

موافقتنامه خدمات هوایی
بین
حکومت جمهوری اسلامی افغانستان
و
حکومت جمهوری مردم چین

فهرست

- ماده اول: تعریفات
- ماده دوم: اعطای حقوق حمل و نقل
- ماده سوم: تعیین خطوط هوایی و اعطای اجازه عملیات
- ماده چهارم: فسخ یا تعلیق اجازه پروازها
- ماده پنجم: معافیت از محصول گمرکی، مالیات و دیگر هزینه ها
- ماده ششم: نرخنامه
- ماده هفتم: نماینده گی
- ماده هشتم: تعمیل قوانین و مقررات
- ماده نهم: برسمیت شناختن تصدیقنامه ها و لایسنس ها
- ماده دهم: امنیت هوایی
- ماده یازدهم: مصئونیت هوانوردی
- ماده دوازدهم: تسویه و انتقال عواید و فروشات ترانسپورتی
- ماده سیزدهم: ظرفیت و برنامه پرواز
- ماده چاردهم: میدان هوایی و تأدیات متفرقه
- ماده پانزدهم: تبادلۀ معلومات و احصائیه
- ماده شانزدهم: مشورت ها

ماده هفدهم: حل و فصل مشاجرات

ماده هژدهم: تعدیلات در موافقتنامه

ماده نژدهم: ثبت نمودن

ماده بیستم: انفاذ

ماده بیست و یکم: فسخ موافقتنامه

حکومت جمهوری اسلامی افغانستان و حکومت جمهوری مردم چین، که منبهد بنام طرفین موافقت کننده یاد میشوند، منحنیت شاملین میثاق بین المللی هوانوردی ملکی که به تاریخ (۷) دسمبر سال (۱۹۴۴) در شهر شیکاگو به امضای رسید، با درک اهمیت ترانسپورت هوایی بمثابه یکی از وسایل ایجاد و تقویت دوستی، تفاهم متقابل و همکاری میان دو کشور و به منظور ادامه و انکشاف همکاری بین المللی بین جمهوری اسلامی افغانستان و جمهوری مردم چین، با تمایل به عقد موافقتنامه در مورد تأسیس خدمات منظم هوایی بین قلمرو های دو کشور و ماورای آن، به موافقه ذیل رسیدند:

ماده اول

تعریفات

الف : جهت بکار برد این موافقتنامه، مگر آنکه متن مقتضی مغایر باشد:

(۱) اصطلاح "کانوانسیون"

به معنی میثاق بین المللی هوانوردی ملکی میباشد که به تاریخ (۷) دسمبر (۱۹۴۴) در شهر شیکاگو به امضای رسید بشمول ضمایمی که مطابق ماده ۹۴ این میثاق و تعدیلاتیکه در ضمیمه ها و میثاق مطابق مواد ۹۰ و ۹۴ تصویب شده و برای طرفین موافقت کننده این ضمایم و تعدیلات قابل اجرا باشد؛

(۲) اصطلاح مقامات هوانوردی

در مورد جمهوری اسلامی افغانستان به وزارت ترانسپورت و در مورد جمهوری مردم چین به اداره عمومی هوانوردی ملکی اطلاق میشود و یا هم در هر دو مورد میتوانند به شخص و یا موسسه ای اطلاق گردد که صلاحیت پیشبرد وظایفی را که اکنون به عهده مؤسسات فوق الذکر است، داشته باشد.

(۳) اصطلاح خط هوایی مؤظف

به معنی شرکت هوایی که مطابق ماده سوم این موافقتنامه تعیین و مؤظف میگردد، میباشد.

(۴) اصطلاح قلمرو

در رابطه به یک کشور عبارت است از قلمرو خشکه، قلمرو آبی ماحول و قلمرو فضائی که تحت حاکمیت آنکشور باشد.

(۵) اصطلاحات خدمات هوایی

خدمات هوایی بین المللی، خط هوایی و توقف بمقاصد غیر ترافیکی در ماده (۹۶) کانوانسیون توضیح شده اند.

(۶) اصطلاح موافقتنامه

به مفهوم این موافقتنامه به شمول همه ضمایم و تعدیلات آن میباشد که مطابق ماده ۱۹ این موافقتنامه تصویب شده باشند.

(۷) اصطلاح خط السیر های مشخصه

عبارت از خطوطی است که به اساس ضمایم این موافقتنامه مشخص شده اند و یا هم در نظر است مشخص شوند.

(۸) اصطلاح خدمات مورد توافق

به معنی خدمات هوایی بین المللی است که روی خط السیر های مشخصه بر اساس ضمایم این موافقتنامه اجرا میگردند.

(۹) اصطلاح نرخنامه

به معنی فهرست قیمت کرایه ای انتقال مسافرین، بگاز، کارگو، شرایط نماینده و سایر خدمات اضافی اما به استثنای کرایه انتقال پست میباشد.

(۱۰) اصطلاح ظرفیت

در رابطه با خدمات مورد توافق عبارت است از ظرفیت طیاره ای که در این خدمات فعالیت میکند ضرب دفعات پرواز این طیاره در مسیر کامل خط السیر و یا یک قسمت آن طی یک مدت معین.

ب: عناوین مندرجه در آغاز هر ماده این موافقتنامه جنبه مأخذی داشته، اهداف و مقاصد این موافقتنامه را تعیین، محدود و توضیح نمی نمایند.

ماده دوم

اعطای حقوق حمل و نقل

(۱) هر یک از طرفین موافقت کننده باید حقوق مندرج در این موافقتنامه را بمنظور اجرای خدمات منظم هوایی بین المللی در خط السیر های تعیین شده در ضمیمه این موافقتنامه به طرف موافقت کننده ثانی اعطا نماید.

(۲) باید به خطوط هوایی تعیین شده از جانب طرفین حین فعالیت روی خط السیر های مشخصه حقوق ذیل اعطا گردد:

(الف) پرواز بدون فرود آمدن در قلمرو طرف ثانی موافقت کننده در امتداد خط السیر تعیین شده توسط مقامات هوانوردی جانب مقابل .

(ب) فرود آمدن در قلمرو طرف مقابل موافقت کننده برای مقاصد غیر ترافیکی در نقاطیکه در ضمیمه این موافقتنامه مشخص شده اند، منوط بر تصویب مقامات هوایی جانب مقابل.

(ج) فرود آمدن در قلمرو طرف ثانی موافقت کننده در نقاطیکه در ضمیمه این موافقتنامه مشخص شده اند برای مقاصد بارگیری و یا تخلیه مسافرین، بگاز، کارگو و پست که از نقاط قلمرو طرف مقابل انتقال میابند.

(۳) هیچ قسمت این ماده باید به خطوط تعیین شده هر دو طرف موافقت کننده بمثابه اعطای حق انتقال مسافران، بگاز، کارگو و پست از یک نقطه به نقطه دیگر در داخل قلمرو جانب مقابل در بدل مزد و یا کرایه پنداشته نشود.

(۴) حق بارگیری و تخلیه ترافیک بین المللی از کشور های ثالث توسط خط هوایی مؤظف یک طرف موافقت کننده در نقاط مربوط قلمرو طرف مقابل باید به توافق مقامات هوانوردی طرفین تعیین گردد.

(۵) خط السیر پرواز طیارات مطابق خدمات مورد توافق و نقاط پرواز از بالای سرحدات ملی توسط هر طرف موافقت کننده در قلمرو خودش مشخص میشوند.

ماده سوم

تعیین خطوط هوایی و اعطای اجازه عملیات

- (۱) هر یک از طرفین موافقت کننده حق دارد خط یا خطوط هوایی خویش را بمنظور اجرای خدمات مورد توافق در خط السیر های مشخصه، به جانب مقابل کتباً اطلاع دهد.
- (۲) بعد از اخذ چنین اطلاع کتبی، جانب مقابل موافقت کننده باید بر اساس شرایط و مندرجات فقره (۳) و (۴) این ماده هر چه زود تر اجازه پرواز را به خطوط هوایی مؤظف شده اعطا نماید.
- (۳) مقامات هوانوردی ملکی هر یک از جانبین میتوانند قبل از اعطای اجازه پرواز از خطوط هوایی مؤظف شده توسط جانب مقابل تقاضا نمایند تا شرایط واجد بودن مقتضیات قوانین و مقررات حاکمه در عملیات ترافیک هوایی بین المللی را در مطابقت با مقررات کانوانسیون ارائه نمایند.
- (۴) هر طرف موافقت کننده در صورت لزومدید میتوانند از اعطای اجازه پرواز متذکره در فقره (۲) این ماده امتناع ورزد و از خط هوایی مؤظف در استفاده از حقوق مندرج ماده (۲) این موافقتنامه ممانعت کند. زمانیکه طرف فوق الذکر ثابت نتواند که مالکیت اصولی و کنترل مؤثر خط هوایی به عهده طرف موافقت کننده و یا اتباع آن میباشد.
- (۵) خط هوایی بعد از آنکه به گونه فوق تعیین و اجازه اخذ نمود، میتواند عملیات خود را آغاز نماید به شرط آنکه جدول پرواز قبول شده بین خطوط هوایی و نرخنامه منظور شده توسط مقامات هوانوردی هر دو طرف که در ماده (۶) این موافقتنامه مشخص شده است مرعی الاجراً باشد.

ماده چهارم

فسخ یا تعلیق اجازه پرواز ها

- (۱) هر طرف موافقت کننده باید حق داشته باشد تا اجازه عملیات را لغو نموده و استفاده از حقوقی را که مطابق ماده (۲) این موافقتنامه به خط هوایی مؤظف جانب مقابل اعطاً نموده معلق سازد و یا تقاضا نماید تا خط هوایی متذکره از شرایط لازمه مورد توافق پیروی نمایند:
- (الف) در صورتیکه ثبوت قانع کننده در مورد عهده دار بودن مالکیت اصولی و کنترل مؤثر خط هوایی توسط طرف موافقت کننده ارائه نگردد، یا
- (ب) در صورتیکه این خط هوایی، قانون و مقررات اعطاً شده از جانب مقابل را رعایت نکند، یا
- (ج) در صورتیکه موسسه هوایی نتواند شرایط مندرج در این موافقتنامه را عملی نماید.
- (۲) اگر الغاً و یا تعلیق حقوق و یا وضع شرائط که در بند (۱) این ماده مشخص شده اند برای جلوگیری از تخطی بیشتر از قانون و مقررات توسط خط هوایی متذکره یک امر حیاتی نباشد، از این حق باید صرف بعد از مشوره بین مقامات هوانوردی طرفین موافقت کننده استفاده شود. این مشوره ها باید مطابق ماده (۱۷) این موافقتنامه در کوتاه ترین مدت زمانی بعد از تاریخ تقاضا صورت گیرد.

ماده پنجم

معافیت از محصول گمرکی، مالیات و دیگر هزینه ها

(۱) طیاره ای که توسط خط هوایی مؤظف هر یکی از طرفین در اجرای خدمات مشخصه مشغول فعالیت باشد و مواد داخل آن بشمول تجهیزات معموله، پرزه جات فالتو (منجمله انجن ها)، مواد سوخت، روغنیات (شامل مایعات هایدرولیک، گریس) و امتعه فروشگاه طیاره (منجمله محصولات غذایی، نوشابه و سگرت) حین رسیدن به قلمرو طرف مقابل بر اساس معامله بالمثل از پرداخت محصول گمرکی، مالیات، فیس های تفتیش و سایر مخارج مشابه معاف میباشد به آن شرط که این تجهیزات و امتعه تا لحظه پرواز دوباره در داخل طیاره باقی بماند.

(۲) تجهیزات و امتعه ذیل نیز بر اساس معامله بالمثل از پرداخت محصول گمرکی، مالیات، فیس های تفتیش و سایر مخارج مشابه معاف میباشد، به استثنای مخارج خدمات مربوطه:

الف: تجهیزات معموله، پرزه جات فالتو^۱ (منجمله انجن ها)، مواد سوخت، روغنیات (شامل مایعات هایدرولیک، گریس) و امتعه فروشگاه طیاره (منجمله محصولات غذایی، نوشابه و سگرت) که از قلمرو هر دو طرف موافقت کننده بقصد استفاده در داخل طیاره مربوط به خط هوایی جانب مقابل برداشته شده حتی اگر از این تجهیزات و مواد در بخش از پرواز که در داخل قلمرو جانب مقابل صورت میگیرد نیز استفاده بعمل آید.

ب: پرزه جات فالتو (منجمله انجن ها) که در قلمرو هر یکی از طرفین برای محافظت و ترمیم طیاره مربوط به خط هوایی مؤظف طرف مقابل که بر اساس خدمات مورد توافق فعالیت میکند، سپرده شده اند.

(۳) تجهیزات و موادیکه در فقره های (۱) و (۲) این ماده به آن اشاره گردیده تنها به اساس اجازه مقامات ذیصلاح گمرک جانب مقابل میتوانند در قلمرو طرف ثانی موافقت کننده تخلیه گردند. در این صورت آنها تحت نظارت مقامات ذیصلاح مربوط تا لحظه دوباره صادر شدن آن باقی و یا مطابق لوایح گمرکی جانب دیگر از بین برده میشوند.

(۴) معافیت مندرج در فقره های (۱) و (۲) این ماده در حالاتی صدق میکند که خط هوایی هر یکی از طرفین با خطوط هوایی دیگر قرار دادی مبنی بر به امانت دادن و یا واگذار کردن تجهیزات و مواد ذکر شده در فقره های (۱) و (۲) این ماده امضاً نموده باشد، به شرط آنکه خط هوایی متقابل در قلمرو طرف دیگر موافقت کننده از حق معافیت معادل برخوردار باشد.

(۵) تکت ها و بارنامه های پرواز و اوراق تبلیغاتی که از جانب خط هوایی مؤظف یک طرف در داخل قلمرو طرف دیگر مورد استفاده قرار میگیرد، باید بر مبنی معامله بالمثل از تمام محصولات گمرکی، مالیات، فیس های تفتیش و سایر مخارج مشابه معاف باشد.

(۶) لوازم دفتر، اتوموبیل، وسایط نقلیه مخصوص برای استفاده در میدان هوایی منجمله عراده جات "بس مانند" برای حمل و نقل عمده پرواز و بگاژ آنها، سیستم ریزرویشن کمپیوتری و تجهیزات مخابراتی بشمول پرزه جات فالتوی آنها که توسط نماینده گی خط هوایی مؤظف مورد استفاده قرار میگیرد باید حین ورود به قلمرو جانب مقابل از پرداخت محصولات گمرکی و دیگر تأدیات وارداتی به اساس معامله بالمثل معاف باشند به شرط آنکه این لوازم تنها به مقصد استفاده خط هوایی بوده و از حد مناسب تجاوز ننماید.

- (۷) بگاژ، کارگو و پست ترانزیت باید بر اساس معامله بالمثل از پرداخت محصول گمرکی، مالیات، فیس های تفتیش و سایر مخارج مشابه معاف باشند، به استثنای مخارج خدمات مربوطه.
- (۸) در آمد و مفادیکه حین اجرای خدمات مورد توافق عاید خط هوایی مؤلف هر یکی از جانبین در داخل قلمرو طرف دیگر میگردد، باید از تمام مالیات معاف باشد.
- (۹) مالکیت خط هوایی مؤلف هر یک از جانبین در قلمرو جانب دیگر بر اساس معامله بالمثل از تمام مالیات معاف میباشد.
- (۱۰) معاشات، اجرت و سایر درآمد های کارکنان نماینده گی خط هوایی مؤلف مربوط به هر یکی از طرفین موافقت کننده که اتباع کشور اولی باشند باید بر اساس معامله بالمثل از پرداخت مالیات به طرف مقابل معاف باشند.

ماده ششم

نرخنامه

- (۱) نرخنامه ترانسپورتی وضع شده توسط خط هوایی هر یکی از طرفین از قلمرو طرف مقابل باید در یک سطح قابل قبول و با در نظر داشت تمام عوامل ذیدخل بشمول مصارف عملیاتی، منفعت مناسب و نرخنامه ها و خدمات سایر خطوط هوایی مشخص گردد. طرفین موافقت کننده باید نرخنامه هایی را که بگونه غیر متناسب بلند بوده و یا به دلیل سوء استفاده از موقف مسلط محدود اند بمنظور دفاع از خط هوایی در مقابل قیمت های که بصورت مصنوعی تنقیص داده شده اند، غیر قابل قبول بپندارند.
- (۲) نرخنامه مشخص شده در فقره (۱) این ماده باید میان خطوط هوایی تعیین شده هر دو جانب برای طولترین مدت ممکنه مورد توافق قرار گیرد و چنین موافقه در صورت ضرورت میتواند در روشنی میکانیزم تعیین نرخنامه های انجمن بین المللی ترانسپورت هوایی صورت گیرد.
- (۳) نرخنامه مورد توافق باید در مدت بیشتر از (۴۵) چهل و پنج روز قبل از تاریخ انفاذ آن جهت تصویب نهایی به مقامات هوانوردی ملکی طرفین موافقت کننده سپرده شود. در حالات خاص این مدت نظر به لزوم دید مقامات فوق الذکر تقلیل یافته میتواند.
- (۴) رضایت با انفاذ نرخنامه باید به جواب مشخص ارائه گردد. اگر مقامات هوانوردی ملکی مربوطه طی سی (۳۰) روز بعد از تسلیمی نرخنامه مطابق فقره (۳) این ماده مخالفت خود را ابراز ننمود، نرخنامه تصویب شده پنداشته میشود. اگر مدت تصویب مندرج فقره (۳) این ماده تقلیل یابد مقامات هوانوردی ملکی برای ابراز مخالفت خود در مورد نرخنامه مهلت کمتر از ۳۰ روز دارند.
- (۵) اگر خطوط هوایی تعیین شده به توافق نرسند و یا نرخنامه توسط مقامات هوانوردی ملکی یکی از طرفین تأیید نگردد، مقامات هوانوردی ملکی هر دو جانب موافقت کننده باید در تعیین نرخنامه تشریک مساعی نمایند. در صورت عدم رسیدن به موافقه موضوع باید از روی طرز العمل که در ماده (۱۶) مشخص شده حل گردد.
- (۶) نرخنامه که در تبانی با شرایط این ماده مشخص گردیده باید تا زمانیکه نرخنامه جدید تصویب نشده باشد، نافذ باشد. معهداً استفاده از نرخنامه مطابق این فقره برای مدت بیشتر از ۱۲ ماه بعد از تاریخ انقضاء نمیتواند تمدید یابد.

(۷) مقامات هوانوردی ملکی طرفین موافقت کننده باید همه مساعی شانرا بخرچ دهند تا تطبیق نمودن نرخنامه تعیین شده را توسط خطوط هوایی هر دو جانب تأمین نمایند.

ماده هفتم

نمایندگی

(۱) هر یکی از طرفین باید به اساس معامله بالمثل به هر خط هوایی مؤلف جانب دیگر اجازه دهد تا در نقاط خط السیر مشخصه قلمرو خویش دفتر نمایندگی ایجاد و آنرا فعال سازد که حاوی پرسونل تجارتي و تخنيکی لازمی برای پیشبرد فعالیت خط هوایی متذکره باشد. پرسونل فوق الذکر باید متشکل از اتباع هر دو طرف موافقت کننده باشد.

(۲) هر یکی از طرفین باید به اساس معامله بالمثل به هر خط هوایی مؤلف جانب دیگر اجازه دهد تا در قلمرو خویش مستقیماً و یا در صورت لزومدید توسط نماینده به فروش خدمات ترانسپورتیشن هوایی بپردازد.

(۳) نماینده گان و پرسونل طرفین مکلف به رعایت قوانین و مقررات موضوعه جانب مقابل بوده و مطابق به همین قوانین و مقررات طرفین موافقت کننده باید به اساس معامله بالمثل به نماینده گان و پرسونل جانب مقابل که در فقره (۱) این ماده از آنها تذکار بعمل آمده با کوتاه ترین تأخیر اجازه لازمی کار، ویزه و سایر اسناد را تهیه نمایند.

ماده هشتم

تعمیل قوانین و مقررات

(۱) قوانین و مقررات هر یکی از طرفین موافقت کننده پیرامون دخول، توقف و عزیمت طیارات پرواز های بین المللی در قلمرو شان باید در مورد طیاره خط هوایی مؤلف جانب مقابل حین ورود، توقف و عزیمت و همچنان در جریان پرواز بر فراز قلمرو طرف موافقت کننده اولی قابل تعمیل باشند.

(۲) قوانین و مقررات هر یکی از طرفین موافقت کننده پیرامون دخول، توقف و عزیمت مسافرین، عمه پرواز، بگاژ، کارگو و پست و بصورت اخص مراحل رسمی دخول، اجازه مقامات سرحدی، پاسپورت، گمرکات، اسعار و قواعد قرنطین باید در مورد مسافرین، عمه پرواز، بگاژ، کارگو و پست متعلق به خط هوایی مؤلف جانب مقابل حین ورود، توقف و عزیمت به قلمرو طرف موافقت کننده اولی قابل تعمیل باشند.

(۳) سائر قوانین و مقررات موضوعه هوانوردی ملکی یک طرف موافقت کننده پیرامون طیاره باید در مورد خط هوایی تعیین شده طرف مقابل که در قلمرو طرف اولی مشغول اجرای خدمات تعیین شده می باشد قابل تعمیل باشند.

(۴) مسافرین، بگاژ، کارگو و پست ترانزیت که یک ساحه میدان هوایی را که بهمین منظور تخصیص یافته ترک نمیگویند باید صرفاً مورد کنترل عادی قرار گیرند.

ماده نهم

برسمیت شناختن تصدیقنامه ها و لایسنس ها

(۱) لایسنس های پرواز و همچنان تصدیق نامه های که توسط یکی از طرفین موافقت کننده صادر شده اند و یا معتبر شناخته شده اند باید بصفت اسناد معتبر جهت اجرای پرواز روی خط السیر تعیین شده جانب مقابل شناخته شوند

بشرط آنکه این تصدیقنامه های صادر شده و معتبر شناخته شده معادل و یا بالاتر از معیارات حد اقل کنوانسیون بوده و مدت اعتبار آنها به پایان نرسیده باشد.

(۲) با وجود آنهم هر طرف موافقت کننده حق دارد از معتبر شناختن لایسنس پروازیکه به اتباع کشورش از جانب طرف مقابل صادر گردیده است جهت پرواز بر فراز قلمروش امتناع ورزد.

ماده دهم امنیت هوانوردی

(۱) طرفین موافقت کننده مطابق به حقوق و وجائب شان در قبال کنوانسیون هوانوردی ملکی بین المللی (ICAO) یکبار دیگر تأکید مینمایند که مکلفیتهای آنان در برابر یکدیگر جهت حفظ امنیت هوانوردی ملکی در برابر اعمال دخالت غیر قانونی بخش لایتجزا این موافقتنامه را تشکیل میدهد. طرفین موافقت کننده بدون محدود ساختن عمومیت حقوق و وجائب شان در قبال کنوانسیون هوانوردی ملکی بین المللی (ICAO) باید مشخصاً مطابق به تصامیم کنوانسیون در باره جرائم و سایر تخلفات در داخل طیاره منعقدۀ (۱۴) سپتمبر (۱۹۶۳) در توکیو، کنوانسیون سرکوبی توقیف غیر قانونی طیاره منعقدۀ (۱۴) دسمبر (۱۹۷۰) در هاگ و کنوانسیون سرکوبی اعمال غیر قانونی بر ضد امنیت هوانوردی ملکی منعقدۀ (۲۳) سپتمبر (۱۹۷۱) در مونترال و پروتوکول ضمیمه آن در مورد سرکوب اعمال خشونت آمیز غیر قانونی در میدان های بین المللی که خدمات هوانوردی ملکی بین المللی را فراهم میسازند منعقدۀ (۲۴) فبروری (۱۹۸۸) در مونترال اجراء نمایند.

(۲) طرفین موافقت کننده باید در صورت تقاضا همه کمک های ضروری را به یکدیگر جهت جلوگیری از توقیف غیر قانونی طیاره ملکی و سایر اعمال غیر قانونی علیه مصئونیت چنین طیارات، مسافرین و عملۀ آنها، میدان ها و تجهیزات اداره هوائی و هر خطریکه امنیت هوانوردی ملکی را تهدید نماید، فراهم سازند.

(۳) طرفین موافقت کننده باید در روابط متقابل شان در مطابقت با مقررات امنیت هوانوردی و مقتضیات تخنیکی که توسط سازمان بین المللی هوانوردی ملکی ایجاد گردیده و درج ضمایم کنوانسیون بین المللی هوانوردی ملکی میباشد، عمل نمایند. تا جائیکه این مقررات و مقتضیات به طرفین ارتباط میگیرند، آنها باید تقاضا نمایند تا پیلوتان طیارات راجستر شده نزد آنها و یا پیلوتانی که محل اصلی کار و یا محل سکونت دایمی شان در قلمرو آنها باشد و متصدیان میدان های هوائی مربوط قلمرو شان در مطابقت با مقررات امنیت هوانوردی عمل نمایند.

(۴) هر یکی از طرفین موافقت دارند که از پیلوتان طیاره میتوان رعایت مقررات امنیت هوانوردی مندرج فقره (۳) این ماده حین دخول، عزیمت و اقامت در قلمرو طرف مقابل تقاضا شود. هر طرف موافقت کننده باید تضمین نماید که در قلمرو اش اقدامات مؤثر جهت حفاظت طیاره و تفتیش مسافران، عملۀ، محمولات دستی، بگاز، کارگو و مواد فروش طیاره حین مسافرگیری و بارگیری اتخاذ گردیده اند. هر طرف موافقت کننده باید در مورد تقاضای جانب دیگر راجع به اتخاذ تدابیر خاص امنیتی در قبال خطر مشخص به نظر مساعد بنگرند.

(۵) هنگام بروز واقعه توقیف غیر قانونی طیاره ملکی و یا تهدید آن و یا اعمال دیگر غیر قانونی بر ضد مصئونیت طیاره، مسافران و عملۀ آن، میدان هوایی و یا تأسیسات اداره کننده هوانوردی، طرفین موافقت کننده باید از طریق فراهم ساختن ارتباطات مخابره و سایر تدابیر مناسب در جهت رفع عاجل و بیخطر این واقعه و یا تهدید آن با یکدیگر همکاری و مساعدت نمایند.

(۷) مقامات هوانوردی ملکی طرفین موافقت کننده باید همهٔ مساعی شانرا بخرچ دهند تا تطبیق نمودن نرخنامهٔ تعیین شده را توسط خطوط هوایی هر دو جانب تأمین نمایند.

ماده هفتم

نمایندگی

(۱) هر یکی از طرفین باید به اساس معاملهٔ بالمثل به هر خط هوایی مؤظف جانب دیگر اجازه دهد تا در نقاط خط السیر مشخصهٔ قلمرو خویش دفتر نماینده گی ایجاد و آنرا فعال سازد که حاوی پرسونل تجارتي و تخنیکي لازمی برای پیشبرد فعالیت خط هوایی متذکره باشد. پرسونل فوق الذکر باید متشکل از اتباع هر دو طرف موافقت کننده باشد.

(۲) هر یکی از طرفین باید به اساس معاملهٔ بالمثل به هر خط هوایی مؤظف جانب دیگر اجازه دهد تا در قلمرو خویش مستقیماً و یا در صورت لزومدید توسط نماینده به فروش خدمات ترانسپورتیشن هوایی بپردازد.

(۳) نماینده گان و پرسونل طرفین مکلف به رعایت قوانین و مقررات موضوعهٔ جانب مقابل بوده و مطابق به همین قوانین و مقررات طرفین موافقت کننده باید به اساس معاملهٔ بالمثل به نماینده گان و پرسونل جانب مقابل که در فقره (۱) این ماده از آنها تذکار بعمل آمده با کوتاه ترین تأخیر اجازه لازمی کار، ویزه و سایر اسناد را تهیه نمایند.

ماده هشتم

تعمیل قوانین و مقررات

(۱) قوانین و مقررات هر یکی از طرفین موافقت کننده پیرامون دخول، توقف و عزیمت طیارات پرواز های بین المللی در قلمرو شان باید در مورد طیارهٔ خط هوایی مؤظف جانب مقابل حین ورود، توقف و عزیمت و همچنان در جریان پرواز بر فراز قلمرو طرف موافقت کنندهٔ اولی قابل تعمیم باشند.

(۲) قوانین و مقررات هر یکی از طرفین موافقت کننده پیرامون دخول، توقف و عزیمت مسافرین، عمله پرواز، بگاژ، کارگو و پست و بصورت اخص مراحل رسمی دخول، اجازه مقامات سرحدی، پاسپورت، گمرکات، اسعار و قواعد قرنطین باید در مورد مسافرین، عمله پرواز، بگاژ، کارگو و پست متعلق به خط هوایی مؤظف جانب مقابل حین ورود، توقف و عزیمت به قلمرو طرف موافقت کنندهٔ اولی قابل تعمیم باشند.

(۳) سائر قوانین و مقررات موضوعهٔ هوانوردی ملکی یک طرف موافقت کننده پیرامون طیاره باید در مورد خط هوایی تعیین شدهٔ طرف مقابل که در قلمرو طرف اولی مشغول اجرای خدمات تعیین شده میباشد قابل تعمیم باشند.

(۴) مسافرین، بگاژ، کارگو و پست ترانزیت که یک ساحهٔ میدان هوایی را که بهمین منظور تخصیص یافته ترک نمیگویند باید صرفاً مورد کنترل عادی قرار گیرند.

ماده نهم

برسمیت شناختن تصدیقنامه ها و لایسنس ها

(۱) لایسنس های پرواز و همچنان تصدیق نامه های که توسط یکی از طرفین موافقت کننده صادر شده اند و یا معتبر شناخته شده اند باید بصفت اسناد معتبر جهت اجرای پرواز روی خط السیر تعیین شدهٔ جانب مقابل شناخته شوند

ماده یازدهم مصنوعیت هوانوردی

- (۱) هر یکی از طرفین موافقت کننده میتواند در هر زمانی در مورد معیارات مصنوعیتی طرف مقابل که در ساحات مربوطه تسهیلات هوانوردی، عمل پرواز، طیاره و فعالیت طیاره رعایت میگردد، خواستار مشوره شود. چنین مشورت ها باید طی (۳۰) روز بعد از اخذ تقاضا صورت گیرد.
- (۲) اگر در نتیجه این مشورت ها یکی از طرفین دریابد که جانب مقابل معیارات مصنوعیتی را در ساحات که در فقره (۱) تذکار یافته بصورت مؤثر مطابق مقتضیات جاری کنوانسیون رعایت و اداره نمیکند، باید طرف موافقت کننده مقابل از این مشاهدات و اقدامات لازمی در این زمینه بمنظور تطابق با معیارات سازمان بین المللی هوانوردی ملکی مطلع گردد. جانب مقابل باید طی یک مدت معین جهت رفع نواقص به اقدامات مؤثر متصل شود.
- (۳) در مطابقت با ماده (۱۶) کنوانسیون، طرفین موافقت نموده اند هر طیاره که توسط و یا بنماینده گی خط هوایی یکی از جوانب موافقت کننده به و یا از قلمرو جانب دیگر موافقت کننده در حال اجرای خدمات هوایی باشد، میتواند در قلمرو طرف مقابل توسط نماینده گان مقامات ذیصلاح مورد تفتیش قرار گیرد، به شرط آنکه این امر در فعالیت طیاره تأخیر بیجا نیاورد. علیرغم مکلفیتهای ذکر شده در ماده (۳۳) کنوانسیون، هدف ازین تفتیش بررسی اعتبار اسناد مرتبط و جواز نامه عمل پرواز بوده و همچنان بررسی این امر که تجهیزات طیاره و حالت طیاره با معیارات تعیین شده جاری کنوانسیون مطابقت دارد، میباشد.
- (۴) در مواقعیکه اقدامات عاجل جهت تأمین مصنوعیت فعالیت یک خط هوایی ضرورت باشد هر جانب موافقت کننده حق دارد اجازه فعالیت یک خط و یا خطوط هوایی جانب مقابل را به تعلیق اندازد و یا تغییر دهد.
- (۵) هر نوع اقدامات یک جانب موافقت کننده که در تطابق با فقره (۴) این ماده رویدست باشد باید بعد از آنکه دلایل اتخاذ چنین تصمیم رفع گردید، متوقف گردند.

ماده دوازدهم تسویه و انتقال عواید و فروشات ترانسپورتی

- (۱) تسویه حسابات بین خطوط هوایی مؤظف باید مطابق توافقات جانبین در مورد تسویه حساب و پرداخت ها صورت گیرد.
- (۲) طرفین موافقت کننده باید به خط هوایی مؤظف جانب مقابل اجازه دهد تا در آمد مزاد از مصارف خویش را که در قلمرو طرف اولی در جریان اجرای خدمات تعیین شده بدست آورده است، انتقال دهد.
- (۳) چنین انتقال پولی باید در تطابق با مواد قرارداد های روابط مالی بین دو طرف موافقت کننده صورت گیرد. در صورت عدم موجودیت چنین قرارداد و یا مقررات ذیربط در این موافقتنامه، انتقال پول باید به نحو اسعار آزاد و به نرخ رسمی همانروز در مطابقت با مقررات تبدیل اسعار جانب موافقت کننده انتقال یابد.

ماده سیزدهم ظرفیت و برنامه پرواز

- (۱) باید به خطوط هوایی مؤلف طرفین موافقت کننده شرایط مساوی و عادلانه پیشبرد خدمات مورد توافق در خط السیر های تعیین شده، مساعد گردد.
- (۲) در جریان اجرای خدمات مورد توافق خطوط هوایی مؤلف طرفین موافقت کننده باید منافع خط هوایی جانب مقابل را در نظر گیرد تا به صورت بيمورد منافع خط هوایی متذکره را که در عین خط السیر و یا یک بخش آن فعالیت میکند، جریحه دار نسازد.
- (۳) خدمات مورد توافق که توسط خطوط هوایی مؤلف طرفین اجرا میشود باید مطابق نیازمندیهای عامه در بخش ترانسپورت در ساحه خط السیرهای مشخصه باشد و هر خط هوایی باید وظیفه خود بداند تا ظرفیت های را ایجاد نماید که به اندازه متناسب جوابگوی نیازمندیهای پیشنهاد شده در عرصه انتقالات مسافران، بگاز، کارگو، و پست بین قلمرو های مربوطه طرفین باشد.
- (۴) ظرفیت ها در خط السیر های مشخصه باید اصولاً بین خطوط هوایی مؤلف بصورت مساوی ایجاد گردد مگر آنکه میان مقامات هوانوردی ملکی طرفین به نحو دیگر موافقت صورت گرفته باشد.
- (۵) خط هوایی مؤلف هر یکی از طرفین باید در مدت بیشتر از (۶۰) روز قبل از تاریخ شروع عملیات، برنامه پرواز پیشنهادی خود را به مقامات هوانوردی ملکی جانب مقابل جهت تصویب ارائه نماید که در آن تکرار پرواز ها، نوعیت طیاره و تعداد کرسی هایکه برای فروش در نظر است مشخص گردیده باشد.
- (۶) در صورتیکه خطوط هوایی مؤلف نتوانند روی برنامه پرواز به توافق برسند، معضله باید مستقیماً میان مقامات هوانوردی هر دو جانب حل و فصل گردد.
- (۷) برنامه پرواز بدون تأیید مقامات هوانوردی هر دو طرف موافقت کننده قابل اجرا نمیشود. تغییرات در برنامه تأیید شده باید جهت تصویب به مقامات هوانوردی طرفین سپرده شوند.

ماده چاردهم میدان هوایی و تأدیات متفرقه

- (۱) تأدیات جهت استفاده از میدان هوایی شامل ساختمان های آن، تسهیلات تخنیکی و خدمات و همچنان تأدیات برای استفاده از وسایل هوانوردی و تجهیزات مخابره و خدمات آن باید مطابق نرخنامه که توسط هر طرف موافقت کننده در قلمرو خودش تعیین گردیده وضع گردد به شرط آنکه تأدیات مذکور از مقدار وضع شده از طیارات کشور های دیگر بیشتر نباشد.
- (۲) هر یکی از طرفین موافقت کننده باید در تبادل مشورت ها بین مقامات با صلاحیت وضع کننده قیمت ها و خطوط هواییکه از خدمات و تسهیلات استفاده میکنند و در صورت امکان با نماینده گیهای این خطوط مساعدت نماید. در صورت تغییر نرخ ها باید به مشتریان اطلاع قبلی داده شود.

ماده پانزدهم تبادلۀ معلومات و احصائیه

مقامات هوانوردی هر یکی از طرفین موافقت کننده باید به اثر تقاضا به مقامات هوانوردی جانب مقابل احصائیه دورانی را ارائه نماید. هدف تقاضای این آمار تعیین ظرفیت خط هوایی مؤلف طرف اولی موافقت کننده جهت اجرای خدمات مشخصه میباشد.

ماده شانزدهم مشورت ها

- (۱) مقامات هوانوردی طرفین موافقت کننده باید بشکل نوبتی جهت بررسی مسائل مربوط به تطبیق و رعایت این موافقتنامه و ضمیمه آن و همچنان جهت وضع تغییرات و تعدیلات در آنها با هم مشوره نمایند.
- (۲) این مشوره ها میتوانند شفاهی و یا کتبی باشند و باید طی مدت (۶۰) روز بعد از تاریخ تقاضا صورت گیرد، مگر آنکه مقامات هوانوردی ملکی در مورد تمدید این مدت به موافقه متفاوت رسیده باشند.

ماده هفدهم حل و فصل مشاجرات

- (۱) در صورت بروز اختلاف بین طرفین موافقت کننده در مورد بکاربرد و یا تفسیر این موافقتنامه، جوانب باید تلاش نمایند تا در قدم اول از راه مذاکره بین مقامات هوانوردی طرفین معضله را رفع سازند.
- (۲) در مواردیکه مقامات هوانوردی فوق الذکر نتوانند در حل این مشاجره به توافق برسند، طرفین موافقت کننده باید از مجاری دیپلوماتیک معضله را حل و فصل نمایند.

ماده هژدهم تعدیلات در موافقتنامه

هرگاه یکی از طرفین موافقت کننده در محتویات و شرایط این موافقتنامه و یا ضمیمه آن تغییری را پیشنهاد نماید، مقامات هوانوردی ملکی طرفین باید مطابق ماده ۱۷ این موافقتنامه داخل مشوره شوند. تعدیلات در موافقتنامه بعد از تبادلۀ یادداشت های پذیرش از مجاری دیپلوماتیک مرعی الاجرا میباشند. تعدیلات در ضمیمه موافقتنامه میتوانند بعد از موافقه مقامات هوانوردی ملکی طرفین موافقت کننده پذیرفته شوند.

ماده نوزدهم ثبت نمودن

این موافقتنامه و تعدیلات آن باید توسط طرفین در سازمان بین المللی هوانوردی ملکی (ICAO) ثبت گردد.

ماده بیستم

انفاذ

۱. این موافقتنامه بعد از تاریخ امضا مورد بکار برده و بعد از تاریخ وصول آگاهی کتبی از طریق مجاری دیپلوماتیک در مورد تکمیل شدن مراحل لازمی دولتی آن نافذ مییاشد.
۲. موافقتنامه قبلی بین جمهوری مردم چین و دولت شاهی افغانستان در مورد ترانسپورت هوایی ملکی منعقدہ ۲۶ جولای سال ۱۹۷۲ بعد از تاریخ انفاذ این موافقتنامه از اعتبارساقط میگردد.

ماده بیست و یکم

فسخ موافقتنامه

این موافقتنامه برای مدت نامعین عقد گردیده است.

هر یکی از طرفین موافقت کننده میتواند در هر زمانی از طریق مجاری دیپلوماتیک به طرف مقابل یادداشتی در مورد قصد فسخ نمودن این موافقتنامه را بشارد. چنین یادداشتی باید همزمان به سازمان بین المللی هوانوردی ملکی نیز فرستاده شود. در چنین حالت این موافقتنامه باید برای مدت ۱۲ ماه بعد از دریافت یادداشت توسط طرف مقابل فسخ گردید، مگر آنکه جانبین به موافقه مشترک یادداشت فسخ فوق الذکر را قبل از اختتام این مدت مسترد نمایند. در صورت عدم موجودیت آگاهی در مورد وصول یادداشت توسط طرف مقابل، یادداشت باید (۱۴) روز بعد از رسیدن کاپی آن به سازمان بین المللی هوانوردی ملکی موصول پنداشته شود.

امضاً کننده گان ذیل که از جانب حکومت شان رسماً صلاحیت دارند، این موافقتنامه را امضاً نمودند:

این موافقتنامه به تاریخ ۱۹ جون در بیجنگ به زبانهای دری، چینیایی و انگلیسی تدوین گردیده، تمام متون اصلی میباشند. در صورت تفاوت ترجمه متن انگلیسی اولویت دارد.

به نماینده گی از حکومت
جمهوری مردم چین



به نماینده گی از حکومت
جمهوری اسلامی افغانستان



ضمیمه

خط السیر های که در آن خط هوایی تعیین شده توسط جمهوری اسلامی افغانستان به هر دو سمت فعالیت خواهد کرد باید چنین باشد:

نقاط مبدأ	نقاط بین البینی	نقاط نهایی	نقاط ماورأخط السیر
هر نقطه در افغانستان	-----	اورومچی، پیکن، شانگهای، هانگجو	توکیو، سیول

خط السیر های که در آن خط هوایی تعیین شده توسط جمهوری مردم چین به هر دو سمت خدمات هوایی بین المللی انجام خواهد داد باید چنین باشد:

نقاط مبدأ	نقاط بین البینی	نقاط نهایی	نقاط ماورأخط السیر
هر نقطه در چین	-----	کابل	دو نقطه که باید تعیین شود

خطوط هوایی تعیین شده هر یکی از طرفین موافقت کننده میتواند نظر به لزومدید هر نقطه را که خواسته باشد از خط السیر های مشخصه در یکی و یا همه پرواز ها حذف کنند، به شرطیکه خدمات مورد توافق در قلمرو طرف تعیین کننده خط هوایی آغاز و انجام یابند.