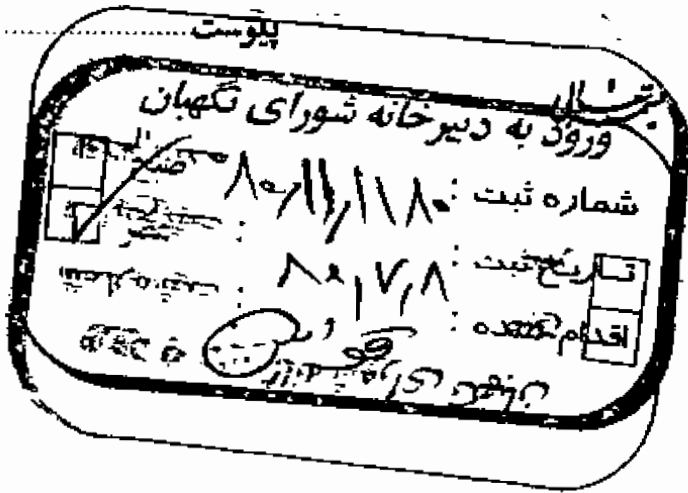




جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر رئیس

شماره ۱۲۴۰ - ق

تاریخ ۱۳۸۰ / ۷ / ۸



شورای محترم نگهبان

لایحه شماره ۲۴۴۹۴/۸۶۷۶ مورخ ۱۳۸۰/۳/۶ دولت در خصوص موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ارمنستان که در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۸۰/۷/۴ 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 گردد.

مهدی کروی
رئیس مجلس شورای اسلامی



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر ترانس

شماره ۱۲۴۰

تاریخ ۱۳۸۰ / ۷ / ۰۸

پیوست

بیت

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان

شماره ثبت: ۸۵، ۱۱، ۱۱۸۵ صبح

تاریخ ثبت: ۸۵، ۷، ۸ عصر

اقدام کننده: قو

لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوائی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ارمنستان

ماده واحده - موافقتنامه حمل و نقل هوائی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ارمنستان 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 جمهوری ارمنستان

مقدمه :

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری ارمنستان با تمایل یکسان به انعقاد موافقتنامه ای به منظور تأسیس و بهره برداری از سرویس های هوائی منظم بین سرزمینهای خود و ماوراء این سرزمینها، نسبت به موارد ذیل 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 هواپیمائی کشوری بین المللی که در تاریخ شانزدهم آذر ماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر هفتم دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می شود و شامل هر الحاقیه ای که به موجب ماده (۹۰) کنوانسیون مزبور و هر اصلاحیه الحاقیه یا کنوانسیونیی که به موجب مواد (۹۰) و (۹۴) آن



مبتغایی

تصویب شده است، تا جایی که این موارد برای هر دو طرف متعاقد نافذ باشد، خواهد بود.

ب - اصطلاح «مقامات هواپیمائی» در مورد جمهوری اسلامی ایران اطلاق می شود به «رئیس سازمان هواپیمائی کشوری» و هر شخص یا مقامی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن سازمان یا وظایف مشابه آن باشد و در مورد دولت ارمنستان اطلاق می شود به رئیس اداره کل هواپیمائی و هر شخص یا مقامی که مجاز به انجام وظایف فعلی یا وظایف مشابه مقامات مذکور باشد.

پ - اصطلاح «شرکت هواپیمائی تعیین شده» اطلاق می شود به شرکت هواپیمائی که به موجب مفاد ماده (۳) موافقتنامه حاضر تعیین شود و اجازه فعالیت یافته باشد.

ت - اصطلاح «ظرفیت» در مورد یک هواپیما اطلاق می شود به میزان بارگیری مؤثر آن هواپیما در یک مسیر یا قسمتی از مسیر و اصطلاح «ظرفیت» در مورد «سرویس توافق شده» اطلاق می شود به ظرفیت هواپیما در چنین سرویسی ضرب در دفعات پرواز هواپیمای مزبور طی زمان معین در تمام یا قسمتی از مسیر.

ث - اصطلاح «سرزمین» در مورد هر یک از طرفهای متعاقد به مناطق تحت حاکمیت آن طرف اطلاق می شود.

ج - اصطلاحات «سرویس هوائی»، «سرویس هوائی بین المللی»، «شرکت هواپیمائی» 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 باید برای حمل مسافر، بار همراه و غیره همراه پرداخت گردد و شرایطی که به موجب آن قیمتها اعمال می گردد از جمله قیمتها و شرایط مقرر برای نمایندگی و سایر خدمات جنبی به استثنای دستمزدها و شرایط حمل پست اطلاق می شود.

بدیهی است که عناوین مواد موافقتنامه حاضر معانی هیچ یک از مقررات آن را به نحوی از انحاء محدود نمی کند یا توسعه نمی دهد.



مبتغایی

ماده ۲ - اعطاء حقوق

۱ - هر طرف متعاقد حقوق مشخص شده در این موافقتنامه را جهت انجام سرویس های هوایی بین المللی منظم به وسیله شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر به شرح زیر به طرف متعاقد دیگر اعطاء می نماید:

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

ب - توقف در سرزمین مذکور به منظورهای غیرحمل و نقل، و

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

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 متعاقد و تصویب مقامات صلاحیتدار هواپیمائی آنها خواهد بود.

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

۴ - در مناطق جنگی و یا تحت اشغال نظامی یا در مناطقی که بدین طریق تحت تأثیر قرار گرفته اند، انجام این قبیل سرویسها منوط به تصویب مقامات ذی صلاح خواهد بود.

ماده ۳ - تعیین و اجازه

۱ - هر طرف متعاقد حق دارد یک یا چند شرکت هواپیمائی را برای انجام سرویسهای مورد توافق در مسیرهای مشخص شده تعیین و مراتب را کتباً به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید.

۲ - پس از دریافت اعلامیه تعیین، مقامات صلاحیتدار طرف متعاقد دیگر با رعایت مفاد بندهای (۳) و (۴) ماده حاضر به شرکت هواپیمائی تعیین شده بدون تأخیر



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفترتیس

شماره ۱۲۴۰ - ق

تاریخ ۱۳۸۰ / ۷ / ۰۸

پست

بیتسالی

اجازه مقتضی را اعطاء خواهند کرد.

۳ - مقامات هواپیمائی یک طرف متعاقد می‌توانند از شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر بخواهند که مقامات مزبور را قانع سازند شرایط مقرر در قوانین و مقرراتی را که معمولاً برای سرویسهای هوائی بین‌المللی طبق مفاد کنوانسیون توسط مقامات مزبور اعمال می‌گردد دارا می‌باشند.

۴ - هر طرف متعاقد حق دارد در هر مورد که طرف متعاقد مزبور قانع نشده باشد که مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکت هواپیمائی مربوط در دست اتباع طرف متعاقد مزبور است از اعطای اجازه بهره‌برداری 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 هواپیمائی تعیین شده لازم بداند وضع نماید.

۵ - در هر زمان پس از آن که مفاد بندهای (۱) و (۲) این ماده به مرحله عمل در آمده باشد شرکت هواپیمائی که بدین نحو تعیین شده و اجازه کسب نموده می‌تواند بهره‌برداری از سرویسهای مورد توافق را آغاز کند مشروط بر آن که بهره‌برداری از این سرویسها مادامی که برخی مطابق مفاد ماده (۱۰) این موافقتنامه در مورد سرویسهای مزبور وضع و لازم الاجراء نگردیده، انجام نپذیرد.

ماده ۴ - تعلیق و لغو

۱ - هر طرف متعاقد حق دارد در موارد مشروح ذیل اجازه بهره‌برداری صادر شده را لغو یا استفاده از حقوق مندرج در ماده (۲) این موافقتنامه را در مورد شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر معلق نماید یا هر شرطی را که ممکن است برای استفاده از این حقوق لازم باشد وضع نماید:

الف - در هر موردی که قانع نشده باشد مالکیت عمده و کنترل مؤثر آن شرکت هواپیمائی در دست طرف متعاهدی که شرکت مذکور را تعیین نموده یا اتباع طرف متعاقد مزبور است.

ب - در موردی که شرکت هواپیمائی مذکور قوانین و یا مقررات طرف متعاهدی که



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۱۲۴۰

تاریخ ۱۳۸۰ / ۷ / ۰۸

پست

مجلس عالی

این حقوق را اعطاء نموده است رعایت نکند.

پ - در موردی که شرکت هواپیمائی مذکور به هر نحوی از انحاء عملیات بهره‌برداری را مطابق مقررات موافقتنامه حاضر انجام ندهد.
۲ - جز در مواردی که لغو یا تعلیق یا وضع شرایط مذکور در بند (۱) این ماده به صورت فوری برای جلوگیری از نقض بیشتر قوانین و یا مقررات لازم باشد اعمال این حق فقط پس از مشورت با طرف متعاقد دیگر انجام خواهد گرفت.

ماده ۵ - شمول قوانین و مقررات

۱ - قوانین و مقررات یک طرف متعاقد که ناظر به ورود یا خروج هواپیماهایی که به امر هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند یا ناظر به بهره‌برداری و هوانوردی چنین هواپیماهایی حین پرواز برفراز یا در داخل سرزمین طرف متعاقد مذکور می‌باشند نسبت به هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر مجری خواهد بود.

۲ - قوانین و مقررات یک طرف متعاقد که در سرزمین خود ناظر به ورود و خروج و اقامت موقت مسافران و کارکنان و بار یا پست از قبیل تشریفات ورود و خروج و مهاجرت است و همچنین مقررات گمرکی و بهداشتی در مورد مسافران و کارکنان و بار یا پست حمل شده توسط هواپیمای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر در زمانی که در سرزمین مذکور باشد اعمال خواهد شد.

۳ - هر طرف متعاقد نسخه‌هایی از قوانین و مقررات مربوط مندرج در این ماده را بنابر تقاضا در اختیار طرف متعاقد دیگر خواهد گذاشت.

۴ - شرکت هواپیمائی تعیین شده یک طرف متعاقد مجاز خواهد بود نمایندگی خود را در سرزمین طرف متعاقد دیگر دایر نماید. در صورت تعیین یک نمایندگی کل یا نمایندگی فروش کل این نماینده طبق قوانین و مقررات مربوط جاری هر یک از طرفهای متعاقد منصوب خواهد شد.

۵ - انتقال درآمدهای حاصل شده توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد طبق مقررات تسعیر ارزهای خارجی قابل اجرا در دو کشور صورت خواهد گرفت.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۱۲۴۰

تاریخ ۱۳۸۰ / ۲ / ۰۸

پوست

بیت‌المالی

طرفین همه امکانات خود را برای تسهیل در انتقال چنین درآمدهائی پس از کسر مخارج به کار خواهند گرفت.

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

۱ - هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاهدی 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 خوار و بار موجود در هواپیماهای شرکت هواپیمائی یک طرف متعاهد که مجاز به استفاده از مسیرها و سرویس‌های موضوع موافقتنامه حاضر می‌باشند به هنگام ورود یا خروج از سرزمین طرف متعاهد 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 مذکور زمانی مورد استفاده قرار گیرد یا به مصرف برسد که هواپیماهای مزبور 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 خوار و بار وارد شده به سرزمین یک طرف متعاهد توسط طرف متعاهد دیگر یا اتباع آن که صرفاً به منظور استفاده در هواپیماهای طرف متعاهد 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 خوار و بار در سرزمین یک طرف متعاهد بار هواپیماهای شرکت هواپیمائی طرف متعاهد دیگر می‌شوند و در سرویس‌های بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و مالیاتها و هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های ملی معاف خواهد بود.

۴ - لوازم جاری هوانوردی و همچنین مواد و لوازم نگاهداری شده در هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاهد تنها با موافقت مقامات گمرکی سرزمین



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترخیص

شماره

تاریخ

پست

بیمتسالی

طرف متعاقد دیگر در آن سرزمین قابل تخلیه است. در این صورت می توان این مواد را تا زمانی که طبق مقررات گمرکی مجدداً صادر شود و یا ترتیب دیگری در مورد آن داده شود تحت نظارت مقامات نامبرده قرار داد.

۵ - مسافران، ائاثیه مسافر و باری که از سرزمین یک طرف متعاقد در عبور مستقیم می باشند و از حریمی که در فرودگاه آن طرف بدین منظور اختصاص یافته خارج نمی شوند، فقط مشمول کنترل ساده ای خواهند بود. ائاثیه مسافر و باری که در عبور مستقیم است از حقوق گمرکی و سود بازرگانی سایر مالیاتهای مشابه معاف خواهد بود.

۶ - اسناد رسمی حاوی نشانه 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 شده باشد از کلیه حقوق گمرکی و سود بازرگانی و یا مالیاتها براساس عمل متقابل معاف خواهد بود.

ماده ۷ - هزینه های فرودگاهی

۱ - هر یک از طرفهای متعاقد در سرزمین خود فرودگاه یا فرودگاهی 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 بهره برداری سرویس های مورد توافق لازم است در اختیار شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر قرار خواهد داد.

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



مبتنی

ماده ۸ - مقررات ظرفیت و تصویب برنامه‌های پرواز

- ۱ - شرکتهای هواپیمائی تعیین شده دو طرف متعاقد از رفتار عادلانه و متساوی 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، شرکتهای هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاقد منافع شرکت هواپیمائی طرف دیگر را منظور نظر خواهد داشت تا من غیرحق در سرویس‌های طرف دیگر در تمامی یا قسمتی از همان مسیرها اثر نامطلوب ایجاد نشود.
- ۳ - هدف اصلی سرویس‌های مورد توافق که توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد انجام می‌شود تأمین ظرفیت کافی با ضریب بار مناسب برای رفع نیازمندیهای جاری و پیش‌بینی شده معقول حمل مسافر و بار و پست بین سرزمین طرف متعاقد تعیین کننده شرکت هواپیمائی و سرزمین طرف متعاقد دیگر است.
- ۴ - با در نظر گرفتن اصول مندرج در بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده، شرکت هواپیمائی تعیین شده یک طرف متعاقد همچنین می‌تواند ظرفیتی را برای برآورد کردن نیازمندیهای حمل و نقل بین سرزمین‌های کشورهای ثالث مندرج در جدول مسیرهای ضمیمه موافقتنامه حاضر و سرزمین طرف متعاقد دیگر تأمین نماید.
- ۵ - ظرفیتی که عرضه می‌شود از جمله تعداد سرویس‌ها و نوع هواپیمای مورد استفاده شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد در سرویس‌های مورد توافق براساس توصیه شرکتهای هواپیمائی تعیین شده مورد موافقت مقامات هواپیمائی قرار خواهد گرفت. شرکتهای هواپیمائی 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 هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد، مسائل مشروح در بند (۵) فوق از طریق توافق بین مقامات 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 روز قبل از شروع



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۱۲۴۰ - ۵

تاریخ ۱۳۸۰ / ۷ / ۰۸

پوست

مبتغیان

سرویس‌ها در مسیرهای مشخص شده، برنامه‌های پرواز را به مقامات هواپیمائی 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 مقامات نامبرده کاهش 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، 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 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 جهت اتباع آن توسط طرف متعاقد دیگر یا هر دولت دیگری صادر شده یا اعتبار یافته خودداری نماید.

ماده ۱۰ - نرخ‌های حمل و نقل هوائی

۱ - نرخ‌های مورد اجرا توسط شرکتهای هواپیمائی 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 ذیل تعیین می‌گردد:

الف - هرگاه شرکتهای هواپیمائی تعیین شده دو طرف متعاقد عضو یک اتحادیه بین‌المللی شرکتهای هواپیمائی با مکانیسم تعیین نرخ باشند و یک قطعنامه نرخ ناظر بر



مبتنی

سرویسهای مورد توافق از قبل وجود داشته باشد، نرخها براساس این قطعنامه بین شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد توافق خواهد شد.

ب - هرگاه قطعنامه ای در باره نرخ ناظر بر سرویسهای مورد توافق وجود نداشته باشد یا یک یا هیچ یک از شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد عضو اتحادیه شرکتهای موضوع بند (الف) فوق نباشد، شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد در مورد نرخهایی که برای سرویسهای مورد توافق اعمال می گردد بین خود توافق خواهند نمود.

پ - نرخهایی که بدین ترتیب مورد توافق قرار می گیرد لااقل سی روز قبل از تاریخ پیشنهادی اجرا برای تصویب به مقامات هواپیمائی طرفهای متعاقد تسلیم خواهد گردید. این محدودیت زمانی به شرط موافقت مقامات مذکور قابل کاهش است.

ت - در صورتی که شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد نتوانند در باره نرخهای قابل اجرا به توافق برسند یا در صورتی که یک طرف متعاقد شرکت هواپیمائی خود را به منظور انجام سرویسهای مورد توافق تعیین نموده باشد و یا چنانچه در فاصله پانزده روز اول از دوره سی روزه موضوع جزء (ب) این ماده، مقامات 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 مقامات هواپیمائی طرف متعاقد دیگر اعلام دارد، مقامات هواپیمائی طرفهای متعاقد اهتمام خواهند نمود در مورد نرخهای مناسب به توافق برسند. به طور کلی هیچ نرخیی قبل از تصویب مقامات هواپیمائی طرفهای متعاقد به موارد اجراء گذارده نخواهد شد. با وجود این در صورتی که ظرف مدت پانزده روز یاد شده، هیچ کدام از مقامات هواپیمائی طرفهای متعاقد عدم رضایت خود را نسبت به نرخهای توافق شده بین شرکتهای هواپیمائی تعیین شده اعلام ندارند، نرخهای مزبور تصویب شده تلقی خواهد شد.

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



مبتغای

ماده ۱۱ - امنیت هوانوردی

۱ - طرفهای متعاقد در راستای حقوق و تعهدات خود به موجب حقوق بین الملل تأکید می نمایند که تعهد آنان در قبال یکدیگر برای حفظ امنیت هواپیمائی کشوری در برابر اعمال مداخله غیرقانونی جزء لاینفکی از این موافقتنامه را تشکیل می دهد.

طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهدات خود به موجب حقوق بین الملل، به ویژه مطابق با 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 عمل خواهند کرد.

۲ - طرفهای متعاقد کلیه مساعدتهای لازم را 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 را بنا بر تقاضا در مورد یکدیگر به عمل خواهند آورد.

۳ - طرفهای متعاقد باید در روابط دوجانبه خود طبق مقررات امنیت هوانوردی تعیین شده از سوی سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری را که به عنوان ضمامت کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین المللی شناخته شده اند تا حدودی که مقررات امنیتی در مورد طرفین قابل اجراست عمل نمایند. آنها می باید از گردانندگان هواپیماهایی که محل ثبت آن هواپیماها یا محل اصلی کار و یا اقامت دائم آنها در سرزمین طرفین می باشد و نیز گردانندگان فرودگاههای واقع در سرزمینهای خود بخواهند که طبق مقررات امنیت هوانوردی مزبور عمل نمایند.

۴ - هر طرف متعاقد موافقت دارد که می توان از این گردانندگان هواپیماها درخواست نمود تا مقررات امنیت هوانوردی مورد اشاره در بند (۳) فوق را که طرف



مبتغایی

متعاقد دیگر از لحاظ ورود به سرزمین خود، خروج از آن یا در مدت توقف در آنجا مقرر کرده رعایت کنند. هر طرف متعاقد باید اطمینان حاصل کند که در سرزمین او اقدامات کافی برای حفاظت از هواپیماها و بازرسی مسافران، خدمه، لوازم همراه مسافر، اثاثیه مسافر، بار و خوار و بار هواپیما قبل و در زمان سوار شدن مسافران یا بارگیری به نحو مؤثر معمول می‌شود.

هر طرف متعاقد همچنین باید با هر درخواست طرف متعاقد دیگر برای انجام اقدامات امنیتی ویژه معقول جهت مقابله با یک تهدید خاص برخورد مثبت داشته باشد.

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

مقامات هواپیمائی هر طرف متعاقد اطلاعات و آمار مربوط به حمل و نقلی انجام شده در سرویس‌های مورد توافق توسط شرکت هواپیمائی تعیین شده خود را 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 بنابر تقاضا در اختیار مقامات هواپیمائی طرف متعاقد دیگر قرار خواهد داد. کلیه اطلاعات اضافی آماری حمل و نقل مورد درخواست مقامات هواپیمائی یک طرف متعاقد از مقامات هواپیمائی طرف متعاقد دیگر در صورت تقاضا مورد شور و توافق بین دو طرف متعاقد قرار خواهد گرفت.

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



بتعمیلی

یک طرف متعاقد می‌توانند 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 می‌توانند 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 با رعایت مفاد ماده (۱۸) این موافقتنامه، به مورد اجرا نهاده خواهد شد.

۵- علی‌رغم مفاد بند (۴) اصلاحات جدول مسیر بیوست این موافقتنامه می‌تواند، به طور مستقیم بین مقامات هواپیمائی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات با مبادله یادداشت از طریق دیپلماتیک لازم‌الاجراء خواهد گردید.

ماده ۱۴ - حل اختلاف

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، می‌توانند 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 هر طرف متعاقد دیگر موضوع را به یک هیأت داور سه نفره مرکب از دو داور منتخب طرفهای متعاقد و یک سرداور ارجاع نماید.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۱۲۴۰
تاریخ ۱۳۸۰ / ۷ / ۰۸
پست

مبتنی

در صورت ارجاع امر به داوری، هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت شصت روز از تاریخ دریافت اطلاعیه ارجاع اختلاف به داوری، 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 دیپلماتیک 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 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 داوری با توجه به سایر مواردی که طرفهای متعاقد توافق نموده‌اند آئین و محل داوری را تعیین خواهد نمود.

۶ - تصمیمات هیأت داوری برای طرفهای متعاقد لازم‌الاتباع است.

۷ - مخارج هیأت داوری، شامل هزینه‌ها و دستمزدهای داوران به نسبت مساوی توسط طرفهای متعاقد پرداخت خواهد گردید. هرگونه مخارجی که توسط شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری در خصوص 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.

مبتنی

ماده ۱۵ - فسخ

هر طرف متعاقد می تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقتنامه طی اطلاعیه کتبی به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید. این اعلام همزمان به اطلاع سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری خواهد رسید.

در این صورت موافقتنامه دوازده ماه پس از دریافت اعلام فسخ توسط طرف متعاقد دیگر فسخ خواهد شد، مگر آن که اعلام فسخ قبل از انقضای 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 هواپیمائی کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۶ - مطابقت با کنوانسیونها و موافقتنامه های چند جانبه

چنانچه موافقتنامه یا کنوانسیون کلی چند جانبه حمل و نقل هوائی در مورد هر دو طرف متعاقد لازم الاجراء گردد، این موافقتنامه و ضمیمه (ضمائم) آن به نحوی اصلاح خواهد شد تا با مقررات کنوانسیون یا موافقتنامه مزبور تطبیق نماید.

ماده ۱۷ - ثبت

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

ماده ۱۸ - 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



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۱۴۴۰

تاریخ ۱۳۸۰ / ۲ / ۰۸

پیوست

مبتنی

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
پیوست امضاء نمودند.

این موافقتنامه در تهران در تاریخ ۱۳۷۹/۱۱/۴ هجری شمسی برابر با
۲۰۰۱/۱/۲۳ میلادی در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی، ارمنی و انگلیسی که هر سه
متن دارای اعتبار یکسان می‌باشد، تنظیم گردید. در صورت اختلاف در متون، متن
انگلیسی ملاک خواهد بود.

از طرف

دولت جمهوری ارمنستان

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران



بیتسالی

بیوست جدول مسیر

۱ - مسیرهائی که ممکن است توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده جمهوری اسلامی ایران مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
تهران	درآینده مشخص	ایروان	درآینده مشخص
تبریز	خواهد شد	جمیری	خواهد شد
اصفهان		استپنوان	

۲ - مسیرهائی که ممکن است توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده جمهوری ارمنستان مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
ایروان	درآینده مشخص	تهران	درآینده مشخص
جمیری	خواهد شد	تبریز	خواهد شد
استپنوان		اصفهان	

۳ - هر شرکت هواپیمائی تعیین شده می‌تواند نقاط واسط و نقاط ماوراء مشخص



شماره ۱۲۴۰

تاریخ ۱۳۸۰ / ۱ / ۰۸

پست

بتعیانی

شده در ضمیمه موافقتنامه حاضر را در شرایطی مورد بهره‌برداری قرار دهد که حق بهره‌برداری از آزادی پنجم بین این گونه نقاط و سرزمین طرف متعاقد دیگر اعمال نگردد مگر این که در این مورد بین دو طرف متعاقد براساس توصیه‌های شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده توافقی به عمل آمده باشد.

۴ - نقاط واسط و نقاط ماوراء در هر یک از مسیرهای مشخص شده را می‌توان به اختیار شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده در هر پرواز یا کلیه پروازها حذف نمود.

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه شامل مقدمه و هجده ماده و یک پیوست در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ چهارم مهر ماه یکهزار و سیصد و هشتاد به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است.

آقای مهدی کروی

رئیس مجلس شورای اسلامی