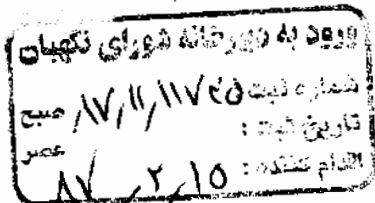


شماره: ۵۹۶/۷۸۳۱

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۲/۱۴

پوست:

بسته



حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

در اجراء اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران  
لایحه موافقتنامه سرویس های حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت مازنی  
که به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود و در جلسه علنی روز چهارشنبه  
مورخ ۱۳۸۷/۲/۱۱ مجلس عیناً به تصویب رسیده است، به پیوست ارسال می گردد.

غلامعلی حدادعادل

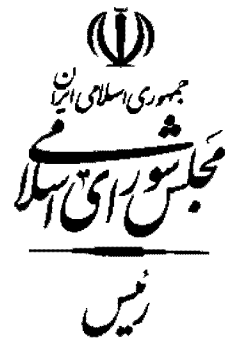
رئیس مجلس شورای اسلامی

شماره: ۵۹۶/۷۸۳۱

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۳/۱۴

پوست:

بسته



## لایحه موافقتنامه سرویس‌های حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت مالزی

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

بسم الله الرحمن الرحيم

### موافقتنامه سرویس‌های حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت مالزی

مقدمه:

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت مالزی که عضو کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی مورخ آذرماه هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی می‌باشند، و از این پس طرفهای متعاقد نامیده می‌شوند، با تمایل به انعقاد موافقتنامه‌ای به منظور تاسیس و بهره‌برداری از سرویس‌های هوایی بین سرزمینهای خود و ماوراء این سرزمین‌ها نسبت به موارد ذیل موافقت نمودند:

#### ماده ۱- تعاریف

به جز در مواردی که فحواً عبارت معنی دیگری را ایجاب نماید، از نظر این موافقتنامه: الف: اصطلاح «کنوانسیون» به کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی که در تاریخ ۱۶ آذرماه هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید،

اطلاق می‌شود، و شامل هر ضمیمه‌ای که به موجب ماده (۹۰) آن کنوانسیون تصویب شده و نیز اصلاحات ضمائم یا کنوانسیون که به موجب مواد (۹۰) و (۹۴) آن به تصویب رسیده، تاحدی که برای طرفهای متعاقد معتبر است، خواهد بود.

ب: اصطلاح «مقامات هواپیمایی» در مورد جمهوری اسلامی ایران به «سازمان هواپیمایی کشوری» و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن سازمان باشد اطلاق می‌گردد، و در مورد دولت مالزی به وزیر حمل و نقل و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن وزیر باشد، اطلاق می‌شود.

پ: اصطلاح «شرکت هواپیمایی تعیین شده» به یک یا چند شرکت هواپیمایی اطلاق می‌شود که یک طرف متعاقد از طریق ارسال اطلاعیه کتبی به طرف متعاقد دیگر به موجب مفاد ماده (۳) این موافقتنامه جهت انجام سرویسهای هوایی در مسیرهای مشخص شده در اطلاعیه مذکور تعیین خواهد نمود.

ت: اصطلاح «سرزمین» دارای همان معنی است که در ماده (۲) کنوانسیون برای آن ذکر شده است.

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

ج: اصطلاح «پیوست این موافقتنامه» به جدول مسیر این موافقتنامه یا اصلاحیه‌ای که طبق مفاد ماده (۱۶) این موافقتنامه صورت می‌پذیرد، اطلاق می‌گردد. پیوست این موافقتنامه جزء لاینفک این موافقتنامه خواهد بود و کلیه ارجاعات به موافقتنامه شامل ارجاعات به پیوست نیز می‌باشد، مگر این که به گونه دیگری پیش بینی شود.

چ: 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 می‌شود.

ح: اصطلاح «نرخ» به قیمتی اطلاق می‌شود که برای حمل مسافر، بار همراه و غیره همراه پرداخت گردد و شامل شرایطی که به موجب آن قیمت‌های مزبور اعمال می‌شود از جمله قیمت‌ها و شرایط مقرر برای نمایندگیها و سایر خدمات جنبی به استثناء دستمزدها و شرایط حمل پست، می‌باشد.

#### ماده ۲- امتیازات و حقوق حمل و نقل

۱- هر یک از طرفهای متعاقد حقوق تعیین شده در این موافقتنامه را به منظور انجام سرویسهای هوایی در مسیرهای مشخص شده در جدول مسیر پیوست این موافقتنامه به طرف متعاقد دیگر اعطاء می‌نماید.

۲- با رعایت مفاد این موافقتنامه شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد از امتیازات زیر برخوردار خواهد بود:

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

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

پ: توقف در سرزمین مذکور در نقطه یا نقاطی که برای آن مسیر در جدول مسیر پیوست این موافقتنامه مشخص گردیده است به منظور سوار و پیاده کردن مسافر، بار و پست در حمل و نقل بین‌المللی در حین انجام سرویسهای مورد توافق در مسیرهای مشخص شده.

۳- هیچ یک از مفاد بند (۲) این ماده نباید به نحوی تفسیر شود که به شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد این حق را اعطاء کند که در داخل سرزمین طرف متعاقد دیگر از نقطه‌ای به نقطه دیگری در سرزمین آن طرف 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 تاثیر مخاصمات مسلحانه یا اشغال نظامی قرار گرفته انجام سرویسهای موضوع این ماده منوط به تصویب مقامهای صلاحیتدار مربوط خواهد بود.

ماده ۳- مجوز بهره‌برداری

۱- هر طرف متعاقد حق دارد با ارسال اعلامیه کتبی به طرف متعاقد دیگر یک یا چند شرکت هواپیمایی را برای انجام سرویسهای مورد توافق در مسیرهای مشخص شده تعیین نموده، و هر شرکت (های) هواپیمایی تعیین شده را حذف کند یا تغییر دهد.

۲- پس از دریافت اعلامیه مذکور در بند (۱) فوق، طرف متعاقد دیگر باید با رعایت مفاد بندهای (۳) و (۴) این ماده اجازه مقتضی را بدون تأخیر به شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده مزبور اعطاء کند.

۳- مقامات 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 و به طور معقول به موجب مفاد کنوانسیون توسط آن مقامات در مورد سرویسهای هوایی تجاری بین‌المللی اعمال می‌گردد دارا می‌باشد.

۴- هر طرف متعاقد در هر مورد که مجاب نشده باشد مالکیت عمده و کنترل موثر شرکت هواپیمایی تعیین شده متعلق و در اختیار طرف متعاقد دیگر یا اتباع طرف متعاقدی است که شرکت هواپیمایی را تعیین کرده است، از پذیرش تعیین شرکت هواپیمایی امتناع ورزد و از اعطای امتیازات موضوع بند (۲) ماده (۲) خودداری کرده یا آنها را معلق کند یا هر شرطی را که برای اعمال امتیازات مذکور توسط آن شرکت هواپیمایی لازم بداند وضع نماید.

۵- در هر زمان پس از آنکه مفاد بندهای (۱) و (۲) این ماده رعایت شده باشد، شرکت هواپیمایی که بدین نحو تعیین شده اجازه فعالیت کسب نموده می‌تواند بهره‌برداری از سرویسهای مورد توافق را آغاز کند مشروط بر آنکه بهره‌برداری از این سرویسها مادامی که نرخ مطابق ضوابط ماده (۱۰) این موافقتنامه در مورد سرویسهای مزبور وضع نشده و مجری نباشد، انجام نپذیرد.

شماره: ۵۹۶/۷۸۳۱

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۲/۱۴

پست:

بسته



#### ماده ۴ - تعلیق و لغو

۱- هر طرف متعاقد می تواند در موارد مشروح زیر مجوز بهره برداری را لغو یا استفاده از حقوق مندرج در ماده (۲) این موافقتنامه را در مورد شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر معلق، 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 موثر شرکت هواپیمایی مذکور متعلق و در اختیار طرف متعاقد دیگر یا اتباع وی می باشد؛ یا

ب: چنانچه شرکت هواپیمایی مذکور قوانین و یا مقررات طرف متعاقدی که این حقوق را اعطاء نموده است رعایت نکند؛ یا

پ: چنانچه شرکت هواپیمایی 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 هواپیمایی طبق ماده (۱۶) این موافقتنامه انجام خواهد شد.

#### ماده ۵ - معافیت از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و سایر عوارض

۱- هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقدی که سرویسهای بین المللی را انجام می دهد و مواد سوختی، روغن موتور، وسایل یدکی، لوازم مورد نیاز جاری و خواربار موجود در هواپیماهای شرکت هواپیمایی یک طرف متعاقد به هنگام ورود به سرزمین طرف متعاقد دیگر براساس عمل متقابل از پرداخت کلیه حقوق گمرکی و سود بازرگانی، هزینه های بازرسی و سایر مالیاتها یا عوارض و دیگر هزینه های مشابه ملی و محلی معاف خواهند بود مشروط بر این که مواد و تجهیزات مذکور تازمانی که مجدداً صادر شوند در هواپیما باقی بمانند.

۲- مواد سوختی، روغن موتور، وسایل یدکی، لوازم مورد نیاز جاری و خواربار که توسط یا از طرف شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد وارد سرزمین طرف متعاقد دیگر شود یا بار هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین شده مزبور شود و صرفاً به منظور استفاده در بهره‌برداری از سرویس‌های بین‌المللی باشد براساس عمل متقابل از پرداخت کلیه عوارض و هزینه‌های ملی از جمله حقوق گمرکی، سود بازرگانی و هزینه‌های بازرسی که در سرزمین طرف متعاقد نخست وضع شده، معاف خواهد بود حتی اگر این موارد در قسمتی از سفر برفراز سرزمین طرف متعاقدی که در آن، مواد مزبور بار هواپیما شده است مورد استفاده قرار گیرد.

مواد اشاره شده فوق می‌تواند برحسب ضرورت براساس مقررات گمرکی تحت نظارت یا کنترل گمرکی قرار گیرد.

۳- تجهیزات هوانوردی جاری، وسایل یدکی، خواربار موجود در هواپیما و مواد سوختی و روغن موتور نگاهداری شده در هواپیمای هر یک از طرفهای متعاقد، تنها با موافقت مقامات گمرکی طرف متعاقد دیگر در آن سرزمین قابل تخلیه است. مقامات مذکور می‌توانند مقرر کنند این مواد تازمانی که طبق مقررات گمرکی مجدداً صادر شود و یا ترتیب دیگری درباره آن داده شود تحت نظارت مقامات نامبرده قرار گیرد.

۴- سوخت، روغن موتور، لوازم یدکی، تجهیزات مورد نیاز جاری و خواربار موجود در هواپیمای یک طرف متعاقد که در سرزمین طرف متعاقد دیگر بار هواپیما می‌شود و تنها در پروازهای بین دو نقطه در سرزمین طرف متعاقد اخیر استفاده می‌شود، در خصوص حقوق گمرکی، سود بازرگانی، هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض ملی و محلی از همان رفتاری برخوردار خواهد بود که از رفتار اعمال شده نسبت به شرکتهای هواپیمایی ملی آن طرف متعاقد نامساعدتر نباشد.

۵- اثاثیه مسافران و باری که از سرزمین یک طرف متعاقد در ترانزیت (عبور) مستقیم قرار دارد و از حریمی که در فرودگاه بدین منظور اختصاص یافته خارج نمی‌شود تازمانی که در ترانزیت (عبور) مستقیم است از حقوق گمرکی، سود بازرگانی و هرگونه مالیات معاف خواهد بود.

#### ماده ۶ - فعالیتهای بازرگانی

۱- شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد با رعایت مفاد قوانین و مقررات قابل اجرا در سرزمین هر طرف متعاقد طبق ماده (۳) این موافقتنامه مجاز خواهد بود کارکنان فنی، اداری و بازرگانی را که برای انجام سرویسهای هوایی طبق پیوست این موافقتنامه و تأسیس و بهره‌برداری از دفاتر در سرزمین طرف متعاقد دیگر مورد نیاز هستند، نگهداری نماید.

۲- هر طرف متعاقد به شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر حق فروش حمل و نقل هوایی را در سرزمین خود، به طور مستقیم، و با صلاح دید شرکت هواپیمایی از طریق دفاتر نمایندگی، اعطاء خواهد کرد.

هر شرکت هواپیمایی حق فروش حمل و نقل مذکور را خواهد داشت، و هر شخصی مجاز خواهد بود حمل و نقل مذکور را به پول رایج آن سرزمین یا طبق قوانین و مقررات ملی به ارز قابل تبدیل سایر کشورها خریداری نماید.

#### ماده ۷ - انتقال عواید

هر طرف متعاقد به شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر حق انتقال درآمدهای کسب شده در سرزمین طرف نخست به دفتر مرکزی خود پس از کسر هزینه‌ها را اعطاء خواهد کرد. در هر حال تشریفات انتقال مذکور طبق مقررات تسعیر ارز خارجی طرف متعاقدی خواهد بود که در سرزمین آن، درآمد کسب گردیده است.

#### ماده ۸ - قوانین و مقررات حاکم بر ورود و خروج

۱- قوانین و مقررات یک طرف متعاقد که ناظر به ورود و خروج هواپیماهایی که به امر هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند یا ناظر به پرواز چنین هواپیماهایی بفرز آن سرزمین می‌باشد، در مورد شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر اعمال خواهد شد.



۲- قوانین و مقررات هر طرف متعاقد که ناظر به ورود، اقامت موقت و خروج مسافری، خدمه، بار یا پست از سرزمین آن می باشد از قبیل تشریفات ورود و خروج، مهاجرت و همچنین مقررات گمرکی و بهداشتی در مورد مسافری، خدمه، بار یا محمولات پستی هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر مادام که در سرزمین مذکور باشند اعمال خواهد شد.

۳- مسافران، ائاثیه مسافران و باری که از سرزمین یک طرف متعاقد در ترانزیت (عبور) مستقیم قرار دارند و از حریمی که در فرودگاه بدین منظور اختصاص یافته خارج نمی شوند، فقط مشمول کنترل ساده ای براساس قوانین و مقررات هر طرف متعاقد خواهند بود.

۴- هیچ یک از طرفهای متعاقد به شرکت هواپیمایی خود در رابطه با شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر در خصوص اجرای قوانین و مقررات موضوع بندهای (۱) و (۲) این ماده امتیازی نخواهد داد.

#### ماده ۹ - مقررات ظرفیت

۱- شرکتهای هواپیمایی تعیین شده دو طرف متعاقد برای انجام سرویسهای مورد توافق در مسیرهای مشخص شده بین سرزمینهای مربوط خود از فرصت عادلانه و مساوی برخوردار خواهند بود.

۲- در انجام سرویسهای مورد توافق، شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد، منافع شرکت هواپیمایی تعیین شده 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- سرویسهای مورد توافق که توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد ارائه می شود باید ارتباط نزدیکی با نیازمندیهای عموم مردم برای حمل و نقل در مسیرهای مشخص شده داشته و هدف اصلی از آنها، تأمین ظرفیت کافی با ضریب بار مناسب جهت رفع نیازمندیهای جاری پیش بینی شده معقول برای حمل مسافر، بار و پست از مبدأ سرزمین طرف متعاقد تعیین کننده شرکت هواپیمایی یا به مقصد آن می باشد. تأمین حمل و نقل

مسافری، بار و پست که در نقاطی در مسیرهای مشخص شده در سرزمین کشورهای غیر از کشوری که شرکت هواپیمایی را تعیین نموده است سوار و پیاده یا بارگیری و تخلیه می‌شوند، طبق اصول کلی انجام خواهد شد که ظرفیت مرتبط با موارد زیر باشد:

الف: نیازمندیهای حمل و نقل به سرزمین طرف متعهدی که شرکت هواپیمایی را تعیین نموده است و بالعکس؛

ب: نیازمندیهای حمل و نقل منطقه‌ای که شرکت هواپیمایی از آن عبور می‌کند، پس از مد نظر قرارداد سرویسهای حمل و نقل دیگری که توسط شرکتهای هواپیمایی کشورهای تشکیل دهنده آن منطقه، تأسیس شده اند؛ و

ج: نیازمندیهای عملیاتی شرکت هواپیمایی.

۴- مقامات هواپیمایی طرفهای متعهد هر چند وقت یکبار به طور مشترک درخصوص به کارگیری عملی اصول مندرج دریندهای فوق الذکر این ماده برای انجام سرویسهای مورد توافق توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده تصمیم‌گیری خواهند نمود. تازمانی که ترتیبات ظرفیت جدید مورد موافقت قرار نگیرد توافق حاصل شده درخصوص موضوع لازم الاجراء خواهد ماند.

۵- شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعهد، حداکثر سی (۳۰) روز قبل از شروع سرویسها در مسیرهای مشخص شده، برنامه‌های پرواز را برای تصویب به مقامات هواپیمایی طرف متعهد 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 ۱۰- نرخها

۱- نرخهای مورد اجراء توسط شرکت (های) هواپیمایی تعیین شده در ارتباط با هرگونه حمل و نقل به سرزمین طرف متعهد دیگر یا بالعکس در سطح معقولی خواهد بود که با توجه به کلیه عوامل مربوط از جمله هزینه بهره‌برداری و سود معقول و خصوصیات هر سرویس و نرخهای مورد اجراء شرکتهای هواپیمایی دیگر، وضع می‌گردد.

۲- نرخهای موضوع بند (۱) این ماده در صورت امکان با توافق دوجانبه شرکتهای هواپیمایی تعیین شده دوطرف متعاقد در صورت لزوم، با توجه به نرخهای مورد اجراء توسط سایر شرکتهای هواپیمایی 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 پیشنهادهایی را در این زمینه تنظیم می کند، هدایت خواهد شد.

۳- نرخهایی که بدین ترتیب مورد توافق قرار می گیرد، حداقل شصت (۶۰) روز قبل از تاریخ پیشنهادی اجراء، برای تصویب به مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد تسلیم خواهد شد. در موارد خاص، این محدوده زمانی با موافقت مقامات مذکور قابل کاهش است. به محض دریافت نرخهای ارائه شده، مقامات هواپیمایی بدون تأخیر غیر ضروری نرخهای مذکور را بررسی خواهند کرد. مقامات هواپیمایی می توانند تمدید تاریخ پیشنهادی اجراء نرخها را به مقامات هواپیمایی دیگر اعلام نمایند. در صورتی که مقامات هواپیمایی هر طرف متعاقد در مورد نرخها اظهار نارضایتی بنمایند، هیچ نرخی قابل اجرا نخواهد بود.

۴- در صورتی که شرکتهای هواپیمایی تعیین شده نتوانند به توافق برسند، یا چنانچه نرخها توسط مقامات هواپیمایی یک طرف متعاقد به تصویب نرسد، مقامات هواپیمایی دوطرف متعاقد اهتمام خواهند کرد که نرخها را با توافق دوطرفه تعیین نمایند. جز در صورتی که به گونه دیگری توافق شود، مذاکرات مذکور ظرف مدت سی (۳۰) روز از تاریخی شروع خواهد شد که مشخص شده است که شرکتهای هواپیمایی تعیین شده در خصوص نرخها نمی توانند به توافق برسند یا این که مقامات هواپیمایی یک طرف متعاقد از عدم تصویب نرخها، مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر را آگاه کرده اند.

۵- در صورت عدم توافق، اختلاف به تشریفات پیش بینی شده در ماده (۱۶) این موافقتنامه که از این پس می آید، ارجاع داده خواهد شد.

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

۷- مقامات هواپیمایی هر طرف متعاقد نهایت توان خود را به کار خواهند گرفت تا اطمینان حاصل کنند که شرکتهای هواپیمایی تعیین شده نرخهای مورد توافق ثبت شده نزد

مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد همچنین قوانین یا مقررات در این زمینه را رعایت خواهند کرد.

#### ماده ۱۱ - تسهیلات و هزینه‌های فرودگاهی

هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند در قبال استفاده هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر از فرودگاهها و سایر تأسیسات آن، هزینه‌هایی را وضع نماید یا اجازه وضع آن را بدهد، مشروط بر آنکه میزان این هزینه‌ها از آنچه شرکت هواپیمایی تعیین شده آن طرف متعاقد که در سرویسهای مشابه بین‌المللی تردد می‌کند و برای استفاده از چنین فرودگاهها و تأسیساتی می‌پردازند، تجاوز نکند.

#### ماده ۱۲ - ایمنی هوانوردی

۱ - هر طرف متعاقد می‌تواند در هر زمان در رابطه با استانداردهای ایمنی در زمینه‌های مربوط به تأسیسات هوانوردی، خدمه پرواز، هواپیما و بهره‌برداری از هواپیما که طرف متعاقد دیگر به کار گرفته است، درخواست مشاوره نماید. چنین مشاوره‌ای ظرف مدت سی (۳۰) روز از تاریخ درخواست مزبور انجام خواهد شد.

۲ - در صورتی که پس از مشاوره مزبور یک طرف متعاقد ملاحظه کند استانداردهای ایمنی در زمینه‌های موضوع بند (۱) این ماده که در آن زمان به موجب کنوانسیون وضع شده به طور مؤثر توسط طرف متعاقد دیگر به کار گرفته یا اجراء نمی‌شود، طرف متعاقد دیگر را از یافته‌های مزبور و اقداماتی که برای تطبیق با استانداردهای ایکائو ضروری به نظر می‌رسد آگاه خواهد کرد. طرف متعاقد دیگر اقدام اصلاحی مناسب را در فرصت زمانی توافق شده اتخاذ خواهد نمود.

۳ - همچنین به موجب ماده (۱۶) کنوانسیون توافق می‌شود هر نوع هواپیمایی که توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد یا از طرف آن در سرویسهایی از مبدأ سرزمین طرف متعاقد دیگر یا بالعکس مورد بهره‌برداری قرار گیرد، می‌تواند

مادامی که درسزمین طرف متعاقد دیگر است، مشمول بازرسی نمایندگان مجاز طرف متعاقد دیگر قرارگیرد، مشروط براین که این امر منجر به تاخیر بدون دلیل در بهره‌برداری از هواپیما نگردد. علی‌رغم تعهدات مندرج در ماده (۳۳) کنوانسیون هدف این بازرسی، تأیید اعتبار اسناد هواپیمای مربوط، گواهینامه خدمه و تطبیق تجهیزات و وضعیت هواپیما با استانداردهای وضع شده در آن زمان به موجب کنوانسیون می باشد.

۴- هر طرف متعاقد حق تعلیق یا تغییر فوری مجوز بهره‌برداری شرکت و یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر را در صورتی که اقدام فوری برای حصول اطمینان از ایمنی بهره‌برداری شرکت هواپیمایی تعیین شده ضروری باشد برای خود محفوظ می‌دارد.

۵- هر اقدامی از سوی یک طرف متعاقد طبق بند (۴) فوق با ازین رفتن زمینه اتخاذ آن اقدام متوقف خواهد شد.

۶- باتوجه به بند (۲) فوق اگر مشخص شود که با پایان یافتن فرصت زمانی توافق شده، یک طرف متعاقد درحالت عدم مطابقت با استانداردهای ایکائو باقی مانده است، دبیرکل ایکائو باید از این موضوع و نیز تصمیم رضایت بخش بعدی نسبت به موقعیت مطلع گردد.

#### ماده ۱۳ - 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، برای بهره‌برداری از مسیرها و سرویسهای موضوع این موافقتنامه، توسط طرف متعاقد دیگر معتبر شناخته خواهد شد، مشروط براین که 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 هم 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 معتبر شناخته شده خودداری نماید.

#### ماده ۱۴ - امنیت هوانوردی

۱- طرفهای متعاقد تأکید می‌کنند که حقوق و تعهداتی که به موجب حقوق بین‌الملل در قبال یکدیگر در خصوص حفظ امنیت هواپیمایی کشوری در برابر اعمال مداخله‌گرایانه غیرقانونی دارند، جزء لاینفک این موافقتنامه را تشکیل می‌دهد.

طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهداتی که به موجب حقوق بین‌الملل 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 و هر کنوانسیون دیگری مربوط به امنیت هواپیمایی کشوری که طرفهای متعاقد به عضویت آن درآمده باشند عمل خواهند کرد.

۲- طرفهای متعاقد حسب تقاضا، کلیه مساعدتهای لازم را به یکدیگر جهت جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیماهای کشوری و سایر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافرین و خدمه آنها، فرودگاهها و تأسیسات هوانوردی و هر نوع تهدید دیگر علیه امنیت هواپیمایی کشوری ارائه خواهند کرد.

۳- طرفهای متعاقد باید در روابط دوجانبه خود طبق مقررات امنیت هوانوردی مصوب سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری که به عنوان ضوابط کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی شناخته شده‌اند تا حدودی که مقررات امنیتی مزبور در مورد طرفهای متعاقد قابل اجراء است عمل نمایند. هر یک از طرفهای متعاقد باید از متصدیان هواپیماهایی که محل ثبت آن هواپیماها یا محل اصلی کار و یا اقامت دائمی متصدیان آنها در سرزمین وی واقع

شده و نیز از متصدیان فرودگاههای واقع در سرزمین خود بخواهد که مطابق مقررات امنیت هوانوردی مزبور عمل کنند. بنابر این هرطرف متعاقد، طرف متعاقد دیگر را از هرگونه اختلاف بین رویه‌ها و مقررات ملی خود و مقررات امنیت هوانوردی فوق‌الذکر آگاه خواهد کرد.

هرطرف متعاقد می‌تواند در هر زمان از طرف متعاقد دیگر درخصوص هر نوع اختلاف مزبور درخواست مشاوره فوری نماید.

۴- هر طرف متعاقد موافقت می‌نماید که مقررات امنیتی را که طرف متعاقد دیگر برای ورود به سرزمین آن طرف متعاقد دیگر مقرر کرده رعایت کند. واقدامات کافی برای حفاظت از هواپیماها و بازرسی مسافری، خدمه، لوازم همراه مسافر، اثاثیه مسافر و نیز بار و خواربار هواپیما، پیش از سوار شدن مسافران یا بارگیری و به هنگام آن انجام دهد. همچنین هر طرف متعاقد باید هر درخواستی را که طرف متعاقد دیگر برای انجام اقدامات امنیتی ویژه جهت مقابله با تهدیدی خاص نسبت به هواپیمایی کشوری به عمل آورد، با نظر مساعد مورد توجه قرار دهد.

۵- هنگامی که حادثه یا خطر بروز حادثه تصرف غیرقانونی هواپیمایی کشوری یا دیگر اقدام غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافری، و خدمه آن فرودگاهها یا تأسیسات هوانوردی رخ دهد، طرفهای متعاقد باید از طریق تسهیل ارتباطات و اتخاذ تدابیر مناسب دیگر به منظور پایان سریع و با حداقل خطر حادثه مزبور یا تهدید مربوط به آن به یکدیگر یاری رسانند.

#### ماده ۱۵ - ارائه آمار

مقامات هواپیمایی هر یک از طرفهای متعاقد، بنا به درخواست مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر، اطلاعات آماری را که ممکن است به طور معقول به منظور مرور ظرفیت سرویسهای مورد توافق توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد نخست درخواست شود را در اختیار آنها قرار خواهند داد. چنین اطلاعات آماری شامل کلیه

اطلاعات مورد درخواست برای تعیین میزان حمل و نقل انجام شده توسط آن شرکت هوایمایی تعیین شده در سرویسهای مورد توافق خواهد بود.

#### ماده ۱۶ - مشاوره و اصلاح

- ۱- هر یک از طرفهای متعاقد جهت حسن اجرای این موافقتنامه می توانند در هر زمان در خصوص هر موضوع مرتبط با این موافقتنامه تقاضای مشاوره نمایند. این مشاوره ظرف شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت تقاضا توسط طرف متعاقد دیگر آغاز خواهد شد، مگر این که به گونه دیگری بین طرفهای متعاقد توافق شود.
- ۲- چنانچه هر یک از طرفهای متعاقد اصلاح هر یک از مفاد این موافقتنامه را مطلوب تشخیص دهد، می تواند در هر زمان از طرف متعاقد دیگر تقاضای مشاوره نماید. چنین مشاوره ای ظرف مدت (۶۰) روز از تاریخ دریافت تقاضای مزبور انجام خواهد شد.
- ۳- هرگونه تغییر در این موافقتنامه در صورت موافقت طرفهای متعاقد با رعایت مفاد ماده (۲۱) این موافقتنامه به مورد اجراء نهاده خواهد شد.
- ۴- علی رغم مفاد بند (۳) فوق اصلاحات جدول مسیر پیوست این موافقتنامه می تواند، به طور مستقیم بین مقامات هوایمایی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات با مبادله یادداشت از طریق دیپلماتیک لازم الاجراء خواهد گردید.

#### ماده ۱۷ - حل اختلاف

- ۱- هر گاه در مورد تفسیر یا اجرای این موافقتنامه بین طرفهای متعاقد اختلافی بروز نماید، از طریق مذاکره مستقیم بین مقامات هوایمایی طرفهای متعاقد حل و فصل خواهد شد.
- ۲- هر گاه طرفهای متعاقد نتوانند اختلاف مذکور را از طریق مذاکره به موجب مفاد بند (۱) این ماده حل و فصل کنند، اختلاف از طریق مجاری دیپلماتیک حل و فصل خواهد شد.



ماده ۱۸ - مطابقت با کنوانسیون یا موافقتنامه‌های چندجانبه

در صورت انعقاد کنوانسیون یا موافقتنامه عمومی چندجانبه‌ای در مورد حمل و نقل هوایی که هر دو طرف متعاقد به آن متعهد شوند، این موافقتنامه باید به نحوی اصلاح شود که با مقررات کنوانسیون یا موافقتنامه مزبور انطباق یابد.

ماده ۱۹ - فسخ

هر طرف متعاقد می‌تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقتنامه طی اطلاعیه کتبی به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید. این اطلاعیه همزمان به آگاهی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری نیز خواهد رسید. در صورت ارائه چنین اطلاعیه‌ای، این موافقتنامه دوازده (۱۲) ماه پس از اعلام دریافت اطلاعیه فسخ توسط طرف متعاقد دیگر فسخ خواهد شد، مگر آن که اطلاعیه فسخ قبل از انقضای این مدت با تراضی 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 ۲۰ - ثبت

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

ماده ۲۱ - 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 تایید مفاد این موافقتنامه، نمایندگان تام‌الاختیار امضاءکننده زیر که از طرف دولت‌های متبوع خود مجاز می‌باشند این موافقتنامه را در یک مقدمه و بیست و یک ماده و یک پیوست امضاء نمودند.

این موافقتنامه در تهران در تاریخ بیست و هفتم شهریور ۱۳۸۴ هجری شمسی برابر با هجدهم سپتامبر ۲۰۰۵ میلادی در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی، انگلیسی و مالایو که هر سه متن دارای اعتبار یکسان می‌باشند، تنظیم گردید. در صورت اختلاف در تفسیر متون، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.

از طرف  
دولت مالزی  
داتو محمدسفرالدین  
معاون وزیر حمل و نقل

از طرف  
دولت جمهوری اسلامی ایران  
نورا... رضایی نیارکی  
معاون وزیر راه و ترابری و  
سرپرست سازمان هواپیمایی کشوری

**پوست**

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

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
نقاطی در	هر نقطه	نقاطی در	هر نقطه
ایران		مالزی	

۲- مسیرهایی که ممکن است توسط شرکت (های) هواپیمایی تعیین شده دولت مالزی مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
نقاطی در	هر نقطه	نقاطی در	هر نقطه
مالزی		ایران	

**تذکر:**

۱- هر شرکت هواپیمایی تعیین شده می‌تواند نقاط واسط و نقاط ماوراء مشخص شده در پوست این موافقتنامه را در شرایطی مورد بهره‌برداری قرار دهد که حق بهره‌برداری از آزادی پنجم حمل و نقل بین این گونه نقاط و سرزمین طرف متعاقد دیگر اعمال نگردد مگر این که در این مورد بین دوطرف متعاقد براساس توصیه‌های شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده توافقی به عمل آمده باشد.

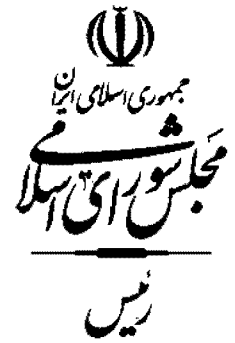
۲- از نقاط واسط و نقاط ماوراء در هر یک از مسیرهای مشخص شده می‌توان به اختیار شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده در هر پرواز یا کلیه پروازها صرف‌نظر نمود.

شماره: ۵۹۶/۷۸۳۱

تاریخ: ۱۳۸۷/۰۲/۱۴

پوست:

برس



۳- تعداد پروازها و انواع هواپیماهای شرکتهای هواپیمایی تعیین شده به شرط تأیید مقامات 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 در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ یازدهم اردیبهشت ماه یکهزار و سیصد و هشتاد و هفت مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید. ان

غلامعلی حدادعادل

رئیس مجلس شورای اسلامی