

Warszawa, dnia 30 września 2020 r.

Poz. 878

**UMOWA**

**między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Islamskiej Republiki Iranu o transporcie lotniczym,**

podpisana w Warszawie dnia 26 października 1999 r.

Rząd Rzeczypospolitej Polskiej i Rząd Islamskiej Republiki Iranu, zwane dalej „Umawiającymi się Stronami”,

Będąc stronami Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartej do podpisu w Chicago, dnia siódmego grudnia 1944 roku (16/09/1323),

Dążąc do rozwijania współpracy w dziedzinie transportu lotniczego i przyczynienia się do postępu w międzynarodowym lotnictwie cywilnym,

Pragnąc zawrzeć Umowę w celu ustanowienia i eksploatacji rozkładowych linii lotniczych między i poza ich terytoriami,

Uzgodniły, co następuje:

## Artykuł 1

### Definicje

1. Dla celów niniejszej Umowy, o ile z kontekstu nie wynika inaczej:

A. Wyrażenie „Konwencja” oznacza Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, otwartą do podpisu w Chicago, dnia siódmego grudnia 1944 roku (16/09/1323) i obejmuje każdy Załącznik przyjęty zgodnie z Artykułem 90 tej Konwencji oraz każdą zmianę Załączników lub Konwencji przyjętą zgodnie z jej Artykułami 90 i 94, w zakresie, w jakim te Załączniki i zmiany zostały przyjęte przez obie Umawiające się Strony;

B. Wyrażenie „władze lotnicze” oznacza w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej, Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej, a w przypadku Islamskiej Republiki Iranu, Zarządzającego Organizacją Lotnictwa Cywilnego, albo w obydwu przypadkach organ lub osobę prawnie upoważnione do wykonywania funkcji należących do wymienionych władz;

C. Wyrażenie „wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Umawiającej się Strony” oznacza przedsiębiorstwo lotnicze, które zostało wyznaczone i upoważnione zgodnie z Artykułem 3 niniejszej Umowy;

D. Wyrażenia „uzgodniona linia” i „określona trasa” oznaczają odpowiednio międzynarodową linię lotniczą ustanowioną zgodnie z Artykułem 2 niniejszej Umowy oraz trasę określoną w Załączniku do niniejszej Umowy;

E. Wyrażenie „taryfa” oznacza ceny, pobierane za przewóz pasażerów, bagażu i ładunków oraz warunki stosowania tych cen, włączając ceny i warunki innych usług świadczonych przez przedsiębiorstwo lotnicze, związanych z przewozem lotniczym, z wyłączeniem jednak cen i warunków przewozu poczty;

F. Wyrażenia „linia lotnicza”, „międzynarodowa linia lotnicza”, „przedsiębiorstwo lotnicze” i „ładowanie w celach niehandlowych” posiadają znaczenia odpowiednio określone dla nich w Artykule 96 Konwencji;

G. Wyrażenie „terytorium” w odniesieniu do każdej Umawiającej się Strony oznacza obszary lądowe i wody terytorialne, objęte suwerennością Państwa tej Strony, włączając przestrzeń powietrzną nad nimi;

H. Wyrażenie „zdolność przewozowa” w odniesieniu do statku powietrznego oznacza udźwig handlowy tego statku powietrznego oferowany na trasie lub części trasy, zaś wyrażenie zdolność przewozowa w odniesieniu do uzgodnionej linii oznacza pojemność statków powietrznych eksploatowanych na takiej linii pomnożoną przez częstotliwość połączeń wykonywanych przez takie statki powietrzne w określonym czasie na trasie lub jej części.

2. Załącznik stanowi integralną część niniejszej Umowy. Wszelkie powoływania się na Umowę obejmują również Załącznik, chyba że wyraźnie uzgodniono inaczej.

## **Artykuł 2** Przyznanie praw

1. Każda Umawiająca się Strona przyznaje drugiej Umawiającej się Stronie następujące prawa dla ustanowienia i eksploatacji rozkładowych międzynarodowych linii lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze tej drugiej Umawiającej się Strony:

(a) prawo przelotu nad jej terytorium bez lądowania;

(b) prawo lądowania na jej terytorium w celach niehandlowych; oraz

(c) w zakresie, na jaki zezwala niniejsza Umowa, prawo wykonywania lądowań na jej terytorium na trasach wyszczególnionych w Załączniku do niniejszej Umowy, w celu zabrania i pozostawienia w ruchu międzynarodowym pasażerów i ładunków, włączając pocztę, oddzielnie lub łącznie.

2. Żadne z postanowień ustępu 1 nie będzie traktowane jako przyznanie wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu jednej Umawiającej się Strony prawa zabierania, na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, pasażerów i ładunków, włączając pocztę, przewożonych za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu do innego punktu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony (kabotaż).

3. W obszarach działań wojennych lub okupacji wojskowej albo na obszarach objętych takimi działaniami, eksploatacja takich linii będzie podlegać zatwierdzeniu przez kompetentne władze.

### **Artykuł 3**

#### Wyznaczenie i zezwolenie eksploatacyjne

1. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo wyznaczyć, w drodze pisemnego powiadomienia drogą dyplomatyczną drugiej Umawiającej się Strony, jedno przedsiębiorstwo lotnicze do eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

2. Po otrzymaniu powiadomienia o wyznaczeniu zgodnie z ustępem 1, władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony powinny, z zastrzeżeniem postanowień ustępów 3 i 4 oraz zgodnie z ustawami i przepisami tej Umawiającej się Strony, udzielić niezwłocznie przedsiębiorstwu lotniczemu w ten sposób wyznaczonemu odpowiedniego zezwolenia eksploatacyjnego do eksploatacji uzgodnionych linii, na które to przedsiębiorstwo lotnicze zostało wyznaczone.

3. Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony mogą żądać od wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony udowodnienia im, że jest ono w stanie spełnić warunki określone w ustawach i przepisach tej Umawiającej się Strony normalnie stosowanych w odniesieniu do eksploatacji międzynarodowych linii lotniczych przez takie władze, zgodnie z postanowieniami Konwencji.

4. Każda Umawiająca się Strona będzie miała prawo odmówić wydania zezwolenia eksploatacyjnego, o którym mowa w ustępie 2, lub nałożyć takie warunki, jakie może ona uznać za konieczne przy korzystaniu przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze z praw określonych w Artykule 2 niniejszej Umowy, jeżeli ta Umawiająca się Strona nie uzyska dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należą do Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze lub do jej obywateli.

5. Po otrzymaniu zezwolenia, o którym mowa w ustępach 1 i 2 powyżej, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie mogło w dowolnym terminie rozpocząć eksploatację uzgodnionych linii, pod warunkiem, że taryfa ustalona zgodnie z postanowieniami Artykułu 10 niniejszej Umowy jest obowiązująca w odniesieniu do tych linii.

## **Artykuł 4**

### Cofnięcie i zawieszenie zezwolenia eksploatacyjnego

1. Władze lotnicze każdej Umawiającej się Strony będą miały prawo cofnąć zezwolenie eksploatacyjne lub zawiesić korzystanie z praw przyznanych niniejszą Umową wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony, albo nałożyć takie warunki, jakie uznają za konieczne przy korzystaniu z takich praw:

(a) w przypadku nie wykazania przez takie przedsiębiorstwo lotnicze władzom lotniczym tej Umawiającej się Strony, że posiada ono kwalifikacje zgodne z ustawami i przepisami tej Umawiającej się Strony normalnie stosowanymi przez te władze lotnicze zgodnie z Konwencją;

(b) w przypadku nieprzestrzegania przez takie przedsiębiorstwo lotnicze ustaw i przepisów tej Umawiającej się Strony;

(c) w przypadku, gdy nie uzyskają one dowodu, że przeważająca część własności i rzeczywista kontrola tego przedsiębiorstwa lotniczego należą do Umawiającej się Strony wyznaczającej przedsiębiorstwo lotnicze lub do jej obywateli; oraz

(d) w przypadku, gdy przedsiębiorstwo lotnicze w inny sposób nie przestrzega warunków określonych w niniejszej Umowie.

2. Prawa określone w ustępie 1 mogą być wykonane dopiero po konsultacjach z władzami lotniczymi drugiej Umawiającej się Strony, przeprowadzonych zgodnie z Artykułem 16 niniejszej Umowy, chyba że dla zapobieżenia dalszym naruszeniom ustaw i przepisów, o których mowa wyżej, konieczne jest podjęcie niezwłocznych działań.

## **Artykuł 5**

### Stosowanie ustaw i przepisów

1. Ustawy, przepisy i procedury jednej Umawiającej się Strony dotyczące dopuszczenia na terytorium tej Umawiającej się Strony statków powietrznych używanych w międzynarodowej żegludze powietrznej, pobytu lub opuszczenia przez nie tego terytorium albo dotyczące eksploatacji i żeglugi takich statków powietrznych w czasie ich pobytu w granicach tego terytorium, będą miały zastosowanie do wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego

drugiej Umawiającej się Strony przy przybyciu na terytorium tej Umawiającej się Strony, przy opuszczeniu tego terytorium, bądź podczas pobytu na tym terytorium.

2. Ustawy, przepisy i procedury jednej Umawiającej się Strony dotyczące przekroczenia granicy, odprawy, imigracji, spraw paszportowych, spraw celnych oraz kwarantanny będą miały zastosowanie do załóg, pasażerów oraz ładunków, w tym poczty, przewożonych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony z chwilą przybycia na terytorium tej Umawiającej się Strony, przy opuszczeniu tego terytorium lub podczas pobytu na tym terytorium.

3. Każda Umawiająca się Strona będzie przekazywać drugiej Umawiającej się Stronie, na żądanie, tekst ustaw i przepisów, o których mowa w niniejszym Artykule.

## **Artykuł 6**

### **Przedstawicielstwo przedsiębiorstwa lotniczego**

Wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony będzie miało prawo do utworzenia swojego przedstawicielstwa i sprowadzenia oraz zatrudnienia na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony, własnych pracowników w zakresie zarządzania, spraw technicznych, operacyjnych, handlowych i innych pracowników specjalistycznych, niezbędnych do eksploatacji i promocji linii lotniczych.

## **Artykuł 7**

### **Sprzedaż i transfer wpływów**

1. Na zasadzie wzajemności oraz zgodnie z ustawami i przepisami drugiej Umawiającej się Strony, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony będzie miało prawo do sprzedaży usług transportowych na terytorium drugiej Umawiającej się Strony bezpośrednio oraz, według swojego uznania, za pośrednictwem agentów. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze będzie miało prawo sprzedawać własne lotnicze dokumenty przewozowe za walutę będącą prawnym środkiem płatniczym na terytorium drugiej Umawiającej się Strony lub w walutach wymienialnych, zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi.



2. Każda Umawiająca się Strona udzieli wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu drugiej Umawiającej się Strony prawa wymiany i transferu nadwyżki wpływów nad wydatkami, uzyskanej na jej terytorium przez takie wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze w związku z przewozem pasażerów i ładunków, w tym poczty. Wymiana i transfer dokonywane będą przy zastosowaniu rynkowego kursu wymiany stosowanego do bieżących płatności oraz zgodnie z obowiązującymi przepisami dewizowymi każdej Umawiającej się Strony. W przypadku, gdy płatności między Umawiającymi się Stronami regulowane są specjalnym układem płatniczym, stosowane będą postanowienia takiego układu.

## Artykuł 8

### Zwolnienia z opłat celnych i innych opłat

1. Statki powietrzne, używane na międzynarodowych liniach lotniczych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, a także ich normalne wyposażenie, zapasy materiałów pędnych i smarów oraz zapasy pokładowe takich statków powietrznych, będą przy wwozie na terytorium drugiej Umawiającej się Strony, na zasadzie wzajemności, zwolnione z opłat celnych, opłat manipulacyjnych i innych opłat lub podatków, pod warunkiem, że statki powietrzne opuszczą terytorium tej Umawiającej się Strony, a wymienione wyposażenie i zapasy będą pozostawać na pokładzie tych statków powietrznych do czasu ich wylotu.

2. Będą również zwolnione, na zasadzie wzajemności, od tych samych opłat i podatków, z wyjątkiem opłat związanych ze świadczonymi usługami:

(a) zapasy pokładowe wzięte na terytorium którejkolwiek Umawiającej się Strony zgodnie z ograniczeniami ustalonymi przez kompetentne organy tej Umawiającej się Strony i przeznaczone do zużycia na pokładzie wylatujących statków powietrznych, używanych na liniach międzynarodowych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

(b) części zapasowe i normalne wyposażenie wwieszone na terytorium jednej Umawiającej się Strony i przeznaczone do eksploatacji lub naprawy statków powietrznych, używanych na liniach międzynarodowych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony;

(c) materiały pędne i smary, przeznaczone do zaopatrzenia statków powietrznych, używanych na liniach międzynarodowych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony, nawet, jeżeli

materiały te będą zużyte na odcinku lotu wykonywanego nad terytorium Umawiającej się Strony, w której zostały one załadowane na pokład;

(d) materiały reklamowe, nie posiadające wartości handlowej, używane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony na terytorium drugiej Umawiającej się Strony;

(e) oficjalne dokumenty posiadające znaki przedsiębiorstwa lotniczego, takie jak oznaczenia bagażu, pasażerskie bilety lotnicze, towarowe bilety lotnicze, karty pokładowe i rozkłady lotów, wwożone na terytorium jednej Umawiającej się Strony, przeznaczone do wyłącznego użytku przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze drugiej Umawiającej się Strony.

3. Jeżeli ustawy i przepisy którejkolwiek Umawiającej się Strony tego wymagają, przedmioty wymienione w ustępach 1 i 2 będą znajdować się pod nadzorem organów celnych tej Umawiającej się Strony.

4. Normalne wyposażenie pokładowe, jak również materiały i zapasy znajdujące się na pokładzie statków powietrznych, używanych przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze którejkolwiek Umawiającej się Strony, będą mogły być wyładowane na terytorium drugiej Umawiającej się Strony tylko za zgodą organów celnych tego terytorium. W takim przypadku będą one mogły być poddane nadzorowi tych organów aż do czasu gdy zostaną wywiezione lub otrzymają inne przeznaczenie za zgodą tych samych organów.

5. Pasażerowie, bagaż i ładunki znajdujące się w tranzycie bezpośrednim przez terytorium jednej Umawiającej się Strony i nie opuszczające terenu portu lotniczego przeznaczonego dla tego celu, poddani będą jedynie uproszczonej kontroli. Bagaż i ładunki w tranzycie bezpośrednim będą zwolnione od opłat celnych i innych podobnych opłat.

## Artykuł 9

### Zasady dotyczące eksploatacji uzgodnionych linii

1. Wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron będą miały sprawiedliwe i jednakowe możliwości eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

2. Przy eksploatacji uzgodnionych linii, wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze każdej Umawiającej się Strony będzie uwzględniać interesy wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony,



tak aby nie oddziaływać niewłaściwie na linie, które to drugie wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze eksploatuje na całości lub części tej samej trasy.

3. Uzgodnione linie eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron będą ściśle dostosowane do zapotrzebowania na przewozy na określonych trasach i będą miały za swój podstawowy cel oferowanie, przy rozsądnym wskaźniku wykorzystania, zdolności przewozowej odpowiedniej dla zaspokojenia bieżącego i rozsądnie przewidywanego zapotrzebowania na przewozy powstające lub przeznaczone na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze.

4. W przypadku, gdy wymagają tego przepisy Umawiającej się Strony, porozumienia dotyczące eksploatacji uzgodnionych linii, które mogą być zawarte między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi, będą podlegały zatwierdzeniu władz lotniczych tej Umawiającej się Strony.

5. Przedsiębiorstwo lotnicze wyznaczone przez każdą Umawiającą się Stronę będzie, z wyprzedzeniem sześćdziesięciu (60) dni, przedkładać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony do zatwierdzenia rozkład swoich planowanych połączeń, wyszczególniając częstotliwości, typ statku powietrznego, konfigurację oraz ilość miejsc oferowanych do sprzedaży.

6. Jakikolwiek zmiany do zatwierdzonego rozkładu wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony.

## **Artykuł 10**

### Taryfy

1. Taryfy, które mają być stosowane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze jednej Umawiającej się Strony do przewozu na terytorium lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony będą ustalone w rozsądnej wysokości, z należyтым uwzględnieniem wszystkich wiążących się z tym czynników, łącznie z kosztem eksploatacji, rozsądnym zyskiem oraz taryfami innych przedsiębiorstw lotniczych.

2. Taryfy, o których mowa w ustępie 1, będą ustalane zgodnie z następującymi zasadami:

a) jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze obu Umawiających się Stron są członkami międzynarodowego zrzeszenia przedsiębiorstw lotniczych stosującego procedurę ustanawiania taryf i istnieje rozstrzygnięcie dotyczące taryf na uzgodnionych liniach, taryfy będą uzgadniane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron, zgodnie z takimi rozstrzygnięciami taryfowymi;

b) jeżeli którekolwiek lub oba wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron nie są członkami zrzeszenia przedsiębiorstw lotniczych albo kiedy brak jest rozstrzygnięcia, o którym mowa w punkcie a) powyżej, wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze uzgodnią między sobą taryfy, które stosowane będą na uzgodnionych liniach.

3. Ustalone w ten sposób taryfy będą przedkładane do zatwierdzenia władzom lotniczym obu Umawiających się Stron co najmniej na czterdzieści pięć (45) dni przed datą proponowaną do ich wejścia w życie. W przypadkach szczególnych termin ten może być skrócony, pod warunkiem uzyskania zgody wymienionych władz lotniczych.

4. Jeżeli wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron nie mogą osiągnąć porozumienia co do którejkolwiek z tych taryf lub z jakiegokolwiek powodu, taryfa nie może być ustalona zgodnie z postanowieniami ustępu 2, albo jeżeli w ciągu pierwszych trzydziestu (30) dni wymienionego w ustępie 3 okresu czterdziestu pięciu (45) dni, władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony zawiadomią władze lotnicze drugiej Umawiającej się Strony o braku zgody co do którejkolwiek taryfy, uzgodnionej zgodnie z postanowieniami ustępu 2, władze lotnicze obu Umawiających się Stron powinny starać się ustalić taryfę w drodze wzajemnego porozumienia.

5. Żadna taryfa nie wejdzie w życie, o ile nie zostanie zatwierdzona przez władze lotnicze Umawiających się Stron.

6. Taryfy ustalone zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu zachowują ważność do czasu ustalenia nowych taryf zgodnie z postanowieniami niniejszego Artykułu.

## **Artykuł 11**

### Oplaty portowe i inne opłaty

Opłaty, stosowane na terytorium jednej Umawiającej się Strony w odniesieniu do operacji wyznaczonego przedsiębiorstwa lotniczego drugiej Umawiającej się Strony, za korzystanie z portów lotniczych udostępnionych dla komunikacji lotniczej oraz z innych urządzeń lotniczych, w tym opłaty pobierane przez służby łączności i meteorologiczne, na terytorium pierwszej Umawiającej się Strony będą sprawiedliwe i rozsądne oraz pobierane zgodnie z jednolitymi warunkami stosowanymi bez dyskryminacji w odniesieniu do przynależności państwowej danego statku powietrznego.

## **Artykuł 12**

### Świadectwa i licencje

1. Świadectwa zdatności do lotu, świadectwa kwalifikacji i licencje, wystawione lub uznane za ważne przez jedną Umawiającą się Stronę i nadal ważne, będą uznawane za ważne przez drugą Umawiającą się Stronę dla celów eksploatacji uzgodnionych linii, pod warunkiem, że wymagania, które były stawiane przy wystawianiu lub uznawaniu za ważne takich świadectw i licencji, są takie same lub wyższe od wymagań minimalnych, jakie mogą być ustalone zgodnie z Konwencją.

2. Każda Umawiająca się Strona zastrzega sobie jednakże prawo odmowy uznania za ważne, w związku z lotami nad swoim własnym terytorium, świadectw kwalifikacji i licencji wystawionych swoim własnym obywatelom przez drugą Umawiającą się Stronę.

## **Artykuł 13**

### Ochrona lotnictwa

1. Zgodnie ze swoimi prawami i zobowiązaniami wynikającymi z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony potwierdzają, że ich obowiązek względem siebie dotyczący ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji stanowi integralną część niniejszej Umowy. Bez ograniczania całokształtu swoich praw i zobowiązań wynikających z prawa międzynarodowego, Umawiające się Strony będą w szczególności postępować zgodnie z postanowieniami Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, podpisanej w Tokio dnia 14 września 1963 roku (23/06/1342)), Konwencji o zwalczaniu

bezprawnego zawładnięcia statkami powietrznymi, podpisanej w Hadze dnia 16 grudnia 1970 roku (25/09/1349), Konwencji o zwalczaniu bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, podpisanej w Montrealu dnia 23 września 1971 roku (01/07/1350) oraz jakiegokolwiek innej umowy wielostronnej w sprawie ochrony lotnictwa, wiążącej obie Umawiające się Strony.

2. Na żądanie, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem wszelkiej niezbędnej pomocy w zapobieganiu czynom bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi i innym bezprawnym czynom skierowanym przeciwko bezpieczeństwu takich statków powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych i urzędzeń nawigacji lotniczej oraz każdemu innemu zagrożeniu bezpieczeństwa lotniczego.

3. We wzajemnych stosunkach, Umawiające się Strony będą postępować zgodnie z przepisami bezpieczeństwa lotniczego ustanowionymi przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego i oznaczonymi jako Załączniki do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym w zakresie, w jakim takie przepisy bezpieczeństwa mają zastosowanie do Umawiających się Stron; będą one wymagały, aby użytkownicy statków powietrznych ich rejestracji, użytkownicy statków powietrznych, którzy mają swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego zamieszkania na ich terytorium oraz użytkownicy portów lotniczych na ich terytorium działali zgodnie z takimi przepisami o bezpieczeństwie lotniczym.

4. Każda Umawiająca się Strona zgadza się, aby od jej użytkowników statków powietrznych można było żądać przestrzegania przepisów bezpieczeństwa lotniczego, o których mowa w ustępie 3 powyżej, wymaganych przez drugą Umawiającą się Stronę przy wlocie, wylocie lub przebywaniu na terytorium tej drugiej Umawiającej się Strony. Każda Umawiająca się Strona zapewni stosowanie odpowiednich środków na jej terytorium dla ochrony statków powietrznych oraz kontroli pasażerów, załóg, bagażu podręcznego, bagażu rejestrowanego, ładunków i zapasów pokładowych przed i w czasie załadowywania.

5. Każda Umawiająca się Strona będzie przychylnie rozpatrywała każdą prośbę drugiej Umawiającej się Strony o zastosowanie uzasadnionych, specjalnych środków ochrony w razie szczególnego zagrożenia.

6. W przypadku zaistnienia aktu lub groźby zaistnienia aktu bezprawnego zawładnięcia cywilnymi statkami powietrznymi albo innych bezprawnych czynów skierowanych przeciwko bezpieczeństwu takich statków

powietrznych, ich pasażerów i załóg, portów lotniczych lub urzędów nawigacji lotniczej, Umawiające się Strony będą udzielały sobie nawzajem pomocy przez ułatwienie łączności oraz inne odpowiednie środki, mające na celu szybkie i bezpieczne zakończenie takiego zdarzenia lub groźby jego zaistnienia.

## **Artykuł 14**

### Dane statystyczne

Władze lotnicze jednej Umawiającej się Strony będą dostarczać władzom lotniczym drugiej Umawiającej się Strony, na ich żądanie, takich informacji i danych statystycznych dotyczących przewozów na uzgodnionych liniach przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze na lub z terytorium drugiej Umawiającej się Strony, jakie mogą być zwykle opracowywane i przedkładane przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze swoim władzom lotniczym. Przedkładanie jakichkolwiek dodatkowych danych statystycznych, których władze lotnicze Umawiającej się Strony mogą wymagać od władz lotniczych drugiej Umawiającej się Strony, będą przedmiotem negocjacji i uzgodnień między obu Umawiającymi się Stronami.

## **Artykuł 15**

### Rozstrzygnięcie sporów

1. Jeżeli powstanie jakikolwiek spór między Umawiającymi się Stronami, co do interpretacji lub stosowania niniejszej Umowy i jej Załącznika(ów), Umawiające się Strony będą dążyły przede wszystkim do rozstrzygnięcia go w drodze negocjacji.

2. Jeżeli Umawiające się Strony nie osiągną rozstrzygnięcia w drodze negocjacji, mogą one uzgodnić przekazanie sporu do zasięgnięcia opinii wzajemnie uzgodnionej osobie lub organowi, albo każda z Umawiających się Stron może, zgodnie z jej stosownymi ustawami i przepisami, przedstawić spór do rozstrzygnięcia trybunałowi złożonemu z trzech arbitrów, z których po jednym wyznaczy każda Umawiająca się Strona, trzeciego zaś wyznaczą dwaj arbitrzy w ten sposób wyznaczeni. Każda Umawiająca się Strona wyznaczy arbitra w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania przez którąkolwiek Umawiającą się Stronę od drugiej Strony powiadomienia w drodze dyplomatycznej o żądaniu rozstrzygnięcia sporu w drodze arbitrażu, trzeci zaś arbiter powinien być wyznaczony w terminie następujących sześćdziesięciu (60) dni. Jeżeli którakolwiek z Umawiających się Stron nie



wyznaczy arbitra we wskazanym okresie albo jeżeli trzeci arbiter nie zostanie wyznaczony w oznaczonym okresie, każda Umawiająca się Strona może zwrócić się do Przewodniczącego Rady Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego o wyznaczenie arbitra lub arbitrów, zależnie od potrzeby. Jeżeli Przewodniczący posiada obywatelstwo jednej z Umawiających się Stron, najwyższy rangą zastępca, który nie zostanie wyłączony z tego powodu powinien dokonać wyznaczenia. W każdym przypadku, trzeci arbiter ustali miejsce przeprowadzenia postępowania arbitrażowego.

3. Umawiające się Strony zastosują się do każdej decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2.

4. Każda Umawiająca się Strona pokryje koszty arbitra, którego wyznaczyła. Pozostałe koszty trybunału arbitrażowego będą podzielone równo między Umawiającymi się Stronami.

5. Jeśli i jak długo którakolwiek z Umawiających się Stron nie zastosuje się do decyzji wydanej zgodnie z ustępem 2, druga Umawiająca się Strona może ograniczyć lub cofnąć prawa lub przywileje, które zostały przyznane zgodnie z niniejszą Umową, Umawiającej się Stronie nie stosującej się do decyzji lub jej wyznaczonemu przedsiębiorstwu lotniczemu nie stosującemu się do decyzji.

## **Artykuł 16** Konsultacje

1. W duchu ścisłej współpracy, władze lotnicze Umawiających się Stron będą konsultować się od czasu do czasu, w celu zapewnienia stosowania i odpowiedniego przestrzegania postanowień niniejszej Umowy.

2. Konsultacje takie powinny rozpocząć się w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania prośby o konsultacje przez jedną Umawiającą się Stronę od drugiej Umawiającej się Strony chyba, że Umawiające się Strony uzgodnią inaczej.

## **Artykuł 17** Modyfikacja i zmiana Umowy

1. Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie, jeżeli uzna za konieczne, zażądać modyfikacji lub zmiany postanowień niniejszej Umowy;

w takim przypadku Umawiające się Strony przystąpią do negocjacji w tej sprawie w okresie sześćdziesięciu (60) dni od daty otrzymania prośby o negocjacje.

2. Jakakolwiek modyfikacja lub zmiana niniejszej Umowy wejdzie w życie zgodnie z postanowieniami Artykułu 21 niniejszej Umowy.

3. Niezależnie od postanowień ustępu 2, zmiana Wykazu Tras załączonego do niniejszej Umowy, może być uzgodniona bezpośrednio między władzami lotniczymi Umawiających się Stron. Wejdzie ona w życie w drodze wymiany not dyplomatycznych.

## **Artykuł 18** Wypowiedzenie Umowy

Niniejsza Umowa zawarta jest na czas nieokreślony.

Każda Umawiająca się Strona może w każdym czasie notyfikować drugiej Umawiającej się Stronie o swojej decyzji wypowiedzenia niniejszej Umowy. Powiadomienie takie powinno być przekazane jednocześnie do Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego. W takim przypadku niniejsza Umowa utraci moc po upływie dwunastu (12) miesięcy od daty otrzymania powiadomienia przez drugą Umawiającą się Stronę, chyba że powiadomienie to zostało wycofane w drodze porozumienia przed upływem tego terminu. W przypadku braku potwierdzenia otrzymania noty przez drugą Umawiającą się Stronę, uważać się będzie, że powiadomienie zostało otrzymane po upływie czternastu (14) dni od dnia otrzymania powiadomienia przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego.

## **Artykuł 19** Rejestracja w ICAO

Niniejsza Umowa i jej Załącznik(i) oraz jakakolwiek zmiana do nich będą zarejestrowane w Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego.

## Artykuł 20

### Konwencje wielostronne

W przypadku wejścia w życie wielostronnej umowy lub konwencji lotniczej wiążącej obie Umawiające się Strony, niniejsza Umowa i jej Załącznik(i) zostaną zmienione w drodze negocjacji, o których mowa w Artykule 17, między Umawiającymi się Stronami, tak aby jej postanowienia dostosowane zostały do postanowień takiej umowy lub konwencji.


## Artykuł 21

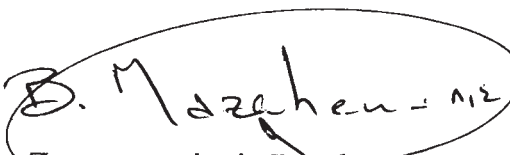
### Wejście w życie

Niniejsza Umowa wejdzie w życie w dniu późniejszej notyfikacji dokonanej przez jedną Umawiającą się Stronę do drugiej Umawiającej się Strony, stwierdzającej spełnienie wymogów konstytucyjnych dotyczących wejścia w życie niniejszej Umowy.

NA DOWÓD CZEGO, niżej podpisani, odpowiednio upoważnieni przez swoje odnośne Rządy, podpisali niniejszą Umowę, zawierającą 21 Artykułów i jeden Załącznik.

SPORZADZONO w dwóch egzemplarzach w Warszawie dnia...26...października 1999 roku, co odpowiada 04..Aban...1378..roku., w językach polskim, perskim i angielskim, przy czym wszystkie teksty są jednakowo autentyczne. W przypadku rozbieżności co do interpretacji, tekst angielski będzie rozstrzygający.

  
Z upoważnienia Rządu  
Rzeczypospolitej Polskiej

  
Z upoważnienia Rządu  
Islamskiej Republiki Iranu

## Z A Ł A C Z N I K

### W Y K A Z T R A S

1. Trasy, na których mogą być eksploatowane linie lotnicze przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Rzeczypospolitej Polskiej:

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty docelowe	Punkty położone dalej
Warszawa	do późniejszego określenia	Teheran	do późniejszego określenia

2. Trasy, na których mogą być eksploatowane linie lotnicze przez wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze Islamskiej Republiki Iranu:

Punkty początkowe	Punkty pośrednie	Punkty docelowe	Punkty położone dalej
Teheran	do późniejszego określenia	Warszawa	do późniejszego określenia

#### U W A G I:

1. Każde wyznaczone przedsiębiorstwo lotnicze może obsługiwać punkty pośrednie i punkty położone dalej określone w Załączniku do niniejszej Umowy pod warunkiem nie wykonywania prawa piątej wolności między tymi punktami i terytorium drugiej Umawiającej się Strony, chyba że obowiązuje

2. Punkty pośrednie i punkty położone dalej na jakiegokolwiek z określonych tras mogą być omijane w niektórych lub wszystkich lotach, według uznania wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych.

3. Częstotliwości i typy statków powietrznych wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych zostaną uzgodnione między wyznaczonymi przedsiębiorstwami lotniczymi i będą przedmiotem zatwierdzenia władz lotniczych Umawiających się Stron.



## موافقت نامه حمل و نقل هوایی

بین

دولت جمهوری لهستان

و

دولت جمهوری اسلامی ایران

## موافقت نامه حمل و نقل هوایی

بین

دولت جمهوری لهستان

و

دولت جمهوری اسلامی ایران

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری لهستان ، که از این پس طرفهای متعاقد خوانده می شوند، از اعضاء کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین المللی می باشند که در تاریخ ۱۶/۹/۱۳۲۳ هجری شمسی مطابق با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو جهت امضاء مفتوح گردید.

با تمایل به توسعه همکاری در زمینه حمل و نقل هوایی و مساعدت در پیشرفت هواپیمایی کشوری بین المللی با تمایل یکسان به انعقاد موافقت نامه ای به منظور تاسیس و بهره برداری از سرویسهای هوایی منظم بین سرزمینهای خود و ماوراء این سرزمینها نسبت به موارد ذیل موافقت نمودند.

## ماده (۱) تعاریف

به جزء در مواردی که فحوای عبارت معنی دیگری را ایجاب نماید، از لحاظ این موافقت نامه :

الف : اصطلاح "کنوانسیون" به کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین المللی که در تاریخ (۱۶/۹/۱۳۲۳) هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می شود و شامل هر الحاقیه ای که به موجب ماده (۹۰) کنوانسیون مزبور و هر اصلاحیه الحاقیه یا کنوانسیون که به موجب مواد (۹۰) و (۹۲) آن تصویب شده است، تا جائیکه برای هر دو طرف متعاقد نافذ باشد خواهد بود.

ب : اصطلاح "مقامات هواپیمایی" در مورد جمهوری اسلامی ایران به "رییس سازمان هواپیمایی کشوری" و در مورد جمهوری لهستان به "وزارت اقتصاد دریایی و حمل و نقل" یا هر دو مورد به هر شخص یا مقامی که قانوناً مجاز به انجام وظایف فعلی مقامات مزبور باشد اطلاق می گردد.

ج : اصطلاح "شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد" به شرکت هواپیمایی اطلاق می شود که به موجب ماده (۳) این موافقت نامه تعیین شده و اجازه فعالیت بیابد.

د : اصطلاحات "سرویس هوایی و مسیر مشخص شده" به ترتیب طبق ماده (۲) این موافقت نامه به سرویس هوایی بین المللی و مسیر مشخص شده در ضمیمه این موافقت نامه اطلاق می شود.

ه : اصطلاح "نرخ" به قیمتی اطلاق می شود که برای حمل مسافر، بار همراه و غیر همراه پرداخت گردد. و شامل شرایطی که به موجب آن قیمت‌های مزبور اعمال می شود از جمله قیمت‌ها و شرایط مقرر برای سرویس‌هایی که توسط شرکت هواپیمایی در رابطه با حمل و نقل هوایی به استثناء دستمزدها و شرایط حمل پست، می باشد.

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

ز : اصطلاح " سرزمین " در هر یک از طرفهای متعاقد به مناطق خشکی و آبی که تحت حاکمیت آن کشور قرار دارد ، اطلاق و شامل فضای محاذی آنها نیز می شود.

ح : اصطلاح " ظرفیت " در مورد یک هواپیما به میزان بارگیری موثر آن هواپیما در یک مسیر یا قسمتی از مسیر و اصطلاح ظرفیت در مورد " سرویس توافق شده " به حاصل ضرب ظرفیت هواپیما در چنین سرویسی در دفعات پرواز هواپیمای مزبور طی زمان معین در تمام یا قسمتی از مسیر ، اطلاق می شود.

۲- ضمیمه جزء لاینفک موافقت نامه حاضر است . کلیه ارجاعات به موافقت نامه شامل ضمیمه نیز می باشد مگر اینکه صریحا " بر خلاف آن توافق شده باشد .

## ماده ۲ : اعطای حقوق

۱- هر طرف متعاقد جهت تاسیس و بهره برداری از سرویسهای هوایی بین المللی منظم به وسیله شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر حقوق زیر را به طرف متعاقد دیگر اعطاء می نماید :

الف : پرواز بدون فرود از فراز سرزمین طرف متعاقد دیگر ،  
ب : توقف در سرزمین مذکور به منظورهای غیر حمل و نقل ، و  
پ : توقف در سرزمین مذکور به منظور سوار و پیاده کردن مسافر ، بارگیری و تخلیه بار از جمله پست در حمل و نقل بین المللی در مسیرهای مشخص شده در بیوست این موافقت نامه به صورت جدا یا توأم تا حدی که در این موافقت نامه مجاز شده است.

۲- هیچ یک از مفاد بند (۱) به نحوی تلقی نخواهد شد که شرکت هواپیمایی یک طرف متعاقد محق باشد در سرزمین طرف متعاقد دیگر در قبال مزد یا کرایه مسافر و بار از جمله پست به مقصد نقطه دیگری در سرزمین طرف متعاقد دیگر حمل کند. (کابوتاژ)

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



### ماده ۳: تعیین و اجازه بهره برداری

۱- هر طرف متعهد حق دارد با ارسال اعلامیه کتبی از طریق مجاری دیپلماتیک به طرف متعهد دیگر یک شرکت هواپیمایی را برای انجام سرویسهای مورد توافق در مسیرهای مشخص شده تعیین نماید.

۲- پس از دریافت اعلامیه تعیین مطابق بند (۱)، مقامات هواپیمایی طرف متعهد دیگر با رعایت مفاد بندهای (۳) و (۴) براساس قوانین و مقررات آن طرف متعهد به شرکت هواپیمایی تعیین شده بدون تاخیر اجازه مربوطه را جهت انجام سرویسهای توافق شده که برای آن شرکت هواپیمایی مزبور تعیین شده است اعطاء خواهند کرد.

۳- مقامات هواپیمایی یک طرف متعهد می توانند از شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعهد دیگر بخواهند که آنان را مجاب سازد که شرایط مقرر در قوانین و مقرراتی را که معمولاً به موجب مفاد کنوانسیون توسط آن مقامات در مورد سرویسهای هوایی بین المللی اعمال می گردد دارا می باشد.

۴- هر طرف متعهد حق دارد در هر مورد که طرف متعهد مزبور قانع نشده باشد که مالکیت عمده و کنترل موثر شرکت هواپیمایی مربوطه در دست اتباع طرف متعهدی که شرکت هواپیمایی را تعیین نموده یا اتباع آن است از اعطای اجازه بهره برداری موضوع بند (۲) این ماده امتناع ورزد یا هر شرطی را که برای اعمال حقوق موضوع ماده (۲) این موافقت نامه توسط آن شرکت هواپیمایی تعیین شده لازم بداند وضع نماید.

۵- شرکت هواپیمایی تعیین شده می تواند در هر زمان پس از دریافت اجازه مندرج در بند (۱) و (۲) فوق بهره برداری از سرویسهای مورد توافق را آغاز کند مشروط بر آن که نرخیه مطابق ضوابط ماده (۱۰) این موافقت نامه در مورد سرویسهای مزبور وضع شده و مجری باشد.

#### ماده ۴ : تعلیق و لغو مجوز بهره برداری

۱- مقامات هواپیمایی هر طرف متعهد می‌توانند در موارد مشروح ذیل مجوز بهره برداری را لغو یا استفاده از حقوق اعطاء شده به موجب این موافقت نامه را در مورد شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعهد دیگر معلق نمایند یا هر شرطی را که برای استفاده از چنین حقوقی لازم باشد وضع نمایند:

الف : چنانچه شرکت هواپیمایی مذکور نتواند مقامات هواپیمایی آن طرف متعهد را مجاب سازد که شرایط مقرر در قوانین و مقرراتی را که معمولاً "به موجب مفاد کنوانسیون توسط مقامات هواپیمایی مزبور اعمال می‌گردد" دارا می‌باشد.

ب : چنانچه شرکت هواپیمایی مذکور قوانین و مقررات طرف متعهد دیگر را رعایت نکند،

ج : چنانچه قانع نشود که مالکیت عمده و کنترل موثر شرکت هواپیمایی مذکور متعلق و در اختیار طرف متعهد دیگر یا اتباع وی باشد،

د : در صورتی که شرکت هواپیمایی مذکور در انجام عملیات بهره برداری از مفاد این موافقت نامه تخطی کند.

۲- جزء در مواردی که اقدام بصورت فوری برای جلوگیری از نقض بیشتر قوانین و مقررات فوق‌الذکر لازم باشد، اعمال حقوق مذکور در بند (۱) فقط پس از مشورت با مقامات هواپیمایی طرف متعهد دیگر مطابق ماده (۱۶) این موافقت نامه انجام خواهد گرفت.

## ماده ۵: شمول قوانین و مقررات

۱- قوانین، مقررات و دستورالعملهای یک طرف متعاقد در مورد پذیرش، توقف یا خروج هواپیماهایی که به امر هوانوردی بین المللی اشتغال دارند یا قوانین و مقررات و دستورالعملهای مربوط به بهره برداری و هوانوردی این قبیل هواپیماها به هنگام ورود، خروج و مادام که در سرزمین مزبور می باشند توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر رعایت خواهد شد.

۲- قوانین، مقررات و دستورالعملهای یک طرف متعاقد که ناظر به ورود، ترخیص، مهاجرت، گذرنامه، مقررات گمرکی و بهداشتی است توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر و نیز توسط یا از طرف مسافری، خدمه و بار از جمله محمولات پستی آن به هنگام ورود، خروج و مادام که در سرزمین مذکور باشند رعایت خواهد شد.

۳- هر طرف متعاقد بنابه تقاضای طرف متعاقد دیگر نسخه ای از قوانین و مقررات مذکور در این ماده را در اختیار آن قرار خواهد داد.

**ماده ۶ : دفتر نمایندگی شرکت هواپیمایی**

شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد حق دارد در سرزمین طرف متعاقد دیگر دفتر نمایندگی خود را تاسیس کند و کارکنان مدیریتی، فنی، عملیات، بازرگانی و متخصصین خود را که برای تامین و ترغیب سرویسهای هوایی ضروری هستند بر اساس قوانین و مقررات طرف متعاقد دیگر به آن سرزمین وارد نماید.

## ماده ۷ : فروش و انتقال درآمدها

۱- شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد مجاز خواهد بود بر اساس عمل متقابل و طبق قوانین و مقررات طرف متعاقد دیگر بطور مستقیم و با صلاحدید خود از طریق نمایندگیهای خود اقدام به فروش حمل و نقل هوایی در سرزمین طرف متعاقد دیگر نماید. هر شرکت هواپیمایی تعیین شده مجاز خواهد بود مدارک مربوط به حمل و نقل هوایی را به پول رایج سرزمین طرف متعاقد دیگر یا به تشخیص خود طبق مقررات تسعیر ارزهای خارجی قابل اجراء به پول رایج قابل تبدیل بصورت آزاد به فروش رساند.

۲- هر طرف متعاقد به شرکت هواپیمایی طرف متعاقد دیگر اجازه خواهد داد که دریافت های مازاد بر مخارجی را که در سرزمین آن از حمل مسافر و عملیات پرواز از جمله پست که توسط شرکت هواپیمایی مذکور بدست آمده تبدیل و انتقال دهد. تبدیل و انتقال به نرخ بازار ارز قابل اعمال در معاملات رایج و طبق مقررات تسعیر ارزهای خارجی جاری در هر طرف متعاقد انجام خواهد شد. در صورتیکه پرداختها بین طرفهای متعاقد با توافق ویژه تنظیم گردد، توافق ویژه مذکور ملاک خواهد بود.

## ماده ۸ : معافیت از حقوق گمرکی و سودبازرگانی

۱- هواپیماهایی که توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده هر یک از طرفهای متعاقد در سرویسهای هوایی بین المللی پرواز می نمایند، همچنین لوازم جاری، مواد سوختی، روغن موتور، و خواروبار موجود در هواپیماهای مزبور هنگام ورود به سرزمین طرف متعاقد دیگر براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و سودبازرگانی، هزینه های بازرسی، و سایر حقوق و مالیاتها معاف خواهند بود مشروط بر اینکه هر ایماهای مزبور مجدداً خارج شوند و تجهیزات، مواد و خواربار مذکور تازمانی که مجدداً صادر شوند در هواپیما باقی بمانند.

۲- همچنین موارد زیر براساس عمل متقابل از همان عوارض، هزینه ها و مالیاتها، به استثنای هزینه های مربوط به سرویسهای انجام شده معاف خواهند بود:

الف: خواروبار وارد شده در هواپیما در سرزمین هر طرف متعاقد، طبق محدودیتهای تعیین شده توسط مقامات ذیصلاح طرف متعاقد مذکور و برای استفاده در داخل هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده در سرویس بین المللی طرف متعاقد دیگر،

ب: وسایل یدکی و تجهیزات مورد نیاز جاری که به سرزمین طرف متعاقد دیگر به منظور تعمیر و نگهداری هواپیمایی که در سرویسهای بین المللی شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر مورد استفاده قرار می گیرد.

ج: سوخت و روغن موتور اختصاص داده شده برای هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر که در سرویسهای بین المللی تردد می نمایند، حتی هنگامیکه این موارد در قسمتی از سفر بر فراز سرزمین طرف متعاقدی که مواد مزبور بار هواپیما شده است.

د : مواد تبلیغاتی که توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد در سرزمین طرف متعاقد دیگر مورد استفاده قرار می گیرند و ارزش تجاری ندارند.

ه : اسناد رسمی حاوی آرم رسمی شرکت هواپیمایی مانند برجسب چمدان ، بلیط هواپیما ، بارنامه ، کارت اجازه ورود به هواپیما و جدول زمانبندی که به داخل سرزمین هر طرف متعاقد برای استفاده اختصاصی شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر وارد می شود.

۳- چنانچه قوانین و مقررات هر یک از طرفهای متعاقد مقرر نماید، موضوع بندهای ۱ و ۲ تحت کنترل گمرکی آن طرف متعاقد قرار خواهد گرفت .

۲- تجهیزات هوانوردی مورد نیاز جاری ، و همچنین مواد و کالاهای نگهداری شده در هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد تنها با موافقت مقامات گمرکی طرف متعاقد دیگر در آن سرزمین قابل تخلیه است. در این صورت می توان آنها را تا زمانی که مجدداً صادر می شوند و یا ترتیب دیگری در مورد آن داده شود تحت نظارت مقامات نامبرده قرار داد.

۵- مسافران ، اثاثیه مسافران و باری که از سرزمین یک طرف متعاقد در ترانزیت مستقیم قرار دارند و از حریمی که در فرودگاه بدین منظور اختصاص یافته خارج نمی شوند ، فقط مشمول کنترل ساده ای خواهند بود. اثاثیه مسافر و باری که در ترانزیت مستقیم است از حقوق گمرکی و سودبازرگانی و مالیاتهای مشابه دیگر معاف خواهد بود.



## ماده ۹ : اصول حاکم بر بهره برداری سرویسهای مورد توافق

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

۲- در انجام سرویسهای مورد توافق، شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد، منافع شرکت هواپیمایی طرف دیگر را مورد نظر قرار خواهد داد تا من غیر حق در سرویسهای طرف دیگر در تمام یا قسمتی از همان مسیرها اثر نامطلوب ایجاد نشود.

۳- سرویسهای مورد توافق برقرار شده توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده، ارتباط نزدیک با نیازمندیهای عموم مردم برای حمل و نقل در مسیرهای تعیین شده را خواهند داشت و هدف اصلی آنها تامین ظرفیت کافی جهت رفع نیازمندیهای جاری و پیش بینی شده معقول برای حمل مسافر به مقصد یا از مبداء سرزمین طرف متعاقدی که شرکت هواپیمایی را تعیین نموده میباشد.

۴- چنانچه مقررات ملی یک طرف متعاقد مقرر نماید، موافقت نامه هایی که ممکن است بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده به منظور بهره برداری از سرویسهای توافق شده منعقد شود، به تصویب مقامات هواپیمایی طرف متعاقد مذکور خواهد رسید.

۵- شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد، حداکثر شصت (۶۰) روز قبل، برنامه های پرواز سرویسهای مورد نظر را با مشخص نمودن تعداد نوع هواپیما و تعداد صندلیهای موجود به مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر برای تصویب تسلیم خواهد نمود.

۶- هر گونه تغییرات بعدی نسبت به برنامه پروازی تصویب شده شرکت هواپیمایی تعیین شده به مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر جهت تصویب ارائه خواهد شد.

## ماده ۱۰ : تعرفه ها

۱- نرخهای مورد اجراء توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد برای حمل به سرزمین طرف متعاقد دیگر یا بالعکس در سطح معقولی خواهد بود که با توجه به کلیه عوامل مربوط از جمله هزینه بهره برداری ، سود معقول و نرخهای شرکت‌های هواپیمایی دیگر وضع می گردد.

۲- نرخهای موضوع بند (۱) بر اساس قواعد زیر تعیین می گردد:

الف : در صورتی که شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده دو طرف متعاقد عضو یک اتحادیه بین المللی شرکت‌های هواپیمایی با مکانیسم تعیین نرخ باشند و یک قطعنامه نرخ ، راجع به سرویس‌های مورد توافق از قبل وجود داشته باشد. نرخها بر اساس این قطعنامه بین شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد توافق خواهد شد.

ب : در صورتی که هیچکدام از شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد یا یکی از آنها عضو اتحادیه شرکت‌های هواپیمایی نباشند و یا قطعنامه نرخ مندرج در جزء (الف) فوق وجود نداشته باشد شرکت هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد در مورد نرخهایی که برای سرویس‌های مورد توافق اعمال می گردد بین خود توافق خواهند نمود.

۳- نرخهایی که بدین ترتیب مورد توافق قرار می گیرد حداقل چهل و پنج روز (۲۵) قبل از تاریخ پیشنهادی اجراء برای تصویب به مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد تسلیم خواهد گردید. در موارد خاص این محدوده زمانی با موافقت مقامات مذکور قابل کاهش است .

۴- در صورتی که شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد نتوانند درباره این نرخها به توافق برسند ، یا بنابه دلایلی نرخها بر اساس مفاد بند (۲) وضع نگردند، یا در فاصله سی روز (۳۰) از چهل و پنج روز (۲۵) موضوع بند (۳) مقامات هواپیمایی یک طرف متعاقد رضایت خود را از هر یک از نرخهای توافق شده طبق بند (۲) ، مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد تلاش خواهند نمود نرخ مزبور را با توافق بین خود مشخص کنند.

۵- هیچ نرخى به مرحله اجرا در نخواهد آمد مگر آنکه به تصویب مقامات هواپیمایی مربوطه برسد.

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

### ماده ۱۱ : عوارض فرودگاهی وسایر هزینه های مصرفی

عوارضی که در سرزمین هر یک از طرف متعاقد به منظور بهره برداری شرکت هواپیمایی طرف متعاقد دیگر از فرودگاههایی که برای استفاده عموم باز است و سایر تسهیلات هوانوردی، از جمله خدمات ارتباطی و هواشناسی در سرزمین طرف متعاقد وضع می گردد، عادلانه و معقول خواهد بود و بدون هیچگونه تبعیض نسبت به ملیت هواپیمای مربوطه طبق شرایط یکسان قابل اعمال دریافت خواهد شد.

## ماده ۱۲ : گواهینامه ها و پروانه ها

۱- گواهینامه های قابلیت پرواز، گواهینامه های صلاحیت و پروانه هایی که توسط یک طرف متعاقد صادر شده یا اعتبار یافته و هنوز به قوت خود باقی باشد، برای بهره برداری از سرویسهای توافق شده توسط طرف متعاقد دیگر معتبر شناخته خواهد شد، مشروط بر این که شرایط صدور یا اعتبار گواهینامه ها و پروانه های مزبور مساوی یا بیش از حداقل استانداردهایی باشد که به موجب کنوانسیون وضع شده یا خواهد شد.

۲- با این وجود هر طرف متعاقد این حق را برای خود محفوظ می دارد که در مورد پرواز از فراز سرزمین خود از شناسایی گواهینامه های صلاحیت و پروانه هایی که برای اتباع آن توسط طرف متعاقد دیگر داده شده، خودداری نماید.

**ماده ۱۳ : امنیت هوانوردی**

۱- طرفهای متعاقد در راستای حقوق و تعهدات خود به موجب حقوق بین الملل تاکید می نمایند که تعهد آنان در قبال یکدیگر برای حفظ امنیت هوانمایی کشوری در برابر اعمال مداخله غیرقانونی جزء لاینفکی از این موافقت نامه را تشکیل می دهد. طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهدات خود به موجب حقوق بین الملل ، بویژه مطابق مفاد کنوانسیون راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هوانیما امضاء شده در توکیو به تاریخ ۱۳۲۲/۶/۲۳ هجری شمسی مطابق با ۱۲ سپتامبر ۱۹۶۳ میلادی ، کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هوانیما امضاء شده در لاهه به تاریخ ۱۳۲۹/۹/۲۵ هجری شمسی مطابق با ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ میلادی و کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هوانمایی کشوری امضاء شده در مونترال به تاریخ ۱۳۵۰/۷/۱ هجری شمسی مطابق با ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ میلادی و هر موافقت نامه چند جانبه دیگر مربوط به امنیت هوانمایی کشوری که برای دو طرف متعاقد الزام آور است عمل خواهند کرد.

۲- طرفهای متعاقد کلیه مساعدتهای لازم را جهت جلوگیری از تصرف غیرقانونی هوانیماهای کشوری و سایر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هوانیماها ، مسافرین و خدمه آنها ، فرودگاهها و تاسیسات هوانوردی و هر نوع تهدید دیگر علیه امنیت هوانمایی کشوری را بنابر تقاضا در مورد یکدیگر به عمل خواهند آورد.

۳- طرفهای متعاقد باید در روابط دو جانبه خود طبق مقررات امنیت هوانوردی تعیین شده از سوی سازمان بین المللی هوانمایی کشوری که بعنوان ضمامت کنوانسیون هوانمایی کشوری بین المللی شناخته شده اند تا حدودی که مقررات امنیتی در مورد طرفین قابل اجراء است عمل نمایند.

آنها باید از گردانندگان هوانیماهایی که محل ثبت آن هوانیماها یا محل اصلی کار و یا قامت دائم آنها در سرزمین طرفین می باشد و نیز گردانندگان فرودگاههای واقع در سرزمین خود بخواهند که طبق مقررات امنیت هوانوردی مزبور عمل نمایند.

۲- هر طرف متعهد موافقت دارد که از این گردانندگان هواپیماها در خواست نمود تا مقررات امنیت هوانوردی مورد اشاره در بند (۳) فوق را که طرف متعهد دیگر از لحاظ ورود به سرزمین خود، خروج از آن یا در مدت توقف در آنجا مقرر کرده است رعایت کنند. هر طرف متعهد باید اطمینان حاصل کند که در سرزمین او اقدامات کافی برای حفاظت از هواپیماها و بازرسی مسافری، خدمه، لوازم همراه مسافر، اثاثیه مسافر، بار و خواروبار هواپیما قبل و در زمان سوار شدن مسافری یا بارگیری به نحو موثر معمول می شود.

۵- هر طرف متعهد همچنین باید با هر درخواست طرف متعهد دیگر برای انجام اقدامات امنیتی ویژه معقول جهت مقابله با یک تهدید خاص برخورد مثبت داشته باشد.

۶- هنگامی که حادثه یا خطر بروز حادثه تصرف غیرقانونی هواپیماهای کشوری یا دیگر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها مسافری و خدمه آن فرودگاهها یا تاسیسات هوانوردی رخ دهد، طرفهای متعهد باید با تسهیل ارتباطات و دیگر اقدامات مناسب به منظور پایان سریع و امن حادثه مزبور یا خطر وابسته به آن، یکدیگر را یاری نمایند.



## ماده ۱۴ آمار

مقامات هواپیمایی هر طرف متعهد اطلاعات و آمار مربوط به حمل و نقل انجام شده در سرویسهای مورد توافق توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده خود به سرزمین طرف متعهد دیگر یا از آن سرزمین را که معمولاً" توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده برای مقامات هواپیمایی ملی خود تهیه و به آنها ارائه می گردد ، بنابر تقاضا در اختیار مقامات هواپیمایی طرف متعهد دیگر قرار خواهند داد. ارائه هر گونه اطلاعات اضافی آماری حمل و نقل مورد درخواست مقامات هواپیمایی یک طرف متعهد از مقامات هواپیمایی طرف متعهد دیگر منوط به مذاکره و توافق طرفهای متعهد خواهد بود.

## ماده ۱۵ حل اختلافات

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

۲- هر گاه طرفهای متعاقد نتوانند اختلاف را از طریق مذاکره حل و فصل کنند، می توانند با توافق موضوع را جهت کسب نظر مشورتی به هر شخص یا هیئت مورد توافق دو جانبه ارجاع دهند، یا اینکه هر طرف متعاقد می تواند طبق قوانین و مقررات مربوط، اختلاف را به یک دیون دآوری سه نفره ارجاع دهد، هر طرف متعاقد یک داور را معین خواهد کرد و دو داور تعیین شده درباره داور سوم توافق خواهند نمود. هر یک از طرفهای متعاقد باید ظرف مدت شصت (۶۰) روز پس از وصول تقاضای طرف دیگر از طریق مجاری سیاسی برای ارجاع اختلاف به دیون دآوری نسبت به معرفی یک داور اقدام کند و داور سوم نیز ظرف شصت (۶۰) روز بعد از آن تعیین خواهد شد. چنانچه هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت مقرر داور خود را تعیین نکند یا چنانچه داور سوم ظرف مدت مقرر تعیین نشود بنابر تقاضای هر یک از طرفهای متعاقد، رییس شورای سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری بر حسب مورد داور یا داورها را تعیین خواهد نمود. چنانچه رییس شورای سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری از اتباع هر طرف متعاقد باشد، نایب رییس ارشد شورا که چنین وضعیتی ندارد، انتصاب را انجام خواهد داد. در تمامی موارد، داور سوم محل برپایی دیون را مشخص می نماید.

۳- طرفهای متعاقد تعهد می نمایند تصمیمات متخذه به موجب بند ۲ را رعایت کنند.

۴- هر یک از طرفهای متعاقد مخارج دآوری را که تعیین کرده است پرداخت خواهد کرد مخارج باقی مانده دیون دآوری به نسبت مساوی بین طرفهای متعاقد تقسیم خواهد گردید.

۵- چنانچه و مادامیکه هر طرف متعاقد تصمیمات متخذه را به موجب بند (۲) این ماده رعایت نکند طرف متعاقد دیگر می تواند حقوق یا امتیازاتی را که به موجب این موافقت نامه به طرف متعاقد دیگر یا شرکت هواپیمایی تعیین شده اعطاء کرده به علت قصور محدود، لغو یا از اعطای آنها امتناع نماید.

## ماده ۱۶ مشاوره

۱- در غالب همكاريهاي نزديك مقامات هواپيمايي طرفهاي متعاقد هر از چند گاهي به منظور حصول اطمينان از حسن اجراي و رعايت مفاد اين موافقت نامه با يكدیگر مشاوره خواهند نمود.

۲- مشاور مورد نظر در فاصله شصت روز (۶۰) از تاريخ دريافت تقاضاي يك طرف از طرف متعاقد ديگر آغاز خواهد شد مگر اينكه طرفهاي متعاقد به گونه ديگري موافقت كنند.

### ماده ۱۷ : تغییر و اصلاح موافقت نامه

۱- هر یک از طرفهای متعاقد می توانند در هر زمان که لازم بدانند خواستار تغییر یا اصلاح مفاد این موافقت نامه شود و در این صورت طرفهای متعاقد باید ظرف شصت روز (۶۰) از تاریخ دریافت تقاضای مذاکره در این خصوص به مذاکره بپردازند.

۲- هر گونه تغییر یا اصلاح این موافقت نامه با رعایت مفاد ماده (۲۱) این موافقت نامه ، به مورد اجراء نهاده خواهد شد.

۳- علیرغم مفاد بند (۲) اصلاحات جدول مسیر پیوست این موافقت نامه می تواند، بطور مستقیم بین مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات با مبادله یادداشت از طریق دیپلماتیک لازم الاجرا خواهد شد .

### ماده ۱۸ : فسخ موافقت نامه

این موافقت نامه برای مدت نامحدود منعقد گردیده است . هر طرف متعهد می تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقت نامه طی اطلاعیه ای به طرف متعهد دیگر اعلام نماید . این اطلاعیه همزمان به آگاهی سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری نیز خواهد رسید و در این صورت موافقت نامه دوازده (۱۲) ماه از تاریخ دریافت اطلاعیه فسخ توسط طرف متعهد دیگر فسخ شده تلقی خواهد شد ، مگر آن که اطلاعیه فسخ قبل از انقضای این مدت با تراضی طرفهای متعهد مسترد شود . هر گاه طرف متعهد دیگر دریافت اطلاعیه فسخ را اعلام نکند ، اطلاعیه مزبور چهارده (۱۴) روز پس از وصول آن به سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد .

**ماده ۱۹ : ثبت در ایکانو**

این موافقت نامه و پیوست (پیوستهای) آن و هرگونه اصلاحیه آن نزد سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری به ثبت خواهد رسید.



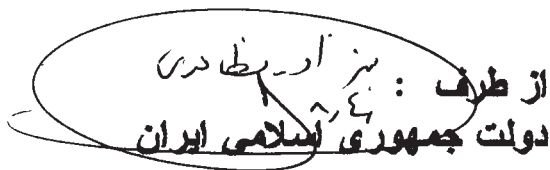
**ماده ۲۰ : کنوانسیونهای چند جانبه**

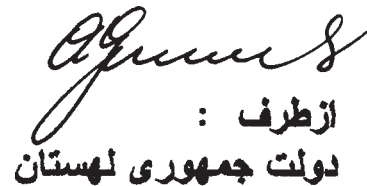
چنانچه کنوانسیون یا موافقت نامه چند جانبه حمل و نقل هوایی در مورد هر دو طرف متعاقد لازم الاجراء گردد، این موافقت نامه و پیوست (پیوستهای) آن باید از طریق مذاکره به شرح مندرج در ماده (۱۷) به نحوی اصلاح شود که مفاد آن با مقررات کنوانسیون یا موافقت نامه مزبور انطباق یابد.

**ماده ۲۱ : لازم الاجراء شدن**

این موافقت نامه از تاریخ آخرین اطلاعیه هر طرف متعاقد به طرف متعاقد دیگر مبنی بر رعایت الزامات قانون اساسی خود برای لازم الاجراء شدن این موافقت نامه به مورد اجراء گذارده خواهد شد. با تایید مفاد این موافقت نامه ، نمایندگان تام الاختیار امضاء کننده زیر که از طرف دولتهای متبوع خود مجاز می باشند.

این موافقت نامه در ورشو در تاریخ ۱۳۷۸، ۱۲، ۴ هجری شمسی برابر با ۱۹۹۹، ۱۰، ۲۲ میلادی به زبانهای فارسی ، لهستانی و انگلیسی که هر سه متن دارای اعتبار یکسان میباشد ، تنظیم گردید. در صورت اختلاف در تفسیر ، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.

از طرف :  **سید آرژان طاهری**  
دولت جمهوری اسلامی ایران

  
از طرف :  
دولت جمهوری لهستان

## جدول مسیرها

۱- مسیرهایی که قرار است توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده جمهوری اسلامی ایران مورد بهره برداری قرار گیرد.

نقاط مبدا	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
-----------	-----------	-----------	-------------

تهرن	بعداً" مشخص	ورشو	بعداً" مشخص
	خواهد شد.		خواهد شد.

۲- مسیرهایی که قرار است توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده جمهوری لهستان مورد بهره برداری قرار گیرد.

نقاط مبدا	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
-----------	-----------	-----------	-------------

ورشو	بعداً" مشخص	تهرن	بعداً" مشخص
	خواهد شد.		خواهد شد.

### تذکره :

۱- هر شرکت هواپیمایی تعیین شده می تواند نقاط واسط و نقاط ماوراء مشخص شده در پیوست موافقت نامه حاضر را در شرایطی مورد بهره برداری قرار دهد که حق بهره برداری از آزادی پنجم حمل و نقل بین این گونه نقاط و سرزمین طرف متعاقد دیگر اعمال نگردد مگر اینکه در این مورد بین دو طرف متعاقد براساس توصیه های شرکت های هواپیمایی تعیین شده توافقی بعمل آمده باشد.

۲- نقاط واسط و نقاط ماوراء در هر یک از مسیرهای مشخصه را می توان به اختیار شرکت های هواپیمایی تعیین شده در هر پرواز یا کلیه پروازها صرف نظر نمود.

۳- تعداد پروازها و انواع هواپیماهای شرکت های هواپیمایی تعیین شده بشرط تایید مقامات هواپیمایی دو طرف متعاقد بین شرکت های هواپیمایی تعیین شده مورد توافق قرار خواهد گرفت .  
این موافقت نامه را در ۲۱ ماده و یک ضمیمه امضاء نمودند .

**AIR TRANSPORT AGREEMENT**  
**BETWEEN**  
**THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF POLAND**  
**AND THE GOVERNMENT OF THE ISLAMIC REPUBLIC OF**  
**IRAN**

The Government of the Republic of Poland and the Government of the Islamic Republic of Iran, hereinafter referred to as „the Contracting Parties”,

Being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago, on the seventh day of December, 1944, (16/09/1323),

Desiring to develop cooperation in the field of air transport and to contribute to the progress of international civil aviation,

Being equally desirous to conclude an Agreement for the purpose of establishing and operating scheduled air services between and beyond their respective territories,

Have agreed as follows:

## **Article 1** Definitions

1. For the purpose of this Agreement, unless the context otherwise requires:

A. The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 (16/09/1323) and includes any Annex adopted under Article 90 of that Convention and any amendment of the Annexes or of the Convention under Articles 90 and 94 thereof so far as those Annexes and amendments have been adopted by both Contracting Parties;

B. The term "aeronautical authorities" means in the case of the Republic of Poland, the Minister of Transport and Maritime Economy and, in the case of the Islamic Republic of Iran, the Administrator of Civil Aviation Organization or, in both cases, any other authority or person legally empowered to perform the functions exercised by the said authorities;

C. The term "designated airline of a Contracting Party" means an airline which has been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement;

D. The terms "agreed service" and "specified route" mean international air service pursuant to Article 2 of this Agreement and the route specified in the Annex to this Agreement, respectively;

E. The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for other services performed by the airline in connection with air transportation, but excluding remuneration and conditions for the carriage of mail;

F. The terms "air service", "international air service", "airline" and "stop for non-traffic purposes" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention;

G. The term "territory" in relation to either Contracting Party means land and waters areas under the sovereignty of the State of that Party and includes air space above them;

H. The term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route and the term capacity in

relation to an agreed service means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.

2. The Annex forms an integral part of the present Agreement. All references to the Agreement shall include the Annex unless explicitly agreed otherwise.

## **Article 2**

### Grant of Rights

1. Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for establishing and operating international scheduled air services by the designated airline of that other Contracting Party:

(a) the right to fly without landing across its territory;

(b) the right to land in its territory for non-traffic purposes; and

(c) to the extent permitted in this Agreement, the right to make stops in its territory on the routes specified in the Annex to this Agreement for the purpose of taking up and discharging international traffic in passengers and cargo, including mail, separately or in combination.

2. Nothing in paragraph 1 shall be deemed to confer on a designated airline of one Contracting Party the right of taking up, in the territory of the other Contracting Party, passengers and cargo, including mail, carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of that other Contracting Party (cabotage).

3. In areas of hostilities or military occupation, or areas affected thereby, the operation of such services shall be subject to the approval of the respective competent authorities.

## **Article 3**

### Designation and Operating Authorization

1. Each Contracting Party shall have the right, by written notification through diplomatic channels to the other Contracting Party to designate an airline to operate the agreed services on the specified routes.



2. Following receipt of a notice of designation pursuant to paragraph 1, the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall, subject to the provisions of paragraphs 3 and 4 and consistent with the laws and regulations of that Contracting Party, grant without delay to the airline so designated the appropriate operating authorization to operate the agreed services for which that airline has been designated.

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

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

5. At any time after the receipt of authorization referred to in paragraphs 1 and 2 above, the designated airline may begin to operate the agreed services provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of those services.

#### **Article 4**

##### **Revocation and Suspension of Operating Authorization**

1. The aeronautical authorities of each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of rights granted under this Agreement to the designated airline of the other Contracting Party, or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of such rights:

(a) in the event of failure by such airline to qualify before the aeronautical authorities of that Contracting Party under the laws and regulations normally applied by these aeronautical authorities in conformity with the Convention;

(b) in the event of failure by such airline to comply with the laws and regulations of that Contracting Party;

(c) in the event that they are not satisfied that substantial ownership and effective control of the airline are vested in the Contracting Party designating the airline or in its nationals; and

(d) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

2. Unless immediate action is essential to prevent further infringement of the laws and regulations referred to above, the rights enumerated in paragraph 1 shall be exercised only after consultations with the aeronautical authorities of the other Contracting Party in conformity with Article 16 of this Agreement.

## **Article 5**

### **Application of Laws and Regulations**

1. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to the admission to, remaining in or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation or to the operation and navigation of such aircraft shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party upon entrance into, departure from and while within the said territory.

2. The laws, regulations and procedures of one Contracting Party relating to entry, clearance, immigration, passports, customs and quarantine shall be complied with by the designated airline of the other Contracting Party and by or on behalf of its crews, passengers and cargo, including mail upon admission to, departure from and while within the territory of such Contracting Party.

3. Each Contracting Party shall, upon request, supply to the other Contracting Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.

## **Article 6**

### **Airline Representation**

The designated airline of one Contracting Party shall be entitled to establish its representation and to bring and maintain in the territory of the other Contracting Party, in accordance with the laws and regulations of that other

Contracting Party, its own managerial, technical, operational, commercial and other specialist staff who are required for the provision and promotion of air services.

### **Article 7**

#### **Sales and Transfer of Earnings**

1. On the basis of reciprocity and in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party, the designated airline of one Contracting Party shall have the right to engage in the sale of air transportation in the territory of the other Contracting Party directly and, at its discretion, through its agents. Each designated airline shall have the right to sell its air transportation documents in the currency of the territory of the other Contracting Party or, at its discretion, in freely convertible currencies in accordance with the foreign exchange regulations in force.

2. Each Contracting Party grants to the designated airline of the other Contracting Party the right of conversion and transfer of excess of receipts over expenditure, earned in its territory in connection with the carriage of passengers and freight, including mail, by such designated airline. The conversion and transfer shall be made at the market rate of exchange applicable to current transactions and in accordance with the foreign exchange regulations being in force in each Contracting Party. If payments between the Contracting Parties are regulated by a special agreement, such special agreement shall prevail.

### **Article 8**

#### **Exemption from Customs and Other Duties**

1. Aircraft engaged in international air services by the designated airline of either Contracting Party, as well as their regular equipment, supplies of fuel and lubricants and aircraft stores on board such aircraft shall be exempt on the basis of reciprocity from customs duties, inspection fees and other duties or taxes on arriving in the territory of the other Contracting Party provided those aircraft are re-exported and such equipment, supplies and stores remain on board those aircraft up to such time as they are re-exported.

2. There shall also be exempt on the basis of reciprocity from the same duties, fees and taxes, with the exception of charges corresponding to the performed service:

(a) aircraft stores taken in the territory of either Contracting Party, within limits fixed by the competent authorities of the said Contracting Party, and destined for use on board outbound aircraft operated on an international service by the designated airline of the other Contracting Party,

(b) spare parts and regular equipment entered into the territory of one Contracting Party and destined for the maintenance or repair of aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party,

(c) fuel and lubricants to supply aircraft engaged in an international service by the designated airline of the other Contracting Party even when these supplies are to be used on the part of the flight performed over the territory of the Contracting Party in which they are taken on board,

(d) advertising materials having no commercial value used by the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party,

(e) official documents bearing the insignia of the airline such as luggage tags, air tickets, airway bills, boarding cards and timetables entered into the territory of either Contracting Party for the exclusive use by the designated airline of the other Contracting Party.

3. If national laws and regulations of either Contracting Party so require, materials referred to in paragraphs 1 and 2 shall be kept under customs control of the said Contracting Party.

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

5. Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose shall only be subject to a very simplified control. Baggage and cargo in direct transit shall be exempt from customs duties and other similar taxes.

## Article 9

### Principles Governing the Operation of the Agreed Services

1. There shall be fair and equal opportunity for the designated airlines of both Contracting Parties to operate the agreed services on the specified routes.
2. In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the designated airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services which the latter provides on the whole or part of the same route.
3. The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall bear a close relationship to the requirements of the public for transportation on the specified routes and shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to meet the current and reasonably anticipated requirements for the carriage of traffic originating in or destined for the territory of the Contracting Party which has designated the airline.
4. If the national regulations of a Contracting Party so require, the agreements which may be concluded between the designated airlines for the purpose of operating the agreed services shall be subject to the approval of the aeronautical authorities of the said Contracting Party.
5. An airline designated by each Contracting Party shall submit to the aeronautical authorities of the other Contracting Party for approval, sixty (60) days in advance, the timetable of its intended services, specifying the frequency, type of aircraft, configuration and number of seats to be made available to the public.
6. Any subsequent changes to the approved timetable of a designated airline shall be submitted for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party.

## Article 10

### Tariffs

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



2. The tariffs referred to in paragraph 1 shall be established according to the following rules:

a) when the designated airlines of both Contracting Parties are members of an international airline association with a rate-fixing machinery and a tariff resolution already exists in respect of the agreed services, the tariffs shall be agreed upon by the designated airlines of the Contracting Parties in accordance with such tariff resolution,

b) where either or both of the designated airlines of the Contracting Parties are not members of the airline association or when there is no tariff resolution referred to in sub-paragraph (a) above, the designated airlines of the Contracting Parties shall agree between themselves on the tariffs to be charged in respect of the agreed services.

3. The tariffs so agreed shall be submitted for approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least forty-five (45) days before the proposed date of their introduction. In special cases, this time limit may be reduced, subject to the agreement of the said authorities.

4. If the designated airlines of the Contracting Parties cannot agree on any of these tariffs, or if for some reason a tariff cannot be fixed in accordance with the provisions of paragraph 2 or, if during thirty (30) days of the forty-five (45) day period referred to in paragraph 3 the aeronautical authorities of one Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed in accordance with the provisions of paragraph 2, the aeronautical authorities of both Contracting Parties shall try to determine that tariff by agreement between themselves.

5. No tariff shall come into force if the aeronautical authorities of the Contracting Parties have not approved it.

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

## **Article 11**

### Airport and Other User Charges

Charges applied in the territory of either Contracting Party to the operations of the airline designated by the other Contracting Party for the use of airports open to public use and other aviation facilities including radio and meteorological services in the territory of the first Contracting Party shall be just and reasonable and collected in accordance with uniform conditions applicable without discrimination as to the nationality of the aircraft concerned.

## **Article 12**

### Certificates and Licences

1. Certificates of airworthiness, certificates of competency and licences, issued or rendered valid by one Contracting Party and still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the agreed services provided that the requirements under which such certificates and licences were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established pursuant to the Convention.

2. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licences granted to its own nationals by the other Contracting Party.

## **Article 13**

### Aviation Security

1. Consistent with their rights and obligations under international law, the Contracting Parties reaffirm that their obligation to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference forms an integral part of this Agreement. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963 (23/06/1342), the Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970 (25/09/1349) and the Convention for the Suppression of Unlawful Acts against the Safety of Civil Aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 (01/07/1350) and

any other multilateral agreement governing aviation security binding upon both Contracting Parties.

2. The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent acts of unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.

3. The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties; they shall require that operators of aircraft of their registry, operators of aircraft who have their principal place of business or permanent residence in their territory and the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

4. Each Contracting Party agrees that its operators of aircraft may be required to observe the aviation security provisions referred to in paragraph 3 above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within the territory of that other Contracting Party. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding and loading.

5. Each Contracting Party shall give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.

6. When an incident or threat of an incident of unlawful seizure of civil aircraft or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or threat thereof.



## **Article 14** Statistics

The aeronautical authorities of either Contracting Party shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by the designated airline to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline to their national aeronautical authorities.

Submission of any additional statistical traffic data requested by the aeronautical authorities of a Contracting Party from the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be subject to negotiation and agreement between the two Contracting Parties.

## **Article 15** Settlement of Disputes

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

2.If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to a mutually agreed person or body, or either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations refer the dispute to a Tribunal of three arbitrators, one to be nominated by each Contracting Party and the third to be appointed by the two arbitrators so nominated. Each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt by either Contracting Party from the other of a notice through diplomatic channels requesting arbitration of the dispute and the third arbitrator shall be appointed within a further period of sixty (60) days. If either of the Contracting Parties fails to nominate an arbitrator within the period specified, or if the third arbitrator is not appointed within the period specified, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either Contracting Party to appoint an arbitrator or arbitrators as the case requires. If the President is of the same nationality as one of the Contracting Parties, the most senior vice-president who is not disqualified on that ground, shall make the appointment. In all cases the third arbitrator shall determine the place where arbitration will be held.

3. The Contracting Parties undertake to comply with any decision given under paragraph 2.

4. Each Contracting Party shall pay the expenses of the arbitrator it has nominated. The remaining expenses of the arbitral tribunal shall be shared equally by the Contracting Parties.

5. If and as long as either Contracting Party fails to comply with any decision given under paragraph 2, the other Contracting Party may limit, withhold or revoke any rights or privileges which it has granted by virtue of this Agreement to the Contracting Party in default or to the designated airline in default.

## **Article 16** Consultations

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

2. Such consultations shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of a request by one Contracting Party from the other Contracting Party, unless otherwise agreed upon by the Contracting Parties.

## **Article 17** Modification and amendment of Agreement

1. Each Contracting Party may, at any time which deems necessary, request the modification or amendment of the provisions of this Agreement, and in this case the Contracting Parties shall negotiate in this respect within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the negotiation request.

2. Any modification or amendment of this Agreement shall enter into force subject to the provisions of the Article 21 of this Agreement.

3. Notwithstanding the provision of paragraph 2, amendment of the routes schedules annexed to this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force by an exchange of diplomatic notes.

**Article 18**  
Termination of Agreement

This Agreement is concluded for an indefinite period.

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

**Article 19**  
Registration with ICAO

This Agreement and its Annex(es) and any amendment thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

**Article 20**  
Multilateral Conventions

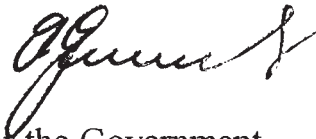
If a multilateral air transport agreement or convention comes into force in respect of both Contracting Parties, this Agreement and its Annex(es) shall be amended by negotiations referred to in Article 17 so as its provisions conform with the provisions of such agreement or convention.

**Article 21**  
**Entry into Force**

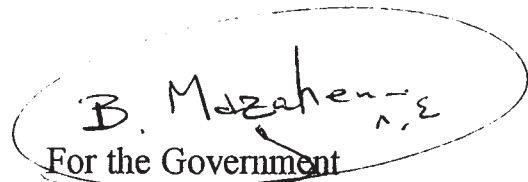
This Agreement shall enter into force on the date of the last notification by either Contracting Party to the other that it has complied with its constitutional requirements for the entry into force of this Agreement.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries being duly authorized thereto by their respective Governments, have signed this Agreement, comprising 21 Articles and one Annex.

DONE at Warsaw on this.....<sup>26</sup>.....day of October, 1999 corresponding to...<sup>04 day of Aban, 1378</sup>.....in duplicate in the Polish, Persian and English languages, all texts being equally authentic. In case of any divergence of interpretation, the English text shall prevail.



For the Government  
of the Republic of Poland



For the Government  
of the Islamic Republic of Iran

## ANNEX

## SCHEDULE OF ROUTES

1. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the Republic of Poland:

Points of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Warsaw	to be specified later	Tehran	to be specified later

2. Routes on which air services may be operated by the designated airline of the Islamic Republic of Iran:

Points of Departure	Intermediate Points	Points of Destination	Points Beyond
Tehran	to be specified later	Warsaw	to be specified later

## NOTES

1. Each designated airline may serve intermediate points and points beyond specified in the Annex of the present Agreement on condition that no fifth freedom traffic rights shall be exercised between these points and the territory of the other Contracting Party, unless an agreement to that effect is made between the two Contracting Parties, based on the recommendations of the designated airlines.

2. The intermediate points and points beyond on any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights.

3. Frequencies and types of aircraft of the designated airlines shall be agreed upon between the designated airlines, subject to the approval of aeronautical authorities of the Contracting Parties.