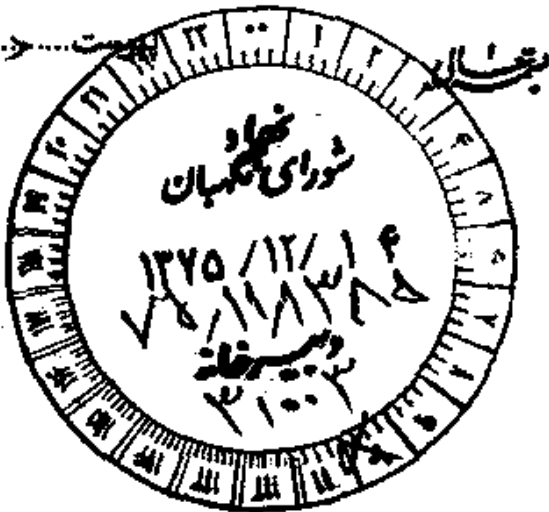


شماره ۷۱۵

تاریخ ۱۴/۱۲/۷۵



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس



شورای محترم نگهبان

لایحه شماره ۱۶۳۴۲/۶۴۵۶۰ مورخ ۱۳۷۵/۸/۷ دولت در خصوص
موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت
جمهوری اوگاندا که در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۷۵/۱۲/۸
مجلس شورای اسلامی عینا به تصویب رسیده است در اجرای اصل نود و
چهارم قانون اساسی جهت بررسی و اظهار نظر آن شورای محترم به پیوست
ارسال می گردد. /ن

علی اکبر ناطق نوری
رئیس مجلس شورای اسلامی

۱۴/۱۲/۷۵

شماره ۷۱۳
تاریخ ۱۴/۱۲/۷۵
پیوست دلیر



تعالی



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

ماده واحده - موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اوگاندا، مشتمل بر یک مقدمه و (۱۸) ماده و یک ضمیمه به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

بسم الله الرحمن الرحيم

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

مقدمه:

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری اوگاندا که عضو کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین المللی که در تاریخ ۱۳۲۳/۹/۱۶ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو جهت امضا مفتوح گردیده، می باشند و از این پس طرفهای متعاقد خوانده می شود با تمایل یکسان به انعقاد موافقتنامه ای به منظور تاسیس و بهره برداری از سرویسهای هوایی منظم بین و ماورای سرزمینهای خود نسبت به موارد زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - تعاریف

به جز در مواردی که فحوای عبارت، معنی دیگری را ایجاب نماید، از لحاظ این

موافقتنامه:

الف - اصطلاح "کنوانسیون" به کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین المللی که در تاریخ شانزدهم آذرماه سال یکهزار و سیصد و بیست و سه هجری شمسی برابر با هفتم دسامبر سال یکهزار و نهصد و چهل و چهار میلادی در شیکاگو برای امضا مفتوح شد، اطلاق



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۷۵۱۳

تاریخ ۱۳۶۲ - ۷۵

پیوست دلیر

تعالیه

می شود و شامل هر الحاقیه ای که به موجب ماده (۹۰) کنوانسیون یاد شده و هر اصلاحیه الحاقیه یا کنوانسیونی که به موجب مواد (۹۰) و (۹۴) آن تصویب شده است، تا جایی که این موارد برای هر دو طرف متعاقد نافذ باشد خواهد بود.

ب - اصطلاح "مقامهای هواپیمایی" در مورد جمهوری اسلامی ایران به "رئیس سازمان هواپیمایی کشوری" و هر شخص یا مقامی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن سازمان باشد، و در مورد دولت جمهوری اوگاندا وزیر مسول هواپیمایی کشوری یا هر شخص یا مقامی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن باشد، اطلاق می شود.

پ - اصطلاح "شرکت هواپیمایی تعیین شده" به یک شرکت هواپیمایی که به موجب مفاد ماده (۳) این موافقتنامه تعیین شده و اجازه فعالیت یافته باشد، اطلاق می شود.

ت - 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 ظرفیت هواپیما در چنین سرویسی ضربدر دفعات پرواز هواپیمای یاد شده طی زمان معین در تمام یا قسمتی از مسیر، اطلاق می شود.

ث - اصطلاح "سرزمین" در مورد یک کشور به مناطق خاکی و آبهای سرزمینی مجاور آن که تحت حاکمیت و سلطه آن کشور است، اطلاق می شود.

ج - 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 به آنها داده شده است.

چ - اصطلاح "نرخ" به قیمتی که بایستی برای حمل مسافر، بار همراه و غیره همراه پرداخت گردد و شرایطی که قیمتها به موجب آنها اعمال می گردد از جمله قیمتها و شرایط مقرر برای آژانسها (نمایندگی ها) و سایر خدمات جنبی به استثنای دستمزدها و شرایط حمل پست می باشد، اطلاق می شود.

ح - اصطلاح "جدول" به جدول مسیره های پیوست این موافقتنامه و اصلاحات آن که طبق مفاد ماده (۱۵) این موافقتنامه مورد توافق قرار می گیرد، اطلاق می گردد. جدول جزو لاینفکی از این موافقتنامه را تشکیل خواهد داد.

بجز در مواردی که فحوای عبارت معنی دیگری را ایجاب نماید، کلماتی که مبتنی بر

بسم تعالی

مفهوم مفرد باشد شامل مفهوم جمع و بالعکس خواهد بود.
بدیهی است که عناوین مواد موافقتنامه حاضر، معانی هیچ یک از مقررات آن را به نحوی از انحا محدود نمی کند یا توسعه نمی دهد.

ماده ۲ - اعطای حقوق

۱- هر طرف متعاقد حقوق تصریح شده در این موافقتنامه را جهت انجام سرویسهای هوایی بین المللی منظم به وسیله شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر به شرح زیر به طرف متعاقد دیگر اعطا می کند:

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

ب - توقف در سرزمین یادشده به منظورهای غیر حمل و نقل، و

پ - توقف در سرزمین یادشده در نقاطی که برای آن مسیر، در جدول مسیر پیوست موافقتنامه حاضر مشخص شده است به منظور سوار و پیاده کردن مسافر، بار و پست در حمل و نقل بین المللی.

۲- استفاده از آزادی پنجم حقوق حمل و نقل، مشروط به پیشنهاد شرکتهای هواپیمایی تعیین شده کشور اعطا کننده و تصویب مقامهای صلاحیتدار طرفهای متعاقد می باشد.

۳- هیچ یک از مفاد این موافقتنامه به گونه ای تلقی نخواهد شد که شرکت هواپیمایی یک طرف متعاقد محق باشد در سرزمین طرف متعاقد دیگر، در قبال مزد یا کرایه، مسافر، بار یا پست به مقصد نقطه دیگری در سرزمین طرف متعاقد دیگر حمل کند.

۴- در مناطق جنگی یا تحت اشغال نظامی یا در مناطقی که بدین طریق تحت تاثیر قرار گرفته اند انجام این قبیل سرویسها منوط به تصویب مقامهای صلاحیتدار مربوط خواهد بود.

ماده ۳- تعیین و اجازه

۱- هر طرف متعاقد حق دارد یک یا چند شرکت هواپیمایی را برای انجام سرویسهای مورد توافق در مسیرهای مشخص شده تعیین و هر شرکت هواپیمایی تعیین شده را حذف کند یا تغییر دهد و مراتب را به طور کتبی به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید.

بسم الله

۲- پس از دریافت اعلامیه تعیین، مقامهای صلاحیتدار طرف متعاقد دیگر با رعایت مفاد بندهای (۳) و (۴) این ماده به شرکت هواپیمایی تعیین شده، بدون تاخیر اجازه مربوط را اعطا خواهند کرد.

۳- مقامهای هواپیمایی یک طرف متعاقد می توانند از شرکتی که توسط طرف متعاقد دیگر تعیین شده بخواهند که مقامهای یادشده را قانع سازد که شرایط مقرر در قوانین و مقرراتی را که به طور معمول برای انجام سرویسهای هوایی بین المللی برابر مفاد کنوانسیون توسط مقامهای یادشده اعمال می شود، داراست.

۴- هر طرف متعاقد حق دارد، در هر مورد که کشور متعاقد یادشده، قانع نشده باشد که مالکیت عمده و کنترل موثر شرکت هواپیمایی مربوط، در دست طرف متعاقدی که شرکت (شرکتهای) هواپیمایی را تعیین نموده یا اتباع طرف متعاقد یادشده است، از اعطای اجازه بهره برداری موضوع بند (۲) این ماده امتناع ورزد و یا هر شرطی را که برای اعمال حقوق مشخص شده در ماده (۲) موافقتنامه حاضر توسط آن شرکت هواپیمایی تعیین شده لازم بداند وضع نماید. مشروط بر اینکه هرگاه طرف متعاقد شرکتی را تعیین نماید که در تملک یک یا چند دولت باشد طبق مواد (۷۷) و (۷۸) کنوانسیون شیکاگو شرط مقرر در بالا اعمال نگردد.

۵- در هر زمان پس از آن که مفاد بندهای (۱) و (۲) این ماده به مرحله عمل درآمده باشد، شرکت هواپیمایی که بدین نحو تعیین شده و اجازه کسب نموده، می تواند بهره برداری از سرویسهای مورد توافق را آغاز کند، مشروط بر آن که بهره برداری از این سرویسها مادامی که نرخی برابر مفاد ماده (۱۰) این موافقتنامه در مورد سرویسهای یادشده لازم الاجرا نشده، انجام نپذیرد.

ماده ۴- تعلیق و لغو

۱- هر طرف متعاقد حق دارد در موارد مشروح زیر اجازه بهره برداری صادره را لغو یا استفاده از حقوق مشخص شده در ماده (۲) این موافقتنامه را در مورد شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر معلق نماید یا هر شرطی را که ممکن است برای استفاده از این حقوق لازم باشد وضع نماید:

بسمه تعالی

الف - در هر موردی که قانع نشده باشد مالکیت عمده و کنترل موثر آن شرکت هواپیمایی در دست طرف متعاهدی که شرکت یادشده را تعیین نموده یا اتباع طرف متعاهد یادشده است، یا

ب - در موردی که شرکت هواپیمایی یادشده قوانین یا مقررات طرف متعاهدی را که این حقوق را اعطا نموده است رعایت نکند،
پ - در موردی که شرکت هواپیمایی یادشده به هر نحوی از انجا عملیات بهره برداری را برابر مقررات موافقتنامه حاضر انجام ندهد.

۲- جز در مواردی که لغو یا تعلیق یا وضع شرایط یادشده در بند (۱) این ماده به صورت فوری برای جلوگیری از نقض بیشتر قوانین یا مقررات لازم باشد، اعمال این حق فقط پس از مشورت با طرف متعاهد دیگر انجام خواهد گرفت. چنین مشورتی بین مقامهای هواپیمایی در اسرع وقت پس از دریافت درخواست مشورت آغاز خواهد شد.

ماده ۵- شمول قوانین و مقررات

۱- قوانین و مقررات یک طرف متعاهد که ناظر به ورود یا خروج هواپیمایی که به امر هوانوردی بین المللی اشتغال دارد از سرزمین آن یا ناظر به بهره برداری و هوانوردی چنین هواپیماهایی حین پرواز بر فراز یا در داخل سرزمین طرف متعاهد یادشده می باشند، نسبت به هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاهد دیگر مجری خواهد بود.

۲- قوانین و مقررات یک طرف متعاهد که ناظر به ورود، اقامت موقت و خروج مسافران و کارکنان و بار یا پست از سرزمین آن از قبیل تشریفات ورود و خروج و مهاجرت و نیز مقررات گمرکی و بهداشتی است در مورد مسافران و کارکنان و بار یا پست حمل شده توسط هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاهد دیگر، در زمانی که در سرزمین یادشده باشد اعمال خواهد شد.

۳- هر طرف متعاهد نسخه هایی از قوانین و مقررات مربوط مندرج در این ماده را بنا به تقاضا در اختیار طرف متعاهد دیگر خواهد گذاشت.

۴- شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاهد مجاز خواهد بود نمایندگی خود را در سرزمین طرف متعاهد دیگر دایر نماید. در صورت تعیین یک نمایندگی کل یا نمایندگی

بسمه تعالی

فروش کل، این نمایندگی برابر قوانین و مقررات مربوط جاری هر یک از طرفهای متعاقد منصوب خواهد شد.

۵- انتقال درآمدهای حاصله توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد، برابر مقررات تسعیر ارزهای خارجی قابل اجرا در دو کشور صورت خواهد گرفت. طرفها همه امکانات خود را برای تسهیل در انتقال درآمدهای حاصله مزبور پس از کسر مخارج به کار خواهند گرفت.

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

۱- هواپیمای شرکت تعیین شده یک طرف متعاقد که سرویسهای بین‌المللی را مورد بهره‌برداری قرار می‌دهد و مواد سوختی و روغن موتور و سایر مواد مصرفی فنی و وسایل یدکی و لوازم مورد نیاز جاری و خواربار موجود در هواپیماهای شرکت هواپیمایی یک طرف متعاقد که مجاز به استفاده از مسیرها و سرویسهای موضوع موافقتنامه حاضر می‌باشند، به هنگام ورود یا خروج از سرزمین طرف متعاقد دیگر براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی، سود بازرگانی و هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض یا هزینه‌های ملی معاف خواهند بود حتی اگر مواد یادشده زمانی مورد استفاده قرار گیرد یا به مصرف برسد که هواپیماهای یادشده بر فراز آن سرزمین در پرواز باشند.

۲- سوخت و روغن موتور و مواد مصرفی فنی و وسایل یدکی و لوازم مورد نیاز جاری و خواربار وارد شده به سرزمین یک طرف متعاقد توسط طرف متعاقد دیگر یا اتباع آن که فقط به منظور استفاده در هواپیماهای طرف متعاقد اخیرالذکر می‌باشند، براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی، سود بازرگانی و هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های ملی معاف خواهند بود.

۳- سوخت و روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی و وسایل یدکی و لوازم مورد نیاز جاری و خواربار که در سرزمین یک طرف متعاقد، بار هواپیماهای شرکت هواپیمایی طرف متعاقد دیگر می‌شوند و در سرویسهای بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند، براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیاتها و هزینه‌های بازرسی و سایر

بسم تعالی

عوارض و هزینه‌های ملی معاف خواهد بود.

۴- لوازم جاری هوانوردی و همچنین مواد و لوازم نگهداری شده در هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد، تنها با موافقت مقامهای گمرکی سرزمین طرف متعاقد دیگر در آن سرزمین قابل تخلیه است. در این صورت می‌توان این مواد را تا زمانی که برابر مقررات گمرکی به‌طور مجدد صادر شود و یا ترتیب دیگری در مورد آن داده شود تحت نظارت مقامهای نامبرده قرار داد.

۵- مسافران، ائاثیه مسافر و باری که از سرزمین یک طرف متعاقد در ترانزیت مستقیم می‌باشند و از حریمی که در فرودگاه بدین منظور اختصاص یافته خارج نمی‌شوند، فقط مشمول کنترل ساده‌ای خواهند بود. ائاثیه مسافر و باری که در ترانزیت مستقیم است از حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر مالیاتهای مشابه معاف خواهد بود.

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

ماده ۷- هزینه‌های فرودگاهی

۱- هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند برای استفاده از فرودگاهها و سایر تاسیسات تحت کنترل خود هزینه‌های عادلانه و مناسبی را وضع نموده یا اجازه وضع آن را بدهد.
۲- با وجود این، هر یک از طرفهای متعاقد موافقت دارد که این هزینه‌ها از آنچه هواپیماهای تعیین شده آن طرف متعاقد که در سرویسهای مشابه بین‌المللی تردد می‌نمایند و برای استفاده از این فرودگاهها و تاسیسات می‌پردازند، تجاوز نکند.

ماده ۸- مقررات ظرفیت و تصویب برنامه‌های پرواز

۱- شرکتهای هواپیمایی تعیین شده دوطرف متعاقد از رفتار عادلانه و متساوی برخوردار خواهند بود تا بتوانند برای انجام سرویسهای مورد توافق در مسیرهای مشخص



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره

تاریخ

پیوست

به تعالی

شده از فرصتهای متساوی بهره‌مند باشند.

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

۳- هدف اصلی سرویسهای مورد توافق که توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد انجام می‌شود تامین ظرفیت کافی با ضریب بار مناسب برای رفع نیازمندیهای جاری پیش‌بینی شده معقول حمل مسافر و بار و پست بین سرزمین طرف متعاقد تعیین کننده شرکت هواپیمایی و سرزمین طرف متعاقد دیگر است.

۴- با در نظر گرفتن اصول مندرج در بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده، شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد، همچنین می‌تواند ظرفیتی را برای برآورده کردن نیازمندیهای حمل و نقل بین سرزمینهای کشورهای ثالث مندرج در جدول مسیرهای پیوست این موافقتنامه و سرزمین طرف متعاقد دیگر تامین نماید.

۵- ظرفیتی که عرضه می‌شود از جمله تعداد سرویسها و نوع هواپیمای مورد استفاده شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد در سرویسهای مورد توافق براساس پیشنهاد شرکتهای هواپیمایی تعیین شده، مورد موافقت مقامهای هواپیمایی قرار خواهد گرفت. شرکتهای هواپیمایی تعیین شده چنین توصیه‌ای را پس از شور لازم بین خود و رعایت اصول مندرج در بندهای ۱، ۲ و ۳ این ماده به عمل خواهند آورد.

۶- در صورت عدم توافق بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد، مسایل مشروح در بند (۵) بالا از طریق توافق بین مقامهای هواپیمایی دو طرف متعاقد حل و فصل خواهد شد. تا زمانی که این توافق حاصل نشده، ظرفیت عرضه شده توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده بدون تغییر باقی خواهد ماند.

۷- شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد حداکثر سی (۳۰) روز پیش از شروع سرویسها در مسیرهای مشخص شده، برنامه‌های پرواز را به مقامهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر برای تصویب تسلیم خواهد نمود. در مورد تغییرات بعدی نیز از همین قرار عمل خواهد شد. این محدودیت زمانی را می‌توان در موارد خاص با تصویب مقامهای نامبرده کاهش داد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره

تاریخ

پوست

بسم الله

ماده ۹- شناسایی 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، توسط طرف متعاقد دیگر برای بهره‌برداری از مسیرها و سرویسهای موضوع این موافقتنامه معتبر شناخته خواهد شد، مشروط بر این که شرایط صدور یا اعتبار این گواهینامه‌ها و پروانه‌ها مساوی یا بیش از حداقل استانداردهایی 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 شناسایی گواهینامه‌های صلاحیت و پروانه‌هایی که برای اتباع آن توسط طرف متعاقد دیگر یا هر دولت دیگری صادر شده یا اعتبار یافته خودداری نماید.

ماده ۱۰- نرخهای حمل و نقل هوایی

۱- نرخهای مورد اجرا توسط شرکتهای هواپیمایی 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 می‌شود.

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

الف - هرگاه شرکتهای هواپیمایی تعیین شده دو طرف متعاقد، عضو یک اتحادیه بین‌المللی شرکتهای هواپیمایی با مکانیسم تعیین نرخ باشند و یک قطعنامه نرخ، ناظر بر سرویسهای مورد توافق از پیش وجود داشته باشد، نرخها براساس این قطعنامه بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد توافق خواهد شد.

ب - هرگاه قطعنامه‌ای درباره نرخ ناظر بر سرویسهای مورد توافق وجود نداشته باشد یا یک یا هیچ‌یک از شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد عضو اتحادیه شرکتهای هواپیمایی موضوع بند (الف) بالا نباشند، شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد در مورد نرخهایی که برای سرویسهای مورد توافق اعمال می‌شود بین خود توافق خواهند نمود.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره

تاریخ

پست

به تعالی

پ - نرخهایی که بدین ترتیب مورد توافق قرار می‌گیرد لااقل سی (۳۰) روز پیش از تاریخ پیشنهادی اجرا برای تصویب به مقامهای هواپیمایی طرفهای متعاقد تسلیم خواهد شد. این محدودیت زمانی به شرط موافقت مقامهای یادشده قابل کاهش است.

ت - 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 (۱۵) روز اول از دوره سی (۳۰) روزه موضوع بند (پ) این ماده، مقامهای هواپیمایی یک طرف متعاقد عدم رضایت خود را از هر یک از نرخهای توافق شده بین شرکتهای هواپیمایی طرفهای متعاقد برابر بندهای (الف) و (ب) این ماده به مقامهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر اعلام دارد، مقامهای هواپیمایی طرفهای متعاقد اهتمام خواهند نمود در مورد نرخهای مناسب به توافق برسند لیکن هیچ نرخ قبل از تصویب مقامهای هواپیمایی هر طرف متعاقد به موقع اجرا در نخواهد آمد.

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

ماده ۱۱- امنیت هوانوردی

۱- طرفهای متعاقد در راستای حقوق و تعهدات خود به موجب حقوق بین‌الملل، تاکید می‌نمایند که تعهد آنان در قبال یکدیگر برای حفظ امنیت هواپیمایی کشوری در برابر اعمال مداخله غیرقانونی، جزو جدانشدنی این موافقتنامه را تشکیل می‌دهد. طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهدات خود به موجب حقوق بین‌الملل، به ویژه برابر با مفاد کنوانسیون راجع به جرایم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما، امضا شده در توکیو به تاریخ بیست و سوم شهریورماه سال یکهزار و سیصد و چهل و دو هجری شمسی برابر با چهاردهم سپتامبر یکهزار و نهصد و شصت و سه میلادی، کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما، امضا شده در لاهه به تاریخ بیست و پنجم آذرماه سال یکهزار و سیصد و چهل و نه هجری شمسی برابر شانزدهم دسامبر سال یکهزار و نهصد و هفتاد و کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری،

تعالیه

نمایند.

۶- همگامی که یک طرف متعاقد به این نتیجه برسد که طرف متعاقد دیگر از مفاد این ماده تخطی کرده است، طرف متعاقد اول می تواند تقاضای مشاوره فوری با طرف متعاقد دیگر نماید. شکست طرفین متعاقد در دستیابی به نتایج رضایت بخش ظرف مدت سی (۳۰) روز از تاریخ دریافت تقاضای مزبور شرایط را برای تعلیق، لغو، محدود کردن و یا مشروط نمودن مجوزهای بهره برداری یا فنی صادره برای شرکت یا شرکت های هواپیمایی طرف دیگر فراهم می کند. در صورت فوریت امر، یک طرف متعاقد می تواند پیش از خاتمه مدت سی (۳۰) روز اقدام به اتخاذ تدابیر موقتی نماید.

ماده ۱۲- تسلیم آمار

مقامهای هواپیمایی هر طرف متعاقد، اطلاعات و آمار مربوط به حمل و نقل انجام شده در سرویسهای مورد توافق توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده خود به یا از سرزمین طرف متعاقد دیگر را که به طور معمول توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده تهیه و به مقامهای هواپیمایی ملی خود ارائه می کند، بنابر تقاضا در اختیار مقامهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر قرار خواهد داد. کلیه اطلاعات اضافی آماری حمل و نقل مورد درخواست مقامهای هواپیمایی یک طرف متعاقد از مقامهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر در صورت تقاضا مورد شور و توافق بین دو طرف متعاقد قرار خواهد گرفت.

ماده ۱۳- مشاوره و اصلاحات

- ۱- هر طرف متعاقد یا مقامهای هواپیمایی آن می توانند در هر زمان از طرف متعاقد دیگر یا مقامهای هواپیمایی آن تقاضای مشاوره نمایند.
- ۲- مشاوره مورد تقاضای یک طرف متعاقد یا مقامهای هواپیمایی آن در فاصله شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت تقاضا آغاز خواهد شد.
- ۳- هر نوع اصلاح این موافقتنامه پس از آنکه دو طرف متعاقد انجام تشریفات قانون اساسی خود مربوط به انعقاد و لازم الاجرا شدن موافقتنامه های بین المللی را به یکدیگر اطلاع داده باشند، لازم الاجرا خواهد شد.

بسمه تعالی

۴- با وجود مفاد بند (۳) اصلاح جدول مسیر ضمیمه این موافقتنامه ممکن است به طور مستقیم بین مقامهای هواپیمایی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات پس از تایید از طریق تبادل یادداشت دیپلماتیک، لازم الاجرا خواهد شد.

ماده ۱۴- حل اختلافات

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

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

۳- چنانچه طرفهای متعاقد نتوانند به موجب بندهای (۱) و (۲) فوق در مورد حل اختلاف به نتیجه برسند، برابر قوانین و مقررات مربوط، اختلاف به یک دیوان داورى سه نفره ارجاع خواهد شد که 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 ظرف شصت (۶۰) روز پس از وصول تقاضای ارجاع اختلاف به دیوان داورى، از طریق مجرای دیپلماتیک به تعیین داور خود مبادرت خواهد نمود 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 داوران منتخب ظرف مدت مذکور در مورد داور سوم به توافق نرسند بنابه تقاضای هر یک از طرفهای متعاقد، رئیس شورای سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری بر حسب مورد داور یا داورها را تعیین خواهد نمود، مشروط بر اینکه چنانچه رئیس شورای سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری از اتباع هر طرف متعاقد باشد، از نایب رئیس ارشد شورا و در صورتی که نامبرده نیز چنین ملیتی داشته باشد، از عضو ارشد شورا که در چنین وضع تابعیتی نباشد، درخواست خواهد شد که حسب مورد داور یا داورها را تعیین نماید. در هر حال داور سوم از اتباع یک دولت ثالث خواهد بود و به عنوان رئیس دیوان داورى عمل خواهد کرد.

بسم الله

۴- دیوان دآوری آیین کار خود را تعیین خواهد نمود.

۵- طرفهای متعاقد تعهد می نمایند تصمیمات گرفته شده به موجب این ماده را رعایت کنند.

۶- مخارج دیوان دآوری، شامل هزینه‌ها و دستمزدهای داوران به نسبت مساوی بین طرفهای متعاقد تقسیم خواهد شد. هرگونه مخارجی که توسط رییس شورا در رابطه با دستورالعملهای بند (۳) این ماده بوجود آید به عنوان بخشی از هزینه‌های دیوان دآوری محسوب خواهد شد.

ماده ۱۵- فسخ

۱- هر طرف متعاقد می تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقتنامه به طور کتبی به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید. این اعلام همان زمان به اطلاع سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری خواهد رسید.

۲- در این صورت موافقتنامه دوازده ماه پس از دریافت اعلام فسخ توسط طرف متعاقد دیگر فسخ خواهد شد، مگر آن که اعلام فسخ پیش از پایان این مدت با تراضی طرفین پس گرفته شود. در صورت عدم اعلام وصول از سوی طرف متعاقد دیگر، اعلام فسخ چهارده روز پس از وصول آن به سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۶- مطابقت با کنوانسیونهای چندجانبه

چنانچه کنوانسیون یا موافقتنامه چندجانبه حمل و نقل هوایی در مورد هر دو طرف متعاقد لازم الاجرا شود، این موافقتنامه و ضمیمه (ضمایم) آن به گونه‌ای اصلاح خواهد شد تا با مقررات چنین کنوانسیون یا موافقتنامه‌ای تطبیق نماید.

ماده ۱۷- ثبت

این موافقتنامه و ضمیمه (ضمایم) آن و کلیه اصلاحات آن نزد سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری به ثبت خواهد رسید.

ماده ۱۸- لازم الاجرا شدن

این موافقتنامه از تاریخ آخرین اطلاعیه هر طرف متعاقد به طرف متعاقد دیگر دایر بر رعایت الزامات قانون اساسی خود درباره لازم الاجرا شدن این موافقتنامه به مورد اجرا گذارده خواهد شد.

بنا به مراتب فوق نمایندگان تام الاختیار امضاکننده زیر که از طرف دولتهای متبوع خود مجاز می باشند، این موافقتنامه را در یک مقدمه و هجده ماده و یک ضمیمه امضا نمودند.

این موافقتنامه در تاریخ چهاردهم بهمن ماه سال یکهزار و سیصد و هفتاد و چهار هجری شمسی برابر با سوم فوریه سال یکهزار و نهصد و نود و شش میلادی در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی، انگلیسی که هر دو متن دارای اعتبار یکسان می باشند، در تهران تنظیم شد.

از طرف	از طرف
دولت جمهوری اوگاندا	دولت جمهوری اسلامی ایران

ضمیمه

جدول مسیرها

الف - مسیرهایی که قرار است توسط شرکت هواپیمایی (شرکتهای هواپیمایی) تعیین شده جمهوری اسلامی ایران مورد بهره برداری قرار گیرد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۷۱۴

تاریخ ۱۲/۱/۷۵

پوست

بسم الله

نقاط مایورا	مقصد	نقاط واسط	نقاط مبدا
کلیه نقاط	فرودگاه	کلیه نقاط	هر نقطه ای در
	بین المللی انتبه		ایران

ب - مسیرهایی که قرار است توسط شرکت هواپیمایی (شرکتهای هواپیمایی) تعیین شده دولت جمهوری اوگاندا مورد بهره برداری قرار گیرد.

نقاط مایورا	مقصد	نقاط واسط	نقاط مبدا
کلیه نقاط	تهران	کلیه نقاط	هر نقطه ای در
			اوگاندا

تذکر:

۱- هر یک از شرکتهای هواپیمایی می تواند نقاط واسط و نقاط مایورا مشخص شده در ضمیمه این موافقتنامه را مورد بهره برداری قرار دهد، مشروط بر اینکه بین نقاط یادشده و سرزمین طرف متعاهد دیگر، آزادی پنجم حقوق حمل و نقل اعمال نشود مگر اینکه بدین منظور براساس توصیه شرکتهای هواپیمایی تعیین شده، توافقی بین طرفهای متعاهد به عمل آمده باشد.

۲- نقاط واسط و نقاط مایورا در هر یک از مسیرهای مشخص شده بنابه انتخاب شرکتهای هواپیمایی در هر یا کلیه پروازها قابل حذف است.

۳- تعداد پروازها و انواع هواپیماهای شرکتهای هواپیمایی تعیین شده در صورت تصویب مقامهای هواپیمایی طرفهای متعاهد بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده توافق خواهد شد. لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه شامل مقدمه و هجده ماده و یک ضمیمه در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ هشتم اسفند ماه یکهزار و سیصد و هفتاد و پنج به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است. /ن

علی اکبر ناطق نوری
رئیس مجلس شورای اسلامی