفیت از پیش تعیین شدهٔ خود نباشد. چنانچه در موافقتنامه حمل و نقل هوایی مسیرهایی در کشور یا کشورهای ثالث پیش‌بینی شده باشد، برای پاسخگویی به‌احتیاجات ترافیکی بین سرزمین طرف‌های متعاهد و سرزمین کشور یا کشورهای ثالث نیز باید ظرفیتی در نظر گرفته شود. در هر حال شرکت‌های هواپیمایی تعیین شدهٔ هریک از طرفین متعاهد باید مدتی قبل از شروع به‌ارائهٔ سرویس در مسیرها، برنامه پرواز را به‌مقامات هواپیمایی طرف متعاهد دیگر جهت تصویب تسلیم نمایند. موضوعات یاد شده در خصوص ظرفیت حمل و نقل و تصویب برنامه‌های پرواز را می‌توان در قالب زیر طبقه‌بندی و بررسی کرد که عموماً در ماده‌ای مستقل تنظیم می‌گردد.

۱- مقدمه

قبل از ورود به‌موضوع، ابتدا به‌اصولی از حقوق بین‌الملل درخصوص جلوگیری از رویه‌های تبعیضی و تضمین رفتار عادلانه و برابر و حفظ منافع متقابل اشاره می‌گردد که باید مبنای فعالیت شرکت‌های هواپیمایی طرفین متعاهد در مسیرهای تعیین شده قرار گیرد. در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه منعقد میان‌دولت‌های دیگر که مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، بندهای زیر در بیان این اصول به‌چشم می‌خورد:

الف- تضمین می‌گردد که شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرفین متعاهد از رفتار منصفانه و عادلانه برخوردار گردند تا بتوانند برای انجام سرویس‌های مورد توافق در مسیرهای تعیین شده از فرصت‌های یکسان بهره‌مند شوند.[2]

ب- هنگامی‌که شرکت‌های هواپیمایی دو کشور در مسیرهای واحدی فعالیت دارند، منافع متقابل یکدیگر را درنظر خواهند گرفت، به‌نحوی که فعالیت هریک اثری سوء بر فعالیت دیگری نداشته باشد.[3]

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران[4] عموماً این دو عبارت به‌عنوان بند مقدماتی در

---

۱. ایران - یونان، بند ۱ ماده ۹.

۲. سویس ـ توگو، بند ۲ ماده ۶

۳. همان، بند ۳ ماده ۶

۴. ایران ـ دانمارک، بندهای ۱ و ۲ ماده ۸؛ ایران ـ سوئد، بندهای ۱ و ۲ ماده ۸؛ ایران ـ عمان، بندهای ۱ و ۲ ماده ۸؛ ایران ـ قطر، بندهای ۱ و ۲ ماده ۸؛ ایران ـ اتریش، بندهای ۱ و ۲ ماده ۸؛ ایران ـ یونان، بندهای ۱ و ۲ ماده ۱۱.

مبحث «ظرفیت» آورده شده است.

۲- هدف اصلی برقراری سرویس‌ها

در این قسمت، هدف دایر شدن خط هوایی میان مسیرهای مشخصه در توافقنامه ذکر می‌گردد که در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی میان دولت‌های دیگر با عبارت زیر همراه است:

> هدف اصلی سرویس‌های مورد توافق، تأمین ظرفیت کافی با ضریب بار مناسب برای رفع نیازمندی‌های عادی و به‌طور معقول قابل پیش‌بینی ترافیک هوایی بین‌المللی از / به‌سرزمین طرف متعاهدی است که شرکت هواپیمایی فعال در سرویس‌های مزبور را تعیین کرده است.[۱]

همین مضمون با نگارشی اندک متفاوت در کلیه موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران به‌چشم می‌خورد.

۳- تجدیدنظر در ظرفیت

در برخی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی مورد مطالعه، بندی در این خصوص پیش‌بینی شده است. نمونه‌ای از بند مربوط به‌تجدیدنظر در ظرفیت در این موافقتنامه‌ها به‌شرح زیر است:

> مقامات هواپیمایی ظرفیت‌های تخصیص داده شده برای هریک از شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده را رعایت خواهند کرد و برحسب نیازمندی‌ها در آن تجدیدنظر به‌عمل خواهند آورد.[۲]

در میان موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست، فقط در یک مورد به‌طور تلویحی به‌موضوع تجدیدنظر در ظرفیت اشاره شده است:

> به‌منظور اجرای عملی این ماده و برای تغییرات بعدی در ظرفیت مؤسسات هوایی مُعیّنه هر دو طرف متعاهد برای حصول توافق بین خود با یکدیگر مشورت خواهند نمود. توافقی که بدین ترتیب حاصل می‌شود فقط پس از تصویب مقامات هواپیمایی دو طرف متعاهد قابل اجرا خواهد بود.[۳]

افزودن این بند به‌سایر بندهای مربوط به‌بحث ظرفیت در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران می‌تواند سودمند باشد، چراکه حداقل محملی حقوقی را برای طرح تقاضای افزایش یا کاهش قطعی ظرفیت که جنبه موقتی ندارد به‌وجود می‌آورد.

۴- استفاده از ظرفیت برای کشور ثالث

در آن دسته از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه که اجازه داده شده شرکت‌های هواپیمایی هریک از طرفین متعاهد از سرزمین طرف متعاهد دیگر به‌نقاط دیگری در کشور ثالث پرواز کنند و برعکس، بندهایی در این خصوص از دیدگاه موضوع ظرفیت در موافقتنامه گنجانده می‌شود. البته در مواردی برای پاسخگویی به‌نیازهای دولت ثالث ظرفیت اضافی درنظر می‌گیرند و یا این‌که تحت هیچ شرایطی به‌شرکت‌های هواپیمایی اجازه داده نمی‌شود که تغییری در ظرفیت قبلی خود بدهند. برای هر

---

۱. بلژیک ـ پاراگوئه، بند ۳ ماده ۷؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۴ ماده ۷؛ برمه ـ هلند، بند ۳ ماده ۵؛ برمه ـ بنگلادش، بند ۳ ماده ۴.

۲. سویس ـ توگو، بند ۴ ماده ۶.

۳. قانون اصلاح موافقتنامه حمل و نقل هوایی ایران ـ پاکستان، بند ۳.

دو حالت نمونه‌هایی در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های ثالث ذکر می‌گردد:

حالت اول: برای حمل مسافر، بار و پست از / به نقاط واقع در مسیرهای تعیین شده در سرزمین دولت‌هایی غیر از دولتی که شرکت هواپیمایی را تعیین کرده است، می‌توان از ظرفیت اضافی استفاده کرد. استفاده از این ظرفیت اضافی طبق این اصل کلی صورت خواهد گرفت که ظرفیت مزبور با نیازهای زیر انطباق داشته باشد:

۱- نیازهای ترافیکی میان کشور مبدأ و کشور مقصد؛

۲- نیازهای ترافیکی منطقه‌ای که مسیرهای مزبور از آن می‌گذرد، با درنظر گرفتن سرویس‌های محلی و منطقه‌ای؛

۳- نیازمندی‌های خاص فعالیت در سرویس‌های مربوط به‌مسافت دور.[1]

حالت دوم: شرکت هواپیمایی تعیین‌شدهٔ هر یک از طرفین متعاهد می‌تواند در محدوده کل ظرفیت پیش‌بینی شده، نیازمندی‌های ترافیکی میان نقاطی از سرزمین‌های کشورهای ثالث واقع در مسیرهای مورد موافقت و نقاطی در سرزمین طرف متعاهد دیگر را، باتوجه مقتضی به‌سرویس‌های محلی و منطقه‌ای تأمین کند.[2]

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه که یک طرف آن ایران است، در مواردی که نقاطی واقع در قلمرو کشورهای ثالث در برنامه‌های پرواز دو کشور تعیین شده است، شرکت‌های هواپیمایی می‌توانند ظرفیتی را برای نیازمندی‌های ترافیکی بین سرزمین‌های کشورهای ثالث به‌شرح مندرج در جدول مسیر و سرزمین طرف متعاهد دیگر تأمین نمایند.

در معدودی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران امضا کرده است نمونه‌ای از حالت اول مذکور در فوق، با بیانی کاملاً مبهم مشاهده می‌شود. اما در هیچ یک از این دسته موافقتنامه‌ها صراحتاً مشخص نمی‌شود که آیا این ظرفیت در چارچوب کل ظرفیت تعیین شده برای طرف خارجی است یا اضافه بر ظرفیتی است که برای مسیرهای تعیین شده در قلمرو دو کشور تخصیص‌یافته است. نمونه‌ای از این بند به‌قرار زیر است:

تأمین حمل مسافر و بار من‌جمله پست هم در زمان حمل به‌داخل هواپیما و هم در تخلیه در نقاط مسیرهای مشخص شده در خاک کشورهایی که به‌جز مسیر خط هوایی معرفی شده می‌باشد، باید طبق اصول کلی که صلاحیت انجام چنین کاری به‌مفاد قید شده در ذیل ربط پیدا می‌کند، انجام گیرد:

الف- نیازهای ارتباطی (مجوز عبور) از نقطه ورود و خروج به کشور طرف قرارداد که خط هوایی را معرفی کرده است؛

ب- نیازهای ارتباطی برای مناطقی که براساس خدمات توافق شده هواپیما از آن عبور می‌کند، نیازمند به‌تأمین خدمات حمل و نقل توسط هوایی سایر کشور شامل آن منطقه می‌گردد، شود، لذا باید این نکته مد نظر قرار گیرد؛

---

۱. بلژیک ـ پاراگوئه، بند ۴ ماده ۷؛ برمه ـ هلند، بند ۳ ماده ۵؛ برمه ـ بنگلادش، بند ۳ ماده ۴.

۲. آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۵ ماده ۷.

ج- نیازمندی‌هایی که از طریق عملیات خط هوایی است.[1]

نمونه دوم معمول درخصوص استفاده از ظرفیت برای کشور ثالث، در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران، به‌همان صورت مشاهده نشده است. در اکثر موافقتنامه‌های ایران در توضیح چگونگی تعیین ظرفیت برای پاسخگویی به‌نیازمندی‌های ترافیک بین سرزمین‌های طرفین متعاهد و کشورهای ثالث، نمونه دیگری به‌چشم می‌خورد که در قیاس با نمونه بالا، روشن‌تر و دقیق‌تر تدوین شده است. این نمونه در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر، که مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، دیده نشده است. نمونه مزبور بدین قرار است:

> شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاهد همچنین می‌تواند ظرفیتی را برای نیازمندی‌های ترافیک بین سرزمین‌های کشورهای ثالث مندرج در جدول مسیر ضمیمه موافقتنامه حاضر و سرزمین طرف متعاهد دیگر تأمین نماید.
>
> ظرفیتی که عرضه می‌شود و از جمله تعداد سرویس‌ها و نوع هواپیمای مورد استفاده شرکت‌های هواپیمایی تعیین شدهٔ طرفین متعاهدین در سرویس‌های مورد توافق و براساس توصیه شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده، مورد موافقت مقامات هواپیمایی قرار خواهد گرفت.
>
> درصورت عدم توافق بین شرکت‌های هواپیمایی تعیین شدهٔ طرفین متعاهدین، مسائل مشروحه فوق ازطریق توافق بین مقامات هواپیمایی طرفین متعاهدین حل و فصل خواهد گردید. تا زمانی که این توافق حاصل نگردیده، ظرفیت عرضه شده توسط شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده بدون تغییر باقی خواهد ماند.[2]

به‌طوری که ملاحظه می‌گردد در این نمونه تنها به‌طور ضمنی می‌توان ظرفیت اضافی برای پاسخگویی به‌نیازهای حمل و نقل هوایی به کشورهای ثالث را استنباط کرد که شایسته است در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران از این بابت صراحت کافی نشان داده شود.

۵- افزایش موقت ظرفیت

در مواردی ممکن است هواپیماهای تعیین شدهٔ طرفین متعاهد در مسیرهای مقرر ناگهان و به‌طور موقت با ترافیک زیادی مواجه گردند که طبق ظرفیت قبلی قادر به‌پاسخگویی به‌آن نباشند. در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی میان‌دولت‌های دیگر برای رفع این مشکل چاره‌اندیشی شده است ولی در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران، بندی در این خصوص ملاحظه نگردیده است. چنانچه احتمال افزایش ناگهانی و موقتی ترافیک هوایی در آینده برود، درنظر گرفتن چنین بندی در مبحث ظرفیت می‌تواند به‌موافقتنامه جامعیت بیشتری ببخشد و راه‌حلی را برای برخورد بامشکلات ناشی از بروز این موارد استثنایی ارائه دهد. نمونه‌ای از بند مربوط به‌افزایش موقت ظرفیت به‌شرح زیر است:

> به‌منظور تأمین نیازهای ترافیکی پیش‌بینی نشده یا موقتی در مسیرهای مورد توافق، شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده خود درمورد تدابیر مقتضی برای پرداختن به‌این افزایش

---

۱. ایران ـ عمان، شق‌های «الف»، «ب» و «ج» بند ۳ ماده ۸.

۲. ایران ـ اتریش، بندهای ۵ و ۶ ماده ۸؛ ایران ـ قطر، بندهای ۴، ۵ و ۶ ماده ۸؛ ایران ـ جمهوری خلق کره؛ بندهای ۴، ۵ و ۶ ماده ۸.

موقتی تصمیم خواهد گرفت.[1]

۶- انتقال ظرفیت

در مواردی ممکن است شرکت هواپیمایی تعیین شده در یک یا چند مسیر، از بخشی یا تمام ظرفیت حمل تخصیصی استفاده نکند یا مایل به‌استفاده از آن نباشد. در چنین صورتی می‌تواند طبق شرایطی این ظرفیت بلااستفاده را به‌شرکت هواپیمایی تعیین شده از جانب طرف متعاهد دیگر، منتقل نماید. در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های دیگر، بندی در این خصوص در مبحث مربوط به‌ظرفیت درنظر گرفته شده است. نمونه‌ای از این بند به‌قرار زیر است:

> اگر شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ یکی از طرفین متعاهد در یک یا چند مسیر مایل به‌بهره‌برداری از بخشی یا تمام ظرفیت حملی که طبق موافقتنامه در اختیارش قرار گرفته نباشد، می‌تواند ترتیبی را فراهم سازد که تمام یا بخشی از ظرفیت مزبور برای مدتی معین به‌شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاهد دیگر منتقل گردد. البته شرکت هواپیمایی انتقال‌دهنده می‌تواند در پایان این مدت مجدداً اقدام به‌بهره‌برداری از مسیرهای انتقالی نماید.[2]

در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران که مورد بررسی قرار گرفته‌اند، بندی در این خصوص مشاهده نشده است ولی با درنظر گرفتن موضوع فوق، چنانچه زمینه‌ای وجود داشته باشد که حاکی از عدم توانایی یا تمایل طرف مقابل به‌بهره‌برداری عملی از خطوط باشد، می‌توان دربارهٔ درج چنین بندی در مبحث ظرفیت توجّه بیشتری مبذول داشت، تا در صورت بلااستفاده ماندن ظرفیت‌های تعیین‌شده، درصورت توافق و داشتن توجیه اقتصادی، شرکت‌های هواپیمایی ایرانی بتوانند از آن بهره‌برداری کنند. در هر حال شرکت هواپیمایی خارجی تکلیفی قانونی برای واگذاری این ظرفیت‌ها ندارد.

ب ـ تصویب برنامه‌های پرواز

برای استفاده از ظرفیت مقرر لازم است برنامه‌های پرواز مورد نظر در مسیرهای پیش‌بینی شده در موافقتنامه حمل و نقل هوایی، قبل از شروع کار شرکت هواپیمایی تعیین شده، جهت تصویب به‌اطلاع مقامات هواپیمایی طرف مقابل برسد. در اکثر موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران منعقد ساخته است، موضوع تصویب برنامه‌های پرواز در انتهای بحث ظرفیت به‌صورت یک بند یا ماده‌ای مستقل[3] مطرح شده است که به‌نظر می‌رسد بسیار منطقی باشد، ولی درموافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های دیگر، تصویب برنامه‌های پرواز، در صورت پیش‌بینی، اکثراً ماده‌ای مستقل را در این موافقتنامه‌ها تشکیل می‌دهد که الزاماً پس از مبحث تعیین ظرفیت نمی‌باشد.

۱- نمونه بند تصویب برنامه‌های پرواز در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

در این خصوص می‌توان به نمونه زیر اشاره کرد:

> شرکت‌های تعیین‌شده در اسرع وقت و درهر حال حداکثر ۳۰روز قبل از آغاز عملیات حمل و نقل هوایی در مسیرهای هوایی تعیین شده، جداول زمانی را به‌انضمام مشخصات

---

۱. سویس ـ توگو، بند ۶ ماده ۶؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۶ ماده ۷.

۲. آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۷ ماده ۷.

۳. ایران ـ عمان، ماده ۹.

هواپیمایی که قرار است در این مسیرها مورد استفاده قرار گیرد و همین‌طور نوع حملی که قرار است انجام شود، جهت تصویب تسلیم مقامات هواپیمایی طرف متعاهد دیگر خواهد کرد.[1]

به‌منظور تغییر در برنامه پرواز نیز معمولاً بند دیگری مقرر می‌گردد که نمونه‌هایی از آن به‌ترتیب زیر است:

الف- تقاضا برای انجام پروازهایی خارج از جدول زمانی فوق، طبق مقررات داخلی طرفین متعاهد تسلیم خواهد شد.[2]

ب- برای پروازهای اضافی که شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف متعاهد مایل به‌انجام آنها در سرویس‌های مورد توافق خارج از جدول زمانی مصوب باشد، لازم است از مقامات هواپیمایی طرف متعاهد دیگر، اجازه قبلی کسب شود. چنین درخواستی معمولاً حداقل ۲ روز کاری قبل از انجام این پروازها تسلیم می‌گردد.[3]

در موافقتنامه‌های حمل و نقل ایران، بند مورد بحث اکثراً دارای مضمون زیر است:

شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ هریک از طرفین متعاهدین حداقل ۳۰ روز قبل از شروع سرویس‌ها در مسیرهای مشخصه، برنامه‌های پرواز را به‌مقامات هواپیمایی طرف متعاهد دیگر برای تصویب تسلیم خواهد نمود و درمورد تغییرات بعدی نیز از همین قرار عمل خواهد شد. این محدودیت زمانی را می‌توان در موارد خاص با تصویب مقامات نامبرده کاهش داد.[4]

۲- مقایسه با موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

مقایسه نمونه معمول در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران با نمونه‌های مورد استفاده در موافقتنامه‌های حمل‌ونقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های دیگر، نکاتی را آشکار می‌سازد.

اولاً در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که‌دولت‌های خارجی دوطرف آن را تشکیل می‌دهند، طرف‌های متعاهد علاوه بر برنامه‌های پرواز باید اطلاعاتی درخصوص خود هواپیما و نوع حمل (مسافر، بار و پُست) در اختیار مقامات هواپیمایی طرف متعاهد دیگر قرار دهند که پیشنهاد می‌شود موارد مزبور در موافقتنامه‌های دوجانبه ایران در زمینه حمل و نقل هوایی نیز لحاظ گردد.[5]

ثانیاً، پیش‌بینی تمهیداتی در موافقتنامه‌های ایران درخصوص پروازهایی که خارج از جداول زمانی تسلیم شده صورت می‌گیرد، مثلاً کسب موافقت قبلی مقامات هواپیمایی، درصورت لزوم می‌تواند خلاء قانونی احتمالی در این موارد را پر کند. این موضوع به‌ویژه در پروازهای فوق‌العاده برای پاسخگویی به‌افزایش ناگهانی و موقتی ترافیک هوایی حائز اهمیت است.

ثالثاً، استفاده از عبارت «در اسرع وقت یا حداکثر ۳۰ روز قبل از آغاز عملیات» در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی امضا شده میان‌دولت‌های دیگر، تصریح این نکته در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران را منتفی می‌سازد که در موارد خاص می‌توان محدودیت زمانی ۳۰ روزه را با تصویب مقامات هواپیمایی دو

---

۱. هلند - آلمان دمکراتیک، بند ۱ ماده ۴.

۲. همان، بند ۲ ماده ۴.

۳. موریس - سویس، بند ۲ ماده ۱۲.

۴. ایران - یونان، بند ۷ ماده ۱۱؛ ایران - قطر، بند ۷ ماده ۸؛ ایران - اتریش، بند ۷ ماده ۸؛ ایران - جمهوری خلق کره، بند ۷ ماده ۸.

۵. تنها در موافقتنامه حمل و نقل هوایی ایران با عمان به نوع هواپیما نیز اشاره شده است (ماده ۹).

کشور تقلیل داد. بنابراین عبارت مورد استفاده در موافقتنامه‌های خارجی فراگیرتر بوده و موارد خاص را نیز دربرمی‌گیرد.

برای استفاده از ظرفیت مورد بحث و انجام برنامه‌های پرواز لازم است شرکت‌های هواپیمایی تعیین‌شدهٔ طرفین متعاهد گواهی‌های لازم در هوانوردی را تهیه و ارائه نمایند.

۱۰ـ شناسایی گواهینامه‌ها و پروانه‌ها

شرکت‌های هواپیمایی تعیین‌شدهٔ طرفین متعاهد برای انجام حمل و نقل هوایی برمبنای موافقتنامه باید گواهی‌هایی را تهیه و به‌مقامات هواپیمایی کشور دیگر ارائه نمایند. در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل‌ونقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های دیگر، به‌این گواهی‌ها و شرایط اعتبار آنها تحت ماده‌ای مستقل اشاره شده است، ولی توضیح این نکته در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی عمومیت ندارد.

الف ـ نمونه متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

در این زمینه نمونه زیر قابل ذکر است:

> گواهینامه‌های قابلیت پرواز و گواهینامه‌های صلاحیت و پروانه‌هایی که توسط یک طرف متعاهد صادر شده یا اعتبار یافته و هنوز به‌قوت خود باقی است، توسط طرف متعاهد دیگر برای بهره‌برداری از سرویس‌های موضوع موافقتنامه حاضر معتبر شناخته خواهد شد، مشروط بر این‌که شرایط صدور یا معتبر ساختن این گواهینامه‌ها و پروانه‌ها مساوی یا بیش از حداقل استانداردهای قبلی یا آتی مقرر در کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی باشد. در هر حال هریک از طرفین متعاهد این حق را برای خود محفوظ می‌دارد که در مورد پرواز از فراز سرزمین خود از شناسایی گواهینامه‌های صلاحیت و پروانه‌هایی که جهت اتباع آن توسط طرف متعاهد دیگر یا دولت دیگری صادر شده یا اعتبار یافته خودداری نماید.[1]

البته در معدودی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان‌دولت‌های ثالث، گواهینامه‌ها و پروانه‌های مذکور در فوق به‌تفکیک نام برده شده است.[2]

ب ـ ویژگی‌های نمونه متداول در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران به‌امضا رسانده است، در اکثر موارد موضوع گواهینامه‌ها و پروانه‌ها تحت ماده‌ای مستقل پیش‌بینی و از نمونه فوق الگوبرداری شده است. در بعضی از موافقتنامه‌های ایران علاوه بر بند فوق، بند دیگری نیز به‌چشم می‌خورد که ناظر بر تفاوت میان استانداردهای مورد عمل طرف مقابل با استانداردهای مقرر در کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی است. نمونه‌ای از این بند به‌قرار زیر است:

> هرگاه امتیازات یا شرایط پروانه‌ها یا گواهینامه‌های مورد اشاره در فوق که توسط مقامات هواپیمایی یک طرف متعاهد جهت هر شخص یا شرکت هواپیمایی تعیین شده یا درمورد

---

۱. برمه ـ هلند، ماده ۱۱؛ موریس ـ سویس، بندهای ۱ و ۲ ماده ۱۰؛ هلند ـ آلمان دمکراتیک، بندهای ۳ و ۴ ماده ۵.

۲. مثلاً در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقده میان هلند و آلمان دمکراتیک سابق مدارک مزبور به‌این ترتیب مشخص شده است: ۱ـ گواهینامه ثبت هواپیما ۲ـ گواهینامه قابلیت پرواز، ۳ـ گواهینامه‌های صلاحیت برای هریک از خدمه پرواز، ۴ـ اجازه‌نامه نصب دستگاه‌های مربوط به‌برقراری ارتباط رادیویی در هواپیما، ۵ـ دفتر ثبت یا سند معادل آن، ۶ـ خدمت کل (مانیفست) بار یا پست، ۷ـ پروانه‌های لازم برای محموله‌های خاص (بند ۲ ماده ۵).

هواپیمایی که سرویس‌های مورد توافق را در مسیرهای مشخصه انجام می‌دهد، صادر گردیده باشد با استانداردهایی که به‌موجب کنوانسیون وضع شده متفاوت باشد و این وجه اختلاف در سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) به‌ثبت رسیده باشد، مقامات هواپیمایی طرف متعاهد دیگر می‌توانند از مقامات هواپیمایی آن طرف متعاهد به‌منظور متقاعد ساختن خود مبنی بر این‌که رویه موردنظر از لحاظ دو طرف قابل قبول است، تقاضای مشاوره نمایند. عدم حصول به‌یک توافق رضایت‌بخش موجبات تعلیق یا لغو اجازه بهره‌برداری را فراهم خواهد آورد.[1]

این بند در هیچ یک از موافقتنامه‌های خارجی مورد مطالعه مشاهده نشده است، ولی درج آن در برخی از موافقتنامه‌های ایران حاکی از آن است که اگر شرکت هواپیمایی طرف متعاهد قادر به‌رعایت استانداردهای تعیین شده در کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی نباشد، انعطاف‌های لازم دراین خصوص وجود داشته باشد تا چنانچه استانداردهای مورد عمل در حدی قابل قبول برای حفظ ایمنی پرواز شناخته شود، بتوان به‌همکاری در زمینه حمل و نقل هوایی میان دو کشور ادامه داد. البته درج این بند در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی با آن دسته از کشورها که از قابلیت‌های فنی کافی برای تأمین شرایط استاندارد لازم برخوردار نیستند،می‌تواند راهگشا باشد، منتهای مراتب در اجرای آن باید نهایت دقت را به‌عمل آورد تا پروازهای فی‌مابین به‌خطر نیفتد. موضوع دیگر متعاقب ماده مربوط به گواهی‌های لازم برای هوانوردی، امنیت هوانوردی می‌باشد.

۱۱ـ امنیت هوانوردی

امنیت هوانوردی در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران[2] با سایر کشورها به‌عنوان ماده‌ای مستقل مورد تأکید قرار گرفته است. این موضوع در هیچ یک از موافقتنامه‌های منعقد میان دولت‌های دیگر در زمینهٔ حمل و نقل هوایی که در این بخش مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، مشاهد نشده است. علت آن، پیش‌بینی نکات مربوط به‌حفظ این امنیت در سایر کنوانسیون‌ها و معاهدات بین‌المللی چندجانبه است که طرفین عضو آنها بوده‌اند و بنابراین نیازی به‌تکرار و تأکید مجدد بر آنها در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی فی‌مابین احساس نمی‌شده است.

الف ـ تأکید بر امنیت هوانوردی

درموافقتنامه‌های مربوط طرفین متعاهد در راستای حقوق و تعهدات خود به‌موجب حقوق بین‌الملل تأکید می‌نمایند که تعهد آنان در قبال یکدیگر برای حفظ امنیت هوانوردی در برابر اعمال غیرقانونی جزء لاینفکی از موافقتنامه را تشکیل داده و حتی امکان دارد طبق مقررات امنیت هوانوردی که از جانب سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی به‌عنوان ضمیمه کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی شناخته شده است عمل نمایند و رفتار خود را به‌ویژه بر کنوانسیون راجع به‌جرائم و برخی اعمال ارتکابی دیگر در هواپیما (توکیو، ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳)، کنوانسیون راجع به‌جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما (لاهه، ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰) و کنوانسیون راجع به‌جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری (مونترال، ۲۳

---

۱. ایران ـ یونان، بند ۲ ماده ۶.

۲. ایران ـ یونان، ماده ۷؛ ایران ـ قطر، ماده ۱۲؛ ایران ـ عمان، ماده ۵.

سپتامبر ۱۹۷۱) مبتنی سازند، بدون‌این‌که کلیت حقوق و تعهداتی راکه در این خصوص به‌موجب حقوق بین‌الملل به‌عهده دارند، محدود نمایند.

ب ـ کمک‌های متقابل برای تأمین امنیت

طرفین متعاهد کلیه مساعدت‌های لازم را جهت جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیماهای کشوری و دیگر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافران و خدمه آنها، فرودگاه‌ها و تأسیسات هوانوردی و هر نوع تهدید دیگر علیه امنیت هواپیمایی کشوری را بنا به‌تقاضا نسبت به‌یکدیگر به‌عمل خواهند آورد و اطمینان حاصل خواهند کرد که در سرزمین آنها اقدامات کافی برای حفاظت از هواپیماها و وارسی مسافران و لوازم همراه آنها به‌نحو مؤثر معمول می‌شود. همچنین هریک از طرفین با درخواست طرف دیگر برای انجام اقدامات امنیتی ویژه در حد معمول جهت مقابله با یک تهدید خاص برخوردی مثبت خواهد داشت.

هنگامی که حادثه یا خطر بروز حادثه تصرف غیرقانونی هواپیماهای کشوری یا دیگر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافران و خدمه، فرودگاه‌ها یا تأسیسات هوانوردی رخ دهد یا وجود داشته باشد، طرفین متعاهد با تسهیل ارتباطات و دیگر اقدامات مناسب به‌منظور پایان سریع و امن حادثه مزبور یا خطر بروز آن یکدیگر را یاری خواهند کرد.[1]

پیش‌بینی این‌گونه تمهیدات در تعدادی از موافقتنامه‌ها ایران تنها در حد تأکید مجدد بر مندرجات سایر کنوانسیون‌های بین‌المللی درخصوص حفظ امنیت هوانوردی قابل توجیه است و نمی‌تواند پشتوانه منطقی دیگری داشته باشد. به‌همین لحاظ است که درج ماده مربوط به‌امنیت هوانوردی در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی به‌چشم نمی‌خورد.[2] به‌عبارت دیگر در این دسته از موافقتنامه‌ها طرفین متعاهد تصریح دوباره این مطالب را ضروری تلقی نکرده‌اند، چون پیش‌بینی تعهدات مربوط به‌هوانوردی در کنوانسیون‌های دیگر که طرفین موافقتنامه در آنها نیز عضویت دارند، همان قوت و اعتبار حقوقی را دارد که اگر در خود موافقتنامه مجدداً آورده می‌شد، مگراین‌که تصور کنیم یکی از طرفین یا هر دو طرف رسماً به‌اسناد پیش گفته ملحق نشده‌اند که دراین صورت تکرار آنها می‌تواند مبنای حقوقی لازم را برای توسل به‌این نوع مقررات فراهم آورد.

ج ـ ضمانت اجرای رعایت تعهدات مربوط به‌امنیت هوانوردی

در برخی از موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران[3] که در آنها تمهیداتی برای حفظ امنیت هوانوردی اندیشیده شده، در عین حال بند دیگری درخصوص ضمانت اجرای رعایت این تعهدات درنظر گرفته شده است. بدین ترتیب که اگر یکی از طرفین بنا به‌دلایل منطقی معتقد شود که طرف دیگر یا شرکت هواپیمایی طرف دیگر از مقررات امنیت هوانوردی تخطی کرده است، مقامات هواپیمایی آن طرف می‌توانند از مقامات هواپیمایی طرف دیگر تقاضای مشاوره فوری نمایند و عدم دستیابی به‌توافق رضایت‌بخش ظرف ۳۰ روز از تاریخ تقاضا، می‌تواند موجبات اتخاذ تصمیمی را مبنی بر لغو، تحدید یا تحمیل شرایطی در زمینهٔ اجازه بهره‌برداری یا پروانه‌های فنی شرکت هواپیمایی طرف دیگر فراهم آورد. حتی در صورت بروز وضعیت اضطراری که تهدید فوری و فوق‌العاده‌ای رامتوجهٔ ایمنی مسافران، خدمه یا هواپیما نماید، هریک از طرفین

---

۱. به‌موافقتنامه‌های اشاره شده در نخستین پاورقی این مبحث مراجعه گردد.

۲. ایران ـ دانمارک؛ ایران ـ سوئد؛ ایران ـ اتریش؛ ایران ـ جمهوری خلق کره.

۳. ایران ـ یونان، بند ۶ ماده ۷.

می‌تواند اقدام مناسب موقتی را جهت مقابله با این تهدید قبل از انقضای ۳۰ روز معمول دارد.

از آنجاکه در سایر مواد موافقتنامه، مشورت میان طرفین متعاهد برای حسن اجرای موافقتنامه وجود دارد و در عین حال حق لغو اجازه بهره‌برداری در صورت تخطی شرکت هواپیمایی از مقررات موافقتنامه، پیش‌بینی شده است، توسل به‌این ضمانت اجراها به‌نظر می‌رسد جنبهٔ تکراری داشته باشد، چون نادیده گرفتن تعهدات مربوط به‌امنیت هوانوردی را می‌توان تخلف از مقررات موافقتنامه نیز تلقی کرد و اجازه بهره‌برداری را به‌استناد ماده مزبور به «تعلیق و فسخ اجازه بهره‌برداری» لغو نمود.

یکی دیگر از موارد لازم برای بهره‌برداری از مسیرهای مشخصه در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی، پس از مشخص ساختن نحوهٔ پرداخت هزینه‌ها و استفاده از معافیت‌ها و ارائهٔ گواهی‌نامه‌های مربوط برای پرواز، تعیین نرخ حمل و نقل هوایی برای مسافر و بار است که به‌آن تعرفه گویند.

۱۲ـ تعرفه‌ها

پس ازاین‌که هریک از طرف‌های متعاهد شرکت هواپیمایی را تعیین و به‌طرف مقابل معرفی کرد و این طرف اجازه بهره‌برداری از مسیرهای تعیین‌شده در موافقتنامه را اعطا نمود، ازجمله لازم است شرکت‌های هواپیمایی درمورد نرخ‌هایی که باید در قبال حمل مسافر و بار[1] پرداخت شود و شرایطی که تحت آن این نرخ‌ها به‌موقع اجرا گذاشته می‌شود، به‌توافق برسند.

در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه که دراین بخش مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، در ابتدای مبحث تعرفه تعریفی از این واژه ارائه گردیده است. این تعریف فقط در آن دسته از موافقتنامه‌ها به‌چشم می‌خورد که در بخش تعاریف آنها، مفهوم «تعرفه» توضیح داده نشده است. باتوجه به‌این‌که در بخش مربوط به‌تعاریف، واژه‌های مهم مورد استعمال در موافقتنامه، جهت هماهنگی در برداشت و تفسیر، تعریف می‌گردد، منطقی‌تر آن است که تعریف تعرفه نیز در همین بخش آورده شود و نه به‌صورت جداگانه در ابتدای مبحث تعرفه. این مشکل هم در تعدادی از موافقتنامه‌های منعقد از طرف ایران[2] و هم در برخی از موافقتنامه‌های امضا شده میان دولت‌های ثالث[3] مشاهده می‌گردد.

در کلیهٔ موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی، مطالب مربوط به‌تعرفه یا نرخ حمل و نقل هوایی، در ماده‌ای مستقل گنجانده شده است و شامل بندهایی در مورد اصول حاکم بر تعرفه، تعیین تعرفه، تصویب تعرفه، مخالفت با تعرفه تعیین شده و روش حل اختلاف و مدت اعتبار تعرفه‌های مصوب می‌باشد که به‌ترتیب با ذکر نمونه‌هایی از این بندها در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر و مقایسه آنها با بندهای مشابه در موافقتنامه‌های حمل هوایی که ایران عضو آنهاست، ذیلاً بررسی می‌شوند.

الف ـ اصول حاکم بر تعرفه

در تمام موافقتنامه‌ها این اصول در بند مقدماتی ماده مربوط به‌تعرفه ذکر می‌گردد که عبارت‌اند از: هزینه بهره‌برداری، سود معقول، خصوصیات سرویس هوایی (مثلاً میزان سرعت و درجه راحتی هواپیما) و نرخ‌های شرکت‌های هواپیمایی دیگر که در تمام یا قسمتی از همان مسیرها در سرویس‌های برنامه‌ای

---

۱. شرایط مربوط به‌حمل پست مستثناست.

۲. ایران ـ دانمارک، بند ۱ ماده ۱۰؛ ایران ـ سوئد، بند ۱ ماده ۱۰؛ ایران ـ عمان، بند ۱ ماده ۱۰، ایران ـ قطر، بند ۱ ماده ۱۰.

۳. برمه ـ هلند، بند ۱ ماده ۶؛ برمه ـ بنگلادش، بند ۱ ماده ۵

فعالیت دارند. براساس این معیارها نرخ معقول تعیین می‌گردد. نمونه‌ای از این بند به‌قرار زیر است:

نرخ‌های مورد اجرا توسط شرکت‌های هواپیمایی طرفین متعاهد در سرویس‌های مورد توافق در سطح معقول خواهد بود که باتوجه به کلیه عوامل مربوط از جمله هزینهٔ بهره‌برداری و سود معقول و خصوصیات سرویس هوایی و نرخ‌های شرکت‌های هواپیمایی دیگر که در تمام یا قسمتی از همان مسیرها فعالیت دارند، وضع می‌گردد.[1]

در موافقتنامه‌های حمل ونقلی که ایران با دولت‌های دیگر منعقد ساخته، تقریباً از بند فوق به‌همین صورت الگوبرداری شده است، منتها درمورد ضابطهٔ نرخ‌های شرکت‌های هواپیمایی دیگر که در تمام یا قسمتی از همان مسیرها فعالیت دارند، تصریح شده که شرکت‌های هواپیمایی مزبور باید سرویس‌های برنامه‌ای در مسیرهای یادشده انجام دهند تا نرخ آنها به‌عنوان ملاک در تعیین نرخ سایر شرکت‌های هواپیمایی قابل استناد باشد. قید این عبارت بدان جهت است که نرخ هواپیماهای اجاره‌ای (چارتر پارتی) که با برنامه‌ای از قبل تعیین شده و منظم فعالیت نمی‌کنند، به اشتباه مبنای محاسبات نرخ حمل و نقل هوایی در سرویس‌های منظم قرار نگیرد.

ب ـ تعیین تعرفه

پس از مشخص کردن اصول ناظر بر تعرفه، در بند بعدی چگونگی تعیین تعرفه توضیح داده می‌شود. از این لحاظ شرکت‌های هواپیمایی معینهٔ طرف‌های متعاهد حتی‌الامکان باید درمورد نرخ سرویس‌های تعیین‌شده در موافقتنامه به‌توافق برسند و در این راستا از فرمول‌های اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) برای تعیین نرخ حمل و نقل هوایی استفاده کنند. در برخی موارد مشورت با شرکت‌های هواپیمایی دیگری که در تمام یا بخشی از همان مسیرها فعالیت دارند، توصیه شده است.

۱ـ نمونهٔ متداول در زمینهٔ تعیین تعرفه در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

نرخ‌های هر مسیر حتی‌الامکان باید با توافق متقابل شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده‌معلوم گردد. بدین منظور شرکت‌های هواپیمایی باید روش‌های تعیین تعرفه، مقرر از جانب اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) را به‌کار بندند و با شرکت‌های هواپیمایی کشورهای ثالثی که در تمام یا بخشی از همان مسیرها فعالیت دارند، مشورت نمایند.[2]

۲ـ چگونگی تعیین تعرفه در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست الگوهای مختلفی برای تعیین تعرفه به‌کار رفته است که ذیلاً بررسی می‌شود.

(الف) ـ تعیین تعرفه با توافق متقابل براساس دستورالعمل‌های اتحادیه بین‌المللی حمل‌ونقل هوایی

در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران از بند فوق با مختصر تفاوت‌هایی از لحاظ نگارش، برای چگونگی تعیین تعرفه الگوبرداری شده است. برای مثال:

تعرفه‌ها درصورت امکان باید توسط شرکت‌های هواپیمایی معینه طرفین قرارداد مورد توافق قرار گیرد، بعد از مذاکره با شرکت‌های هواپیمایی دیگر که در تمامی یا قسمت‌هایی از

---

۱. برزیل ـ پرو، بند «الف» ماده ۶؛ هلند ـ آلمان دمکراتیک، بند ۱ ماده ۱۰؛ بلژیک ـ پاراگوئه، بند ۱ ماده ۹؛ موریس ـ سویس، بند ۱ ماده ۱۱؛ آلمان فدرال ـ کامرون، بند ۱ ماده ۹؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۱ ماده ۹.

۲. بلژیک ـ پاراگوئه، بند ۲ ماده ۹؛ موریس ـ سویس، بند ۲ ماده ۱۱، آلمان فدرال ـ کامرون، بند ۲ ماده ۹؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۲ ماده ۹.

مسیر عملیات پروازی انجام می‌دهند. چنین موافقتنامه‌ای هرجا که ممکن باشد باید به کار بردن دستورالعمل‌های انجمن [اتحادیه] بین‌المللی حمل و نقل هوایی (یاتا) برای محاسبه تعرفه‌ها به‌نتیجه برسد.[1]

البته درمعدودی از این موافقتنامه‌ها الزامی وجود ندارد که شرکت‌های معینهٔ طرفین متعاهد فرمول‌های اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی را در تعیین نرخ‌ها راهنمای خود قرار دهند، اما درنظر گرفتن آن در چنین موافقتنامه‌هایی (حتی اگر شرکت هواپیمایی طرف مقابل عضو یاتا نباشد) می‌تواند در انجام این وظیفه تسریع نماید. بدیهی است عدم رعایت دستورالعمل‌های یاتا در محاسبهٔ تعرفه تنها درمورد شرکت‌هایی می‌تواند مصداق پیدا کند که عضو این اتحادیه نباشند یا اتحادیه مزبور برای آن مسیر تعرفه‌ای درنظر نگرفته باشد.

(ب) تعیین تعرفه به وسیلهٔ دولت ثالث

در تعدادی دیگر از موافقتنامه‌های حمل و نقل ایران که در اقلیت قرار دارند با تعجب پیش‌بینی شده که در صورت موافقت دو خط هوایی تعیین نرخ حمل و نقل می‌تواند به‌خط هوایی دیگری واگذار شود که علی‌الظاهر دلیلی منطقی وجود ندارد که دو شرکت هواپیمایی قادر نباشند با استفاده از معیارهای مذکور در بند «الف» فوق، تعرفه‌ها را تعیین نمایند. چنین مضمونی در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی میان دولت‌های دیگر که مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، مشاهده نشده است. نمونه‌ای از این بند، به‌قرار زیر است:

> درخصوص تعرفه اشاره شده، درصورت توافق، دو خط هوایی معرفی شده از جانب طرفین قرارداد، پس از مشاوره با دیگر خطوط هوایی که در تمام مسیر مشخص شده یا بخشی از مسیر تردّد می‌نمایند می‌توانند امور مربوط به‌تعرفه را به‌سایر خطوط هوایی واگذار نمایند و درصورت رسیدن به‌چنین توافقی باید طبق شرایط و مراحل انجمن [اتحادیه] بین‌المللی حمل و نقل هوایی یا سازمان مشابه بین‌المللی دیگری انجام پذیرد.[2]

از آنجاکه این خطر وجود دارد که تعیین نرخ حمل و نقل هوایی به‌وسیلهٔ شرکت هواپیمایی دولت ثالث نتواند منافع شرکت‌های هواپیمایی مُعیّنه طرف‌های متعاهد را تأمین کند یا نرخ تعیین شده امکان بهره‌برداری عملی از مسیرها را از شرکت‌های مزبور سلب نماید و مشکلات بعدی از لحاظ تصویب مقامات هواپیمایی دو کشور را به‌دنبال داشته باشد، مرجح آن است که شرکت‌های هواپیمایی دو دولت تعیین نرخ‌های حمل و نقل را خود رأساً به‌دست بگیرند.

(ج) تعیین تعرفه درصورت عضویت در اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی یا عدم عضویت در آن

بالاخره در تعداد دیگری از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران منعقد ساخته برای دستیابی به‌توافق در مورد تعرفه‌ها دو طریق با هم مقرر شده است. نخست برای مواردی که شرکت‌های هواپیمایی طرفین عضو اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی یا سازمانی دیگر هستند و دیگر در حالتی که هیچ یک عضو چنین تشکیلاتی نباشند یا سازمان مربوط نرخی را برای سرویس‌های توافق شده، قبلاً تعیین نکرده باشد. نمونه‌ای از این ترتیب عبارت است از:

---

۱. ایران ـ قطر، بند ۳ ماده ۱۰.

۲. ایران ـ عمان، بند ۳ ماده ۱۰.

نرخ‌های موضوع این ماده براساس قواعد ذیل تعیین می‌گردد:

۱ـ هرگاه شرکت‌های هواپیمایی تعیین شدهٔ طرفین متعاهدین عضو یک اتحادیه بین‌المللی شرکت‌های هواپیمایی یا دستگاه تعیین‌کننده نرخ باشند و یک قطعنامه نرخ ناظر بر سرویس‌های مورد توافق از قبل وجود داشته باشد، نرخ‌ها براساس این قطعنامه‌ها بین شرکت‌های هواپیمایی تعیین شدهٔ طرفین متعاهدین، توافق خواهد شد، مگر آن‌که تصمیم دیگری در مورد اجرای این ماده اتخاذ شود. هریک از شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده صرفاً در برابر مقامات هواپیمایی خود از لحاظ موجه و معقول بودن نرخ‌های مورد توافق جوابگو خواهد بود.

۲ـ هرگاه قطعنامه‌ای دربارهٔ نرخ ناظر بر سرویس‌های توافق شده وجود نداشته باشد و یک یا هیچ یک از شرکت‌های هواپیمایی تعیین شدهٔ طرفین متعاهدین عضو اتحادیهٔ شرکت‌های هواپیمایی موضوع بند (۱) فوق نباشند، شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرفین متعاهدین در مورد نرخ‌هایی که برای سرویس‌های توافق شده، اعمال می‌گردد، بین خود توافق خواهند نمود.»[1]

مشابه بند فوق در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر که مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، مشاهده نشده است، گواین‌که ازنظر محتوا تفاوت اساسی بابند مربوط به‌چگونگی تعیین تعرفه در این موافقتنامه‌ها ندارد. برخلاف نمونه نخست، در این نمونه موضوع مذاکره با شرکت‌های هواپیمایی دیگر که درتمامی یا قسمت‌هایی از مسیر عملیات پروازی انجام می‌دهند، مقرر نشده و تأکید اصلی بر مصوبات اتحادیه بین‌المللی حمل و نقل هوایی درخصوص تعیین تعرفه بوده است، در حالی که پیش‌بینی مذاکره با سایر شرکت‌های هواپیمایی متعلق به‌دولت‌های ثالث که در مسیرهای مربوط فعالیت دارند، می‌تواند مکمل معیار اول باشد. در هر حال، هرگاه شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرف‌های متعاهد عضو اتحادیه فوق باشند، به‌لحاظ عضویت مکلفند ضوابط آن در تعیین تعرفه را رعایت نمایند. در غیر این صورت، این ضوابط تنها می‌تواند راهنمایی برای تعیین نرخ تلقی گردد. از آنجاکه نرخ‌های مصوب یاتا قبلاً با هماهنگی اعضا بوده، عملاً دلیلی برای تخطی از آن وجود ندارد و این نرخ‌ها در مسیرهای واحد برای تمام شرکت‌های هواپیمایی یکسان عمل می‌شود.

ج ـ تصویب تعرفه

پس ازاین‌که شرکت‌های هواپیمایی تعیین‌شدهٔ طرفین متعاهد تعرفه حمل و نقل در مسیرهای مربوط را با توافق یکدیگر تعیین کردند، باید آنها را جهت تصویب تسلیم مقامات هواپیمایی دو کشور کنند.

۱- زمان و چگونگی تصویب

تاریخ ارائهٔ جداول تعرفه به‌مقامات مزبور، مدّت معینی[2] قبل از فرارسیدن تاریخ پیشنهادی برای اجرای نرخ‌ها خواهد بود که در موافقتنامه ذکر می‌گردد. البته در موارد خاص و در صورت موافقت مقامات هواپیمایی دو کشور این مدت قابل کاهش است. در تعدادی از موافقتنامه‌ها مقامات مزبور پس از بررسی این نرخ‌های پیشنهادی باید نظر خود در خصوص موافقت یا مخالفت با این نرخ‌ها را اعلام کنند و یااین‌که عدم اظهار نظر به‌مثابهٔ تأیید نرخ‌ها تلقی خواهد شد. در تعدادی دیگر، موضوع چگونگی اعلام موافقت مسکوت است. موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌هایی که ایران با

---

۱. ایران ـ دانمارک، بند ۳ ماده ۱۰؛ ایران ـ سوئد، بند ۳ ماده ۱۰؛ ایران ـ یونان، بند ۲ ماده ۱۲؛ ایران ـ اتریش، بند ۲ ماده ۱۰.

۲. این مدت در اکثر موارد ۳۰ روز است ولی در بعضی موافقتنامه‌ها ۴۵ یا ۹۰ روز هم مقرر شده است.

سایر دولت‌ها منعقد ساخته است، ضمن‌این‌که در این خصوص از نظر محتوایی شباهت کامل با یکدیگر دارند، هر دو الگو را به کار برده‌اند.

۲- نمونه‌های متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

نمونه‌هایی از این بند در هر دو دسته موافقتنامه به‌شرح زیر است:

الف- نرخ‌هایی که بدین ترتیب مورد توافق قرار می‌گیرد، لااقل .... روز قبل از تاریخ پیشنهادی اجرا، برای تأیید به‌مقامات هواپیمایی طرفین متعاهدین تسلیم خواهد گردید. این محدودیت زمانی به شرط موافقت مقامات مذکور، قابل کاهش است.

این تأیید ممکن است سریعاً ابلاغ گردد. اگر هیچ یک از مقامات هواپیمایی در طول .... روز از تاریخ تسلیم، عدم رضایت خود را اعلام ننمایند، این تعرفه به‌صورت تصویب شده درنظر گرفته خواهد شد. مقامات هواپیمایی ممکن است موافقت کنند مدتی را که در طول آن هرگونه عدم رضایتی اعلام گردد، این عمل در کمتر از .... روز انجام پذیرد.[۱]

ب- نرخ‌هایی که مورد توافق قرار می‌گیرد، لااقل.... روز قبل از تاریخ پیشنهادی اجرا برای تصویب به‌مقامات هواپیمایی طرفین متعاهد تسلیم خواهد گردید. این محدودیت زمانی به‌شرط موافقت مقامات مذکور قابل کاهش است.[۲]

۳- پیشنهاد درمورد تصویب تعرفه

به‌نظر می‌رسد اگر چگونگی اعلام موافقت مقامات هواپیمایی دو کشور با تعرفه‌ها مشخص گردد، از پاره‌ای ابهامات درمواردی که موضوع مسکوت گذاشته می‌شود می‌کاهد، گواین‌که درنظر گرفتن تاریخ اجرا برای نرخ‌های پیشنهادی خود درواقع حداکثر مهلتی است که مقامات هواپیمایی هریک از طرفین می‌توانند مخالفت خود را با نرخ‌های تعیین شده اعلام نمایند.

د- عدم تعیین یا تأیید تعرفه و روش حل اختلاف

در یکی دیگر از بندهای مربوط به‌تعرفه حالتی پیش‌بینی می‌گردد که شرکت‌های هواپیمایی طرفین متعاهد نتوانند درخصوص تعیین تعرفه حمل هوایی در مسیرهای مقرر به‌توافق برسند و یااین‌که مقامات هواپیمایی یک یا هر دو طرف متعاهد پس از تعیین و پیشنهاد نرخ با آن مخالفت کنند. در چنین صورتی در مرحلهٔ اول توصیه شده که مقامات هواپیمایی دو کشور به‌تلاش‌های خود ادامه داده و بکوشند درمورد تعیین نرخ‌های مناسب به‌توافق برسند. بنابراین در این مرحله تعیین نرخ، مستقیماً توسط مقامات هواپیمایی دو کشور و نه شرکت‌های هواپیمایی آنها صورت می‌گیرد. چنانچه این مرحله نیز با شکست روبه‌رو شده و توافقی حاصل نشود، موضوع در چارچوب روش‌های حل اختلاف مقرر در موافقتنامه رسیدگی خواهد شد.

۱- عدم تعیین یا تأیید تعرفه

در همهٔ موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر، طی‌بندی وضعیت ناظر بر عدم تعیین نرخ به‌وسیلهٔ شرکت‌های هواپیمایی دو کشور یا مخالفت مقامات هواپیمایی طرفین با نرخ‌های پیشنهادی

---

۱. برمه - هلند، بند ۳ ماده ۶؛ موریس - سویس، بند ۳ ماده ۱۱؛ سویس - توگو، بند ۳ ماده ۱۱؛ ایران - عمان، بندهای ۴ و ۵ ماده ۱۰، ایران - قطر، بندهای ۴ و ۵ ماده ۱۰.

۲. آلمان فدرال - کامرون، بند ۳ ماده ۹؛ آلمان فدرال - ساحل عاج، بند ۳ ماده ۹؛ برزیل - پرو، بند «ب» ماده ۶؛ ایران - دانمارک، شق «ج» بند ۳ ماده ۱۰؛ ایران - سوئد، شق «ج» بند ۳ ماده ۱۰؛ ایران - اتریش، شق «ج» بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران - یونان، شق «ج» بند ۲ ماده ۱۲.

مشخص گردیده است. که گاه با هم و گاه به‌تفکیک آورده می‌شود.

(الف) نمونهٔ بند مربوط به عدم تعیین یا تأیید تعرفه در موافقتنامه‌های میان دولتهای دیگر

نمونه‌ای از این بند به قرار زیر است:

> اگر شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده نتوانند درمورد تعرفه‌ها به‌توافق برسند یا چنانچه مقامات هواپیمایی هریک از طرفین متعاهد با تعرفه‌های پیشنهادی مخالفت کند، مقامات هواپیمایی طرفین متعاهد خواهند کوشید که درمورد تعرفه‌های مناسب به‌توافق برسند. این مذاکرات ظرف .... روز پس از تاریخی که ناتوانی شرکت‌های هواپیمایی در تعیین نرخ‌ها آشکار گشت یا مقامات هواپیمایی یک طرف متعاهد مخالفت خود را با تعرفه‌های پیشنهادی به‌مقامات هواپیمایی طرف متعاهد دیگر اطلاع داد، آغاز خواهد شد.[1]

(ب) مقایسه با موافقتنامه‌های مربوط به ایران

مقایسه بند مربوط در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران با نمونه فوق دو نکته را آشکار می‌سازد:

اول، علاوه بر ناتوانی شرکت‌های هواپیمایی طرفین متعاهد یا مخالفت مقامات هواپیمایی یکی از طرفین با تعرفه‌های پیشنهادی، مورد سومی نیز در این موافقتنامه‌ها وجود دارد که مساعی مقامات هواپیمایی دوطرف را برای تعیین نرخ حمل و نقل هوایی می‌طلبد و این مورد در صورتی مصداق پیدا می‌کند که یک طرف متعاهد شرکت هواپیمایی خود را به‌منظور انجام سرویس‌های مورد توافق، تعیین نکرده باشد. نمونه‌ای از این بند در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران به‌قرار زیر است:

> درصورتی که شرکت‌های هواپیمایی طرفین متعاهد نتوانند دربارهٔ نرخ‌های قابل اجرا به‌توافق برسند و یا درصورتی که یک طرف متعاهد شرکت هواپیمایی خود را به‌منظور انجام سرویس‌های مورد توافق تعیین ننموده باشد و یا چنانچه در فاصله .... روز از دوره .... روزه، مقامات هواپیمایی یک طرف متعاهد عدم رضایت خود را از هریک از نرخ‌های توافق شده بین شرکت‌های هواپیمایی طرفین متعاهد به‌مقامات هواپیمایی طرف متعاهد دیگر اعلام دارد، مقامات هواپیمایی طرفین متعاهد اهتمام خواهند نمود درمورد نرخ‌های مناسب به‌توافق برسند.[2]

روشن نیست درحالی که یک طرف متعاهد شرکت هواپیمایی خود را برای فعالیت در مسیرهای مقرر در موافقتنامه تعیین و معرفی نکرده و بنابراین اجازه طرف دیگر برای بهره‌برداری از مسیرهای کسب نشده است، تعیین نرخ برای عملیات پروازی این شرکت هواپیمایی که وجود خارجی ندارد، چه ضرورتی می‌تواند داشته باشد. به‌نظر می‌رسد افزودن چنین موردی به‌دو مورد دیگر که دخالت مستقیم مقامات هواپیمایی دو طرف برای تعیین نرخ حمل و نقل هوایی را ایجاب می‌کند، زائد باشد.

دوم، در بندهای معمول در موافقتنامه‌های حمل ونقل هوایی ایران مشخص نیست که مساعی مقامات هواپیمایی طرفین متعاهد درصورت ناتوانی شرکت‌های هواپیمایی دوطرف در تعیین نرخ‌های حمل هوایی، مخالفت یکی از طرفین با نرخ‌های پیشنهادی یا حتی عدم معرفی شرکت هواپیمایی از جانب آنها،

---

۱. موریس ـ سویس، بند ۴ ماده ۱۱؛ سویس ـ توگو، بند ۴ ماده ۱۱.

۲. ایران ـ یونان، شق «د» بند ۲ ماده ۱۲؛ ایران ـ کره، بند ۴ ماده ۱۱؛ ایران ـ اتریش، شق (د) بند ۲ ماده ۱۰؛ ایران ـ دانمارک، شق «د» بند ۳ ماد ۱۰؛ ایران‌ـسوئد، شق «د» بند ۳ ماده ۱۰.

چه زمانی آغاز می‌شود که مرجح است از این لحاظ با توجه به‌نمونه ارائه شده توجه لازم در موافقتنامه‌های آتی مبذول گردد تا تلاش‌ها در زمانی معلوم برای طرفین شروع گردد.

۲-حل اختلاف درصورت عدم تعیین تعرفه

چنانچه مقامات هواپیمایی طرفین متعاهد نتوانند درموارد مذکور در مرحله اول درخصوص تعیین تعرفه به‌توافق برسند، موضوع عموماً به‌شیوه‌های حل اختلاف مقرر در موافقتنامه ارجاع داده خواهد شد[1] که بسته به‌مورد می‌تواند ابتدا مشورت و سپس داوری صورت گیرد. در آن دسته از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران که از این ترتیب پیروی می‌کنند[2]، از این لحاظ تفاوتی با موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر نشان نمی‌دهند. اما در برخی دیگر از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران، موضوع چگونگی حل اختلاف درصورت شکست مساعی مقامات هواپیمایی دو کشور مسکوت باقی مانده است.[3] در هر حال، روشن نیست که چرا در تعدادی از موافقتنامه‌ها می‌توان روش‌های مقرر برای حل اختلاف را به‌عنوان ترتیب نهایی مشخص ساخت و در تعدادی دیگر نمی‌توان این رویه را در پیش گرفت. بنابراین مرجح است که دراین دسته از موافقتنامه‌ها نیز ترتیبی در این خصوص اتخاذ گردد که به‌طور معمول ارجاع مسئله به‌شیو ،های حل اختلاف است.

هـ ـ مدت اعتبار تعرفه‌ها

در بند دیگری از ماده مربوط به «تعرفه‌ها» یا همراه بایکی از بندهای فوق تصریح می‌گردد تعرفه‌هایی که ازقبل مجری بوده‌اند، تا زمان تعیین تعرفه‌های جدید مورد عمل خواهند بود، مگر در مواردی که مدتی برای اعتبار این تعرفه‌ها درصورت مخالفت مقامات هواپیمایی یکی از طرفین متعاهد با آنها تعیین شده باشد.

۱- نمونه‌های بند مربوط به‌اعتبار تعرفه‌ها در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

نمونه‌هایی از این دو حالت در موافقتنامه‌هایی که دولت‌های خارجی میان خود در خصوص حمل ونقل هوایی منعقد ساخته و در این مطالعه مورد بررسی قرار گرفته‌اند به‌شرح زیر است:

الف- تعرفه‌هایی که طبق این ماده [تعیین تعرفه] تعیین شده‌اند تا زمان تعیین تعرفه‌های جدید به‌موجب این ماده، مجری خواهند بود.[4]

ب- تعرفه‌هایی که از قبل تعیین شده‌اند تا زمان تعیین تعرفه‌های جدید طبق مقررات این ماده [تعیین تعرفه] یا ماده... [حل اختلافات] به‌قوت خود باقی خواهند بود، ولی در مواردی که مقامات هواپیمایی یکی از طرفین متعاهد باتعرفه‌ها مخالفت کرده است، این مدت از .... ماه تجاوز نخواهد کرد.[5]

۲- ارزیابی مدت اعتبار تعرفه‌ها در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های حمل ونقل هوایی ایران نیز هر دو نمونه فوق مشاهده می‌شود.[6] نمونه اول مدتی را برای

---

۱. به‌مبحث حل اختلافات مراجعه شود.

۲. ایران ـ یونان، بند ۴ ماده ۱۲؛ ایران ـ قطر، بند ۷ ماده ۱۰؛ ایران ـ عمان، بند ۷ ماده ۱۰.

۳. ایران ـ کره؛ ایران ـ اتریش؛ ایران ـ دانمارک؛ ایران ـ سوئد.

۴. بلژیک ـ پاراگوئه، بند ۷ ماده ۹؛ آلمان فدرال ـ کامرون، بند ۵ ماده ۹، آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۵ ماده ۹؛ برمه ـ هلند، بند «ده» ماده ۳؛ برمه ـ بنگلادش، بند ۶ ماده ۵

۵. موریس ـ سویس، بند ۶ ماده ۱۱؛ سویس ـ توگو، بند ۶ ماده ۱۱.

۶. نمونه اول شامل ایران ـ یونان، شق «ب» بند ۳ ماده ۱۲، ایران ـ اتریش، بند ۳ ماده ۱۰؛ ایران ـ کره، بند ۵ ماده ۱۱؛ ایران ـ دانمارک، بند ۴ ماده ۱۰؛ ایران ـ سوئد، بند ۴ ماده ۱۰؛ نمونه دوم شامل ایران ـ قطر، بند ۸ ماده ۱۰؛ ایران ـ عمان، بند ۸ ماده ۱۰.

اعتبار تعرفه‌های سابق در مواردی که یکی از طرفین متعاهد با آن مخالفت کرده است، تعیین نمی‌کند ولی در نمونهٔ دوم درصورت بروز چنین مخالفتی، تعرفه‌های موجود حداکثر تا ضرب‌الاجل تعیین شده اعتبار خواهند داشت و پس از انقضای این مدت درواقع عملیات حمل ونقل هوایی تا تعیین نرخ‌های جدید حمل و نقل متوقف خواهد شد. به‌علاوه این ضرب‌الاجل شامل تمام مواردی است که تعرفه اعتبار خود را از دست می‌دهد و تنها ناظر بر مواردی نیست که یک دولت تعرفه پیشنهادی را رد می‌کند. وجود این ضرب‌الاجل می‌تواند مساعی مقامات هواپیمایی دو کشور یا رکن حل اختلاف برای تعیین نرخ حمل و نقل را تسریع نماید ولی از سوی دیگر ممکن است سبب تعطیلی فعالیت شرکت‌های هواپیمایی در صورت عدم حصول توافق در مدت تعیین شده گردد. به‌نظر می‌رسد انتخاب هر یک از دو نمونه فوق و درج آنها در موافقتنامه بستگی تام به‌سطح روابط دو کشور و در عین حال حجم ترافیک در مسیرهای تعیین شده در موافقتنامه و نیز سهم شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده در جابجایی آن دارد. چنانچه این عوامل از اهمیت برخوردار باشند، قطع فعالیت حمل و نقل هوایی می‌تواند زیان‌های اقتصادی دربر داشته و به‌روابط دو کشور لطمه بزند.

اجرای این تعرفه‌ها در سرزمین طرف‌های متعاهد درمورد مسافر و بار و نیز اجرای سایر امور اداری، فنی و تجاری، بر عهدهٔ دفاتر نمایندگی هریک از طرفین در سرزمین طرف متعاهد دیگر است.

۱۳ـ نمایندگی

برای بهره‌برداری از خطوط هوایی، بدیهی است شرکت‌های هواپیمایی تعیین‌شدهٔ هریک از طرفین متعاهد باید در سرزمین طرف دیگر تشکیلاتی برای انجام امور مربوط به‌حمل مسافر، بار و پُست در مسیرهای مشخصه داشته باشند. عموماً در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مقرراتی در این خصوص پیش‌بینی می‌گردد که بسته به‌سطح روابط و وسعت فعالیت حمل و نقل میان دو کشور تفاوت دارد. موضوع نمایندگی در اکثر موافقتنامه‌های حمل و نقل خارجی ماده مستقلی را تشکیل می‌دهد و در آن اجازه مربوط به‌دایر کردن دفتر نمایندگی و شرایط اعضای نمایندگی مطرح می‌گردد.

الف ـ دایر کردن دفتر نمایندگی

ابتدا، هریک از طرفین متعاهد اجازه دایر کردن نمایندگی در سرزمین طرف دیگر را براساس عمل متقابل به‌یکدیگر اعطا می‌کنند.

۱ – نمونه‌های متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

برای مثال نمونه زیر قابل ذکر است:

> هریک از طرفین متعاهد حق نگهداری دفاتر و کارکنان اداری، تجاری و فنی را که ممکن است برای رفع نیازمندی‌های شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف متعاهد دیگر لازم باشد، برمبنای عمل متقابل به‌آن اعطا می‌کند.[1]

این بند گاه در قالبی کلی‌تر و بدون ذکر فعالیت کارکنان به‌صورت زیر بیان می‌شود:

> شرکت هواپیمایی تعیین‌شده حق دارند نمایندگی خود را در سرزمین طرف متعاهد دیگر

۱. آلمان فدرال ـ کتیا، بند ۱ ماده ۱۳.

دایر کنند و کارکنان لازم برای انجام خدمات هوایی مورد توافق را نگهداری نمایند.[1]

در برخی موارد نیز در این موافقتنامه‌ها مشخص شده که درصورت عدم تأسیس دفتر نمایندگی، وظیفه آن به‌عهده چه شخصی باشد. به‌عنوان نمونه:

> اگر شرکت هواپیمایی تعیین شده از استقرار تشکیلات خود در فرودگاه‌های سرزمین طرف متعاهد دیگر خودداری کند، بدیهی است کار آن حتی‌الامکان بر عهده کارکنان فرودگاه یا شرکت هواپیمایی معینی در سرزمین طرف متعاهد دیگر خواهد بود.[2]

۲- ارزیابی بند مربوط به‌دایر کردن نمایندگی در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران نیز این بند از مبحث نمایندگی از الگوهای زیر تبعیت می‌کند:

> ۱- شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاهد حق داشتن نمایندگی خود را در سرزمین طرف متعاهد دیگر دارا می‌باشد.[3]
>
> ۲- هریک از شرکت‌های تعیین شده حق فروش [خدمات] حمل و نقل هوایی را در سرزمین طرف دیگر مستقیماً یا ازطریق نمایندگان خود حائز می‌باشد و هرکسی حق خریداری چنین خدمات حمل و نقلی را طبق قوانین و مقررات ملی دارد.[4]

مقایسه این دو نمونه در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران نشان می‌دهد که نمونهٔ دوم فعالیت نمایندگی را تنها به‌فروش خدمات هوایی محدود ساخته و ذکری از خدمات فنی و غیره به‌عمل نمی‌آورد، حال‌این‌که نمونه نخست جنبه عام دارد واز این لحاظ از جامعیت لازم برای درج در کلیه موافقتنامه‌های ایران برخوردار است.

در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مطالعه شده در مورد ایران، بندی درخصوص وضعیت نمایندگی در شرایطی که یکی از طرف‌ها از برپایی تشکیلات در سرزمین طرف مقابل خودداری کند، ملاحظه نشده که شایسته است از این لحاظ توجه شود تا بعداً درمورد نحوه فعالیت شرکت هواپیمایی مشکلی پدید نیاید. درخصوص ایجاد دفاتر نمایندگی شرکت‌های هواپیمایی خارجی در ایران لازم به‌یادآوری است که طبق قانون ثبت شرکت‌ها، کلیهٔ این دفاتر نمایندگی باید در ایران به‌ثبت برسند[5] و ازنظر شورای محترم نگهبان چنین امری با اصل ۸۱ قانون اساسی مغایرت ندارد.[6]

در خاتمه متذکر می‌گردد که در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران، ماده‌ای درخصوص نمایندگی شرکت‌های خارجی در ایران مشاهده نمی‌گردد[7]، که شایسته است باتوجه به‌لزوم چنین تشکیلاتی برای انجام امور تجاری، توجه مقتضی در تجدیدنظرهای بعدی در این موافقتنامه‌ها مبذول گردد تا شرکت‌های هواپیمایی متعلق به‌دولت ایران نیز بتوانند از تسهیلات نمایندگی در قلمرو طرف

---

۱. هلند ـ آلمان دمکراتیک، بند ۱ ماده ۱۳.

۲. آلمان فدرال ـ کامرون، ماده ۱۱.

۳. ایران ـ قطر، بند ۴ ماده ۵؛ ایران ـ جمهوری خلق کره، ماده ۱۰؛ ایران ـ اتریش، بند ۴ ماده ۵.

۴. ایران ـ یونان، بند ۴ ماده ۸؛ در این موافقتنامه بند مورد بحث پس از بند قبلی می‌آید.

۵. قانون ثبت شرکت‌ها (۱۳۱۰)، ماده ۳.

۶. نظر شورای محترم نگهبان درمورد ثبت شرکت‌های خارجی در ایران (۱۳۶۰): شرکت‌های خارجی که با دستگاه‌های دولتی ایران قرارداد قانونی منعقد نموده‌اند می‌توانند جهت انجام امور قانونی و فعالیت‌های خود درحدود قراردادهای منعقده طبق ماده ۳ قانون ثبت شرکت‌ها به‌ثبت شعب خود در ایران مبادرت نمایند و این امر با اصل ۸۱ قانون اساسی مغایرتی ندارد.

۷. ایران ـ دانمارک؛ ایران ـ سوئد.

متعاهد دیگر برخوردار گردند.

ب ـ شرایط اعضای نمایندگی

در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقده میان دولت‌های دیگر، شرایط اشخاص فعال در نمایندگی از لحاظ تابعیت به‌دقت تعیین شده است.

۱ - نمونه‌های متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

در این زمینه می‌توان به نمونه‌های زیر اشاره کرد:

الف- کارکنان دفتر نمایندگی از اتباع یک یا هر دو طرف متعاهد تشکیل می‌شود و در موارد استثنایی فعالیت آنها مستلزم تأیید مقامات هواپیمایی دولت متوقف فیه خواهد بود. این کارکنان مشمول مقررات حقوقی دولتی خواهند بود که در آن اقامت دارند.[۱]

ب- هر شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ هریک از طرفین متعاهد می‌تواند کارکنان خود را برای انجام فعالیت‌های حمل و نقل در فرودگاه‌ها و شهرهای سرزمین طرف متعاهد دیگر که قصد تأسیس نمایندگی در آنجا را دارد، حفظ و استخدام کند. این کارکنان مشمول قوانین و مقررات طرف متعاهد ذی‌ربط، مانند قوانین و مقررات مربوط به‌پذیرش خارجیان، و اقامت آنها در این سرزمین خواهند بود.[۲]

مقایسهٔ این دو نمونه نشان می‌دهد که در مواردی طرف‌های متعاهد اعضای نمایندگی را محدود به‌اتباع خود و در مواردی دیگر ترکیبی از اتباع دو کشور ساخته‌اند، که در هر حال تابع مقررات کشور متوقف فیه می‌باشند.

۲ - شرایط اعضای نمایندگی در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران منعقد ساخته و مورد مطالعه قرار گرفته‌اند در هیچ‌مورد ترکیب اعضای نمایندگی از لحاظ تابعیت به‌روشنی معلوم نشده است، حال‌این‌که بهتر است در موافقتنامه‌ها از این لحاظ دقت لازم به‌عمل آید تا احیاناً از بروز اختلافات بعدی در این خصوص جلوگیری شود. در زمینه اعمال قوانین و مقررات داخلی بر کارکنان، تفاوتی میان موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران و موافقتنامه‌های منعقد میان دولت‌های ثالث ملاحظه نمی‌گردد.

در این خصوص باید متذکر شد که اگر همه یا تعدادی از اعضای دفتر نمایندگی هواپیمایی خارجی از اتباع کشورهای دیگر باشند، لازم است مقررات ایران در زمینهٔ اقامت اتباع خارجی در کشور وازجمله شرایط قانون کار در زمینهٔ صدور پروانه کار برای این دسته از کارکنان نمایندگی رعایت گردد. به‌علاوه، ازآنجا که این دسته از اتباع خارجی که در دفاتر نمایندگی خارجی اشتغال دارند، به‌عنوان کارشناس در استخدام دولت ایران نبوده، بلکه دراستخدام شرکت هواپیمایی خارجی هستند، مشکلی از لحاظ اصل ۸۲ قانون اساسی پدید نمی‌آید.

نمونه‌هایی از بندهای مربوط به‌موافقتنامه‌های منعقد از جانب ایران به‌قرار زیر است:

الف- شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ یک طرف متعاهد می‌تواند طبق قوانین و مقررات طرف دیگر ناظر به‌ورود، اقامت و استخدام، متخصصین مدیریت، فروش، فنی و دیگر کارکنان متخصص

---

۱. هلند ـ آلمان دمکراتیک، بندهای ۲ و ۳ ماده ۱۳.

۲. موریس ـ سویس، بند ۳ ماده ۹.

خود را که برای ارائه خدمات هوایی مورد نیاز هستند، به‌سرزمین طرف متعاهد دیگر آورده و نگهداری کند.[1]

ب- تعداد کارکنان هر نمایندگی با توافق شرکت‌های هواپیمایی تعیین شدهٔ طرفین متعاهد معین گردیده و به‌تصویب مقامات هواپیمایی طرفین خواهد رسید. کارکنان هر نمایندگی قوانین و مقررات لازم‌الاجرا در کشور طرف متعاهدی را که دفتر نمایندگی در آن واقع است، رعایت خواهند نمود.[2]

در کنار این بند کلی، بند دیگری در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران اختصاصاً به‌نماینده کل یا نماینده کل فروش می‌پردازد که طی آن شرایط وی از لحاظ ارتباط اداری و سازمانی مشخص شده است که به‌نظر می‌رسد حاکی از اهمیت سمت وی باشد. به‌عنوان مثال:

الف- درصورت تعیین نماینده کل یا نماینده کل فروش، این نماینده برطبق قوانین و مقررات جاری مربوطهٔ هریک از طرفین متعاهدین منصوب خواهد شد.[3]

ب- درصورت تعیین نماینده کل یا نماینده کل فروش، این نماینده باید شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف متعاهد دیگر باشد، مگراین‌که بین دو شرکت هواپیمایی تعیین شده به‌نحو دیگری توافق شده باشد.[4]

در میان موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی مورد مطالعه در این بخش، بندی درخصوص نماینده یا نماینده کل فروش وجود ندارد، زیرا این شخص نیز به‌عنوان یکی از اعضای دفتر نمایندگی درواقع مشمول همان شرایط عمومی ناظر بر سایر اعضا است. در خاتمه متذکر می‌گردد که در موافقتنامه‌های حمل ونقل هوایی دوجانبه ایران هیچ الزامی به‌درج همه‌بندهای مذکور در فوق به‌صورت مستقل نمی‌باشد و با استفاده از نمونه‌های گفته شده در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی، می‌توان ترکیبی مناسب از این بندها را باتوجه به‌شرایط خاص حاکم بر مذاکرات در موافقتنامه گنجاند.

شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده در نتیجه بهره‌برداری از مسیرهای مُعیّنه در موافقتنامه عوایدی را کسب می‌کنند که طبعاً باید به‌کشور متبوع خود منتقل سازند. این موضوع ذیلاً مورد بررسی قرار می‌گیرد.

۱۴ـ انتقال درآمد

در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه، هریک از طرفین متعاهد به‌شرکت‌های هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف دیگر اجازه می‌دهد درآمد حاصل از حمل و نقل مسافر، بار و پُست در سرزمین طرف متعاهد دیگر را به‌خارج از کشور منتقل سازد. موضوع انتقال درآمد در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر در قالب ماده‌ای مستقل تنظیم شده است. در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست نیز در اکثر موارد همین ترتیب رعایت شده ولی بعضاً چنین نیست و موضوع انتقال درآمد در زمرهٔ بحث نمایندگی مشاهده می‌گردد که منطقی‌تر آن است که به‌طور مستقل مطرح گردد.

در ماده مربوط به‌انتقال درآمد، عموماً حق انتقال عواید هریک از شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده

---

۱. ایران ـ یونان، بند ۲ ماده ۸

۲. ایران ـ جمهوری خلق کره، ماده ۱۰.

۳. ایران ـ یونان، بند ۳ ماده ۸

۴. ایران ـ جمهوری خلق کره، ماده ۱۰.

به‌خارج از کشور واین‌که این وجوه تنها شامل خالص دریافتی است تصریح می‌گردد و همچنین نرخ ارزی که طبق آن این وجوه محاسبه می‌شود و مقررات حاکم بر این انتقال توضیح داده می‌شود. نکات مزبور می‌تواند در قالب یک عبارت و به‌صورت یک کاسه و یا در بندهای مختلف تنظیم گردد که در هر حال تفاوتی در ماهیت موضوع ندارند.

الف ـ بندهای متداول در موافقتنامه‌های میان دولتهای دیگر

از جمله نمونه زیر قابل ذکر است:

> هرطرف متعاهد به‌طرف متعاهد دیگر اجازه می‌دهد که درآمد خالص حاصل از فعالیت شرکت هواپیمایی تعیین‌شده خود در زمینهٔ حمل و نقل مسافر، بار و پُست را به‌نرخ رسمی آزادانه به‌خارج منتقل سازد. اگر نظام پرداخت میان طرفین متعاهد مشمول موافقتنامه‌های ویژه‌ای باشد، چنین موافقتنامه‌ای ناظر بر این انتقال خواهد بود.[1]

در بعضی از موافقتنامه‌های مورد بحث مسئلهٔ چگونگی محاسبه هزینه‌ها و مالیات‌ها در تعیین درآمد قابل انتقال شرکت هواپیمایی به‌دقت روشن می‌شود. برای مثال:

> هر یک از طرفین متعاهد مجازند وجوه خالص دریافتی شرکت هواپیمایی طرف متعاهد دیگر از بابت حمل مسافر، بار و پست را به‌نرخ رسمی و طبق مقررات ارزی مجری، آزادانه به‌خارج منتقل سازند اگر پرداخت میان طرفین متعاهد طبق موافقتنامه‌ای ویژه تنظیم شده باشد، این موافقتنامه ناظر بر انتقال وجوه خواهد بود. وجوه دریافتی مشمول مالیات یا عوارض دیگری نخواهد بود.[2]

ب ـ انواع بندهای مربوط به‌انتقال درآمد در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران پس از انقلاب اسلامی به‌امضا رسانده است، تنوعاتی در بعضی بخش‌های این ماده مشاهده می‌گردد:

۱ ـ انتقال درآمد با تعیین نرخ ارز

در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران، اجازه انتقال وجوه دریافتی به‌نرخ رسمی و در چارچوب مقررات ارزی کشور بوده و در آنها تفاوتی در این زمینه با عبارات مشابه در موافقتنامه‌های منعقد میان دولت‌های دیگر به‌چشم نمی‌خورد. به‌عنوان نمونه:

> هریک از طرفین مورد قرارداد باید به‌شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف دیگر، حق انتقال وجوه به‌دست آمده در کشور طرف مورد قرارداد را اعطا نماید. در هر صورت وجوه به‌دست آمده باید مطابق مقررات تبادل ارزی کشور طرف قرارداد که درآمد در آنجا حاصل شده، انجام گیرد.[3]

۲ ـ انتقال درآمد بدون تعیین نرخ ارز

اما در تعدادی دیگر از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران، ضمن اجازه انتقال وجوه، ذکری از نرخ رسمی ارز نشده و نرخ رایج مبنای محاسبات است که مشابه این عبارت درهیچ یک از موافقتنامه‌های حمل

---

۱. بلژیک ـ پاراگوئه، ماده ۱۰؛ موریس ـ سویس، ماده ۱۳.

۲. هلند ـ آلمان دمکراتیک، ماده ۱۲.

۳. ایران ـ قطر، بند ۱ ماده ۱۱.

و نقل هوایی منعقده میان دولت‌های دیگر دیده نشده است. برای مثال:

هریک از طرفین قرارداد این امتیاز را به‌خط هوایی طرف مقابل قرارداد اعطا می‌کند تا مازاد درآمد خود علاوه بر رسید هزینه‌ها در کشور که از طریق حمل مسافر، پست و حمل بار درآمد داشته است، باتوجه به‌قوانین و مقررات مورد اجرا در مملکت براساس پرداخت‌های رایج نرخ ارز در بازار، این مازاد را انتقال دهد.[1]

در این ماده نرخ رایج ارز روشن نمی‌سازد که آیا منظور نرخ مورد عمل بانک‌هاست که درنظام چند نرخی، آن نیز متفاوت می‌باشد یا نرخ مورد عمل در بازار، که در این صورت مشکل دوچندان می‌شود.

۳- انتقال درآمد طبق مقررات ارزی

بعضی از موافقتنامه‌های منعقد میان ایران و سایر دولت‌ها، نه صراحتاً اشاره‌ای به‌نرخ برابری رسمی ارز دارند و نه به نرخ ارز در بازار وتنها متذکر می‌شوند که انتقال وجوه طبق مقررات ارزی مورد عمل انجام خواهد شد، مگراین‌که موافقتنامه پرداختی بین طرفین متعاهد وجود داشته باشد که در این صورت پرداخت به‌موجب مقررات آن موافقتنامه به‌عمل خواهد آمد. برای مثال:

۱ـ انتقال وجوه دریافتی توسط شرکت‌های هواپیمایی تعیین شدهٔ طرفین متعاهد به‌موجب مقررات ارزی مورد عمل در کشور انجام خواهد شد. طرفین کلیه مساعی خود را جهت تسهیل انتقال چنین وجوهی مبذول خواهند داشت.

۲ـ چنانچه موافقتنامه پرداختی بین طرفین متعاهد وجود داشته باشد، پرداخت‌ها به‌موجب مقررات آن موافقتنامه صورت خواهد گرفت.[2]

در این نمونه به‌طور کلی به‌مقررات ارزی کشور برای انتقال وجوه استناد می‌شود که در عین حال به‌طور ضمنی می‌تواند نرخ ارز را شامل گردد، اما باز هم دقیقاً مشخص نمی‌گردد که نرخ محاسبه در یک نظام چندنرخی ارز کدام است، که مرجح است از این بابت ماده مزبور صراحت لازم را داشته باشد.

۴- انتقال درآمد و محدودیت‌های ارزی

به‌علاوه، در برخی موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست امکان وضع محدودیت‌هایی برای انتقال وجوه پیش‌بینی شده است که اجازه عمل متقابل را به‌طرف دیگر می‌دهد. نمونه‌ای ازآن به‌شرح زیر است:

اگر یکی از طرفین متعاهد محدودیت‌هایی را درمورد انتقال وجوه باقیمانده از هزینه‌های جاری شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده توسط طرف دیگر اعمال نماید، طرف دوم قرارداد حق اعمال محدودیت‌های دوجانبه‌ای درمورد شرکت‌های هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف دیگر قرارداد را دارد.[3]

اشاره صریح به‌امکان برقراری محدودیت‌هایی در زمینهٔ انتقال وجوه در آینده، به‌اساس موافقتنامه لطمه می‌زند و تردیدهایی از لحاظ این نوع فعالیت اقتصادی ایجاد می‌کند. اگر مقامات مربوط احتمال می‌دهند که مشکلاتی در آینده از لحاظ انتقال یا سایر مسائل ارزی بروز کند و محدودیت‌هایی برقرار شود، درج این

---

۱. ایران ـ عمان، بند ۱ ماده ۱۲.

۲. ایران ـ اتریش، بندهای ۱ و ۲ ماده ۱۲؛ ایران ـ جمهوری خلق کره، ماده ۱۲.

۳. ایران ـ قطر، بند ۲ ماده ۱۱؛ ایران ـ عمان، بند ۲ ماده ۱۲.

عبارت که انتقال وجوه در هر حال تابع مقررات مجری است وافی مقصود خواهد بود و نیازی به‌افزودن بند فوق در ماده مربوط به‌انتقال درآمد در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی نیست.

۵- مالیات بر درآمد حاصل از فعالیت‌های هواپیمایی

بررسی نمونه‌های فوق از دیدگاه هزینه‌ها و مالیات‌ها در موافقتنامه‌های حمل هوایی مربوط به‌ایران نشان می‌دهد که انتقال وجوه دریافتی تنها پس از کسر هزینه‌ها امکان‌پذیر است، ولی درمورد پرداخت یا عدم پرداخت مالیات از بابت درآمدهای حاصله شرکت‌های هواپیمایی تصریحی به‌عمل نیامده که شایسته است از این بابت موضوع روشن گردد، مگراین‌که بپذیریم همواره باید مالیات بردرآمد پرداخت گردد و هزینه‌ها شامل مالیات نیز می‌شود.[1] به‌هر حال عدم وصول مالیات باید در موافقتنامه تصریح شود و نابرابری در نرخ این مالیات اجازه عمل متقابل را به‌هریک از طرفین می‌دهد.

۶- پیشنهاد

در خاتمه متذکر می‌شود که در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران که قبل از انقلاب اسلامی منعقد شده‌اند، شروطی درخصوص چگونگی انتقال درآمد حاصل از خدمات حمل و نقل هوایی و نحوهٔ اخذ مالیات مربوط، ملاحظه می‌شود که بدیهی است درنظر گرفتن چنین موضوعی در تجدیدنظرهای بعدی این موافقتنامه‌ها ضرورت دارد. منتهای مراتب باید درنظر داشت که درج چنین شروطی بدون درنظر گرفتن زمینه‌های اجرایی انتقال ارز ظاهراً هیچ‌گونه اثری ندارد. مضافاًاین‌که منع نقل و انتقالات ارزی به‌دلیل مشکلات ارزی می‌تواند به‌عنوان یکی از مصادیق قوهٔ قاهره (فورس ماژور) تلقی شود که در مقابل امکان رفتار مقابل را به‌دولت متعاهد دیگر خواهد داد. در نهایت شاید تصریح در اعمال محدودیت در توافقات بین‌المللی چندان مناسب نباشد.

مقامات هواپیمایی هریک از طرف‌های متعاهد ممکن است به‌اطلاعاتی در زمینهٔ فعالیت شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف مقابل نیاز داشته باشند که به‌ترتیب زیر در اختیار آنها قرار می‌گیرد.

۱۵- تسلیم آمار و گزارش

برای اجرای مواد موافقتنامه، طرفین متعاهد ممکن است به‌سلسله آمار و گزارش‌هایی نیاز داشته باشند که طی ماده‌ای مقرر می‌گردد هر طرف متعهد است که درصورت درخواست طرف دیگر، چنین آمار و گزارش‌هایی را در اختیار طرف دیگر قرار دهد که می‌تواند به‌صورت ادواری یا موردی زائد باشد.

الف - نمونه متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

این نمونه به شرح زیر است:

> مقامات هواپیمایی هریک از طرفین متعاهد آمار مربوط به‌ترافیک را که ممکن است به‌منظور بررسی دفعات و ظرفیت سرویس‌های مورد توافق به‌طور معقول لازم باشد و هرگونه گزارش‌های ادواری دیگری که ممکن است در مورد ترافیک حمل شده توسط شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده به‌سوی سرزمین طرف متعاهد دیگر یا از آن سرزمین یا

---

۱. طبق قانون مالیات‌های مستقیم مالیات مؤسسات کشتیرانی و هواپیمایی خارجی بابت کرایه مسافر و حمل کالا و امثال آنها از ایران به‌طور مقطوع عبارت است از ۵ درصد کلیه وجوهی که از این بابت عاید آنها خواهد شد، اعم از این‌که وجوه مزبور در ایران یا در مقصد یا در بین راه دریافت شود. اگر مالیات دریافتی از شرکت‌های کشتیرانی و هواپیمایی ایران در کشور طرف متعاهد بیش از ۵ درصد باشد، مالیات از شرکت‌های کشتیرانی و هواپیمایی آن کشور طبق آن نرخ دریافت خواهد شد. (ماده ۱۱۳)

برفراز سرزمین مزبور به‌طور معقول مورد نیاز باشد، ازجمله اطلاعاتی درمورد مبدأ و مقصد این ترافیک را درصورت درخواست مقامات هواپیمایی طرف دیگر، در اختیار آنها می‌گذارند.[1]

در این ماده به‌دو دسته آمار و گزارش اشاره می‌شود: نخست، آمار مربوط به‌ترافیک که با استفاده از آنها، دفعات و ظرفیت سرویس‌های مورد توافق بررسی می‌شوند. دسته دوم، گزارش‌های مربوط به‌پروازهایی که به یا از سرزمین طرف متعاهد یا از طریق آن به‌طور ترانزیت صورت می‌گیرد که می‌تواند جنبهٔ ادواری داشته و در فواصل منظم ارائه گردد. در نمونه فوق حدود آمار وگزارش‌های درخواستی به‌معقول بودن نیاز به آنها محدود شده است که نمی‌توان تعریف مشخصی از نیاز معقول ارائه داد. اما نمونهٔ دیگری وجود دارد که در آنها این حد به‌ترتیب دیگری تعیین شده است. مثلاً «این آمار و گزارش‌ها باید در حدی باشد که مورد نیاز شورای سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی (ایکائو) است».[2]

ب ـ نمونه متداول در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران با دولت‌های دیگر ماده فوق با تفاوت‌هایی مشاهده می‌گردد:

مقامات هواپیمایی هریک از طرفین متعاهد اطلاعات و آمار مربوط به‌ترافیک حمل شده در سرویس‌های موردتوافق توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده خود را به‌سوی سرزمین طرف متعاهد دیگر یا از آن سرزمین را، به‌قسمی که معمولاً توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده برای مقامات هواپیمایی ملی خود تهیه می‌گردد، بنابه‌تقاضا در اختیار مقامات طرف متعاهد دیگر قرار خواهد داد. کلیه اطلاعات اضافی مورد درخواست مقامات هواپیمایی یک طرف متعاهد از طرف متعاهد دیگر درصورت تقاضا مورد شور و توافق بین طرفین متعاهد قرار خواهد گرفت.[3]

ج ـ ارزیابی موضوع تسلیم آمار وگزارش در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در این ماده برخلاف موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر، تنها آمار ترافیک به و یا از سرزمین طرف متعاهد بدون ذکر دلیل دریافت آن مورد توجه بوده و در این آمار عبور ترانزیت درنظر گرفته نشده است، که می‌توان از این لحاظ نیز در مواردی که در خاک ایران توقفی صورت نمی‌گیرد و شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ طرف متعاهد تنها عبوری ترانزیت دارد، آمار مربوط به‌مبدأ و مقصد این پروازها را برای ارزیابی مسائل ترافیک هوایی دریافت کرد. به‌علاوه در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران، سطح این اطلاعات در همان حدی است که شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده برای مقامات هواپیمایی ملی خود تهیه می‌کنند که به‌نظر می‌رسد معیاری دقیق‌تر از نیاز معقول در موافقتنامه‌های خارجی باشد. مضافاً این‌که امکان درخواست اطلاعات اضافی در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران می‌تواند سایر مواردی را که نیاز به‌اطلاعات دیگری است، عملاً تحت پوشش قرار دهد و اطلاعات ادواری را نیز شامل شود، هرچند که دریافت آن موکول به‌توافق مقامات هواپیمایی دو کشور است. در هر حال این بخش از ماده جامعیت بیشتری در قیاس با نمونه معمول در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی مذکور در فوق دارد. یکی

---

۱. سنگاپور ـ لوکزامبورگ، ماده ۱۱؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، بند ۲ ماده ۸.

۲. بلژیک ـ پاراگوئه، بند ۲ ماده ۱۱.

۳. ایران ـ جمهوری خلق کره، ماده ۱۳؛ ایران ـ یونان، ماده ۱۳؛ ایران ـ اتریش، ماده ۱۱؛ ایران ـ قطر، ماده ۱۳.

دیگر از مقررات موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی به‌مشورت مربوط می‌شود که طبق شرایط مقرر در موافقتنامه میان مقامات طرفین متعاهد، در پاره‌ای امور به‌عمل می‌آید.

۱۶ـ مشورت

در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مورد مطالعه ماده‌ای درخصوص مشورت یا تبادل نظر میان مقامات هواپیمایی دو کشور امضاکننده موافقتنامه به‌چشم می‌خورد. این مشورت دو هدف کلی را دنبال می‌کند. یکی تبادل نظر با هدف فراهم آوردن زمینه‌های لازم برای حسن اجرای موافقتنامه است که ممکن است در متن ماده تصریح شود یااین‌که به‌طور ضمنی قابل استنباط باشد. در این حالت عموماً ماده‌ای مستقل به‌این موضوع اختصاص دارد. هدف دیگر مشورت برای رفع اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای موافقتنامه است که در مبحث حل اختلافات[1] مورد بررسی قرار می‌گیرد. در اینجا تنها به‌نقش مشورت در تضمین اجرای موافقتنامه پرداخته می‌شود.

الف ـ مشورت با هدف تضمین اجرای موافقتنامه

در مواردی هدف مشورت تضمین اجرای رضایت‌بخش موافقتنامه و ضمیمه آن به‌طور کلی و بدون توجه به‌موضوع خاصی است.

۱ - موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

نمونه‌هایی متداول بند مربوط به‌مشورت که این هدف کلی را دنبال می‌کند در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی به‌شرح زیر است:

الف- مقامات هواپیمایی طرفین متعاهد به‌طور منظم و با روحیه همکاری نزدیک، مشورت‌هایی به‌منظور تضمین اجرای رضایت‌بخش موافقتنامه و ضمیمه آن به‌عمل خواهند آورد.[2]

ب-۱ـ مقامات هواپیمایی طرفین متعاهد درصورت لزوم، با روحیه همکاری نزدیک به‌منظور تضمین اجرای هماهنگ موافقتنامه و ضمیمه آن مشورت خواهند کرد.۲ـ این مشورت که می‌تواند به‌صورت کتبی یا شفاهی میان مقامات هواپیمایی صورت گیرد، ظرف ۶۰ روز پس از درخواست آغاز خواهد شد.[3]

این دو نمونه از این جهت با یکدیگر متفاوتند که در اولی مشورت جنبه منظم داشته ولی در دومی در صورت نیاز صورت می‌گیرد. به‌علاوه، در نمونه دوم تصریح شده که مشورت می‌تواند به‌صورت کتبی یا شفاهی باشد ولی در نمونه اول چنین تأکیدی ملاحظه نمی‌شود. همچنین در نمونه اول برخلاف نمونه دوم زمانی برای انجام مشورت تعیین نگردیده است.

۲ - موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد از جانب ایران، درمواردی نمونه نخست همراه با جنبه‌هایی از نمونه دوم مشاهده می‌شود، اما از آنجاکه با بحث اصلاح موافقتنامه تداخل دارد، چگونگی این مشورت با بند مربوط به‌اصلاح آورده شده است.در هر حال بیان خود بند سوای از سایر بندها جنبه عام دارد. برای مثال:

---

۱. به‌مبحث حل اختلافات مراجعه شود.

۲. بلژیک ـ پاراگوئه، بند ۱ ماده ۱۱.

۳. هلند ـ آلمان دمکراتیک، بندهای ۱ و ۲ ماده ۱۶.

الف- باتوجه به‌روحیه همکاری نزدیک و به‌منظور حاصل نمودن اطمینان جهت اجرای توافقنامه و حصول رضایت از اجرای مفاد آن و برنامه‌های ضمیمه، مقامات هواپیمایی طرفین قرارداد هرچند وقت با یکدیگر مشورت خواهند نمود و همچنین در شرایطی که لازم باشد تغییراتی در موافقتنامه داده شود، در آن مورد خاص مشورت خواهند نمود.

ب- هریک از طرفین قرارداد ممکن است به‌صورت کتبی از طرف مقابل قرارداد تقاضای مشورت نماید که مهلت جهت انجام چنین مشورتی به‌مدت ۶۰ روز پس از دریافت تقاضا می‌باشد، مگراین‌که طرفین توافق نمایند که موعد ملاقات در فاصله بیش از ۶۰ روز انجام گیرد.[۱]

۳- پیشنهاد

در مواردی که حجم ترافیک میان ایران و کشور مربوط زیاد بوده و مشورت منظم میان مقامات هواپیمایی دو کشور را ضروری گرداند، استفاده کامل از نمونه دوم می‌تواند مناسب‌تر باشد، به‌ویژه اگر قیدی هم از لحاظ نحوه مشورت (شفاهی یا کتبی) نیز وجود نداشته باشد.

ب ـ مشورت با تعیین موضوع

گاه در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد هدف مشخصی برای مشورت از پیش در این سند ذکر نمی‌گردد و صرف تقاضای هریک از طرفین برای آغاز آن ظرف مهلت مقرر کفایت خواهد کرد. درواقع برخلاف نمونه‌های مذکور در بخش (الف) فوق، مشورت هیچ هدف از پیش تعیین شده کلی را دنبال نمی‌کند و بسته به‌مورد موضوع آن می‌تواند متفاوت باشد. در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی بند مربوط بدین قرار است:

درخواست مشورت میان مقامات هواپیمایی می‌تواند در هر زمان توسط طرفین متعاهد صورت گیرد و ظرف ۶۰ روز پس از دریافت درخواست هرطرف متعاهد به‌وسیله طرف دیگر، که در آن موضوع یا موضوعات مشورت تعیین شده است، آغاز گردد.[۲]

این بند معلوم نمی‌دارد که هدف مشورت حسن اجرای موافقتنامه حمل ونقل هوایی است، بلکه تصریح می‌کند که موضوع مشورت باید در تقاضانامه مربوط مشخص باشد. بدیهی است در نمونه‌های (الف) و (ب) مذکور در فوق نیز موضوعات مورد علاقه دو کشور برای تبادل نظر برای حسن اجرای موافقتنامه به‌هنگام درخواست مشورت تعیین می‌گردد، منتها در نمونه اخیرالذکر این نکته از همان بدو درخواست مورد تأکید قرار گرفته است. در موافقتنامه‌های حمل ونقل هوایی مربوط به‌ایران بندی درخصوص مشورت که حاوی این تصریح باشد مشاهده نشده است که درصورت لزوم می‌تواند در تنظیم بند یا بندهای مربوط به‌مشورت، علاوه بر نکات پیش گفته مورد توجه قرار گیرد.

ج ـ مشورت بدون تعیین موضوع

گاه در موافقتنامه‌های منعقد خارجی ضمن‌این‌که هیچ‌گونه هدفی برای مشورت از پیش در موافقتنامه ذکر نمی‌گردد، الزامی نیز وجود ندارد که موضوعات مورد مشورت نیز به‌هنگام درخواست تعیین گردند. برای نمونه:

۱ـ هر طرف متعاهد یا مقامات هواپیمایی آن می‌تواند از طرف متعاهد دیگر یا مقامات هواپیمایی آن

---

۱. ایران ـ عمان، بندهای ۱ و ۲ ماده ۱۴.

۲. برمه ـ هلند، بند ۲ ماده ۱۰؛ برمه ـ بنگلادش، بند ۲ ماده ۱۰.

تقاضای مشورت کند؛

۲ـ مشورت درخواستی یک طرف متعاهد یا مقامات هواپیمایی آن ظرف ۶۰ روز پس از دریافت تقاضا آغاز خواهد شد.[۱]

این نمونه در اکثر[۲] موافقتنامه‌های حمل ونقل هوایی منعقد از جانب ایران وجود دارد، منتها متعاقب موضوع اصلاح موافقتنامه مورد توجه قرار می‌گیرد، حال‌این‌که نمونه فوق هیچ هدف و موضوعی را برای مشورت از پیش تعیین نمی‌کند و علی‌الظاهر می‌تواند هر موضوع مورد علاقه طرفین متعاهد، از جمله اصلاح موافقتنامه، را شامل شود.

د ـ ارزیابی موافقتنامه‌های هوایی ایران از لحاظ مشورت

اعم ازاین‌که موضوع مشورت به‌صورت ماده‌ای مستقل یا به‌صورت بندی در چارچوب ماده مربوط به‌اصلاح در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران آمده باشد، عمدتاً به‌منظور انجام تغییرات در موافقتنامه بوده و هدف عام‌تری را دنبال نمی‌کند، حتی در آن مواردی که ظاهراً بحث مشورت و اصلاح موافقتنامه جدا از یکدیگر بوده و دو ماده مستقل را تشکیل می‌دهند[۳]، باز هم چنین خصوصیتی مشاهده می‌شود، حال‌این‌که مرجع است مشورت هدف‌های گسترده‌تری را جهت رفع مشکلات اجرایی موافقتنامه و انجام هماهنگی‌های لازم میان طرفین دنبال نماید و به‌اصلاح موافقتنامه محدود نگردد. باتوجه به‌این مراتب پیشنهاد می‌شود که در هر حال بحث مشورت از موضوع اصلاح موافقتنامه منفک و تحت دو ماده مستقل تنظیم شود تا ضمن پرهیز از تداخل دو موضوع مختلف با یکدیگر، امکان شمول بیشتر مکانیسم مشورت، بسته به‌شرایط حاکم بر مذاکرات و مناسبات طرفین، باتوجه به‌نمونه‌های ارائه شده درخصوص موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی فراهم آید.

در هر حال، چنانچه در مورد تفسیر یا اجرای موافقتنامه، انجام مشورت برای هماهنگی کارساز نباشد و اختلافاتی میان طرفین پدیدار گردد، به‌ناچار باید به‌شیوه‌های حل اختلاف مراجعه کرد.

۱۷ـ حل اختلافات

در تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ماده‌ای به‌چگونگی حل اختلاف طرفین متعاهد بر سر تفسیر واجرای موافقتنامه اختصاص دارد، و در آن مشخصاً راه‌هایی بدین منظور تعیین می‌گردد که باید به‌ترتیب دنبال شود. در این موافقتنامه‌ها راه‌حل نهایی رجوع به‌داوری است اما قبل از آن مذاکره، مشورت و کسب نظر مشورتی از شخص ثالث یا حتی یک سازمان بین‌المللی صلاحیتدار به‌طرفین توصیه می‌گردد تا چنانچه اختلاف از این راه‌ها حل نشد، به‌محکمه داوری مراجعه گردد. قابل توجه است که در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مورد مطالعه داوری منفرد برای حل اختلاف مشاهده نشده است.

الف ـ مرحله اولیه

۱ـ مذاکره

برای حل اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای موافقتنامه نخستین راه حل متداول در موافقتنامه‌های حمل و

---

۱. موریس ـ سویس، بندهای ۱ و ۲ ماده ۱۵.

۲. ایران ـ قطر، بندهای ۱ و ۲ ماده ۱۴؛ ایران ـ یونان، بندهای ۱ و ۲ ماده ۱۴؛ ایران ـ اتریش، بندهای ۱ و ۲ ماده ۱۳؛ ایران ـ جمهوری خلق کره، بندهای ۱ و ۲ ماده ۱۴.

۳. موافقتنامه‌های حمل ونقل هوایی ایران با عمان از این جمله است.

نقل هوایی توسل به‌مذاکره میان دو دولت متعاهد است که از مجاری دیپلماتیک صورت می‌گیرد. نمونه‌ای از این بند در ماده مربوط به‌حل اختلافات در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر، به‌شرح زیر است:

> اگر مذاکرات میان طرفین متعاهد در مدت.... روز پس از دریافت درخواست مربوط به‌نتیجه برسد، اختلاف به‌تقاضای هریک از طرفین به‌داوری ارجاع داده خواهد شد.[1]

درعموم موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست نیز مذاکره به‌عنوان گام اول حل اختلاف تعیین شده است. به‌عنوان مثال:

> هرگاه درمورد تفسیر یا اجرای موافقتنامه حاضر بین طرفین متعاهد اختلافی بروز نماید، طرفین متعاهد در مرحله اول اهتمام خواهند نمود تا اختلاف را از طریق مذاکرات حل و فصل نمایند.[2]

به‌نظر می‌رسد هیچ‌گونه تفاوت ماهوی میان دو نمونه فوق وجود ندارد، منتهای مراتب در الگوی به‌کار رفته در موافقتنامه‌های ایران، چگونگی انجام این مذاکرات پیش‌بینی نشده است که از این لحاظ می‌توان ترتیباتی را در خصوص زمان شروع این مذاکرات و حتی مهلتی را برای این مرحله تعیین نمود که درصورت انقضا باید وارد مرحله بعدی شد.

۲- مشورت

طریق متداول دیگر علی‌الخصوص در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر، مشورت است.

مشورت برای حل اختلاف و برای اجرای موافقتنامه که پیشتر[3] مورد بررسی قرار گرفت، به‌طور کلی به‌دو صورت در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی پیش‌بینی می‌گردد. نخست این‌که مشورت مستقیم میان طرفین متعاهد به‌عنوان مرحله‌ای قبل از توسل به‌شیوه‌های حل اختلاف، طی ماده‌ای مستقل در موافقتنامه درنظر گرفته می‌شود که اقدام به‌آن الزام‌آور است. دوم، مشورت به‌عنوان یکی از شیوه‌های حل اختلاف به‌عنوان بندی در ماده مربوط به‌حل اختلاف گنجانده می‌شود. هریک از این شقوق ذیلاً مورد بررسی قرار می‌گیرد:

الف- مشورت به‌عنوان راه حل مقدماتی

چنانچه منظور از مشورت، حل اختلاف قبل از توسل به‌شیوه‌های حل اختلاف مقرر در موافقتنامه باشد معمولاً تصریح می‌شود که اگر اختلافی درمورد تفسیر و اجرای موافقتنامه میان طرفین متعاهد بروز کند، باید کوشش کرد خارج از چارچوب مقررات ناظر بر حل اختلافات آن را از طریق مشورت مرتفع ساخت. نمونه‌ای از این مقرره در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر به‌شرح زیر است:

> اگر اختلافی درمورد تفسیر یا اجرای‌این موافقتنامه به‌وجود آید، طرفین متعاهد کوشش خواهند کرد تا آن را از طریق مشورت میان مقامات هواپیمایی حل کنند.[4]

---

۱. بلژیک ـ یارا گونه، بند ۲ ماده ۱۴.

۲. ایران ـ جمهوری خلق کره، بند ۱ ماده ۱۵؛ ایران ـ عمان، بند ۱ ماده ۱۶؛ ایران ـ یونان، بند ۱ ماده ۱۵؛ ایران ـ اتریش، بند ۱ ماده ۱۴؛ ایران ـ قطر، بند ۱ ماده ۱۶؛ ایران – دانمارک، بند ۱ ماده ۱۳؛ ایران ـ سوئد، بند ۱ ماده ۱۳.

۳. به‌مبحث مشورت مراجعه شود.

۴. بلژیک ـ یارا گونه، بند ۱ ماده ۱۴.

درصورت شکست چنین مشورت‌هایی، ترتیبات مقرر برای حل اختلاف که می‌تواند با مذاکره آغاز و به‌داوری ختم گردد، به‌اجرا درمی‌آید. در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست، این مرحله مقدماتی قبل از توسل به‌شیوه‌های حل اختلاف به‌چشم نمی‌خورد، بلکه درصورت بروز اختلاف بر سر تفسیر یا اجرای موافقتنامه یا ضمیمه آن، مستقیماً به‌شیوه‌های مقرر بدین منظور مراجعه خواهد شد، حال‌این‌که درنظر گرفتن چنین مرحله‌ای می‌تواند در زمان و هزینه حل اختلاف صرفه‌جویی کند مگر این‌که مذاکره را جایگزین این مرحله سازیم.

ب- مشورت به‌عنوان یکی از راه‌های حل اختلاف

مشورت به‌عنوان یکی از شیوه‌های حل اختلاف عموماً قبل از توسل به‌داوری صورت می‌پذیرد که یا مستقیماً میان مقامات دو دولت است یااین‌که طرفین از شخص ثالثی که در مورد آن توافق می‌کنند، نظر مشورتی می‌خواهند. درمواردی نیز کسب مشورت شخص ثالث به‌عنوان گامی دیگر پس از شکست مذاکره به‌عمل می‌آید تا تلاشی دیگر برای حل اختلاف قبل از آغاز مرحله نهایی صورت گیرد.

نمونه‌ای از مشورت مستقیم میان طرفین برای حل اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی به‌قرار زیر است:

> جز در مواردی که در این موافقتنامه یا ضمیمه آن به‌ترتیب دیگری مقرر شده است، هرگونه اختلافی میان طرفین متعاهد راجع به‌تفسیر یا اجرای موافقتنامه حاضر یا ضمیمه آن، که نتوان آن را ازطریق مشورت حل کرد، به‌داوری ارجاع داده خواهد شد.[1]

همان‌گونه که در مبحث مشورت توضیح داده شد، در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد از جانب ایران، مشورت مستقیم میان طرفین متعاهد برای رسیدگی به‌اختلافات ناشی از تفسیر یا اجرای موافقتنامه تعیین نشده است و در عمل مشورت تنها به‌منظور اصلاح موافقتنامه به‌عمل می‌آید. در مقابل، در تعدادی از موافقتنامه‌های ایران کسب نظر مشورتی شخص ثالث قبل از توسل به‌داوری درنظر گرفته شده است که عموماً پس از بی‌نتیجه ماندن مذاکرات فی‌مابین می‌باشد. نمونه‌ای از این نظر مشورتی در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد شده میان دولت‌های دیگر که در این بخش مورد بررسی قرار گرفته‌اند، مشاهده نشده است. این بند در موافقتنامه‌های ایران به‌شرح زیر است:

> هرگاه طرفین متعاهدین نتوانند اختلاف را از طریق مذاکره حل و فصل نمایند، می‌توانند توافق نمایند موضوع را جهت کسب نظر مشورتی به‌هر شخص یا هیئتی ارجاع کنند.[2]

البته رعایت نظر مشورتی برای طرفین جنبهٔ الزام‌آور ندارد و تنها می‌تواند به‌یافتن راه حل مرضی‌الطرفین برای اختلاف کمک کند. در این بند نیز چگونگی توافق در مورد شخص ثالث یا هیئت، ویژگی‌های این شخص یا هیئت، مهلت انجام چنین کاری به‌عنوان گامی دیگر در حل اختلاف پس از شکست مذاکرات، تعیین نشده است. ارجح آن است که با هدف کاهش هرچه بیشتر از نکات مبهم در آینده ترتیباتی بدین منظور دقیقاً در بند مربوط پیش‌بینی گردد.

---

۱. برمه ـ هلند، ماده ۱۷.

۲. ایران ـ دانمارک، بند ۲ ماده ۱۳؛ ایران ـ سوئد، بند ۲ ماده ۱۳؛ ایران ـ قطر، بند ۲ ماده ۱۶؛ ایران ـ اتریش، بند ۲ ماده ۱۴؛ ایران ـ یونان، بند ۲ ماده ۱۵؛ ایران ـ عمان، بند ۲ ماده ۱۶.

ب ـ مرحله نهایی

چنانچه مرحلهٔ مقدماتی به‌نتیجه‌ای نینجامد و اختلافات بر سر تفسیر یا اجرای موافقتنامه یا ضمیمه آن به‌جای خود باقی بماند، در عموم موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مورد مطالعه راه‌حل نهایی ارجاع موضوع به‌محکمه داوری است که ضمن آن چگونگی ارجاع اختلاف به‌داوری، ترکیب داوران و نحوه نصب آنها، آیین کار داوری، تصمیمات داوری و ضمانت اجرای آن و چگونگی توزیع هزینه‌های داوری میان طرفین اختلاف مشخص می‌گردد. لازم به‌ذکر است که این محکمه داوری جنبهٔ دائمی ندارد و برای هر مورد جداگانه تشکیل می‌شود.

۱ ـ چگونگی ارجاع اختلاف به داوری

در اکثر موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی، ارجاع اختلاف به‌داوری می‌تواند به‌درخواست هر یک از طرف‌های متعاهد صورت گیرد و شرط توافق هر دو طرف پیش‌بینی نشده است، زیرا چنین توافقی قبلاً در موافقتنامه به‌طور کلی به‌عمل آمده است. درموافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد از جانب ایران در مواردی[1] همین ترتیب به‌روشنی رعایت شده و در مواردی دیگر[2] موضوع به‌طور ضمنی قابل استنباط است و تنها به‌ذکر این عبارت اکتفا می‌گردد که «چنانچه طرفین متعاهد نتوانند به‌موجب بندهای [فوق] در مورد حل اختلاف به‌نتیجه برسند، اختلاف به‌یک محکمه داوری سه‌نفره ارجاع خواهد شد.» چنین عبارتی دقیقاً معلوم نمی‌کند که ارجاع به‌داوری چگونه صورت می‌گیرد که مرجح است دقت حقوقی لازم در این خصوص به‌عمل آید.

۲ ـ ترکیب داوران و نحوه نصب آنها

در تمام موافقتنامه‌های حمل ونقل هوایی محکمه داوری از سه نفر تشکیل می‌گردد که هریک از طرفین اختلاف یک نفر داور را معرفی می‌کند و دو داور تعیین شده نفر سوم را انتخاب می‌کنند که دارای تابعیت کشورهای طرف اختلاف نمی‌باشد. نمونه‌ای از عبارت مربوط به‌ترکیب داوران و نحوه نصب آنها در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر به‌شرح زیر است:

> محکمه داوری مرکب از سه نفر خواهد بود. هر دولت یک داور را منصوب می‌کند و دو داور تعیین شده با توافق یکدیگر شخصی را با تابعیت دولت ثالث، به‌عنوان رئیس محکمه برمی‌گزینند. هریک از طرفین متعاهد ظرف.... ماه پس از تاریخ وصول درخواست ارجاع اختلاف به‌داوری از طریق یادداشت دیپلماتیک، به‌تعیین داور خود مبادرت خواهد ورزید و ظرف .... ماه بعد از این مدت دو داور درمورد انتخاب داور سوم تصمیم خواهند گرفت.[3]

البته در برخی موافقتنامه‌ها، داور سوم انتخابی ازطرف دو داورِ منصوب طرفین متعاهد باید مورد تأیید دو دولت نیز بوده از جانب آنها نصب شوند.[4]

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران عبارتی با مضمون فوق در ماده مربوط به‌حل اختلاف

---

۱. ایران ـ عمان، بند ۲ ماده ۱۶.

۲. ایران ـ یونان، بند ۳ ماده ۱۵؛ ایران ـ اتریش، بند ۳ ماده ۱۴؛ ایران ـ قطر، بند ۳ ماده ۱۶؛ ایران ـ دانمارک، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران ـ سوئد، بند ۳ ماده ۱۳؛ ایران ـ جمهوری خلق کره، بند ۲ ماده ۱۵.

۳. برمه ـ هلند، ماده ۱۷؛ برمه ـ بنگلادش، بند ۲ ماده ۱۳؛ موریس ـ سویس، بند ۲ و ۳ ماده ۱۶؛ بلژیک ـ پاراگوئه، بند ۳ ماده ۱۴.

۴. آلمان فدرال ـ کامرون، بند ۲ ماده ۱۴.

وجود دارد[1] ولی نصب داور سوم پس از انتخاب توسط دو دولت طرف اختلاف در هیچ‌یک از موافقتنامه‌های حمل ونقل هوایی ایران مورد توجه نیست. اگر بسته به‌وضعیت دولتِ طرف اختلاف لازم باشد که کنترل بیشتری درمورد انتخاب داور سوم درصورت بروز اختلاف اعمال گردد، درج چنین قیدی می‌تواند موضوعیت پیدا کند.

در مواردی ممکن است یکی از طرفین داور خود را تعیین نکند یا دو داور منصوب طرفین اختلاف نتواند درمورد انتخاب داور سوم به‌عنوان رئیس محکمه به‌توافق برسند. در چنین صورتی رویه رایج آن است که به‌تقاضای هریک از طرفین متعاهد، رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری داور یا داوران را تعیین کند. اگر رئیس شورا از اتباع هریک از طرفین متعاهد باشد، از نائب رئیس شورا و درصورتی که نامبرده نیز از اتباع یکی از طرفین متعاهد باشد، از عضو مقدم شورا که از لحاظ تابعیت در چنین وضعیتی نباشد درخواست خواهد شد که داور یا داوران را برگزیند. این رویه کم و بیش در تمام موافقتنامه های حمل و نقل هوایی ایران نیز دنبال می‌شود. به‌عنوان مثال:

> چنانچه هریک از طرفین متعاهد ظرف مدت مقرر داور خود را تعیین نکند بنابه‌تقاضای هریک از طرفین متعاهد رئیس شورای سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی برحسب مورد داور یا داورها را تعیین خواهد نمود. چنانچه رئیس شورای سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی از اتباع هریک از طرفین متعاهد باشد از نایب رئیس ارشد شورا که در چنین وضع تابعیتی نباشد درخواست خواهد شد که حسب مورد داور یا داورها را تعیین نماید. در هر حال داور سوم از اتباع یک دولت ثالث خواهد بود و به‌عنوان رئیس محکمه داوری عمل خواهد نمود.[2]

در این عبارت موضوع عدم تعیین داور سوم صراحت ندارد و تنها به‌طور ضمنی می‌توان چنین موضوعی را با اشاره به‌وضعیت تابعیت داور سوم، دریافت. از سوی دیگر مسئلهٔ درخواست از عضو مقدم شورا برای انتخاب داور در صورتی که رئیس و نایب‌رئیس شورا تابع یکی از کشورهای طرف اختلاف باشند، در عبارت فوق ملاحظه نمی‌شود. البته تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران به‌هر دو جنبه یاد شده اشاره دارند که شایسته است در تمام موافقت‌نامه‌ها بندی جامع جمیع جهات اشاره شده تنظیم می‌گردد.

۳- آیین کار داوری

به‌طور معمول اگر طرفین اختلاف به‌نحو دیگری توافق نکرده باشند، محکمه داوری خود آیین کار و محل

تشکیل جلساتش را تعیین خواهد کرد. این تصریح در اکثر موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر به‌چشم می‌خورد. در معدودی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست و مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، اشاره‌ای به‌آیین کار محکمه داوری و محل تشکیل

---

۱. اندک تفاوت‌هایی در مواعد تعیین شده بین موافقتنامه‌ها وجود دارد که تأثیری بر ماهیت امر ندارد.

۲. ایران ـ اتریش، بند ۳ ماده ۱۴.

جلسات[1] آن نشده است که به‌نظر می‌رسد توجه به‌آن در تمام موافقتنامه‌ها ضروری باشد.

۴- تصمیمات داوری و ضمانت اجرای آنها

در اکثر موافقتنامه‌های حمل ونقل هوایی که دولت‌های دیگر به‌امضا رسانده‌اند تصریح شده که «تصمیمات داوری با اکثریت آرا اتخاذ می‌شود».[2] در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل ایران با سایر دولت‌ها، اشاره‌ای به‌نحوه تصمیم‌گیری محکمه داوری نمی‌شود. شاید دلیل این عدم توجه این باشد که عرفاً در چنین محکمه‌هایی تصمیمات مبتنی بر آرای اکثریت اعضا است، مگراین‌که خلاف آن تأکید شود. اما در هر حال، درنظر گرفتن نحوهٔ تصمیم‌گیری در بحث مربوط به‌داوری می‌تواند حاکی از یک دقت حقوقی بوده و مانع از ایجاد این شبهه گردد که تصمیمات باید به‌اتفاق آرا اتخاذ شود، زیرا درج چنین شرطی علی‌الاصول مانع حقوقی ندارد.

از لحاظ ضمانت اجرای تصمیمات متخذه باید گفت که در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران، تنها به‌ذکر این عبارت بسنده شده که «طرفین متعاهدین تعهد می‌نمایند تصمیمات متخذه به‌موجب ماده حاضر را رعایت کنند.» به‌بیان دیگر، تصمیمات داوری جنبهٔ قطعی داشته ومی‌تواند راهگشا باشد، منتهای مراتب در اجرای آن باید نهایت دقت را به‌عمل آورد تا پروازهای فی‌مابین به‌خطر نیفتد.

در برخی موافقتنامه‌های حمل ونقل هوایی خارجی نیز چنین الزامی پذیرفته شده و حتی به‌اقدامات موقتی و قرارهای صادره از جانب محکمه داوری در طول رسیدگی تسری می‌یابد.[3] به‌علاوه در تعدادی از این موافقتنامه‌ها تصمیمات دیگری تعبیه شده که درصورت عدم رعایت تضمینات به‌وسیله هریک از طرفین متعاهد، قدرت اجرایی می‌یابد، ازجمله این اختیار را به‌طرف دیگر می‌دهد که حقوق و مزایای اعطایی به‌موجب موافقتنامه را درمورد دولتی که از اجرای حکم سر باز می‌زند محدود سازد، به‌حال تعلیق درآورد یا حتی لغو نماید. نمونه‌ای از این بند به‌شرح زیر است:

> اگر و تاجایی که یک طرف متعاهد از رعایت هرگونه تصمیمات متخذه مذکور در بند ... خودداری کند، طرف متعاهد دیگر می‌تواند هرگونه حقوق اعطایی به‌موجب این موافقتنامه به‌طرف متعاهد خاطی را محدود، معلق یا لغو نماید.[4]

این نوع ضمانت اجراها در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد از جانب ایران مشاهده نشده است، اما درنظر گرفتن تمهیداتی از نوع مذکور در نمونه‌های فوق می‌تواند اعتبار بیشتری به‌رأی داوری ببخشد و الزام پذیرفته شده در خصوص رعایت تصمیمات داوری را قوی‌تر گرداند. از سوی دیگر پاسخی را برای این حالت احتمالی فراهم آورد که اگر یکی از طرفین علی‌رغم تعهدش، رأی داوری را اجرا نکرد، طرف دیگر قانوناً به‌چه اقداماتی می‌تواند متوسل شود. هرچند امکان فسخ موافقتنامه به‌هر دلیلی برای هریک از طرفین باقی است، اما اگر قطع همکاری دو کشور در خصوص حمل و نقل هوایی مقتضی نباشد، تمهید فوق درعین حال راه‌حل‌هایی به‌جز فسخ موافقتنامه را در اختیار طرفین اختلاف قرار می‌دهد.

---

۱. تنها در موافقتنامه حمل و نقل هوایی با یونان، محل تشکیل جلسات داوری به‌رئیس محکمه محول شده است (بند ۳ ماده ۱۵).

۲. بلژیک - پاراگوئه، بند ۴ ماده ۱۴؛ آلمان فدرال - کامرون، بند ۴ ماده ۱۴؛ آلمان فدرال - ساحل عاج، بند ۴ ماده ۱۳.

۳. موریس - سویس، بند ۶ ماده ۱۶؛ بلژیک - پاراگوئه، بند ۶ ماده ۱۴.

۴. موریس - سویس، بند ۶ ماده ۱۶؛ بلژیک - پاراگوئه، بند ۶ ماده ۱۴.

۵- چگونگی توزیع هزینه‌های داوری

آخرین نکته‌ای که باید در ترتیبات مربوط به‌داوری در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی معلوم گردد، نحوهٔ پرداخت هزینه‌های داوری است. در مورد نحوهٔ محاسبه این هزینه‌ها سه روش در موافقتنامه‌های مورد مطالعه مشاهده شده است. نخست این‌که هریک از طرفین اختلاف نیمی از هزینه‌های داوری را بپردازد.[۱] دوم، هرطرف هزینه داور منصوب خود را تقبل کند و هزینه‌های مربوط به‌رئیس محکمه و سایر هزینه‌ها به طور یکسان میان دو طرف تقسیم گردد.[۲] سوم‌این‌که نحوهٔ تقسیم هزینه‌ها بر عهدهٔ رئیس و یا خود محکمه باشد.[۳] در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران با سایر دولت‌ها منعقد ساخته است هر سه صورت وجود دارد که نمونه‌هایی از آن در ذیل آورده می‌شود:

۱- هزینه‌های محکمه داوری به‌طور یکسان بین طرفین متعاهدین تقسیم خواهد شد.[۴]

۲- هریک از طرفین متعاهدین مخارج داوری را که تعیین نموده است پرداخت خواهد کرد.

بقیهٔ مخارج محکمه داوری به‌طور یکسان بین طرفین متعاهدین تقسیم خواهد شد.[۵]

۳- محکمه داوری ... دربارهٔ نحوهٔ تقسیم مخارج اتخاذ تصمیم خواهد نمود.[۶]

در خاتمه متذکر می‌شود که در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران، تمهیدی برای چگونگی پرداخت هزینه داوری اندیشیده نشده است[۷] و باتوجه به‌این‌که روش واحدی برای پرداخت هزینه‌های مزبور به‌عنوان رویه در نیامده است، تأمین هزینه‌های داوری در صورت بروز اختلاف ممکن است مشکلاتی به‌وجود آورد که مرجح است از پیش ترتیبی در این خصوص در موافقتنامه‌های مزبور اتخاذ گردد.

پس ازاین‌که دو دولت درخصوص مواد مذکور در فوق به‌توافق رسیدند، لازم است تمهیداتی را درمورد اصلاح موافقتنامه بیندیشند.

۱۸- اصلاح

پس از امضا و تصویب موافقتنامه حمل و نقل هوایی ممکن است انجام اصلاحاتی در متن موافقتنامه یا ضمیمه آن با توجه به‌ایجاد شرایط جدید یا نادیده گرفتن برخی نکات به‌هنگام انعقاد موافقتنامه ضرورت یابد که در چنین شرایطی هریک از طرفین متعاهد درصورت تشخیص این ضرورت در هر زمان ممکن است پیشنهاد اصلاح موافقتنامه را به‌اطلاع طرف دیگر برساند.

بحث مربوط به‌اصلاح موافقتنامه در کلیه موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر، در قالب ماده‌ای مستقل تدوین شده و طی آن درخواست اصلاح موافقتنامه، تشریفات اصلاح (عموماً مشورت میان دو دولت) و چگونگی تصویب و اجرای اصلاحات، در

---

۱. برمه - هلند، ماده ۱۷؛ برمه - بنگلادش، بند ۳ ماده ۱۳.

۲. آلمان فدرال - کامرون، بند ۴ ماده ۱۴؛ آلمان فدرال - ساحل عاج، بند ۷ ماده ۱۳؛ بلژیک - پاراگوئه، بند ۷ ماده ۱۴.

۳. موریس - سویس، بند ۴ ماده ۱۶؛ سویس - توگو، بند ۴ ماده ۱۶.

۴. ایران - یونان، بند ۵ ماده ۱۵.

۵. ایران - قطر، بند ۴ ماده ۱۶.

۶. ایران - جمهوری خلق کره، بند ۳ ماده ۱۵؛ ایران - اتریش، بند ۴ ماده ۱۴.

۷. موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران با عمان، دانمارک و سوئد.

بندهای جداگانه یا با هم پیش‌بینی می‌گردد.

الف- مادهٔ مربوط به‌اصلاح در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

این ماده به صورت زیر مشاهده می‌شود:

۱- هریک از طرفین متعاهد می‌تواند در هر زمان درخواست مشورت با طرف متعاهد دیگر به‌منظور اصلاح موافقتنامه حاضر یا ضمیمه آن را اقامه نماید. چنین مشورتی ظرف ... روز پس از تاریخ دریافت درخواست آغاز خواهد شد. اصلاحات به‌عمل آمده در این موافقتنامه پس ازاین‌که از طریق مبادله یادداشت دیپلماتیک دایر بر تکمیل تشریفات لازم برای تصویب در هر کشور، مورد تأیید قرار گرفت لازم‌الاجرا خواهد بود و چنانچه اصلاحات تنها به‌ضمیمه مربوط گردد، مشورت میان مقامات هواپیمایی طرفین متعاهد به‌عمل خواهد آمد. هنگامی که این مقامات درمورد ضمیمه جدید یا تجدیدنظر شده به‌توافق رسیدند، اصلاحات مورد توافق پس از تأیید از طریق مبادله یادداشت دیپلماتیک، لازم‌الاجرا خواهد بود؛[1]

۲-۱ـاگر یکی از طرفین متعاهد مایل به‌انجام اصلاحاتی در مقررات موافقتنامه یا ضمیمه آن باشد می‌تواند از طرف متعاهد دیگر درخواست مشورت کند. این مشورت که می‌تواند به‌صورت مکتوب یا شفاهی میان مقامات هواپیمایی باشد، ظرف.... روز پس از درخواست آغاز خواهد شد،

۲ـ هرگونه اصلاح این موافقتنامه که کتباً میان طرفین متعاهد مورد توافق قرار گیرد، در همان تاریخی که طرفین متعاهد از طریق یادداشت‌هایی انجام مقررات قانون اساسی را به‌یکدیگر اطلاع داده‌اند، لازم‌الاجرا خواهد بود؛

۳ـ تغییرات ضمیمه موافقتنامه می‌تواند کتباً میان مقامات هواپیمایی مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات در تاریخی که تغییرات از طریق مبادله یادداشت دیپلماتیک مورد تأیید قرار گرفتند، لازم‌الاجرا خواهند بود.[2]

این دو نمونه تفاوت اساسی با یکدیگر ندارند، منتهای مراتب در دومی تصریح شده که مشورت می‌تواند شفاهی یا کتبی باشد و میان مقامات هواپیمایی دو کشور صورت گیرد ولی در نمونه نخست هیچ‌گونه قیدی برای شفاهی یا کتبی بودن مشورت وجود ندارد. به‌علاوه در هر دو نمونه مشاهده می‌شود که تغییرات ضمیمه که به‌جداول مسیر پرواز مربوط می‌گردد می‌تواند مستقیماً میان مقامات هواپیمایی دو کشور و بدون طی تشریفات معمول برای اصلاح مواد موافقتنامه، به‌عمل آید که به‌نظر می‌رسد علت اصلی چنین تمهیدی فنی بودن موضوع باشد که در عین حال لطمه‌ای به‌اساس موافقتنامه وارد نمی‌آورد.

در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر نیز تاریخ اجرا به‌صورت موقت، از تاریخ امضای سند مربوط به‌اصلاحات تعیین می‌شود تا پس ازاین‌که دو کشور انجام تشریفات قانون اساسی را به‌یکدیگر رسماً اعلام کردند، جنبهٔ قطعی پیدا کند. نمونه‌ای از این

---

۱. برمه ـ هلند، بندهای ۱ و ۲ ماده ۱۵.

۲. هلند ـ آلمان دمکراتیک، بندهای ۱، ۲ و ۳ ماده ۱۸.

بند به‌شرح زیر است:

هرگونه اصلاحات به‌عمل آمده در این موافقتنامه از تاریخ امضا موقتاً اجرا خواهد شد و به‌محض این‌که طرفین متعاهد انجام تشریفات قانون اساسی [در کشور خود] را به‌اطلاع یکدیگر رساندند، لازم‌الاجرا خواهد بود.[1]

درج این بند در موافقتنامه‌های مزبور بدین لحاظ است که اجرای اصلاحات فوریت زیادی در بهبود حمل و نقل هوایی میان دو کشور دارد و نمی‌توان منتظر تصویب نهایی آن بود که مستلزم صرف وقت است.

ب- موضوع اصلاح در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست، در اکثر موارد «اصلاح» موافقتنامه و «مشورت» یا مشاوره با هم طی ماده واحدی مطرح شده است که پیوند روشن و دقیقی میان آن دو وجود ندارد و تنها به‌طور ضمنی می‌توان استنباط کرد که علت آن احتمالاً استفاده از مشورت برای انجام اصلاحات بوده است. در تعدادی دیگر از این موافقتنامه‌ها چنین نیست و این دو موضوع دو ماده مستقل را تشکیل می‌دهد.[2] از آنجاکه مشورت میان دولت‌های امضاکننده تنها جهت اصلاح موافقتنامه نیست و ضمناً برای حسن اجرای این سند نیز می‌باشد[3]، منطقی است که این دو به‌صورت مستقل مطرح گردد و در بحث اصلاح موافقتنامه به‌مشورت ارجاع داده شود.

جدای از این نکته کلی، نمونه معمول در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران، با اندک تفاوت‌هایی از همان الگوهای مذکور در فوق تبعیت می‌کند که نمونه‌هایی از آن به‌قرار زیر است:

۱- هریک از طرفین متعاهد یا مقامات هواپیمایی آن می‌تواند در هر زمان از طرف متعاهد دیگر یا مقامات هواپیمایی او تقاضای مشاوره نمایند؛ ۲- مشاوره مورد تقاضای یک طرف متعاهد یا مقامات هواپیمایی در فاصله ۶۰ روز از تاریخ دریافت تقاضا آغاز خواهد شد؛ ۳- هر نوع اصلاح در موافقتنامه حاضر پس از آن‌که طرفین متعاهد انجام تشریفات قانونی مربوط به‌انعقاد و لازم‌الاجرا شدن موافقتنامه‌های بین‌المللی را به‌یکدیگر اطلاع داده باشند، لازم‌الاجرا خواهد شد؛ ۴- اصلاحات وارده بر جدول مسیر ضمیمه موافقتنامه حاضر ممکن است مستقیماً بین مقامات هواپیمایی طرفین متعاهد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات پس از تأیید از طریق یادداشت دیپلماتیک لازم‌الاجرا خواهد گردید؛[4]

۲- چنانچه هریک از طرفین متعاهدین مایل به‌تغییر هریک از مقررات این موافقتنامه باشد، می‌تواند از طرف متعاهد دیگر تقاضای مشاوره نماید که ممکن است از طریق مکاتبه یا

---

۱. موریس - سویس، بند ۲ ماده ۲۰.

۲. ایران - قطر، ماده ۱۵ (اصلاحات) و ماده ۱۴ (مشاوره)؛ ایران - عمان، ماده ۱۸ (اصلاحات) و ماده ۱۴ (مشورت)

۳. برای مثال در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی با دانمارک و سوئد در ابتدای ماده مربوط به‌مشاهدات و اصلاحات آمده است که «مقامات هواپیمایی طرفین متعاهد با روح همکاری صمیمانه برای حصول اطمینان از اعمال دقیق و اجرای رضایت‌بخش مقررات این موافقتنامه و ضمائم مربوطه و جدول مسیر پیوست به‌آن گاه به گاه با یکدیگر مشورت به‌عمل خواهند آورد.» بنابراین مشورت تنها به‌منظور اصلاح موافقتنامه یا پیوست آن نیست و می‌تواند جنبهٔ عام‌تری داشته باشد. درهمین ماده بلافاصله در بند بعدی به‌موضوع اصلاح موافقتنامه پرداخته می‌شود و بدین طریق هدف مشورت به‌اصلاح موافقتنامه محدود می‌گردد.

۴. ایران - جمهوری خلق کره، ماده ۱۴، ایران - اتریش، ماده ۱۳؛ ایران - یونان، ماده ۱۴.

مذاکره صورت گیرد. این مشاوره در ظرف مدت ۶۰ روز از تاریخ تسلیم تقاضا شروع خواهد شد، مگراین‌که طرفین متعاهدین نسبت به‌تمدید مدت مزبور توافق حاصل نمایند. هرگونه تغییری که بدین ترتیب مورد موافقت قرار گیرد پس ازاین‌که آن تغییرات از طریق مبادله یادداشت دیپلماتیک تأیید گردید، لازم‌الاجرا خواهد بود، ۳ـ اصلاحات وارده بر جدول مسیر بین مقامات هواپیمایی طرفین متعاهدین مورد توافق قرار خواهد گرفت و از تاریخ مبادله یادداشت دیپلماتیک در این مورد لازم‌الاجرا خواهد گردید.[۱]

به‌طوری که ملاحظه می‌گردد در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران نیز برای تسهیل در امر اصلاح، موضوع تغییر مسیرهای پرواز که در ضمیمه می‌آید به‌مقامات هواپیمایی دو کشور سپرده شده و در مواردی نیاز به‌تقاضای رسمی دو دولت نمی‌باشد. به‌علاوه در این موافقتنامه‌ها هیچ موردی مشاهده نشده که در آن ترتیباتی برای اجرای موقت اصلاحات قبل از تصویب نهایی پیش‌بینی شده باشد. البته اگر اصلاحات به‌عمل آمده بسیار مهم بوده به‌نحوی که کل موافقتنامه را تحت تأثیر قرار دهد و همچنین ادامه جریان حمل و نقل هوایی براساس ترتیبات جدید فوریت داشته باشد، در صورت لزوم نمی‌توان اجرای موقت اصلاحات را ازنظر دور داشت.

گاه اصلاح موافقتنامه ممکن است به‌لحاظ انعقاد کنوانسیون‌های چندجانبه حمل هوایی در آینده باشد که هر دو طرف موافقتنامه منعقد عضو آن بوده و این کنوانسیون جدید مغایرت‌هایی با موافقتنامه سابق داشته باشد.

۱۹ـ مطابقت با کنوانسیون‌های چندجانبه

از آنجاکه کنوانسیون‌های چندجانبه حمل و نقل هوایی در تنظیم این شیوه از حمل و نقل در سطح جهانی نقش بسیار پراهمیتی ایفا می‌کند و در واقع موافقتنامه‌های دوجانبه هوایی در حاشیه و در اجرای اصول مقرر در آنها عمل می‌نمایند، در کلیه موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دو جانبه ماده‌ای گنجانده می‌شود که چنانچه کنوانسیون‌ها یا هایی از نوع مذکور در فوق منعقد گردد و طرفین موافقتنامه دوجانبه عضو آن باشند، مواد موافقتنامه منعقد باید با کنوانسیون مطابقت داده شود تا بدین ترتیب تعارضی میان دو دسته از تعهدات طرفین متعاهد در یک زمینه به‌وجود نیاید. نمونه‌ای جامع از این ماده در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی امضا شده میان دولت‌های دیگر به‌شرح زیر است:

> اگر کنوانسیون حمل و نقل هوایی چندجانبه عامی به‌اجرا درآید که هر دو طرف موافقتنامه مزبور آن را تصویب کرده باشند، مقررات این کنوانسیون چندجانبه جنبهٔ غالب داشته و موافقتنامه حاضر و ضمیمه آن باید با آن مطابقت داده شود. تشخیص‌این‌که چه حد از موافقتنامه باید طبق کنوانسیون فسخ، معلق، اصلاح یا تکمیل گردد، طبق ماده .... [مربوط به مشورت] صورت خواهد گرفت.[۲]

در این نمونه ملاحظه می‌گردد که اولاً تطبیق کنوانسیون با موافقتنامه شامل ضمیمه و هرگونه

---

۱. ایران ـ دانمارک، بندهای ۲ و ۳ ماده ۱۲؛ ایران ـ سوئد، بندهای ۲ و ۳ ماده ۱۲.

۲. آلمان فدرال ـ کامرون، ماده ۱۰؛ در سایر موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی موردمطالعه قسمت صدر این ماده پیش‌بینی شده است.

ملحقات موافقتنامه می‌گردد؛ ثانیاً طریقی برای انجام تطبیق تعیین گردیده که در اینجا مشورت یا مشاوره می‌باشد.

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران با سایر دولت‌ها نیز این ماده درج گردیده اما در آن به‌صرف لزوم تطبیق موافقتنامه اکتفا شده است. برای مثال:

> چنانچه کنوانسیون یا موافقتنامه چندجانبه‌ای[1] درمورد هر دو طرف متعاهد لازم‌الاجرا گردد، این موافقتنامه به‌نحوی اصلاح خواهد شد تا با مقررات چنین کنوانسیون یا موافقتنامه‌ای تطبیق نماید.[2]

مقایسه دو نمونه فوق آشکار می‌سازد که در موافقتنامه‌های حمل و نقل دوجانبه ایران فقط به‌موافقتنامه توجه شده و ذکری از ضمائم و سایر ملحقات آن از لحاظ تطبیق با کنوانسیون به‌عمل نمی‌آید. البته، این عدم اشاره می‌تواند به‌این دلیل باشد که طبق ماده‌ای دیگر در این موافقتنامه‌ها تصریح می‌گردد که ضمائم جزو لاینفک موافقتنامه هستند، اما در عین حال به اشاره مجدد به‌ضمیمه در این ماده، اشکالی وارد نیست. از سوی دیگر، افزودن طریقی برای انجام این تطبیق با استفاده از نمونه نخست، در صورت لزوم می‌تواند مانع از بروز اختلافات احتمالی در چگونگی انجام این کار گردد و درعین حال پیش‌بینی «مشورت» برای حل این مشکل می‌تواند طریقی مناسب تلقی شود. البته باید درنظر داشت که در مواردی ممکن است مطابقت موافقتنامه حمل و نقل دوجانبه با مواد کنوانسیون چندجانبه موافقتنامه سابق را دستخوش تغییرات اساسی نماید، ولی در هر حال قبل از اعمال این تغییرات موافقتنامه همچنان به‌قوت خود باقی خواهد بود.

علاوه بر اصلاح موافقتنامه، درمورد فسخ آن نیز ماده‌ای در تمام موافقتنامه‌های دوجانبه حمل و نقل هوایی گنجانده می‌شود.

۲۰ـ فسخ

یکی دیگر از مواد موافقتنامه‌های دوجانبه حمل و نقل هوایی به‌فسخ توافق مربوط می‌شود و این در شرایطی است که هریک از طرفین متعاهد به‌هر دلیلی با ادامه اجرای موافقتنامه مخالف باشد. به‌موجب این ماده حق فسخ به‌هر دو طرف اعطا و چگونگی اعمال این حق مشخص می‌شود. نمونه‌ای از ماده مربوط به‌فسخ در موافقتنامه‌های حمل هوایی منعقده میان دولت‌های ثالث به‌شرح زیر است:

> هریک از طرفین متعاهد می‌تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقتنامه کتباً به‌طرف دیگر اعلام نماید. این اعلام همزمان به‌اطلاع سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری خواهد رسید. در این صورت موافقتنامه .... ماه پس از دریافت اعلام فسخ توسط طرف متعاهد دیگر فسخ خواهد شد، مگر آنکه اعلام فسخ قبل از انقضای این مدت با تراضی طرفین پس گرفته شود. در صورت عدم

---

۱. درحقوق معاهدات به‌اسناد چند جانبه بین‌المللی دارای خصوصیت عام، واژه کنوانسیون اطلاق می‌شود نه موافقتنامه. بنابراین نیازی به‌ذکر واژه «موافقتنامه» در کنار « کنوانسیون» نیست و می‌توان از استعمال مترادف آنها در موافقتنامه‌ها خودداری ورزید.

۲. ایران ـ اتریش، ماده ۱۶؛ ایران ـ قطر، ماده ۱۸؛ ایران ـ دانمارک، ماده ۱۴؛ ایران ـ سوئد، ماده ۱۴؛ ایران ـ یونان، ماده ۱۷؛ ایران ـ عمان، ماده ۱۷؛ ایران ـ جمهوری خلق کره، ماده ۱۷.

اعلام وصول از سوی طرف متعاهد دیگر، اعلام فسخ .... روز پس از وصول آن به‌سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی دریافت شده تلقی خواهد شد.[1]

عین همین ماده در کلیه موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست به‌چشم می‌خورد و از این حیث تفاوتی اساسی با نمونه فوق وجود ندارد. گاه در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران تصریح شده که اعلام فسخ موافقتنامه از طریق مجاری دیپلماتیک صورت می‌گیرد که به‌نظر نمی‌رسد ذکر یا عدم ذکر آن مشکل‌آفرین باشد چون در هر حال قصد فسخ موافقتنامه باید به‌طور رسمی اعلام شود.

پس ازاین‌که راجع به مواد موافقتنامه توافق حاصل شد، لازم است این موافقتنامه طبق تشریفات قانونی هرکشور به‌تصویب برسد.

۲۱ـ لازم‌الاجرا شدن

همان‌طور که در کلیهٔ اسناد بین‌المللی منعقد متداول است، در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دو جانبه نیز ماده‌ای مستقل (گاه در بندهای مختلف) در خصوص چگونگی تصویب و تاریخ اجرای موافقتنامه و ضمیمه آن پیش‌بینی می‌گردد.

الف ـ شرایط تصویب و تاریخ اجرا

برای تصویب موافقتنامه گاه به‌طی روند تصویب به‌موجب مقررات قانون اساسی هریک از طرفین متعاهد اشاره می‌شود. اجرای موافقتنامه ممکن است همان تاریخ امضای موافقتنامه قرار گیرد که به‌آن اجرای موقت موافقتنامه تا زمان تصویب نهایی می‌گویند یااین‌که ممکن است موافقتنامه منعقد همزمان با مبادله اسناد تصویب یا تاریخ معینی بعد از آن به‌اجرا درآید که در این صورت اجرا صورت قطعی می‌یابد.

ب ـ بندهای نمونه تصویب و اجرا در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

این بندها عبارت‌اند از:

۱- موافقتنامهٔ حاضر طبق مقررات قانون اساسی هریک از طرفین متعاهد تصویب خواهد شد و در تاریخ مبادله اسناد تصویب که در اسرع وقت صورت خواهد گرفت، به‌اجرا درخواهد آمد؛[2]

۲-۱ـ موافقتنامه حاضر به‌تصویب خواهد رسید و مبادله اسناد تصویب .... صورت خواهد گرفت؛

۲ـ این موافقتنامه موقتاً در تاریخ امضا و به‌طور قطعی پس ازمبادله اسناد تصویب به‌اجرا درخواهد آمد؛[3]

۳- این موافقتنامه و ضمیمه آن در نخستین روز ماه دوم پس از تاریخی که طرفین متعاهد انجام رویه‌های مورد نیاز برای تصویب آن در کشورهای خود را به طور کتبی به اطلاع

---

۱. برزیل ـ پرو، ماده ۷؛ بلژیک ـ پاراگوئه، ماده ۱۵؛ هلند ـ آلمان دمکراتیک، بند ۳ ماده ۲۰؛ برمه ـ هلند، ماده ۱۴؛ برمه ـ بنگلادش، ماده ۱۴؛ موریس ـ سویس، ماده ۱۹.

۲. برزیل ـ پرو، ماده ۱۲.

۳. بلژیک ـ پاراگوئه، بندهای ۱ و ۲ ماده ۱۶؛ هلند ـ آلمان دمکراتیک، بند ۱ ماده ۲۰؛ موریس ـ سویس، بند ۱ ماده ۲۰.

یکدیگر رساندند، به‌اجرا درخواهد آمد.[1]

ج ـ موضوع تصویب و اجرا در موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه که ایران عضو آنهاست نیز به‌موضوع تصویب یا اجرا طی ماده‌ای مستقل پرداخته شده است که عنوان این ماده در موافقتنامه‌های مزبور «لازم‌الاجرا شدن» یا «قابلیت اجرا» می‌باشد. به‌علاوه دراین موافقتنامه‌ها ابداً به‌چگونگی تصویب و اجرای ضمیمه اشاره نمی‌گردد. البته هنگامی که طی ماده‌ای دیگر در موافقتنامه تصریح می‌گردد که ضمائم جزولاینفک موافقتنامه است یا در بخش تعریف موافقتنامه، ضمیمه جزو موافقتنامه دانسته می‌شود، دلیلی برای گنجاندن واژه «ضمیمه» در کنار «موافقتنامه» در بحث حاضر وجود ندارد، اما در تمام موافقتنامه‌های ایران چنین نیست و در این حالت ارجح آن است که در متن ماده مربوط به‌تصویب و اجرا، به‌ضمیمه یا هرگونه ملحقات دیگر نیز اشاره شود. سرانجام مقایسه ماده مربوط به‌لازم‌الاجرا شدن در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران با مواد مربوط در سایر موافقتنامه‌های خارجی نشان می‌دهد که هر سه نمونه فوق با اندک تفاوت‌هایی در موافقتنامه‌های ایران نیز وجود دارد که نمونه‌هایی از آنها جهت انجام این مقایسه در زیر ارائه می‌گردد:

این موافقتنامه از تاریخ آخرین اطلاعیه[2] هریک از طرفین متعاهد به‌طرف دیگر دایر براین‌که اقدامات لازمه را طبق مقررات قوانین اساسی خود دربارهٔ لازم‌الاجرا شدن موافقتنامه حاضر به‌عمل آورده است به‌موقع اجرا گذارده خواهد شد.[3]

گاه با تعیین مدتی پس از تاریخ آخرین اطلاعیه، موافقتنامه به‌اجرا درمی‌آید:

این موافقتنامه .... روز پس از تاریخ آخرین اطلاعیه هریک از طرفین متعاهد به‌طرف دیگر دایر براین‌که اقدامات لازمه را طبق مقررات قوانین اساسی خود دربارهٔ لازم‌الاجرا شدن موافقتنامه حاضر به‌عمل آورده است، به‌موقع اجرا گذارده خواهد شد.[4]

اجرای موقت نیز در بعضی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران مشاهده می‌گردد:

توافقنامه در چارچوب مقررات قانونی هریک از کشورهای طرف قرارداد تصویب و تأیید می‌شود و مقدمتاً از تاریخ امضا مورد اعتبار و اجرا می‌باشد، اما اجرای دائمی آن از تاریخ تبادل یادداشت دیپلماتیک که تأییدکننده برآورده شدن اهداف این توافقنامه است، می‌باشد.[5]

د ـ پیشنهاد درمورد شرایط تصویب و اجرای موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

اگر قبول اجرای موقت موافقتنامه به‌خاطر تسریع در شروع حمل و نقل هوایی و اهمیت آن در روابط اقتصادی دو کشور باشد، درج چنین ماده‌ای قابل توجیه است. در غیر این صورت موکول

---

۱. برمه ـ هلند، بند ۱ ماده ۱۸.

۲. اگر منظور اطلاعیه کتبی باشد مشکلی وجود ندارد ولی اگر اطلاع غیرکتبی جانشین آن گردد شایسته است کتبی بودن اطلاعیه در متن ماده تصریح گردد.

۳. ایران ـ یونان، ماده ۱۹؛ ایران ـ دانمارک، ماده ۱۷؛ ایران ـ سوئد، ماده ۱۷؛ ایران ـ قطر، ماده ۲۱؛ ایران ـ جمهوری خلق کره، ماده ۱۹.

۴. ایران ـ اتریش، ماده ۱۸.

۵. ایران ـ عمان، ماده ۲۳.

کردن اجرای موافقتنامه به‌تصویب نهایی آن طبق مقررات قانون اساسی، ترتیبی اصولی‌تر و منطقی‌تر است، زیرا ممکن است مجلس شورای اسلامی در مرحلهٔ تصویب نهایی موافقتنامه ایراداتی به‌آن وارد سازد که مستلزم انجام اصلاحاتی در موافقتنامه باشد. از آنجاکه معلوم نیست طرف مقابل با آنها موافق یا مخالف باشد، شروع اقدامات اجرایی قبل از تصویب نهایی مشکل‌آفرین خواهد بود.

به‌علاوه خاطرنشان می‌سازد که ممکن است موافقتنامه حمل و نقل هوایی دوجانبه منعقد شده اولین موافقتنامه میان طرفین متعاهد نبوده، قبل از آن موافقتنامه‌های دیگری درخصوص سرویس‌های منظم حمل و نقل هوایی میان دو کشور امضا شده باشد که در این صورت شایسته است طی بند دیگری تصریح به‌عمل آید که موافقتنامه لاحق جانشین هرگونه توافقات یا امتیازات سابق درخصوص موضوع موافقتنامه می‌گردد. چنین بندی در هیچ یک از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران با سایر دولت‌ها منعقد ساخته مشاهده نشده است، اما در تعدادی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی خارجی که مورد مطالعه قرار گرفته‌اند، چنین تمهیدی اندیشیده شده است که بندی از ماده مربوط به‌تصویب و اجرا را تشکیل می‌دهد یااین‌که به‌صورت ماده‌ای مستقل قبل از موضوع تصویب و اجرای موافقتنامه درنظر گرفته شده است. نمونه‌هایی از این بند به‌قرار زیر است:

۱- موافقتنامه حاضر جایگزین هرگونه موافقتنامه‌های قبلی منعقد میان طرفین متعاهد در زمینهٔ سرویس‌های هوایی بین‌المللی منظم می‌گردد.[۱]

۲- موافقتنامه حاضر جایگزین هرگونه پرواز، امتیاز یا مزیت اعطایی می‌گردد که هریک از طرفین متعاهد به‌هر دلیل به‌شرکت هواپیمایی طرف متعاهد دیگر اعطا کرده و در زمان تصویب هنوز به‌قوت خود باقی هستند.[۲]

در خاتمه متذکر می‌شود در مواردی که موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد شده به‌وسیله ایران جانشین ترتیبات قبلی می‌گردد، ملحوظ داشتن این بند، چه به‌صورت بندی از ماده مربوط به‌لازم‌الاجرا شدن و چه در قالب ماده‌ای مستقل می‌تواند مبین دقت حقوقی طرفین در تنظیم موافقتنامه باشد و از بروز اختلافات احتمالی در خصوص تطابق یا تعارض توافقات سابق و مواد موافقتنامه جلوگیری نماید.

پس ازاین‌که موافقتنامه منعقد مورد تصویب نهایی قرار گرفت لازم است که به‌ثبت برسد.

۲۲ـ ثبت

طبق رویه معمول، تمام موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی دوجانبه پس از تصویب طبق مقررات قوانین اساسی هریک از طرفین، باید در سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی به‌ثبت برسند. در این خصوص ماده‌ای نیز در این موافقتنامه‌ها گنجانده می‌شود که به‌ثبت موافقتنامه، ضمیمه و اصلاحات و گاه یادداشت‌های دیپلماتیک متبادله مربوط می‌گردد.

---

۱. آلمان فدرال ـ ساحل عاج، ماده ۱۶؛ برمه ـ هلند، بند ۲ ماده ۱۸.

۲. برزیل ـ پرو، ماده ۹.

الف ـ نمونه‌های متداول در موافقتنامه‌های میان دولت‌های دیگر

این نمونه‌ها عبارت‌اند از:

۱- این موافقتنامه، هرگونه اصلاحات آن و هرگونه یادداشت متبادله به‌موجب این موافقتنامه جهت ثبت برای سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی ارسال خواهد شد.[۱]

۲- این موافقتنامه و ضمیمه آن در سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی به‌ثبت خواهد رسید.[۲]

ب ـ ثبت از لحاظ موافقتنامه‌های مربوط به‌ایران

در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران طرف آنهاست دو الگوی کلی از لحاظ ثبت به‌چشم می‌خورد. در یکی فقط به‌موافقتنامه و کلیه اصلاحات وارده برای ثبت اشاره می‌گردد[۳] و در دیگری ضمیمه نیز به‌این موارد افزوده شده است.[۴] البته باید خاطرنشان ساخت در مواردی که در ماده مربوط به‌تعاریف یا طی ماده‌ای مستقل درخصوص ضمائم تصریح شده باشد که هر پیوست موافقتنامه جزو لاینفک آن محسوب می‌شود، در ماده مربوط به‌ثبت نیازی به‌تصریح مجدد «ضمیمه» نخواهد بود و موافقتنامه شامل ضمیمه نیز می‌شود. مع‌الوصف، در تعدادی از موافقتنامه‌های ایران این تصریح مجدد در ماده مربوط به‌ثبت وجود دارد.[۵] نمونه‌هایی از دو الگوی فوق در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران به‌شرح زیر است:

۱- این موافقتنامه و کلیه اصلاحات وارده به‌آن در سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری به‌ثبت خواهد رسید.

۲- این موافقتنامه و ضمیمه آن و کلیه اصلاحات وارده بر آن نزد سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری به‌ثبت خواهد رسید.

ج ـ ارزیابی

باتوجه به‌مراتب فوق، الگوهای مورد استفاده در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران تفاوتی اساسی با نمونه‌های معمول در موافقتنامه‌های مشابه خارجی ندارد، مگر در آن دسته از موافقتنامه‌های اخیرالذکر که علاوه بر موافقتنامه، ضمائم و اصلاحات آن، به‌یادداشت‌های متبادله نیز اشاره می‌گردد و منظور یادداشت‌هایی است که طی آن طرفین متعاهد مراتب تصویب موافقتنامه یا جداول مذکور در ضمیمه را به‌اطلاع یکدیگر می‌رسانند. در موافقتنامه‌های ایران چنین کاری در ضمیمه موافقتنامه صورت می‌گیرد و فی‌الواقع نیازی به‌تصریح آن به‌هنگام تنظیم ماده مربوط به‌ثبت موافقتنامه نمی‌باشد.

مواد هر موافقتنامه با چند بند پایانی خاتمه می‌پذیرد.

---

۱. آلمان فدرال ـ ساحل عاج، ماده ۱۵؛ موریس ـ سوئیس، ماده ۱۷؛ آلمان فدرال ـ کامرون، ماده ۱۵.

۲. برمه ـ هلند، ماده ۱۳؛ برمه ـ بنگلادش، ماده ۱۵.

۳. ایران ـ کره، ماده ۱۸؛ ایران ـ اتریش، ماده ۱۷؛ ایران ـ عمان، ماده ۱۹.

۴. ایران ـ قطر، ماده ۲۰؛ ایران ـ دانمارک، ماده ۱۵؛ ایران ـ سوئد، ماده ۱۵؛ ایران ـ یونان، ماده ۱۸.

۵. ایران ـ یونان، بند «ج» ماده ۱ و ماده ۱۸.

۲۳ـ بندهای پایانی

در خاتمه موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی عبارتی وجود دارد که نشان می‌دهد سند مزبور در چه تاریخ و محلی و به کدام زبان یا زبان‌هایی در چند ماده (با ذکر مقدمه و ضمائم) و چند نسخه تنظیم شده و درصورت بروز اختلاف در تفسیر یا اجرای موافقتنامه کدام نسخه (با ذکر زبان) معتبر خواهد بود یااین‌که همه آنها اعتبار یکسان خواهند داشت. به‌دنبال آن نمایندگان تام‌الاختیار دو دولت که درمقدمه موافقتنامه معرفی شده‌اند، سند را امضا می‌کنند. همین ترتیب در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی که ایران با سایر دولت‌ها امضا کرده است، عیناً رعایت می‌شود. پس از بندهای پایانی ضمائم موافقتنامه مطرح می‌گردد.

۲۴ـ ضمائم

در هر موافقتنامه حمل و نقل هوایی یک یا چند ضمیمه وجود دارد که جزئیات مسائل فنی پرواز را منعکس می‌سازد. این ضمائم جزو لاینفک موافقتنامه را تشکیل می‌دهند که موضوع در اکثر موارد در بخش تعاریف موافقتنامه تصریح می‌گردد یااین‌که ماده‌ای مستقل در موافقتنامه‌ها به‌این موضوع می‌پردازد. هر دو شیوه در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی ایران وجود دارد، منتهای مراتب، شیوهٔ نخست رایج‌تر است. ضمائم مزبور عموماً مسیرهای پرواز را تعیین و نقاط مبدأ، واسط، مقصد یا ماورا (اگر مسیر پرواز در کشورهای ثالث ادامه داشته باشد) را مشخص می‌نمایند. البته به جز نقاط مبدأ و مقصد الزامی وجود ندارد که سایر نقاط در زمان امضای موافقتنامه معلوم بوده و می‌توان تعیین آنها را به‌بعد موکول کرد که از طریق یادداشت دیپلماتیک اعلام خواهد شد. شرکت‌های هواپیمایی تعیین شدهٔ هر دو کشور می‌توانند در هر دو جهت در مسیرهای فوق سرویس‌های هوایی برقرار نمایند. ازاین جهت تفاوتی میان موافقتنامه‌های منعقد میان دولت‌های دیگر و موافقتنامه‌هایی که ایران طرف آنهاست مشاهده نمی‌شود.

ضمن تعیین نقاط واقع در مسیر پرواز، بندهای دیگری در ضمیمه وجود دارد که حقوق و امتیازات خاصی را به‌طرفین متعاهد اعطا می‌کند که بسته به‌طرف قرارداد، در موافقتنامه‌ها تفاوت دارد. ازجمله این اختیارات عبارتند از:

۱- شرکت‌های هواپیمایی تعیین‌شده می‌توانند به‌اختیار خود در هر پرواز و یا در کلیه پروازها از فرود در هریک از نقاط واسط یا ماورا صرف نظر نمایند، مشروط براین‌که سرویس‌های مورد توافق در این مسیرها از سرزمین طرف متعاهدی که شرکت هواپیمایی را تعیین می‌کند، شروع شود.[۱]

۲- الزامی وجود ندارد که ترتیب نقاط واسط و ماورای مورد توافق در مسیرها به‌همان صورت رعایت شود، مشروط براین‌که پرواز کم و بیش در مسیری مستقیم صورت گیرد.[۲]

---

۱. سویس ـ توگو، ضمیمه، بند ۱؛ موریس ـ سویس، ضمیمه، بند ۱؛ برمه ـ بنگلادش، یادداشت ضمیمه؛ برمه ـ هلند، یادداشت ضمیمه؛ سنگاپور ـ لوکزامبورگ، ضمیمه، بند ۱؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، ضمیمه، بند ۳؛ آلمان فدرال ـ کامرون، ضمیمه، بند ۲.

۲. سویس ـ توگو، ضمیمه، بند ۲؛ موریس ـ سویس، ضمیمه بند ۲؛ برمه ـ بنگلادش، یادداشت ضمیمه.

بدین ترتیب تغییرات وارده از طرف هر یک از شرکت‌های هواپیمایی تعیین‌شده در ترتیب نقاط خاص یا حذف آنها در یک پرواز یا تمام پروازها در حکم تغییر موافقتنامه تلقی نخواهد شد. بنابراین شرکت هواپیمایی هر طرف متعاهد می‌تواند چنین تغییر یا حذفی را به‌طور یکجانبه عملی سازد، ولی گاه این الزام وجود دارد که مراتب هرچه سریع‌تر به‌اطلاع مقامات هواپیمایی طرف متعاهد دیگر رسانده شود.

۳- افزودن نقطه یا نقاط جدید به‌نقاط واسط یا ماورای مورد توافق در جدول موکول به‌مشاوره قبلی و تصویب مقامات هواپیمایی طرفین متعاهد است.[۱]
این بند در اکثر موارد در ماده مربوط به‌اصلاح موافقتنامه ذکر می‌گردد ولی گاه در ضمیمه هم مشاهده می‌شود.

۴- هر شرکت هواپیمایی تعیین‌شده می‌تواند هریک از سرویس‌های توافق شده در سرزمین طرف متعاهد دیگر را برچیند.[۲]

۵- هر شرکت هواپیمایی تعیین شده می‌تواند به‌نقاطی پرواز داشته باشد که ذکری از آنها نشده است، مشروط براین‌که میان این نقاط و سرزمین طرف متعاهد دیگر حقوق ترافیک اعمال نشود.[۳]

شروط ۱، ۲ و ۳ در تعدادی از موافقتنامه‌های ایران به‌چشم می‌خورد[۴]، اما مابقی شروط در آن دسته از موافقتنامه‌ها که در این مطالعه مورد توجه قرار گرفته‌اند، مشاهده نشده است که در نظر گرفتن آنها در مواردی که احتمال می‌رود پرواز در مسیری توافق شده توجیه نداشته و لازم باشد برچیده شود (شرط ۴)، یا برعکس در مواردی که افزودن نقاط جدید بدون کسب موافقت مقامات هواپیمایی طرف دیگر از هر لحاظ قابل توجیه است و باید در برنامه پرواز قرار گیرد (شرط ۵) منطقی می‌نماید.

در معدودی از موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی منعقد میان دولت‌های دیگر، در ضمیمه، بندهایی به‌چگونگی اجاره هواپیما توسط شرکت‌های هواپیمایی طرفین متعاهد اختصاص دارد. در این زمینه تصریح می‌شود که اگر شرکت هواپیمایی هریک از طرفین متعاهد قصد استفاده از هواپیمایی در سرویس‌های توافق شده را داشته باشد که در تملک آن نیست و متعلق به‌شرکت هواپیمایی کشور دیگری است، این استفاده باید باتوجه به‌نکات زیر صورت گیرد:

۱- ترتیباتی که به‌عامل شرکت هواپیمایی اجاره‌دهنده کشور دیگر امکان بهره‌برداری از حقوق ترافیک راکه در غیر این صورت در اختیار آن قرار نمی‌گرفت، ندهد؛

۲- نفع مالی شرکت هواپیمایی اجاره‌دهنده ارتباطی به‌موقعیت مالی شرکت هواپیمایی تعیین شدهٔ ذی‌ربط نداشته باشد؛

---

۱. آلمان فدرال ـ کامرون، ضمیمه، بند ۶.

۲. سویس ـ توگو، ضمیمه، بند ۳؛ موریس ـ سویس، ضمیمه، بند ۳؛ برمه ـ بنگلادش، یادداشت ضمیمه؛ سنگاپور ـ لوکزامبورگ، ضمیمه، بند ۲

۳. سویس ـ توگو، ضمیمه، بند۴؛ موریس ـ سویس، ضمیمه، بند ۴؛ آلمان فدرال ـ ساحل عاج، ضمیمه، بند ۴؛ آلمان فدرال ـ کامرون، ضمیمه، بند ۵

۴. قانون اصلاح موافقتنامه ایران ـ پاکستان، بند «ج» ماده ۳؛ ایران ـ عمان، ضمیمه؛ ایران ـ قطر، ضمیمه؛ ایران ـ اتریش، ضمیمه؛ ایران ـ دانمارک، ضمیمه؛ ایران ـ سوئد، ضمیمه.

۳- سرویس‌های توافق شده که شرکت هواپیمایی با استفاده از هواپیماهای اجاره‌ای از آن بهره‌برداری می‌کند به گونه‌ای در پیوند با سرویس‌هایی نباشد که آن هواپیما به یا از مسیرهای خاص خود ارائه می‌دهد.[۱]

البته استفاده از این ترتیبات ویژه توسط هریک از طرفین متعاهد مستلزم اطلاع مقامات هواپیمایی طرف دیگر در اسرع وقت است. در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی مربوط به‌ایران هیچ‌گونه تمهیدی درخصوص شرایط استفاده از هواپیماهای اجاره‌ای مشاهده نشده است که در صورت لزوم استفاده از الگوی مذکور در فوق می‌تواند چنین زمینه‌ای را فراهم سازد.

در خاتمه خاطرنشان می‌گردد که الزامی وجود ندارد که بندهای مربوط به‌ضمائم به‌صورت فوق تنظیم گردد و می‌توان ترکیب‌های گوناگونی از آنها را در موافقتنامه‌های حمل و نقل هوایی به کار برد.

---

۱. سنگاپور ـ نوکزامبورگ، ضمیمه، بخش اجاره هواپیما، بندهای ۱، ۲ و ۳.