

۱۸۰۹

شماره ۳۸۹۹ - ق

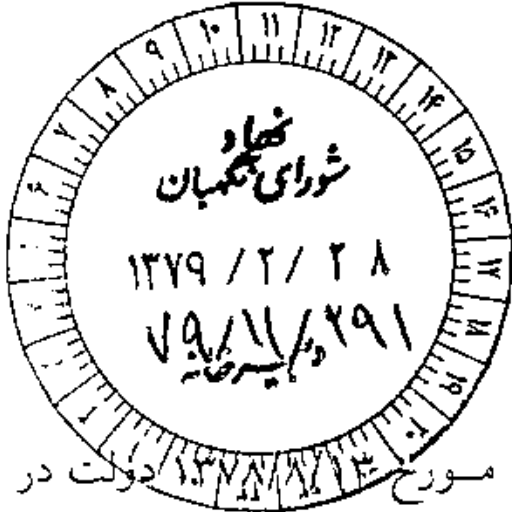
تاریخ ۲۸ / ۲ / ۱۳۷۹

پیوست دارد



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

بیت



شورای محترم نگهبان

لایحه شماره ۲۰۷۶۳/۴۳۸۹۸ مورخ ۱۳۷۹/۲/۲۵ دولت در خصوص موافقتنامه سرویسهای هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری لبنان در خصوص حمل و نقل هوایی منظم فی مابین و ماورای سرزمینهای خود که در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ ۱۳۷۹/۲/۲۵ مجلس شورای اسلامی عیناً به تصویب رسیده است در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جهت بررسی و اظهار نظر آن شورای محترم به پیوست ارسال می شود.

علی اکبر ناطق نوری
رئیس مجلس شورای اسلامی
۱۳۷۹/۲/۲۸



جمهوری اسلامی ایران

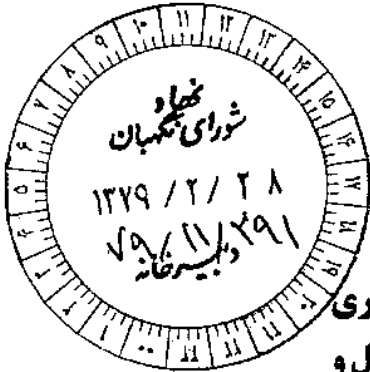
مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۸۱۹

تاریخ ۲۸ / ۲ / ۱۳۲۹

پیوست



بِسْمِ اللَّهِ

لایحه موافقتنامه سرویسهای هوائی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری لبنان در خصوص حمل و نقل هوائی منظم فی مابین و ماورای سرزمینهای خود

ماده واحده - موافقتنامه سرویسهای هوائی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری لبنان در خصوص حمل و نقل منظم فی مابین و ماورای سرزمینهای خود مشتمل بر یک مقدمه و (۱۸) ماده و یک پیوست به شرح ضمیمه تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

موافقتنامه سرویسهای هوائی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری لبنان در خصوص حمل و نقل هوائی منظم فی مابین و ماورای سرزمینهای خود

مقدمه:

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری لبنان که عضو کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین المللی مورخ ۱۶ آذر ماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی می باشند و از این پس "طرفهای متعاقد" نامیده می شوند، به منظور تأسیس و بهره برداری از سرویسهای هوائی منظم فی مابین و ماورای سرزمینهای خود به شرح زیر موافقت کردند:



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۸۱۹-۶

تاریخ ۲۸ / ۲ / ۱۳۷۹

پیوست

بیتعالی

ماده ۱ - تعاریف:

از نظر این موافقتنامه:

الف - اصطلاح "کنوانسیون" به کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین‌المللی که در تاریخ ۱۶ آذرماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می‌شود و شامل هر اصلاحات کنوانسیون که به موجب ماده (۹۴) آن تصویب شده و برای طرفهای متعاقد لازم‌الاجراء گردیده و نیز ضمامت کنوانسیون و اصلاحات آنها که به موجب ماده (۹۰) آن به تصویب رسیده و برای طرفهای متعاقد لازم‌الاجراء شده است، خواهد بود.

ب - اصطلاح "مقامهای هواپیمائی" در مورد جمهوری اسلامی ایران به "سازمان هواپیمائی کشوری" و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن سازمان باشد اطلاق می‌گردد، و در مورد دولت جمهوری لبنان به اداره کل هواپیمائی کشوری و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف آن اداره کل باشد، اطلاق می‌شود.

پ - اصطلاح "شرکت هواپیمائی تعیین شده" به یک یا چند شرکت هواپیمائی اطلاق می‌شود که به موجب مفاد ماده (۳) موافقتنامه حاضر تعیین شوند و اجازه فعالیت بیابند.

ت - اصطلاح "ظرفیت" در مورد یک هواپیما به میزان بارگیری مؤثر آن هواپیما در یک مسیر یا قسمتی از مسیر و اصطلاح "ظرفیت" در مورد "سرویس مورد توافق" به حاصل ضرب ظرفیت هواپیما در چنین سرویسی در دفعات پرواز هواپیمای مزبور طی زمان معین در تمام یا قسمتی از مسیر، اطلاق میشود.

ث - اصطلاح "سرزمین" در مورد هر یک از طرفهای متعاقد به مناطق خشکی و آبی که تحت حاکمیت آن قرار دارد، اطلاق و شامل فضای محاذی آنها نیز می‌شود.

ج - اصطلاحات "سرویس هوائی"، "سرویس هوائی بین‌المللی"، "شرکت هواپیمائی" و "توقف به منظورهای غیر حمل و نقل" دارای همان معانی است که در ماده

به تعالی

(۹۶) کنوانسیون برای آنها ذکر شده است.

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

ماده ۲ - اعطای حقوق:

۱ - هر طرف متعاقد جهت انجام سرویسهای هوایی بین المللی منظم به وسیله شرکت هواپیمائی 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، و

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 و پست در حمل و نقل بین المللی در نقاط مشخص شده در جدول مسیر پیوست این موافقتنامه.

۲ - استفاده از حقوق حمل و نقل در نقاط واسط و ماورای مندرج در جدول مسیر پیوست این موافقتنامه مشروط به مذاکره و موافقت شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد و تصویب مقامهای صلاحیتدار آنها خواهد بود.

۳ - هیچ یک از مقررات این موافقتنامه نباید به نحوی تفسیر شود که به شرکت هواپیمائی یک طرف متعاقد این حق را اعطاء کند که در داخل سرزمین طرف متعاقد دیگر از نقطه ای به نقطه دیگر مبادرت به حمل مسافر، بار و پست در قبال مزد یا کرایه نماید.

۴ - در مناطقی که در آن مخاصمات مسلحانه جریان دارد و یا در اشغال نظامی

بیتعالی

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

ماده ۳ - تعیین و اجازه :

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

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

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

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

۵ - شرکت هواپیمائی تعیین شده می تواند در هر زمان پس از دریافت اجازه مندرج در بند (۲) فوق بهره برداری از سرویسهای مورد توافق را آغاز کند مشروط بر آنکه نرخه مطابق ضوابط ماده (۱۰) این موافقتنامه در مورد سرویسهای مزبور وضع شده و مجری



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۸۱۹-۹

تاریخ ۲۸ / ۲ / ۱۳۷۹

پیوست

بیتعالی

باشد.

ماده ۴ - تعلیق و لغو:

۱ - هر طرف متعاقد می‌تواند در موارد مشروح زیر مجوز بهره‌برداری را لغو یا استفاده از حقوق مندرج در ماده (۲) این موافقتنامه را در مورد شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر معلق، یا هر شرطی را که برای استفاده از این حقوق لازم می‌داند وضع کند:

الف - در هر موردی که قانع نشده باشد که مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکت هواپیمائی مذکور در اختیار طرف متعاقدی که شرکت مذکور را تعیین نموده و یا اتباع آن، می‌باشد، یا

ب - در موردی که شرکت هواپیمائی مذکور قوانین و یا مقررات طرف متعاقدی که این حقوق را اعطاء نموده است رعایت نکند، یا

پ - در موردی که شرکت هواپیمائی مذکور در انجام عملیات بهره‌برداری از مفاد این موافقتنامه تخطی کند.

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

ماده ۵ - شمول قوانین و مقررات:

۱ - قوانین و مقررات هر طرف متعاقد در مورد ورود یا خروج هواپیماهایی که به امر هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند و نیز قوانین و مقررات مربوط به بهره‌برداری و هوانوردی این قبیل هواپیماها مادام که بر فراز یا داخل سرزمین آن طرف متعاقد



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۸۱۹

تاریخ ۱۳۷۹ / ۲ / ۲۸

پوست

بیت

می باشند، در مورد هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر اعمال خواهد شد.

۲ - قوانین و مقررات هر طرف متعاقد که ناظر به ورود، اقامت موقت و خروج مسافران، خدمه، بار یا پست از سرزمین آن می باشد از قبیل تشریفات ورود و خروج، مهاجرت و همچنین مقررات گمرکی و بهداشتی در مورد مسافران، خدمه، بار یا محمولات پستی هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر مادام که در سرزمین مذکور باشند، اعمال خواهد شد.

۳ - هر طرف متعاقد بنا به تقاضای طرف متعاقد دیگر نسخه ای از قوانین و مقررات یاد شده در این ماده را در اختیار آن قرار خواهد داد.

۴ - شرکت هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاقد حق دارد دفتر نمایندگی خود را در سرزمین طرف متعاقد دیگر دایر نماید و یا اینکه برای خود یک عامل یا عامل فروش کل تعیین کند. نصب عامل کل یا عامل فروش کل براساس قوانین و مقررات طرف متعاقد دیگر صورت خواهد گرفت.

۵ - انتقال درآمدهای حاصله توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاقد طبق مقررات تسعیر ارزهای خارجی طرف متعاقد دیگر و پس از کسر هزینه ها صورت خواهد گرفت. طرفهای متعاقد بیشترین تلاش خود را برای تسهیل انتقال درآمدهای حاصله توسط شرکت هواپیمائی تعیین شده از سرویسهای موضوع این موافقتنامه به عمل خواهند آورد.

ماده ۶ - معافیت از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و سایر عوارض:

۱ - هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقدی که سرویسهای بین المللی را انجام می دهد و مواد سوختی، روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، وسائل بدکی، لوازم مورد نیاز جاری و خواربار موجود در هواپیماهای شرکت هواپیمائی یک

بسم تعالی

طرف متعاقد که مجاز به استفاده از مسیرها و سرویسهای موضوع این موافقتنامه می باشند به هنگام ورود یا خروج از سرزمین طرف متعاقد دیگر براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی، مالیاتها، هزینه های بازرسی و سایر عوارض و هزینه های مشابه ملی و محلی معاف خواهند بود حتی اگر مواد مذکور زمانی مورد استفاده قرارگیرد یا به مصرف برسد که هواپیماهای مزبور بر فراز آن سرزمین در پرواز باشند.

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

۳ - سوخت، روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، لوازم یدکی، تجهیزات مورد نیاز جاری و خواربار که در سرزمین یک طرف متعاقد بار هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر می شود و در سرویسهای بین المللی مورد استفاده قرار می گیرد براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی، مالیاتها و هزینه های بازرسی و سایر عوارض و هزینه های ملی و محلی معاف خواهد بود.

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

۵ - مسافران، ائاثیه 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. ائاثیه مسافر و بار تا زمانی که در



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۸۱۹

تاریخ ۱۳۷۹/۱۲/۲۵

پوست

بیتعالی

ترانزیت مستقیم است از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هرگونه مالیات معاف خواهد بود.

۶ - اسناد رسمی حاوی نشان رسمی شرکت هواپیمائی مانند برچسب چمدان، بلیت هواپیما، بارنامه، کارت اجازه ورود به هواپیما و جدول زمان بندی که به داخل سرزمین هر طرف متعاهد برای استفاده اختصاصی شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاهد دیگر وارد می شود، از کلیه حقوق گمرکی و سود بازرگانی و یا مالیاتها براساس عمل متقابل معاف خواهد بود.

ماده ۷ - تسهیلات و هزینه های فرودگاهی:

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

۲ - هر یک از طرفهای متعاهد می تواند در قبال استفاده هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاهد دیگر از فرودگاهها و سایر تأسیسات آن هزینه های عادلانه و معقولی دریافت دارد، مشروط بر آنکه میزان این هزینه ها از آنچه شرکتهای حمل و نقل هوایی آن که در سرویسهای مشابه بین المللی تردد می کنند، برای استفاد از چنین فرودگاه و تأسیساتی می پردازند، تجاوز نکند.

ماده ۸ - مقررات ظرفیت و تصویب برنامه های پرواز:

۱ - شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاهد از رفتار عادلانه و برابر برخوردار خواهند بود تا بتوانند برای انجام سرویسهای مورد توافق در مسیرهای مشخص



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۸۱۹-۵

تاریخ ۲۸ / ۲ / ۱۳۷۹

پیوست

بیتعالی

شده از فرصتهای متساوی بهره‌مند باشند.

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

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

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

۵ - ظرفیتی که عرضه می‌شود شامل تعداد سرویسها و نوع هواپیماهای مورد استفاده شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد در سرویسهای مورد توافق می‌تواند از سوی شرکتهای هواپیمائی تعیین شده پیشنهاد شود. پیشنهاد فوق پس از مذاکره و تبادل نظر بین شرکتهای هواپیمائی تعیین شده با رعایت اصول مندرج در بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده ارائه خواهد شد. ظرفیت مذکور با تصویب مقامهای هواپیمائی طرفهای متعاقد تعیین و اجراء خواهد شد.

۶ - در صورت عدم توافق بین شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد، مسائل مندرج در بند (۵) از طریق توافق بین مقامهای هواپیمائی دو طرف متعاقد حل و فصل خواهد گردید. تا زمانی که این توافق حاصل نگردیده، ظرفیت عرضه شده توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده بدون تغییر باقی خواهد ماند.

۷ - شرکت هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاقد، حداکثر سی (۳۰) روز قبل از



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دلتورنیس

شماره ۳۸۱۹

تاریخ ۱۲/۲/۱۳۷۹

پوست

بیتعالی

شروع سرویسها در مسیرهای مشخص شده، برنامه‌های پرواز را برای تصویب مقامهای هواپیمائی طرف متعاقد دیگر تسلیم خواهد نمود. در مورد تغییرات بعدی نیز به همین ترتیب عمل خواهد شد. در موارد خاص می‌توان این محدوده زمانی را با تصویب مقامهای نامبرده تغییر داد.

ماده ۹ - شناسائی گواهینامه‌ها و پروانه‌ها :

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

ماده ۱۰ - نرخهای حمل و نقل هوائی :

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

۲ - نرخهای موضوع بند (۱) این ماده براساس قواعد زیر تعیین می‌شود:

بیت‌الله

الف - در صورتی که شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده دو طرف متعاقد عضو یک اتحادیه بین‌المللی شرکت‌های هواپیمائی یا مکانیسم تعیین نرخ باشند و یک قطعنامه نرخ، راجع به سرویس‌های مورد توافق از قبل وجود داشته باشد، نرخها براساس این قطعنامه بین شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد توافق خواهد شد.

ب - در صورتی که هیچ کدام از شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد یا یکی از آنها عضو اتحادیه شرکت‌های هواپیمائی نباشد و یا قطعنامه نرخ مندرج در جزء (الف) فوق وجود داشته باشد شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد در مورد نرخهایی که برای سرویس‌های مورد توافق اعمال می‌گردد بین خود توافق خواهند نمود.

پ - نرخهایی که به ترتیب مندرج در جزء‌های (الف) و (ب) مورد توافق قرار می‌گیرد لااقل سی (۳۰) روز قبل از تاریخ پیشنهادی اجراء برای تصویب به مقامهای هواپیمائی طرفهای متعاقد تسلیم خواهد گردید. این محدوده زمانی با موافقت مقامهای مذکور قابل تغییر است.

ت - در صورتی که شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد نتوانند درباره نرخهای قابل اجراء به توافق برسند یا در صورتی که یک طرف متعاقد شرکت هواپیمائی خود را به منظور انجام سرویس‌های مورد توافق تعیین ننموده باشد و یا چنانچه در فاصله پانزده (۱۵) روز اول از دوره سی (۳۰) روزه موضوع جزء (ب) این ماده، مقامهای هواپیمائی یک طرف متعاقد عدم رضایت خود را از هر یک از نرخهای توافق شده بین شرکت‌های هواپیمائی طرفهای متعاقد طبق بندهای (الف) و (ب) این ماده به مقامهای هواپیمائی طرف متعاقد دیگر اعلام دارد، مقامهای هواپیمائی طرفهای متعاقد اهتمام خواهند نمود در مورد نرخهای مناسب به توافق برسند. به طور کلی هیچ نرخسی قبل از تصویب مقامهای هواپیمائی طرفهای متعاقد به مورد اجراء نگذارده نخواهد شد. با وجود این در صورتی که ظرف مدت پانزده (۱۵) روز یاد شده، هیچ کدام از مقامهای هواپیمائی طرفهای متعاقد عدم رضایت خود را نسبت به نرخهای توافق شده بین شرکت‌های



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۸۱۹

تاریخ ۲۸/۲/۲۲۹

پیوست

بیتعالی

هواپیمائی تعیین شده اعلام ندارند، نرخهای مزبور تصویب شده تلقی خواهد شد.
۳ - نرخهای تعیین شده به موجب این ماده تا زمانی که نرخهای جدید تعیین نشده باشد، به قوت خود باقی خواهد ماند.

ماده ۱۱ - امنیت هوانوردی:

۱ - طرفهای متعاقد حقوق و تعهداتی را که به موجب حقوق بین الملل درقبال یکدیگر درخصوص حفظ امنیت هواپیمائی کشوری در برابر اعمال مداخله گرایانه غیرقانونی دارند، مورد تأکید قرار می دهند.

طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهداتی که به موجب حقوق بین الملل به عهده دارند، به ویژه طبق مفاد کنوانسیون راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما امضاء شده در توکیو به تاریخ ۱۳۴۲/۶/۲۳ هجری شمسی مطابق با ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ میلادی، کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما امضاء شده در لاهه به تاریخ ۱۳۴۹/۹/۲۵ هجری شمسی مطابق با ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ میلادی و کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمائی کشوری امضاء شده در مونترال به تاریخ ۱۳۵۰/۷/۱ هجری شمسی مطابق با ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ میلادی و هر موافقتنامه چند جانبه دیگر مربوط به امنیت هوانوردی که برای هر یک از طرفهای متعاقد لازم الاجراء باشد، عمل خواهند کرد.

۲ - طرفهای متعاقد حسب تقاضا، کلیه مساعدتهای لازم را به یکدیگر جهت جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیماهای کشوری و سایر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافران و خدمه آنها، فرودگاهها و تأسیسات هوانوردی و هر نوع تهدید دیگر علیه امنیت هواپیمائی کشوری ارائه خواهند کرد.

۳ - طرفهای متعاقد باید در روابط دوجانبه خود طبق مقررات امنیت هوانوردی مصوب سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری که به عنوان ضوابط کنوانسیون هواپیمائی



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۸۱۹-۶

تاریخ ۴/۱۱/۶۳۹

پیوست

تعالیه

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

۴- هر طرف متعاقد می‌تواند از متصدیان هواپیماها بخواهد که مقررات امنیت هوانوردی مورد اشاره در بند (۳) فوق را که طرف متعاقد باید اطمینان حاصل کند که در سرزمین خود، خروج از آن یا در مدت توقف در آنجا مقرر کرده است، رعایت کنند. هر طرف متعاقد باید اطمینان حاصل کند که در سرزمین آن اقدامات کافی برای حفاظت از هواپیماها و بازرسی مسافران، خدمه، لوازم همراه مسافر، بار و خواربار هواپیما پیش از سوار شدن مسافران یا بارگیری و به هنگام آن به نحو مؤثر انجام می‌شود. همچنین هر طرف متعاقد باید هر درخواستی را که طرف متعاقد دیگر برای انجام اقدامات امنیتی ویژه معقول جهت مقابله با تهدیدی خاص به عمل آورد، با نظر مساعد مورد توجه قرار دهد.

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

ماده ۱۲ - تسلیم آمار:

مقامهای هواپیمائی هر طرف متعاقد اطلاعات و آمار مربوط به حمل و نقل انجام شده در سرویسهای مورد توافق توسط شرکت هواپیمائی تعیین شده خود به سرزمین



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۸۱۹

تاریخ ۱۳۷۷/۱۲/۱۹

پیوست

بیتعالیه

طرف متعاقد دیگر یا از آن سرزمین راکه معمولاً توسط شرکت هواپیمائی تعیین شده برای مقامهای هواپیمائی ملی خود تهیه و به آنها ارائه گردد، بنابر تقاضا در اختیار مقامهای هواپیمائی طرف متعاقد دیگر قرار خواهند داد. ارائه هرگونه اطلاعات اضافی آماری حمل و نقل مورد درخواست مقامهای هواپیمائی یک طرف متعاقد از مقامهای هواپیمائی طرف متعاقد دیگر منوط به مذاکره و توافق طرفهای متعاقد خواهد بود.

ماده ۱۳ - مشاوره، تغییر و اصلاح:

۱ - طرفهای متعاقد جهت حسن اجرای این موافقتنامه از طریق مقامهای هواپیمائی خود با یکدیگر همکاری لازم معمول خواهند داشت و به این منظور مقامهای هواپیمائی یک طرف متعاقد می توانند در هر زمان از مقامهای هواپیمائی طرف متعاقد دیگر تقاضای مشاوره کنند.

۲ - مشاوره مورد تقاضای مقامهای هواپیمائی هر طرف متعاقد ظرف شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت تقاضا آغاز خواهد شد.

۳ - هر یک از طرفهای متعاقد می تواند در هر زمان که لازم بدانند خواستار تغییر یا اصلاح مفاد این موافقتنامه شود و در این صورت طرفهای متعاقد باید ظرف شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت تقاضای مذاکره توسط طرف متعاقد دیگر در این خصوص به مذاکره بپردازند.

۴ - هرگونه تغییر یا اصلاح این موافقتنامه با رعایت مفاد ماده (۱۸) این موافقتنامه، به مورد اجراء نهاده خواهد شد.

۵ - علی رغم مفاد بند (۴) اصلاحات جدول مسیر پیوست این موافقتنامه می تواند به طور مستقیم بین مقامهای هواپیمائی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات با مبادله یادداشت از طریق سیاسی لازم الاجراء خواهد گردید.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۸۱۹
تاریخ ۲۲ / ۲ / ۱۳۷۹
پیوست

تعلیقات

ماده ۱۴ - حل اختلافات:

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

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

۳ - چنانچه طرفهای متعاقد به موجب بندهای (۱) و (۲) فوق در مورد حل اختلاف به نتیجه نرسند هر یک از طرفهای متعاقد می تواند با رعایت قوانین و مقررات مربوط خود، ضمن ارسال اطلاعیه ای برای طرف متعاقد دیگر موضوع را به یک هیأت داور سه نفره مرکب از دو داور منتخب طرفهای متعاقد و یک سرداور ارجاع نماید.

در صورت ارجاع امر به داور، هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت اطلاعیه ارجاع اختلاف به داور، نسبت به معرفی یک داور اقدام می کند و داوران منتخب طرفهای متعاقد ظرف مدت شصت (۶۰) روز از تاریخ آخرین انتخاب سرداور را تعیین خواهند کرد. چنانچه هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت مقرر داور خود را تعیین نکند، و یا داوران منتخب ظرف مدت مذکور، در مورد انتخاب سرداور به توافق نرسند، هر یک از طرفهای متعاقد می تواند از رئیس شورای سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری بخواهد که حسب مورد داور طرف ممتنع یا سرداور را تعیین نماید.

سرداور باید در هر صورت تابعیت کشوری را دارا باشد که در زمان انتخاب با طرفهای متعاقد روابط سیاسی دارد.

۴ - هیأت داور با توجه به سایر مواردی که طرفهای متعاقد توافق نموده اند آیین و محل داور را تعیین خواهد نمود.

۵ - تصمیمات هیأت داور برای طرفهای متعاقد لازم الاتباع است.

۶ - مخارج داور، شامل هزینه ها و دستمزدهای داوران به نسبت مساوی توسط



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۸۱۹

تاریخ ۲۱ / ۲ / ۱۳۷۹

پیوست

تعلیه

طرفهای متعاقد پرداخت خواهد گردید. هرگونه مخارجی که توسط شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری در رابطه با نصب سرداور و یا داور طرف ممتنع به شرح مندرج در بند (۳) این ماده به وجود آید به عنوان بخشی از هزینه‌های داوری محسوب خواهد گردید.

ماده ۱۵ - فسخ:

هر طرف متعاقد می‌تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقتنامه طی اطلاعیه کتبی به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید. این اطلاعیه همزمان به آگاهی سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری نیز خواهد رسید و در این صورت موافقتنامه دوازده (۱۲) ماه پس از اعلام دریافت اطلاعیه فسخ توسط طرف متعاقد دیگر فسخ شده تلقی خواهد شد، مگر آنکه اطلاعیه فسخ قبل از انقضای این مدت با تراضی طرفهای متعاقد مسترد شود. هرگاه طرف متعاقد دیگر دریافت اطلاعیه فسخ را اعلام نکند، اطلاعیه مزبور چهارده (۱۴) روز پس از وصول آن به سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۶ - مطابقت با کنوانسیونها و موافقتنامه‌های چندجانبه:

چنانچه کنوانسیون یا موافقتنامه چندجانبه حمل و نقل هوائی در مورد هر دو طرف متعاقد لازم‌الاجراء گردد، این موافقتنامه و پیوست (پیوستهای) آن باید از طریق مذاکره به شرح مندرج در ماده (۱۳) به نحوی اصلاح شود که مفاد آن به مقررات کنوانسیون یا موافقتنامه مزبور انطباق یابد.

ماده ۱۷ - ثبت:

این موافقتنامه و پیوست (پیوستهای) آن و هرگونه اصلاحیه آن نزد سازمان

بیتعالی

بین‌المللی هواپیمائی کشوری به ثبت خواهد رسید.

ماده ۱۸ - لازم‌الاجراء شدن :

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

با تأیید مفاد این موافقتنامه، نمایندگان تام‌الاختیار امضاء کننده زیر که از طرف دولتهای متبوع خود مجاز می‌باشند این موافقتنامه را در یک مقدمه، (۱۸) ماده و یک پیوست امضاء نمودند.

این موافقتنامه در تاریخ ۱۳۷۷/۷/۳۰ هجری شمسی برابر با ۱۹۹۸/۱۰/۲۲ میلادی در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی، انگلیسی و عربی که هر سه متن دارای اعتبار یکسان می‌باشد، تنظیم گردید. در صورت اختلاف در متون، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.

از طرف	از طرف
دولت جمهوری لبنان	دولت جمهوری اسلامی ایران

پیوست

۱ - مسیرهائی که ممکن است توسط شرکت(های) هواپیمائی تعیین شده جمهوری اسلامی ایران مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماورا
تهران		بیروت	



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۳۸۱۹-ق

تاریخ ۲۸/۲/۱۳۷۹

پیوست

بیتعالی

۲ - مسیرهائی که ممکن است توسط شرکت (های) هواپیمائی تعیین شده جمهوری لبنان مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماورا
بیروت		تهران	

تذکر:

۱ - هر شرکت هواپیمائی تعیین شده می‌تواند نقاط واسط و نقاط ماورای مشخص شده در پیوست موافقتنامه حاضر را در شرایطی مورد بهره‌برداری قرار دهد که حق بهره‌برداری 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 توصیه‌های شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده توافقی به عمل آمده باشد.

۲ - از نقاط واسط و نقاط ماوراء در هر یک از مسیره‌های مشخص شده می‌توان به اختیار شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده در هر پرواز یا کلیه پروازها صرفنظر نمود.

۳ - تعداد پروازها و انواع هواپیماهای شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده به شرط تأیید مقام‌های هواپیمائی دو طرف متعاقد بین شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده مورد توافق قرار خواهد گرفت.

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه شامل مقدمه و هجده ماده و ضمیمه آن در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ بیست و پنجم اردیبهشت ماه یکهزار و سیصد و هفتاد و نه به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است.

علی اکبر ناطق نوری
رئیس مجلس شورای اسلامی