

جمهوری اسلامی ایران

تعمیراتی

شماره ۸۶ ۴۸۱۲۴
تاریخ ۱۱/۱/۲۴
پیوست

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان
شماره ثبت: ۸۴، ۱۱، ۶۵۱۵ صبح
تاریخ ثبت: عصر
اقدام کننده: ۸۴، ۱، ۲۴

شورای محترم نگهبان

لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری چک که از سوی دولت به شماره ۳۰۸۲۱/۱۶۷۸۰ مورخ ۱۳۸۳/۴/۳ به مجلس شورای اسلامی تقدیم و در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۸۴/۱/۱۷ مجلس عیناً به تصویب رسید، در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران جهت بررسی و اظهار نظر آن شورای محترم به پیوست ارسال می گردد. /ن

غلامعلی حدادعادل

رئیس مجلس شورای اسلامی

شماره ۸۶/۴۸۱۲۴

تاریخ ۱۳۸۴/۱۱/۲۴

پیوست



تعیالی

لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری چک

ماده واحده - موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری چک، مشتمل بر یک مقدمه، بیست و یک ماده و یک پیوست به شرح ضمیمه تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری چک

مقدمه

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری چک که عضو کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین‌المللی مورخ شانزدهم آذر ماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با هفتم دسامبر ۱۹۴۴ میلادی می‌باشند و از این پس طرفهای متعاقد نامیده می‌شوند، به منظور تأسیس و بهره‌برداری از سرویسهای هوایی فی‌مابین و ماورای سرزمینهای خود به شرح زیر موافقت کردند:

ماده ۱ - تعاریف

از نظر این موافقتنامه:

الف - اصطلاح «کنوانسیون» به کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین‌المللی که در تاریخ شانزدهم آذر ماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با هفتم دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می‌شود و شامل اصلاحات کنوانسیون که به موجب ماده (۹۴) آن تصویب شده و برای طرفهای متعاقد لازم‌الاجراء گردیده و نیز ضماائم کنوانسیون و

اصلاحات آنها که به موجب ماده (۹۰) آن به تصویب رسیده و برای طرفهای متعاقد لازم الاجراء شده است، خواهد بود.

ب - اصطلاح «مقامات هواپیمائی» در مورد جمهوری اسلامی ایران به «سازمان هواپیمائی کشور» و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن سازمان باشد اطلاق می گردد و در مورد جمهوری چک به وزارت حمل و نقل و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن وزارتخانه باشد، اطلاق می شود.

ج - اصطلاح «شرکت هواپیمائی تعیین شده» به یک یا چند شرکت هواپیمائی اطلاق می شود که به موجب مفاد ماده (۳) این موافقتنامه تعیین شوند و اجازه فعالیت بیابند.

د - اصطلاح «ظرفیت» در مورد 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 می شود.

ه - 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 می شود.

و - اصطلاحات «سرویس هوایی»، «سرویس هوایی بین المللی»، «شرکت هواپیمائی» و «توقف به منظورهای غیر حمل و نقل» دارای همان معانی است که در ماده (۹۶) کنوانسیون برای آنها ذکر شده است.

ز - 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 استثناء دستمزدها و شرایط حمل پست، می باشد.

ح - اصطلاح «پیوست» به پیوست این موافقتنامه یا اصلاحیهای اطلاق می گردد که براساس مفاد ماده (۱۶) این موافقتنامه تنظیم شده باشد. پیوست جزء لاینفک این موافقتنامه را تشکیل داده و همه ارجاعات به موافقتنامه شامل پیوست خواهد بود مگر در مواردی که صراحتاً به گونه ای دیگر توافق شده باشد.

تعمیراتی

ماده ۲ - اعطای حقوق

۱- هر طرف متعاقد جهت انجام سرویسهای هوایی بین‌المللی منظم به وسیله شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر حقوق زیر را به طرف متعاقد دیگر اعطاء می‌نماید:

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

ب - توقف در سرزمین مذکور به منظورهای غیر حمل و نقل؛

ج - توقف در سرزمین مذکور به منظور سوار و پیاده کردن مسافر، بارگیری و تخلیه بار و پست در حمل و نقل بین‌المللی در نقاط مشخص شده در جدول مسیر پیوست این موافقتنامه؛

د - سوار و پیاده کردن مسافر، بار همراه، بار غیر همراه و بارگیری و تخلیه بار از جمله پست به طور جداگانه یا به صورت ترکیبی در سرزمین کشورهای ثالث در نقاط مشخص شده در پیوست به نقاطی در سرزمین طرف متعاقد دیگر که در پیوست مشخص شده است یا بالعکس.

۲- شرکتهای هواپیمائی هر طرف متعاقد به غیر از آنهایی که طبق ماده (۳) این موافقتنامه تعیین گردیده‌اند همچنین می‌توانند از حقوقی که در جزءهای (الف) و (ب) بند (۱) این ماده مشخص شده است نیز بهره‌مند گردند.

۳- هیچ یک از مفاد 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 نقطه‌ای 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 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 مربوط خواهد بود.

تعیین

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) مقامات 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- مقامات 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 مقامات در مورد سرویسهای هوائی بین المللی اعمال می گردد، دارا می باشد.
- ۴- مقامات هواپیمائی هر طرف متعاقد حق دارند در هر مورد که مجاب نشده باشند 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 آن که نرخهای مطابق ضوابط مواد (۱۰) و (۱۲) این موافقتنامه در مورد سرویسهای مزبور وضع شده و مجری باشد.

ماده ۴ - تعلیق و لغو

- ۱- مقامات هواپیمائی هر طرف متعاقد می تواند در موارد مشروح زیر مجوز بهره برداری 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

تعمیراتی

حقوق لازم می داند وضع کند:

- الف - چنانچه قانع نشود که مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکت هواپیمائی مذکور متعلق و در اختیار طرف متعاقد دیگر یا اتباع وی می باشد؛ یا
- ب - چنانچه شرکت هواپیمائی مذکور قوانین و یا مقررات طرف متعاقدی که این حقوق را اعطاء نموده است، رعایت نکند؛ یا
- ج - چنانچه شرکت هواپیمائی مذکور در انجام عملیات بهره برداری از مفاد این موافقتنامه تخطی کند.

۲- لغویا 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 مقامات هواپیمائی طرف متعاقد دیگر صورت خواهد گرفت.

این مشورت بین مقامات هواپیمائی پس از دریافت درخواست انجام آن در خلال مدت شصت روز 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 بین المللی اشتغال دارند و نیز قوانین و مقررات مربوط به بهره برداری و هوانوردی این قبیل هواپیماها مادام که بر فراز یا داخل سرزمین آن طرف متعاقد 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 مسافرین، خدمه، بار یا پست از سرزمین آن می باشد از قبیل تشریفات ورود و خروج، مهاجرت و همچنین مقررات گمرکی، قرنطینه، سلامت و بهداشتی در مورد مسافرین، خدمه، بار یا محمولات پستی هواپیمای 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 مذکور در این ماده را در اختیار آن قرار خواهد داد.

ماده ۶ - نمایندگی شرکت هواپیمائی

۱ - شرکت هواپیمائی یک طرف متعاقد مجاز خواهد بود که نماینده و کارکنان فنی، بازرگانی و دیگر متخصصین خود را که به طور معقول برای برقراری سرویسهای مورد توافق نیاز دارد، براساس عمل متقابل وارد سرزمین طرف متعاقد دیگر نموده و ابقاء نماید.

۲ - ایجاد نمایندگی و استخدام کارکنان با رعایت قوانین و مقررات جاری در سرزمین طرف متعاقد دیگر صورت خواهد پذیرفت.

۳ - شرکتهای هواپیمائی طرفهای متعاقد با رعایت قوانین و مقررات جاری سرزمین متبوع خود این حق را خواهند داشت که به منظور توسعه حمل و نقل هوایی و فروش سرویسهای حمل و نقل هوایی، دفتر یا دفاتری را در سرزمین طرف متعاقد دیگر تأسیس نمایند.

ماده ۷ - انتقال درآمدها

۱ - با ثبت نزد مقامات هواپیمائی یکی از طرفهای متعاقد و با ثبت بازرگانی مناسب و براساس قوانین و مقررات ملی مربوط طرف متعاقد مذکور، شرکت یا شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر محق خواهند بود تا به طور آزادانه سرویسهای حمل و نقل هوایی خود را در سرزمین طرف متعاقد اول به طور مستقیم یا به اختیار خود از طریق نمایندگان خود به فروش برسانند و هر شخص آزاد خواهد بود تا چنین سرویسهای حمل و نقلی را با پول رایج محلی یا با هر ارز قابل تبدیل که به واسطه مقررات تبدیل ارز قابل اجرا در آن سرزمین مجاز شمرده می شود، خریداری نماید.

۲ - شرکت هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد حق دارد مازاد دریافتهای حاصله در سرزمین طرف متعاقد دیگر را پس از کسر مخارج محلی به ارز قابل تسعیر، تبدیل و به سرزمین خود انتقال دهد تبدیل و انتقال باید بدون محدودیت و براساس نرخ متداول تبدیل ارز خارجی در بازار که برای این گونه معاملات در روز انتقال قابل اجرا می باشد، صورت پذیرد. در صورتی که نظام نرخ متداول تبدیل ارز خارجی در بازار دایر نشده باشد، تبدیل و

تعمیراتی

انتقال باید بدون محدودیت و براساس نرخ رسمی تبدیل که در روز انتقال قابل اجراء می باشد، صورت پذیرد. انتقال حقیقی باید بدون تأخیر صورت گرفته و نباید مشمول هیچ گونه هزینه ای به استثنای هزینه های عادی خدماتی که توسط بانک برای معاملات مزبور اخذ می گردد، شود.

۳- در صورتی که پرداختها بین طرفهای متعاقد به واسطه یک موافقتنامه مخصوص برنامه ریزی شده است، چنین موافقتنامه ای باید به موقع اجرا گذارده شود.

ماده ۸ - معافیت از حقوق گمرکی، 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، وسایل یدکی، لوازم مورد نیاز جاری و خوار و بار موجود در هواپیماهای شرکت هواپیمائی یک 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 و هزینه های بازرسی و سایر عوارض و هزینه های مشابه ملی و محلی معاف خواهند بود حتی اگر مواد مذکور زمانی مورد استفاده قرار گیرد یا به مصرف برسد که هواپیماهای مزبور بر فراز آن سرزمین در پرواز باشند.

۲- سوخت، روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی، لوازم مورد نیاز جاری و خوار و بار که توسط یک طرف متعاقد یا اتباع آن 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 مشابه ملی و محلی معاف خواهد بود.

۳- سوخت، روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی، لوازم مورد نیاز جاری و خوار و بار 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

هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های مشابه 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 مقامات گمرکی طرف متعاقد دیگر در آن سرزمین قابل تخلیه است. در این صورت می‌توان آنها را تازمانی که طبق مقررات گمرکی مجدداً صادر می‌شوند و یا ترتیب دیگری در مورد آن داده شود تحت نظارت مقامات 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 نمی‌شوند به جز برای جلوگیری از قاچاق مواد مخدر و مواد روانگردان، فقط مشمول کنترل ساده‌ای خواهند بود. ائاثیه مسافر و بار تازمانی که در ترانزیت مستقیم است از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هرگونه مالیات معاف خواهد بود.

۶- اسناد رسمی حاوی آرم رسمی شرکت هواپیمائی مانند برچسب چمدان، بلیط هواپیما، بارنامه، کارت اجازه ورود به هواپیما و جدول زمانبندی که به داخل سرزمین طرف متعاقد برای استفاده اختصاصی شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر وارد می‌شود، از کلیه حقوق گمرکی و سود بازرگانی و یا مالیاتها براساس عمل متقابل معاف خواهد بود.

ماده ۹ - تسهیلات و هزینه‌های فرودگاهی

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

۲- هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند در قبال استفاده هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر از فرودگاهها، مسیرهای هوایی، سرویسهای

حمل و نقل هوایی و سایر تأسیسات آن هزینه‌های عادلانه و معقولی دریافت دارد، مشروط بر آن که میزان این هزینه‌ها از آنچه شرکت‌های حمل و نقل هوایی آن که در سرویس‌های مشابه بین‌المللی تردد می‌کنند، برای استفاده از چنین فرودگاه و تأسیساتی می‌پردازند، تجاوز نکند.

ماده ۱۰ - مقررات ظرفیت و تصویب برنامه‌های پرواز

۱- شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد از رفتار عادلانه و برابر برخوردار خواهند بود تا بتوانند برای انجام سرویس‌های مورد توافق در مسیرهای مشخص شده از فرصت‌های متساوی بهره‌مند باشند.

۲- در انجام سرویس‌های مورد توافق، شرکت 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 و برنامه‌ریزی 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 ممکن است ارائه گردد. ظرفیت مذکور با تصویب مقامات هواپیمائی

طرفهای متعاقد تعیین و اجرا خواهد شد.

۶- در صورت عدم توافق بین شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد مسائل مندرج در بند (۵) از طریق توافق بین مقامات هواپیمائی دو طرف متعاقد حل و فصل خواهد گردید. تازمانی 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 روز قبل از شروع سرویسه در مسیرهای مشخص شده، برنامه‌های پرواز از جمله اعتبار آن، نوع هواپیما و تعداد را برای تصویب به مقامات 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 مقامات نامبرده تغییر داد.

۸- اگر یک شرکت هواپیمائی تعیین شده علاوه بر پروازهایی که در برنامه پروازی می‌باشد، تمایل به برقراری پروازهای اضافه داشته باشد، باید از مقامات هواپیمائی طرف متعاقد دیگر درخواست مجوز نماید. چنین درخواستی باید معمولاً حداقل یک هفته قبل از انجام چنین پروازهایی ارائه گردد.

ماده ۱۱ - 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 سرویسه‌های موضوع این موافقتنامه، توسط طرف متعاقد دیگر معتبر شناخته خواهد شد، مشروط بر این که 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 ۱۲ - نرخهای حمل و نقل هوایی

۱ - نرخهای مورد اجراء توسط شرکتهای هواپیمایی 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 هواپیمایی دیگر که در تمام یا قسمتی از همان مسیرها سرویس‌های منظم انجام می‌دهند، وضع می‌گردد.

۲ - مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد باید نرخهای غیرقابل قبولی را که به‌طور غیر معقول تبعیض‌آمیز، من غیر حق بالا یا به دلیل سوء استفاده از وضعیت غالب محدودکننده، یا به صورت مصنوعی به دلیل یارانه یا حمایت مستقیم یا غیرمستقیم پائین می‌باشد و یا به شکسته شدن نرخ منتج می‌شوند را مورد رسیدگی قرار دهند.

۳ - نرخهای موضوع بند (۱) این ماده براساس قواعد زیر تعیین می‌گردد:

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

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

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

د - در صورتی که شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد نتوانند درباره

نرخهای قابل اجرا به توافق برسند یا در صورتی که یک طرف متعاقد شرکت هواپیمایی خود را به منظور انجام سرویسهای مورد توافق تعیین ننموده باشد و یا چنانچه در فاصله پانزده روز اول از دوره سی روزه موضوع جزء (ج) این ماده، مقامات هواپیمایی یک طرف متعاقد عدم رضایت خود را از هر یک از نرخهای توافق شده بین شرکتهای هواپیمایی طرفهای متعاقد طبق جزءهای (الف) و (ب) این ماده به مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر اعلام دارند، مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد اهتمام خواهند نمود در مورد نرخهای مناسب به توافق برسند. بطور کلی هیچ نرخى قبل از تصویب مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد به مورد اجراء گذارده نخواهد شد با وجود این در صورتی که ظرف مدت پانزده روز یاد شده، هیچکدام از مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد عدم رضایت خود را نسبت به نرخهای توافق شده بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده اعلام ندارند، نرخهای مزبور تصویب شده تلقی خواهد شد.

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

ماده ۱۳ - امنیت هوانوردی

۱- طرفهای متعاقد حقوق و تعهداتی را که به موجب حقوق بین الملل در قبال یکدیگر در خصوص حفظ امنیت هواپیمایی کشوری در برابر اعمال مداخله گرایانه غیرقانونی دارند، مورد تاکید قرار می دهند.

طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهداتی که به موجب حقوق بین الملل بعهدده دارند، بویژه 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 چهاردهم سپتامبر ۱۹۶۳ میلادی، کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما امضاء شده در لاهه به تاریخ ۱۳۴۹/۹/۲۵ هجری شمسی مطابق با شانزدهم دسامبر ۱۹۷۰ میلادی و کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری امضاء شده در مونترال به تاریخ ۱۳۵۰/۷/۱ هجری شمسی مطابق با بیست و سوم سپتامبر ۱۹۷۱

میلادی و هر کنوانسیون دیگر مرتبط با امنیت هواپیمائی کشوری که طرفهای متعاقد عضو آن باشند، 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، مسافرین 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 بین‌المللی هواپیمائی کشوری که به عنوان ضوابط کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین‌المللی شناخته شده‌اند تا حدودی که مقررات امنیتی مزبور در مورد طرفهای متعاقد قابل اجراء است 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 دیگر برای ورود به 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، اثاثیه مسافر، بار و خواروبار هواپیما پیش از سوارشدن 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، مسافرین 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 ۱۴ - ایمنی هوانوردی

۱- هر طرف متعاقد می‌تواند در هر زمان در رابطه با استانداردهای ایمنی در هر مورد مربوط به خدمه پرواز، هواپیما یا فعالیت پروازی آنها که طرف متعاقد دیگر تصویب نموده درخواست مشاوره نماید. چنین مشاوره‌ای ظرف مدت سی روز از درخواست مزبور انجام خواهد شد.

۲- در صورتی که پس از مشاوره مزبور یک طرف متعاقد ملاحظه کند که طرف متعاقد دیگر استانداردهای ایمنی را در هر یک از موارد مزبور که دست کم برابر با حداقل استانداردهای وضع شده در آن زمان به موجب کنوانسیون شیکاگو است به طور مؤثر حفظ و اجرا نمی‌کند، طرف متعاقد نخست، طرف متعاقد دیگر را از یافته‌های مزبور و اقداماتی که برای تطبیق با حداقل استانداردهای مزبور ضروری به نظر می‌رسد مطلع خواهد نمود و طرف متعاقد دیگر اقدام اصلاحی مناسب را اتخاذ خواهد نمود.

ماده ۱۵ - تسلیم آمار

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

تبعیاتی

ماده ۱۶ - مشاوره، تغییر و اصلاح

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

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

۳ - هر یک از طرفهای متعاقد می تواند در هر زمان که لازم بداند خواستار تغییر یا اصلاح مفاد این موافقتنامه شود و در این صورت طرفهای متعاقد باید ظرف شصت 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 (۲۱) 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 مقامات هواپیمائی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات با مبادله یادداشت از طریق دیپلماتیک لازم الاجراء خواهد گردید.

ماده ۱۷ - 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 می‌تواند با رعایت قوانین و مقررات مربوط خود، ضمن ارسال اطلاعیه‌ای برای طرف متعاقد دیگر موضوع را به 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 روز از تاریخ دریافت اطلاعیه ارجاع اختلاف به داور، نسبت به معرفی یک داور اقدام می‌کند و داوران منتخب طرفهای متعاقد ظرف مدت شصت 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 می‌تواند از رئیس شورای سازمان بین‌المللی 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- در مواردی که سرداور باید توسط رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری تعیین شود چنانچه رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری از انجام وظیفه مذکور معذور یا تبعه یکی از طرفهای متعاقد باشد، انتصاب توسط معاون رئیس انجام خواهد شد و چنانچه معاون رئیس نیز از انجام وظیفه مذکور معذور یا تبعه یکی از طرفهای متعاقد باشد، این انتصاب توسط عضو ارشد شورا که تابعیت هیچ یک از طرفهای متعاقد را نداشته باشد، انجام خواهد شد.

۵- هیأت داور با توجه به سایر مواردی که طرفهای متعاقد توافق نموده‌اند آئین و محل داور را تعیین خواهد نمود.

۶- تصمیمات هیأت داور برای طرفهای متعاقد لازم‌الاتباع است.

۷- مخارج داور، شامل هزینه‌ها و دستمزدهای داوران به نسبت مساوی توسط

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 ۱۸ - 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 ماه پس از اعلام دریافت اطلاعیه فسخ توسط طرف متعاقد دیگر فسخ شده تلقی خواهد شد، مگر آن که 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 روز پس از وصول آن به سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشور دریافت شده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۹ - مطابقت با کنوانسیونها یا موافقتنامه‌های چندجانبه

چنانچه کنوانسیون یا موافقتنامه چندجانبه حمل و نقل هوایی در مورد هر دو طرف متعاقد لازم‌الاجراء گردد، این موافقتنامه و پیوست (پیوستهای) آن باید از طریق مذاکره به شرح مندرج در ماده (۱۶) به نحوی اصلاح شود که مفاد آن با مقررات کنوانسیون یا موافقتنامه مزبور انطباق یابد.

ماده ۲۰ - ثبت

این موافقتنامه و پیوست (پیوستهای) آن و هرگونه اصلاحیه آن نزد سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری به ثبت خواهد رسید.

ماده ۲۱ - لازم الاجراء شدن

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

با تأیید مفاد این موافقتنامه، نمایندگان تام الاختیار امضاء کننده زیر که از طرف دولتهای متبوع خود مجاز می باشند این موافقتنامه را امضاء نمودند.

این موافقتنامه در یک مقدمه و بیست و یک ماده و یک پیوست در پراگ در تاریخ هجدهم آذر ۱۳۸۲ هجری شمسی برابر با نهم دسامبر ۲۰۰۳ میلادی در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی، چک و انگلیسی که هر سه متن دارای اعتبار یکسان می باشد، تنظیم گردید. در صورت اختلاف در تفسیر متون، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.

از طرف	از طرف
دولت جمهوری چک	دولت جمهوری اسلامی ایران

تجارت

پیوست

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

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
هر نقطه در جمهوری اسلامی ایران	آنکارا استانبول وین رم میلان	هر نقطه در جمهوری چک	استونی لتونی نقاط بیشتری که بعداً تعیین خواهد شد
نقاط بیشتری که بعداً تعیین خواهد شد			

۲ - مسیرهایی که ممکن است توسط شرکت (های) هواپیمائی تعیین شده دولت جمهوری چک مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
هر نقطه در جمهوری چک	هر نقطه‌ای که بعداً تعیین خواهد شد	هر نقطه در جمهوری اسلامی ایران	هر نقطه‌ای که بعداً تعیین خواهد شد

شماره ۸۶ / ۴۸۹۴۴

شماره

تاریخ ۱۳۸۴ / ۱۱ / ۲۴

پیوست



تصویری

تذکر:

- ۱- از نقاط واسط و نقاط ماوراء در هر یک از مسیرهای مشخص شده می‌توان به اختیار شرکتهای هواپیمائی تعیین شده در هر پرواز یا کلیه پروازها صرف نظر نمود.
- ۲- تعداد پروازها و انواع هواپیماهای شرکتهای هواپیمائی تعیین شده منوط به تأیید مقامات هواپیمائی دو طرف متعاقد خواهد بود.
- ۳- مسیرها ممکن است در هر جهت مورد بهره‌برداری قرار گیرند.

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه شامل مقدمه و بیست و یک ماده و یک پیوست در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ هفدهم فروردین ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و چهار مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید.

غلامعلی حدادعادل

رئیس مجلس شورای اسلامی