

شماره ۴۳۴ - ق



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

تاریخ ۱۳۷۹ / ۱۰ / ۲۴

پیوست

بیت

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان

شماره ثبت: ۱۰۵۱ / ۱۱ / ۷۹ صج

تاریخ ثبت: ۲۵ / ۱۰ / ۷۹ صج

اقدام کننده:

شورای محترم نگهبان

لایحه شماره ۲۱۵۸۲/۵۸۹۷۵ مورخ ۱۳۷۹/۵/۱۶ دولت در خصوص

موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین جمهوری اسلامی ایران و پادشاهی

عربستان سعودی که در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ ۱۳۷۹/۱۰/۲۰

مجلس شورای اسلامی با اصلاحاتی در ماده واحده به تصویب رسیده است،

در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جهت بررسی و اظهار نظر آن

شورای محترم به پیوست ارسال می شود.

مهدی کروبی

رئیس مجلس شورای

اسلامی



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

تاریخ ۱۳۷۹ / ۱۰ / ۲۴

پیوست

بسم تعالی

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان

شماره ثبت: ۷۹، ۲۱ / ۱۰۰۱ / صج

تاریخ ثبت: ۷۹، ۱۰، ۲۵

اقدام کننده:

لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین جمهوری اسلامی ایران و پادشاهی عربستان سعودی

ماده واحده - موافقتنامه حمل و نقل بین جمهوری اسلامی ایران و پادشاهی عربستان سعودی مشتمل بر یک مقدمه و بیست و یک ماده و یک پیوست به شرح ضمیمه تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

رعایت اصل یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی در بخش ارجاع به داور الزامی می باشد.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین جمهوری اسلامی ایران و پادشاهی عربستان سعودی

مقدمه:

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی عربستان سعودی که (از این پس در این موافقتنامه به عنوان «طرفهای متعاقد» خوانده می شوند) عضو کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین المللی مورخ ۱۶ آذرماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی می باشند؛

با تمایل به انعقاد موافقتنامه سرویسهای هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی عربستان سعودی (از این پس به عنوان «موافقتنامه» نامیده می شود) به منظور تأسیس سرویسهای هوایی بین و ماورای سرزمینهای خود در مورد مفاد زیر موافقت نمودند:



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

تعلیه

ماده ۱ - تعاریف:

۱- بجز در مواردی که فحوای عبارت معنی دیگری را ایجاب می کند از لحاظ این موافقتنامه:

الف - اصطلاح «کنوانسیون» به کنوانسیون هوایمائی کشوری بین المللی که در تاریخ ۱۶ آذرماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می شود و شامل هر ضمیمه ای که به موجب ماده (۹۰) آن کنوانسیون و هرگونه اصلاح ضمائم یا کنوانسیون که به موجب مواد (۹۰) و (۹۴) آن تصویب شده، تا حدودی که ضمائم و اصلاحات یادشده برای هر دو طرف متعاقد نافذ شده یا تنفیذ شده باشد، خواهد بود.

ب - اصطلاح «مقامهای هوایمائی» در مورد جمهوری اسلامی ایران به «سازمان هوایمائی کشوری» و در مورد دولت پادشاهی عربستان سعودی به رئیس هوایمائی کشوری یا در هر دو مورد به هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن مقامهای هوایمائی باشد، اطلاق می گردد.

پ - اصطلاح «شرکتهای هوایمائی تعیین شده» به دو شرکت هوایمائی اطلاق می شود که به موجب مفاد ماده (۳) این موافقتنامه تعیین شوند و اجازه فعالیت بیابند.

ت - اصطلاح «نرخ» به قیمتی اطلاق می شود که برای حمل مسافر و بار پرداخت گردد و شامل شرایطی که به موجب آن قیمتهای مزبور اعمال می شود از جمله قیمتها و شرایط مقرر برای نمایندگی ها و سایر خدمات جنبی به استثنای دستمزدها و شرایط حمل پست، می باشد.

ث - اصطلاح «سرزمین» در مورد یک کشور به مناطق خشکی و آبهای سرزمینی مجاور آن که تحت حاکمیت، سلطه، حمایت یا قیمومیت آن کشور به گونه ای که در ماده (۲) کنوانسیون تعریف شده اطلاق می شود.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

تعمیر

ج - اصطلاحات «سرویس هوایی»، «سرویس هوایی بین‌المللی»، «شرکت هواپیمایی» و «توقف به منظور غیر حمل و نقل» دارای همان معانی است که در ماده (۹۶) کنوانسیون برای آنها ذکر شده است.

ج - اصطلاح «موافقتنامه» به این موافقتنامه، ضmann آن و هرگونه اصلاحات آن اطلاق می‌شود.

ح - اصطلاح «جدول» به جدول مسیرهایی که برای بهره‌برداری سرویسهای حمل و نقل هوایی ضمیمه این موافقتنامه و هرگونه اصلاحات آن که براساس مفاد ماده (۱۶) این موافقتنامه توافق شده باشد اطلاق می‌گردد.

خ - 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 توافق شده» به حاصل ضرب ظرفیت هواپیما در چنین سرویسی در دفعات پرواز هواپیمای مزبور طی زمان معین در تمام یا قسمتی از مسیر، اطلاق می‌شود.

د - ضmann این موافقتنامه جزء لاینفک این موافقتنامه خواهد بود و هرگونه ارجاع به آنها شامل ارجاع به ضmann می‌باشد مگر اینکه به‌طور صریح به گونه دیگری پیش‌بینی شده باشد.

ماده ۲ - اعطای حقوق:

۱- هر طرف متعهد حقوق تعیین شده در این موافقتنامه را به‌منظور تأسیس و بهره‌برداری از سرویسهای هوایی بین‌المللی منظم در مسیرهای تعیین شده در جدول ضمیمه این موافقتنامه به طرف متعهد دیگر اعطا می‌نماید. چنین سرویسها و مسیرهایی از این پس به ترتیب «سرویسهای توقف شده» و «مسیرهای تعیین شده» اطلاق می‌گردد.

۲- شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعهد از حقوق زیر در حین انجام سرویس توافق شده در مسیر مشخص شده برخوردار خواهند شد:

تعمیر

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 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.
۳- استفاده از حقوق حمل و نقل در نقاط واسط و ماورای مندرج در جدول مسیر
پیوست این موافقتنامه مشروط به مذاکره و موافقت شرکتهای هواپیمایی تعیین شده
طرفهای متعاقد و تصویب مقامهای صلاحیتدار آنها خواهد بود.
۴- هیچ یک از مقررات مندرج در بندهای (۱) و (۲) این ماده نباید به نحوی تفسیر
شود که به شرکت هواپیمایی یک طرف متعاقد این حق را اعطا 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.

ماده ۳ - تعیین شرکتهای هواپیمایی:

۱- هر طرف متعاقد حق دارد با ارسال اعلامیه کتبی به طرف متعاقد دیگر دو شرکت
هواپیمایی را برای انجام سرویسهای مورد توافق در مسیرهای مشخص شده تعیین نماید.
۲- پس از دریافت اعلامیه مذکور مقامهای صلاحیتدار طرف متعاقد دیگر باید با
رعایت مفاد بند (۳) این ماده و بند (۱) ماده (۴) اجازه مقتضی را بدون تأخیر به شرکت
هواپیمایی تعیین شده مزبور اعطا کنند.
۳- مقامهای هواپیمایی یک طرف متعاقد می‌توانند از شرکت هواپیمایی تعیین شده
طرف متعاقد دیگر بخواهند که آنان را مجاب سازد که شرایط مقرر در قوانین و مقرراتی را که
معمولاً به موجب مفاد کنوانسیون توسط آن مقامها در مورد سرویسهای هوایی بین‌المللی
اعمال می‌گردد دارا می‌باشد.

تعلیق

۴- شرکت هواپیمایی که بدین نحو تعیین شده و اجازه بهره‌برداری یافته می‌تواند در هر زمان بهره‌برداری از سرویسهای مورد توافق را آغاز نماید، مشروط بر اینکه نرخ‌های مطابق ضوابط ماده (۱۵) این موافقتنامه در مورد سرویس مزبور وضع شده و مجری باشد.

ماده ۴ - امتناع، تعلیق یا لغو مجوز بهره‌برداری:

۱- هر طرف متعهد حق دارد در موارد مشروح زیر از اعطای اجازه بهره‌برداری امتناع ورزیده و یا مجوز صادره را لغو یا استفاده از حقوق تعیین شده در بند (۲) ماده (۲) این موافقتنامه را در مورد شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعهد دیگر معلق نماید یا هر شرطی را که ممکن است برای استفاده از این حقوق لازم بداند، وضع نماید:

الف - چنانچه قانع نشود که مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکت هواپیمایی مذکور متعلق و در اختیار طرف متعهد دیگر یا اتباع وی می‌باشد، یا

ب - چنانچه شرکت هواپیمایی مذکور قوانین و یا مقررات طرف متعهدی که این حقوق را اعطاء نموده است رعایت نکند، یا

پ - چنانچه شرکت هواپیمایی مذکور در انجام عملیات بهره‌برداری از مفاد این موافقتنامه تخلف 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 فوریت داشته باشد، فقط پس از مشورت با طرف متعهد دیگر انجام خواهد گرفت.

۳- در صورتی که یک طرف متعهد به موجب مفاد این ماده اقدامی اتخاذ کند، به حقوق طرف متعهد دیگر به موجب ماده (۱۸) این موافقتنامه لطمه‌ای وارد نخواهد شد.

ماده ۵ - تسهیلات و هزینه‌های فرودگاهی:

۱- هر یک از طرفهای متعهد در سرزمین خود فرودگاه یا فرودگاههایی را جهت

تعیین

استفاده شرکت هواپیمایی 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 هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر قرار خواهد داد.

۲- هزینه‌هایی که توسط هر یک از طرفهای متعاقد برای استفاده هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر از فرودگاهها و سایر تسهیلات هوانوردی وضع می‌گردد نباید از هزینه‌هایی که شرکت هواپیمایی ملی آن که در سرویسهای مشابه بین‌المللی تردد می‌کنند، می‌پردازند تجاوز نماید.

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

۱- هواپیماهای شرکت هواپیمایی 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 خواربار موجود در هواپیما به هنگام ورود یا خروج از سرزمین طرف متعاقد دیگر براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی، مالیاتها، هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های مشابه معاف خواهند بود مشروط بر اینکه مواد مذکور تا زمانی که مجدداً صادر شود در هواپیما باقی بماند یا زمانی مورد استفاده قرار گیرد یا به مصرف برسد که هواپیماهای مزبور بر فراز آن سرزمین در پرواز باشند.

۲- مواد زیر نیز از عوارض، حق الزحمه‌ها، هزینه‌های مشابه به استثنای هزینه‌هایی که مربوط به ارائه خدمت می‌باشد معاف خواهند بود:

الف - خواربار موجود در هواپیما که در سرزمین یک طرف متعاقد در حدود تعیین شده توسط مقامهای طرف متعاقد مذکور بار هواپیما شده و برای استفاده به هنگام خروج در هواپیمایی است که سرویسهای هوایی بین‌المللی طرف متعاقد دیگر را مورد بهره‌برداری



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

شماره

تاریخ ۲۰۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

تعیین

قرار می دهد.

ب - لوازم یدکی که به سرزمین هریک از طرفهای متعاقد جهت تعمیر یا نگهداری هواپیمایی که در سرویسهای هوایی بین المللی توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر مورد بهره برداری قرار میگیرد، وارد شده است.

پ - سوخت و روغن موتور برای تجهیز به هنگام خروج هواپیما که توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر سرویسهای بین المللی را مورد بهره برداری قرار می دهد حتی اگر قرار باشد این مواد در قسمتی از سفر که بر فراز سرزمین طرف متعاقدی که مواد مزبور در سرزمین آن بار هواپیما شده مورد استفاده قرار گیرد.

۳ - مواد مندرج در بند (۲) فوق را می توان تا زمانی که طبق مقررات گمرکی مجدداً صادر شوند یا ترتیب دیگری در مورد آن داده شود تحت نظارت یا کنترل مقامهای گمرکی قرار داد.

۴ - مسافران، اثاثیه مسافران و باری که از سرزمین یک طرف متعاقد در ترانزیت مستقیم قرار دارند و از حریمی که در فرودگاه بدین منظور اختصاص یافته خارج نمی شوند، فقط مشمول کنترل ساده ای خواهند بود. اثاثیه مسافر و بار تا زمانی که در ترانزیت مستقیم است از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هرگونه مالیات معاف خواهد بود.

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

ماده ۷ - اصول حاکم بر بهره برداری سرویس های مورد توافق:

۱ - شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد در انجام سرویس های مورد



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

تاریخ ۱۳۷۹ / ۱۰ / ۲۴

پیوست

تعالیه

توافق در مسیرهای مشخص شده از فرصت متساوی و عادلانه بهره‌مند خواهند شد.

۲- در انجام سرویس‌های مورد توافق، شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد، منافع شرکت هواپیمایی طرف دیگر را مورد نظر قرار خواهد داد تا من غیر حق 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 هواپیمایی 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 هواپیمایی و سرزمین طرف متعاقد دیگر میباشد، پیش‌بینی حمل مسافر و بار از جمله پست که بار هواپیما می‌شود و در نقاطی از مسیرهای مشخص شده در سرزمین دولت‌هایی به غیر از سرزمین دولت تعیین کننده شرکت هواپیمایی تخلیه می‌گردد طبق اصول کلی زیر که ظرفیت به آن مربوط می‌شود انجام خواهد شد:

الف - نیازهای حمل و نقل به سرزمین طرف متعاقدی که هواپیمایی را تعیین نموده است و بالعکس؛

ب - نیازهای حمل و نقل منطقه‌ای که سرویسهای مورد توافق از آن عبور می‌نمایند، پس از در نظر گرفتن سایر خدمات حمل و نقلی که توسط شرکتهای هواپیمایی کشورهایی که منطقه را تشکیل می‌دهند ایجاد شده است؛

پ - نیازمندی‌های عملیات شرکت هواپیمایی.

۴- به منظور فراهم نمودن رفتار عادلانه و متساوی برای شرکتهای هواپیمایی تعیین شده، تعداد سرویسها و ظرفیت آنها، و نیز برنامه‌های پرواز منوط به تصویب مقامهای هواپیمایی طرفهای متعاقد خواهد بود. این الزام در مورد هرگونه تغییری در سرویسهای مورد توافق نیز رعایت خواهد شد.

۵- مقامهای هواپیمایی طرفهای متعاقد در صورت ضرورت اهتمام خواهند نمود که



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

تاریخ ۱۳۷۹ / ۱۰ / ۲۴

پیوست

بیتعالی

به توافق مناسبی در خصوص برنامه‌های پرواز، ظرفیت و تعداد پرواز دست یابند.

ماده ۸ - تصویب جدول زمانبندی:

شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد، حداکثر شصت (۶۰) روز قبل از شروع سرویسها در مسیرهای مشخص شده، برنامه‌های پرواز پیشنهادی خود را برای تصویب مقامهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر تسلیم خواهند نمود. برنامه مذکور شامل نوع سرویس و نوع هواپیمای مورد استفاده، جدول پرواز و سایر اطلاعات مربوط خواهد بود. این روش در مورد تغییرات بعدی نیز به همین ترتیب عمل خواهد شد. در مواقع خاص می‌توان این محدوده زمانی را با تصویب مقامهای نامبرده کاهش داد.

ماده ۹ - 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 سرزمین طرف متعاقد دیگر یا از آن سرزمین را که معمولاً توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده برای مقامهای هواپیمایی ملی خود تهیه و به آنها ارائه می‌گردد، بنا بر تقاضا در اختیار مقامهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر قرار خواهند داد.

اطلاعات مذکور شامل جزئیات حجم، ترتیب، مبداء و مقصد حمل و نقل می‌باشد. ارائه هرگونه اطلاعات اضافی آماری حمل و نقل مورد درخواست مقامهای هواپیمایی یک طرف متعاقد از مقامهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر منوط به مذاکره دوجانبه و توافق بین طرفهای متعاقد خواهد بود.

ماده ۱۰ - شمول قوانین و مقررات:

۱- قوانین و مقررات هر طرف متعاقد در مورد هوانوردی و بهره‌برداری از هواپیمای



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

تاریخ ۲۴/۱۰/۱۳۷۹

پیوست

تعمیر

شرکتهای هواپیمایی تعیین شده توسط طرف متعاقد دیگر در حین ورود، توقف و خروج از سرزمین طرف متعاقد دیگر اعمال خواهد شد.

۲- قوانین و مقررات یک طرف متعاقد که ناظر به ورود، اقامت موقت و خروج مسافران، خدمه، بار یا پست از سرزمین آن می باشد از قبیل تشریفات ورود و خروج، مهاجرت، گمرک، ارز، بهداشت و قرنطینه در مورد مسافران، خدمه، بار یا محمولات پستی هواپیمای شرکت هواپیمایی 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 ۱۱ - انتقال درآمد:

۱- هر طرف متعاقد طبق مقررات تسعیر ارزهای خارجی طرف متعاقدی که در سرزمین آن درآمد حاصل شده حق انتقال آسان مازاد در یافتهایی را که شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر در ارتباط با حمل مسافران، پست و بار پس از کسر هزینه ها در سرزمین طرف متعاقد دیگر به دست آورده به آن شرکت هواپیمایی اعطا می نماید. هزینه دیگری به استثنای هزینه های رایج بانک انتقال مذکور قابل اجرا نخواهد بود.

۲- چنانچه یک طرف متعاقد محدودیتهایی را برای انتقال مازاد در یافتهایی که پس از کسر هزینه ها توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر حاصل گردیده وضع نماید طرف اخیر حق خواهد داشت محدودیتهای متقابلی را برای شرکت هواپیمایی آن طرف متعاقد وضع نماید. طرفهای متعاقد بیشترین تلاش خود را برای تسهیل انتقال درآمدهای مزبور به عمل خواهند آورد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

تعمیر

ماده ۱۲ - شناسایی گواهینامه‌ها و پروانه‌ها و ایمنی:

۱- 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 سرویسهای توافق شده در مسیرهای تعیین شده، توسط طرف متعاقد دیگر معتبر شناخته خواهد شد، مشروط بر اینکه شرایط صدور یا اعتبار گواهینامه‌ها و پروانه‌های مزبور 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 صادر شده یا معتبر شناخته شده خودداری نماید.

۲- هر طرف متعاقد می‌تواند در رابطه با استانداردهای ایمنی که طرف متعاقد دیگر برای تسهیلات هوانوردی، خدمه پرواز، هواپیما و بهره‌برداری شرکت‌های هواپیمایی قائل شده تقاضای مشاوره نماید. در صورتی که پس از چنین مشاوره‌ای یک طرف متعاقد دریابد که طرف متعاقد دیگر الزامات و استانداردهای ایمنی در این زمینه‌ها را که دست کم مساوی حداقل استانداردهائی است که ممکن است به موجب کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی وضع شود، به طور مؤثر برقرار نمی‌کند و انجام نمی‌دهد، طرف متعاقد دیگر را از یافته‌های مزبور و اقدامی که برای تطابق با حداقل استانداردهای مزبور لازم بداند آگاه خواهد کرد و طرف متعاقد دیگر اقدام اصلاحی مناسب را اتخاذ خواهد نمود.

ماده ۱۳ - نمایندگی بازرگانی شرکت هواپیمایی:

۱- شرکت‌های هواپیمایی یک طرف متعاقد طبق قوانین و مقررات مربوط به ورود، اقامت و استخدام یک طرف متعاقد دیگر مجاز خواهند بود که کارکنان مدیریتی، فنی و عملیاتی و سایر کارکنان متخصص خود را که برای تدارک سرویس‌های هوایی ضروری می‌باشند به سرزمین طرف متعاقد دیگر وارد نموده و نگهداری نمایند.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

تعمیر

۲- عملیات اداره و کنترل زمینی هر یک از شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طبق قوانین و مقررات طرف متعاقد دیگر انجام خواهد شد.

۳- هر طرف متعاقد حق اشتغال به فروش حمل و نقل هوایی در سرزمین خود را مستقیماً و به صلاحدید شرکت هواپیمایی از طریق نمایندگی به شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر اعطا خواهد نمود.

ماده ۱۴ - امنیت هوانوردی:

۱- طرفهای متعاقد مجدداً تأکید می کنند که 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، جزء لاینفک این موافقتنامه را تشکیل می دهد. طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهداتی که به موجب حقوق بین الملل به عهده دارند، به ویژه طبق مفاد کنوانسیون راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما امضاء شده در توکیو به تاریخ ۱۳۴۲/۶/۲۳ هجری شمسی مطابق با ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ میلادی، کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما امضاء شده در لاهه به تاریخ ۱۳۴۹/۹/۲۵ هجری شمسی مطابق با ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ میلادی و کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری امضاء شده در مونترال به تاریخ ۱۳۵۰/۷/۱ هجری شمسی مطابق با ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ 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، مسافران و خدمه آنها، فرودگاهها و تأسیسات هوانوردی و هر نوع تهدید دیگر علیه امنیت هواپیمایی کشوری ارائه خواهند کرد.

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



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

تعلیه

کشوری بین‌المللی شناخته شده‌اند تا حدودی که مقررات امنیتی مزبور در مورد طرفهای متعاقد قابل اجراست عمل نمایند. هریک 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 خواربار هواپیما پیش از سوار شدن مسافران یا بارگیری و به‌هنگام 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- هنگامی که حادثه یا خطر بروز حادثه تصرف غیرقانونی هواپیماهای کشوری یا دیگر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافران و خدمه آن، فرودگاهها یا تأسیسات هوانوردی رخ دهد، طرفهای متعاقد باید با تسهیل ارتباطات و دیگر اقدامات مناسب به منظور پایان سریع و امن حادثه مزبور یا خطر مربوط به آن یکدیگر را یاری نمایند.

ماده ۱۵ - نرخها:

۱- نرخهای مورد اجرا 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



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

تاریخ ۲۴/۱۰/۱۳۷۹

پیوست

تعلیه

هوایمایی دیگر که در تمام یا قسمتی از همان مسیرها سرویس‌های منظم انجام می‌دهند وضع می‌گردد.

۲- نرخهای مندرج در بند (۱) این ماده در صورت امکان، توسط شرکتهای هوایمایی تعیین شده طرفهای متعاقد پس از مشورت با سایر شرکتهای هوایمایی که تمام یا قسمتی از مسیر را مورد بهره‌برداری قرار می‌دهند توافق خواهد شد و توافق مزبور به منظور عملی نمودن نرخها حتی المقدور با استفاده از دستورالعملهای اتحادیه حمل و نقل هوایی بین‌المللی به دست خواهد آمد.

۳- نرخهایی که بدین ترتیب مورد توافق قرار می‌گیرد لااقل شصت (۶۰) روز قبل از تاریخ پیشنهادی اجرا برای تصویب به مقامهای هوایمایی طرفهای متعاقد تسلیم خواهد گردید. در مواقع خاص این محدوده زمانی با موافقت مقامهای مذکور قابل کاهش است.

۴- تصویب می‌تواند به طور صریح اعلام شود، چنانچه هیچ یک از مقامهای هوایمایی عدم تصویب را ظرف سی (۳۰) روز از تاریخ تسلیم طبق بند (۳) این ماده اعلام نمایند، نرخها تصویب شده تلقی می‌شود. چنانچه مدت تسلیم به گونه‌ای که در بند (۳) پیش‌بینی شده کاهش یابد مقامهای هوایمایی می‌توانند موافقت کنند زمانی که در طی آن عدم تصویب باید اعلام گردد کمتر از سی (۳۰) روز باشد.

۵- چنانچه نرخ طبق بند (۲) این ماده مورد توافق قرار نگیرد یا در طول زمان قابل اعمال طبق بند (۴) این ماده یک مقام هوایمایی عدم تصویب نرخ توافق شده خود طبق مفاد بند (۲) این ماده را به مقام هوایمایی دیگر اعلام دارد، مقامهای هوایمایی طرفهای متعاقد پس از مشورت با مقامهای هوایمایی هر کشور دیگر یا هر مقامی که توصیه وی را مشرثمر تلقی می‌کنند اهتمام خواهند کرد که با موافقت دو طرف نرخ را تعیین کنند.

۶- چنانچه مقامهای هوایمایی در مورد نرخ تسلیم به آنها طبق بند (۳) این ماده، یا در مورد تعیین هر نرخ طبق بند (۵) این ماده به توافق نرسند، این اختلاف می‌باید طبق مفاد ماده (۱۹) این موافقتنامه حل و فصل شود.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

تاریخ ۱۳۷۹/۱۰/۲۴

پیوست

تعلیه

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

ماده ۱۶ - مشاوره و اصلاح:

۱- طرفهای متعاقد یا مقامهای هواپیمایی آنها در قالب روح همکاری نزدیک هراز چندگاهی به منظور حصول اطمینان از اجرا و رعایت رضایتمندانه مفاد این موافقتنامه و پیوستهای آن با یکدیگر مشورت خواهند نمود.

۲- در صورتی که هر یک از طرفهای متعاقد اصلاح هرگونه مفاد این موافقتنامه را مطلوب تلقی نماید می تواند خواستار مشورت با طرف متعاقد دیگر شود. مشاوره مذکور در فاصله شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت تقاضا آغاز خواهد شد. هر نوع اصلاحاتی که بدین صورت مورد توافق قرار می گیرد پس از انجام تشریفات قانون اساسی یا سایر دستورالعمل های لازم و پس از تأیید از طریق تبادل یادداشت های سیاسی لازم الاجرا خواهد شد.

۳- اصلاحاتی که فقط مربوط به مفاد موافقتنامه است به غیر از جداول پیوست و یادداشت تفاهم طبق تشریفات قانون اساسی توسط هر طرف متعاقد به تصویب خواهد رسید.

۴- اصلاحاتی که فقط مربوط به مفاد جداول پیوست و یادداشت تفاهم است می تواند توسط مقامهای هواپیمایی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. چنین اصلاحاتی به محض تصویب مقامهای هواپیمایی دو طرف نافذ خواهد شد.

ماده ۱۷ - مطابقت با کنوانسیونها یا موافقتنامه های چند جانبه:

این موافقتنامه و پیوستهای آن به نحوی اصلاح خواهد شد که با هر کنوانسیون یا موافقتنامه چند جانبه ای که ممکن است در مورد هر دو طرف متعاقد لازم الاجرا گردد



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴ - ق

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

تعلیه

انطباق یابد.

ماده ۱۸ - فسخ:

- ۱- 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 هواپیمایی کشوری نیز خواهد رسید.
- ۲- در این صورت موافقتنامه دوازده (۱۲) ماه پس از اعلام دریافت اطلاعیه فسخ توسط طرف متعاقد دیگر فسخ شده تلقی خواهد شد، مگر آنکه اطلاعیه فسخ قبل از انقضای این مدت با تراضی طرفهای متعاقد مسترد شود. هرگاه طرف متعاقد دیگر دریافت اطلاعیه فسخ را اعلام نکند، اطلاعیه مزبور چهارده (۱۴) روز پس از وصول آن به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۹ - 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، 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 طرف متعاقد دیگر موضوع را به یک هیأت داور سه نفره مرکب از دو داور منتخب طرفهای متعاقد و یک سرداور ارجاع نماید.
- در صورت ارجاع امر به داور، هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت شصت (۶۰)



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴ - ق

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

تعلیه

روز از تاریخ دریافت اطلاعیه ارجاع اختلاف به داوری، نسبت به معرفی یک داور اقدام می‌کند و داوران منتخب طرفهای متعاقد ظرف مدت شصت (۶۰) روز از تاریخ آخرین انتخاب، سرداور را تعیین خواهند کرد. چنانچه هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت مقرر داور خود را تعیین نکنند، و یا داوران منتخب ظرف مدت مذکور، در مورد انتخاب سرداور به توافق نرسند، هر یک از طرفهای متعاقد می‌توانند از رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری بخواهند 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 هواپیمایی کشوری تعیین شود چنانچه رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی 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 باتوجه به سایر مواردی که طرفهای متعاقد توافق نموده‌اند آیین و محل داوری را تعیین خواهد نمود.

۶- تصمیمات هیأت داوری برای طرفهای متعاقد لازم‌الاتباع است.

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



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۴

تاریخ ۱۳۷۹ / ۱۱ / ۲۴

پیوست

بسم الله

ماده ۲۰ - ثبت نزد ایکائو:

این موافقتنامه و پیوست (پیوستهای) آن و هرگونه اصلاحیه آن نزد سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری به ثبت خواهد رسید.
پیوستهای این موافقتنامه، جزئی از موافقتنامه تلقی خواهد شد و کلیه ارجاعات به آنها شامل ارجاع به پیوستها خواهد بود مگر اینکه به طور صریح به گونه دیگری پیش‌بینی شده باشد.

ماده ۲۱ - لازم‌الاجرا شدن:

این موافقتنامه از تاریخ آخرین اطلاعیه هر طرف متعاهد که طرف متعاهد دیگر مبنی بر اینکه اقدامات لازم را طبق قوانین و مقررات خود برای لازم‌الاجرا شدن این موافقتنامه به عمل آورده، به مورد اجرا گذارده خواهد شد.
با تأیید مفاد این موافقتنامه، نمایندگان تام‌الاختیار امضاءکننده زیر که از طرف دولت‌های متبوع خود مجاز می‌باشند این موافقتنامه را در یک مقدمه، (۲۱) ماده و یک پیوست امضاء نمودند.

این موافقتنامه در تهران در تاریخ یکشنبه ۱۳۷۸/۲/۱۲ هجری شمسی برابر با ۲ می ۱۹۹۹ میلادی (۱۶ محرم ۱۴۲۰ هجری قمری) در سه نسخه اصلی به زبانهای فارسی، عربی 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 پادشاهی عربستان سعودی

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران

تعالیه

پیوست جدول مسیر

۱- مسیرهایی که شرکتهای هواپیمایی تعیین شده جمهوری اسلامی ایران می تواند مورد بهره برداری قرار دهد:

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماورا
نقاطی در جمهوری اسلامی ایران	بعداً تعیین خواهد شد.	جده ظهران ریاض	ژوهانسبورگ نایروبی قاهره

۲- مسیرهایی که شرکتهای هواپیمایی تعیین شده پادشاهی عربستان سعودی می تواند مورد بهره برداری قرار دهد:

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماورا
نقاطی در عربستان سعودی	بعداً تعیین خواهد شد.	تهران شیراز اصفهان مشهد	بعداً تعیین خواهد شد

تذکره

تذکره:

- ۱- هر شرکت هواپیمایی تعیین شده می تواند نقاط واسط و نقاط ماورای مشخص شده در پیوست موافقتنامه حاضر را در شرایطی مورد بهره برداری قرار دهد که حق بهره برداری از آزادی پنجم حمل و نقل بین این گونه نقاط و سرزمین طرف متعاقد دیگر اعمال نگردد مگر اینکه در این مورد بین دو طرف متعاقد براساس توصیه های شرکتهای هواپیمایی تعیین شده توافقی به عمل آمده باشد.
- ۲- از نقاط واسط و نقاط ماورا در هر یک از مسیرهای مشخص شده می توان به اختیار شرکتهای هواپیمایی تعیین شده در هر پرواز یا کلیه پروازها صرف نظر نمود.
- ۳- تعداد پروازها و انواع هواپیماهای شرکتهای هواپیمایی تعیین شده به شرط تأیید مقامهای هواپیمایی دو طرف متعاقد بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده مورد توافق قرار خواهد گرفت.

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه شامل مقدمه و بیست و یک ماده و یک پیوست آن در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ بیستم دی ماه یکهزار و سیصد و هفتاد و نه به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است. ع.

مهدی کریمی
رئیس مجلس شورای اسلامی