



جمهوری اسلامی ایران  
مجلس شورای اسلامی  
دفتر رئیس

بیت

شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۲ / ۲۸

پیوست

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان

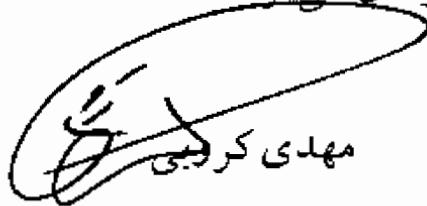
شماره ثبت: ۲۴۴۰ / ۱۱ / ۸۲ صبح

تاریخ ثبت: عصر

اقدام کننده: ۲ / ۲ / ۸۲

شورای محترم نگهبان

لایحه شماره ۲۶۸۳۳/۲۳۱۵۹ مورخ ۱۳۸۱/۵/۱۶ دولت در مورد موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی نایلند که در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ ۱۳۸۲/۲/۲۳ مجلس شورای اسلامی عیناً به تصویب رسیده است، 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.



مهدی کرובی  
رئیس مجلس شورای اسلامی



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفترتوس

شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲/۱۲/۲۸

پست

مبتغالی

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان

شماره ثبت: ۸۲/۱۲۲۲۰ صبح

تاریخ ثبت: عصر

اقدام کننده: ۸۲/۲/۲

## لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوائی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی تایلند

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

بسم الله الرحمن الرحيم

## موافقتنامه حمل و نقل هوائی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی تایلند

مقدمه:

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

ماده ۱ - تعاریف

۱ - از نظر این موافقتنامه:

الف - اصطلاح «کنوانسیون» به کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین المللی که در



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۱۲ / ۲۸

پست

## بتعمالی

تاریخ شانزدهم آذر ماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با هفتم دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می شود و شامل اصلاحات کنوانسیون که به موجب ماده (۹۲) آن تصویب شده و برای طرفهای متعاقد لازم الاجراء گردیده و نیز ضمامت کنوانسیون و اصلاحات آنها به موجب ماده (۹۰) آن به تصویب رسیده و برای طرفهای متعاقد لازم الاجراء شده است، خواهد بود.

ب - اصطلاح «مقامات هواپیمائی» در مورد دولت جمهوری اسلامی ایران به «سازمان هواپیمائی کشوری» و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن باشد اطلاق می گردد و در مورد دولت پادشاهی تایلند به وزیر حمل و نقل و ارتباطات و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف آن مقامات باشد، اطلاق می گردد.

پ - 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.

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 می شود.

ث - اصطلاحات «سرویس هوائی»، «سرویس هوائی 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.

ج - 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.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

## مجلس عالی

شماره ۱۴۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۲ / ۲۸

پیوست

۲ - پیوست، جزء لاینفک این موافقتنامه می باشد و تمام ارجاعات به موافقتنامه شامل پیوست نیز می باشد مگر این که به طور صریح به گونه دیگری توافق شده باشد.

### ماده ۲ - اعطای حقوق

۱ - هر طرف متعاهد جهت انجام سرویسهای هوایی بین المللی منظم به وسیله شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاهد دیگر حقوق زیر را به طرف متعاهد دیگر اعطاء می نماید:

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

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

پ - توقف در سرزمین مذکور به منظور سوار و پیاده کردن مسافر، بارگیری، تخلیه

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

۲ - استفاده از حقوق حمل و نقل در نقاط واسط و ماوراء مندرج در جدول مسیر

پیوست این موافقتنامه مشروط به مذاکره و موافقت شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاهد و تصویب مقامات صلاحیتدار مربوطه خواهد بود.

۳ - هیچ یک از مقررات این موافقتنامه نباید به نحوی تفسیر شود که به شرکت

هواپیمائی یک طرف متعاهد این حق را اعطاء کند که در داخل سرزمین طرف متعاهد 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

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.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۲ / ۲۸

پست

## بتعمالی

### 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 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 را که از اعطای اجازه بهره برداری موضوع بند (۲) این ماده امتناع می 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 ماده (۱۰) این موافقتنامه در مورد سرویسهای مزبور وضع شده و مجری باشد.

### ماده ۴ - تعلیق و لغو

۱ - هر طرف متعاقد می تواند در موارد مشروح زیر مجوز بهره برداری را لغو یا



شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۲ / ۲۸

پست

## مبتنی

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 بداند، 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

پ - چنانچه شرکت هواپیمائی مذکور در انجام عملیات بهره برداری 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 مقامات 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 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 همراه مسافر، بار یا پست از سرزمین آن می باشد از قبیل تشریفات ورود و خروج، مهاجرت و همچنین مقررات گمرکی و بهداشتی در مورد مسافرین، خدمه،



## مبتغای

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 نسخه‌ای از قوانین و مقررات مذکور 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 این که برای خود یک عامل فروش کل تعیین کند. نصب 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 هزینه‌ها 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.

۶ - هیچ یک از طرفهای متعاقد نمی‌تواند اولییتی به شرکت هواپیمائی خود نسبت به شرکت هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد دیگر در شمول قوانین و مقررات موضوع این ماده اعطاء نماید.

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

۱ - هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقدی که سرویسهای بین‌المللی را انجام می‌دهد 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 موافقتنامه می‌باشند به هنگام ورود یا خروج از سرزمین طرف متعاقد دیگر براساس عمل متقابل از پرداخت



## بیتسالی

حقوق گمرکی و سود بازرگانی و مالیاتها و هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های 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، سود بازرگانی، هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های ملی و محلی معاف خواهد بود.

۳ - سوخت، روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، لوازم یدکی، تجهیزات مورد نیاز جاری و خوار و بار که در سرزمین یک طرف متعاقد بار هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر می‌شود و در سرویسهای بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی، سود بازرگانی، مالیاتها، هزینه‌های بازرسی و هزینه‌های دیگر و سایر عوارض و هزینه‌های 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 تا زمانی 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، فقط مشمول کنترل ساده‌ای خواهند بود. ائاثیه مسافر و بار تا زمانی که در ترانزیت مستقیم است از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هرگونه مالیات معاف خواهد





## بتنالی

بود.

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

### ماده ۷ - تسهیلات و هزینه های فرودگاهی

۱ - هر یک از طرفهای متعاقد نهایت تلاش خود را به کار خواهد گرفت تا اطمینان حاصل کند که هزینه های مصرفی وضع شده یا هزینه هائی که اجازه وضع آن توسط مقامات صلاحیتدار درمورد شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر داده می شود معقول باشد. این هزینه ها می بایست براساس اصول اقتصادی سالم باشد.

۲ - هزینه ها درقبال استفاده فرودگاه و تأسیسات هوانوردی و سرویسهای ارائه شده توسط یک طرف متعاقد به شرکت (های) هواپیمائی طرف متعاقد دیگر نباید بیشتر از آنچه هواپیماهای ملی که در سرویسهای بین المللی منظم تردد می کنند، تجاوز کند.

### ماده ۸ - مقررات ظرفیت و تصویب برنامه های 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 بهره مند باشند.

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



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۲ / ۲۸

پست

## بتعمالی

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 در ابتداء عرضه می‌شود قبل از این که سرویسهای توافق شده دایر گردد بین طرفهای متعاقد مورد توافق قرار خواهد گرفت. از آن پس، ظرفیت عرضه شده هر از چند گاهی بین مقامات هواپیمائی طرفهای متعاقد مورد بحث قرار خواهد گرفت و هرگونه تغییری در ظرفیت توافق شده توسط تبادل یادداشت مورد تأیید قرار خواهد گرفت.

۶ - شرکت هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاقد، حداکثر سی روز قبل از شروع سرویسها در مسیرهای مشخص شده، برنامه‌های پرواز 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.

ماده ۹ - شناسائی گواهینامه‌ها و پروانه‌ها

گواهینامه‌های قابلیت پرواز و گواهینامه‌های صلاحیت پروانه‌هایی که توسط یک طرف متعاقد صادر شده یا اعتبار یافته و هنوز به قوت خود باقی باشد، برای بهره‌برداری



## بتنالی

از مسیرها و سرویسهای 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 می دارد 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 هر یک از شرکت(های) هواپیمائی تعیین شده در ارتباط با هرگونه حمل و نقل به هنگام ورود و خروج از سرزمین طرف متعاقد دیگر در سطح معقولی خواهد بود که با توجه به کلیه عوامل مربوط از جمله هزینه بهره برداری و سود معقول و خصوصیات هر سرویس و نرخهایی که توسط شرکتهای هواپیمائی دیگر وضع می گردد.

۲ - نرخهای موضوع بند (۱) این ماده در صورت امکان یا توافق دوجانبه شرکتهای هواپیمائی تعیین شده دو طرف متعاقد در صورت ضرورت با توجه به نرخهای مورد اجراء توسط سایر شرکتهای هواپیمائی در تمام یا قسمتی از همان مسیر تعیین می گردد. چنین توافقی در صورت امکان توسط تصمیمات قابل اجراء به موجب رویه کنفرانس نرخ هیأت بین المللی که پیشنهاداتی را در این زمینه تنظیم می کند، هدایت خواهد شد.

۳ - نرخهای توافق شده حداقل شصت روز قبل از تاریخ پیشنهادی جهت تصویب به مقامات هواپیمائی طرفهای متعاقد ارسال خواهد شد در موارد خاص، با توجه به موافقت مقامات مذکور این محدودیت زمانی قابل کاهش می باشد. به محض دریافت نرخهای ارائه شده، مقامات هواپیمائی بدون تأخیر غیر ضروری نرخهای مذکور را بررسی



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۲ / ۲۸

پوست

## مبتغایی

خواهند کرد. مقامات هواپیمائی می توانند تمدید تاریخ پیشنهادی اجرای نرخها را به مقامات هواپیمائی دیگر اعلام نمایند، در صورتی که مقامات هواپیمائی هر طرف متعاقد در مورد نرخها اظهار نارضایتی بنمایند هیچ نرخى قابل اجرا نخواهد بود.

۴ - در صورتی که شرکتهای هواپیمائی تعیین شده به توافق نرسند یا چنانچه نرخها توسط مقامات هواپیمایی کل طرف متعاقد به تصویب نرسد، مقامات هواپیمائی دو طرف متعاقد اهتمام خواهند کرد که نرخها را با توافق دو طرفه تعیین نمایند. جز در صورتی که به گونه دیگری توافق شود، که مذاکرات مذکور ظرف مدت سی روز از تاریخی که مشخص شده است که شرکتهای هواپیمائی تعیین شده در خصوص نرخها نمی توانند به توافق برسند و یا این که مقامات هواپیمائی یک طرف متعاقد از عدم تصویب نرخها مقامات هواپیمائی طرف متعاقد دیگر را آگاه کرده باشد، شروع خواهد شد.

۵ - در صورت عدم توافق، اختلاف به تشریفات پیش بینی شده در ماده (۱۴) که از این پس می آید، ارجاع داده خواهد شد.

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

۷ - مقامات هواپیمائی هر طرف متعاقد نهایت توان خود را به کار خواهند گرفت تا اطمینان حاصل کنند که شرکتهای هواپیمائی تعیین شده نرخهای مورد توافق ثبت شده نزد مقامات هواپیمائی طرفهای متعاقد همچنین قوانین یا مقررات در این زمینه را رعایت خواهند کرد.

### ماده ۱۱ - امنیت هوانوردی

۱ - طرفهای متعاقد در راستای حقوق و تعهدات خود به موجب حقوق بین الملل تأکید می کنند که تعهدات آنها در قبال یکدیگر در خصوص حفظ امنیت هواپیمائی کشوری در برابر اعمال مداخله گرایانه غیرقانونی جزء لاینفک این موافقتنامه را تشکیل می دهد.



## مبتنی است

طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهداتی که به موجب حقوق بین الملل بمعهد 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 پروتکل راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی خشونت آمیز در فرودگاههایی که در خدمت هواپیمائی کشوری بین المللی هستند امضاء شده در مونترال به تاریخ ۱۳۶۶/۱۲/۵ هجری شمسی مطابق به ۲۴ فوریه ۱۹۹۸ میلادی 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 بین المللی هواپیمائی کشوری که به عنوان ضمیمه کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین المللی شناخته شده اند تا حدودی که مقررات امنیتی مزبور در مورد متعاقد قابل اجراء است عمل نمایند. هر یک از طرفهای متعاقد باید از متصدیان هواپیماهایی که ثبت آن هواپیماها یا 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 می تواند از متصدیان هواپیماهای مذکور بخواهد که مقررات امنیت هوانوردی مورد اشاره در بند (۳) فوق را که طرف متعاقد دیگر برای ورود به



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۲ / ۲۸

پوست

## مبتنی است

سرزمین آن، خروج از آن یا در مدت توقف در سرزمین طرف متعاقد دیگر مقرر کرده است، رعایت کنند. هر طرف متعاقد باید اطمینان حاصل کند که در سرزمین آن اقدامات کافی برای حفاظت از هواپیماها و بازرسی مسافری، خدمه، لوازم همراه مسافر، اثنایه مسافر، بار و خواروبار هواپیما پیش از سوار شدن مسافران یا بارگیری و به هنگام آن به نحو مؤثر انجام می شود. 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 می آورد، با نظر مساعد مورد توجه قرار دهد.

۵- هنگامی که حادثه یا تهدید بروز حادثه تصرف غیرقانونی هواپیمائی کشوری یا دیگر اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیماهای مزبور، مسافری و خدمه آنها، فرودگاهها یا تأسیسات هوانوردی رخ دهد، طرفهای متعاقد باید از طریق تسهیل ارتباطات و اتخاذ تدابیر مناسب دیگر به منظور ختم سریع و بی خطر حادثه یا تهدید مزبور به یکدیگر یاری رسانند.

### ماده ۱۲ - تسلیم آمار

مقامات هواپیمائی دو طرف متعاقد آمار ادواری یا اطلاعات مشابه دیگر مربوط به حمل و نقل انجام شده در سرویسهای مورد توافق را بنا بر تقاضا در اختیار طرف متعاقد دیگر قرار خواهند داد.

### ماده ۱۳ - 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.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۱۴۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۲ / ۲۸

پست

## بتعیالی

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

۳ - هر یک از طرفهای متعاقد می توانند در هر زمان که لازم بدانند 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 در صورت تأیید، از طریق مبادله یادداشت‌های دیپلماتیک به مورد اجراء نهاده خواهد شد.

۵ - علی‌رغم 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 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 بین خود 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 تصمیم‌گیری به هر شخص یا هیأتی ارجاع کنند، یا اختلاف بنا به تقاضای هر یک از طرفهای متعاقد می تواند با رعایت قوانین و مقررات مربوط آن جهت تصمیم‌گیری به یک هیأت داور سه نفره مرکب از دو داور منتخب طرفهای متعاقد و داور سوم که توسط داوران منتخب تعیین خواهد شد ارجاع شود. هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت شصت روز از تاریخ دریافت اطلاعیه ارجاع اختلاف به داور از طریق دیپلماتیک، نسبت به معرفی یک داور اقدام می‌کند و داور سوم ظرف مدت سی روز دیگر تعیین خواهد شد. چنانچه هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترخیص

## مبتغای

شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۲ / ۲۸

پست

مقرر داور خود را تعیین نکند، یا چنانچه داور سوم ظرف مدت مذکور تعیین نشود هر یک از طرفهای متعاقد می‌توانند از رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری بخواهند که حسب مورد داور یا داوران را تعیین نماید. چنانچه رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری تابعیت یکی از دو طرف متعاقد را دارا باشد یا به گونه دیگری از انجام وظیفه معذور باشد، انتصابات لازم توسط معاون رئیس انجام خواهد شد، داور سوم می‌بایست تابعیت کشور ثالث را دارا باشد و به عنوان رئیس هیأت داورى عمل خواهد کرد.

۳ - طرفهای متعاقد متعهد می‌شوند که هرگونه تصمیم اتخاذ شده به موجب بند (۲) این ماده را رعایت نمایند.

۴ - تصمیمات هیأت داورى برای طرفهای متعاقد لازم‌الاجراست.

۵ - مخارج داورى، 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 داور (داوران) به شرح مندرج در بند (۲) این ماده به وجود آید به عنوان بخشی از هزینه‌های داورى محسوب خواهد گردید.

۶ - چنانچه و مادامی که هر طرف متعاقد یا شرکتهای هواپیمائی هر طرف متعاقد تصمیم اتخاذ شده به موجب بند (۲) این ماده را رعایت نکند، طرف متعاقد دیگر می‌تواند هرگونه حقوق یا امتیازاتی را که به موجب این موافقتنامه به طرف متعاقد خاطی یا به شرکت(های) هواپیمائی تعیین شده خاطی حسب مورد اعطاء کرده است محدود یا لغو یا از اعطای آن خودداری کند.

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





جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

## بیمبالی

شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۲ / ۲۸

پوست

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 کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد.

### ماده ۱۶ - مطابقت با کنوانسیونها یا موافقتنامه‌های چند جانبه

چنانچه کنوانسیون یا موافقتنامه چند جانبه 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 با مقررات کنوانسیون یا موافقتنامه مزبور انطباق یابد.

### ماده ۱۷ - ثبت

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

### ماده ۱۸ - لازم‌الاجراء 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 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، هجده ماده و یک



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۲ / ۲۸

پیوست

## بیتسابی

پیوست امضاء نمودند.

این موافقتنامه در بانکوک در تاریخ پانزدهم اردیبهشت ماه ۱۳۸۱ برابر با بیست و پنجم آوریل ۲۰۰۲ میلادی در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی، تایلندی و انگلیسی که هر سه متن دارای اعتبار یکسان می باشد، تنظیم گردید. در صورت اختلاف در متون، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.

از طرف

دولت پادشاهی تایلند

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۶ / ۲ / ۲۸

پیوست

## بتعمالی

### 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 نقطه‌ای در ایران	دبی مسقط	بانکوک	هنگ کنگ مانیل سنول

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

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
هر نقطه‌ای در تایلند	دبی یک نقطه بعداً توافق خواهد شد	تهران	سه نقطه توسط تایلند بعداً تعیین خواهد شد

تذکر:

۱ - هر شرکت هواپیمائی تعیین شده می‌تواند نقاط واسط و نقاط ماوراء مشخص شده در پیوست این موافقتنامه را در شرایطی مورد بهره‌برداری قرار دهد که حق بهره‌برداری از آزادی پنجم حمل و نقل بین این‌گونه نقاط و سرزمین طرف متعاقد دیگر اعمال نگردد مگر این که به گونه دیگری بین دو طرف متعاقد توافق شود.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۱۲۶۵۰

تاریخ ۱۳۸۲ / ۲ / ۲۸

پوست

مبتعالی

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

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه شامل مقدمه و هجده ماده و یک پیوست در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ بیست و سوم اردیبهشت ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و دو مجلس شورای اسلامی به تصویب رسیده است. ع.

مهدی کریمی

رئیس مجلس شورای اسلامی