

شماره ۱۱۱۲

تاریخ ۱۳۸۰/۵/۱۸

پیوست



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

بیت

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان

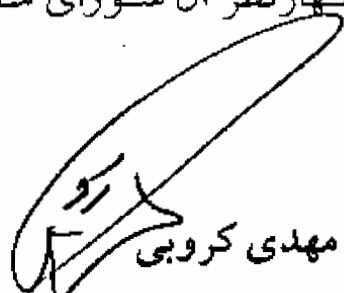
شماره ثبت:	۸۹۱۱۹۸۷
تاریخ ثبت:	۸۰۵۱۸
اقدام کننده:	

۷ صبح
۱۳۸۰/۵/۱۸

مجلس شورای اسلامی

شورای محترم نگهبان

لایحه شماره ۲۳۸۲۷/۸۶۶۹ مورخ ۱۳۸۰/۳/۶ دولت در خصوص موافقتنامه حمل و نقل هوایی دوجانبه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس که در جلسه علنی روز یکشنبه مورخ ۱۳۸۰/۵/۱۴ 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 رئیس

بیت عالی

شماره ۱۱۱۲

تاریخ ۱۳۸۰/۰۵/۱۸

پیوست

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان

شماره ثبت : ۸۰۱۱۱۹۸۷ صج

تاریخ ثبت : ۱۰/۰۵/۸۸

تقدم کننده :

رئیس شورای نگهبان

لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوایی دوجانبه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس

ماده واحده - موافقتنامه حمل و نقل هوایی دوجانبه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس 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 هوایی دوجانبه بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس

مقدمه :

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری بلاروس

که عضو کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین المللی مورخ ۱۶ آذر ماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی می باشند و از این پس طرف های متعاقد نامیده می شوند، به منظور تأسیس و بهره برداری از سرویس های هوایی منظم فی مابین و ماوراء سرزمین های کشورهای طرف های متعاقد به شرح زیر موافقت کردند :

ماده ۱ - تعاریف :

از نظر این موافقتنامه :

الف - اصطلاح « کنوانسیون » به کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین المللی که در تاریخ ۱۶ آذر ماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می شود، و شامل اصلاحات کنوانسیون که به موجب ماده (۹۴) آن تصویب شده و برای طرف های متعاقد لازم الاجراء گردیده و نیز ضمیمات کنوانسیون و اصلاحات آنها



بیتجاری

که به موجب ماده (۹۰) آن به تصویب رسیده و برای طرف‌های متعاقد لازم‌الاجراء شده است، خواهد بود.

ب - اصطلاح «مقامات هواپیمائی» در مورد جمهوری اسلامی ایران به «رئیس سازمان هواپیمائی کشوری» و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن سازمان باشد اطلاق می‌گردد، و در مورد دولت جمهوری بلاروس به کمیته هواپیمائی کشوری و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن کمیته باشد، اطلاق می‌گردد.

پ - اصطلاح «شرکت هواپیمائی تعیین شده» به یک یا چند شرکت هواپیمائی اطلاق می‌شود که به موجب مفاد ماده (۳) موافقتنامه حاضر 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 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.

ث - اصطلاح «سرزمین» در مورد هر یک از طرف‌های متعاقد به مناطق خشکی و آبی که تحت حاکمیت آن کشور قرار دارد، اطلاق و شامل فضای محاذی آنها نیز می‌شود.

ج - اصطلاحات «سرویس هوائی»، «سرویس هوائی بین‌المللی»، «شرکت هواپیمائی» و «توقف منظورهای غیرحامل و نقل» دارای همان معانی است که در ماده (۹۶) کنوانسیون برای آنها ذکر شده است.

چ - اصطلاح «نرخ» به قیمتی اطلاق می‌شود که برای حمل مسافر، بار همراه و غیر 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 - اعطای حقوق :

۱- هر طرف متعاقد جهت انجام سرویس‌های هوائی بین‌المللی منظم به وسیله



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

شماره ۱۱۱۲

تاریخ ۱۳۸۰ / ۵ / ۱۸

پست

پست

مبتنی

شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر حقوق زیر را به طرف متعاقد دیگر اعطاء می نماید:

- الف - پرواز بدون فرود از فراز سرزمین کشور طرف متعاقد 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 و تخلیه بار و پست در حمل و نقل 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 طرف های متعاقد و تصویب مقامات هواپیمائی آنها خواهد بود.
- ۳- هیچ یک از مقررات این موافقتنامه نباید به نحوی تفسیر شود که به شرکت هواپیمائی یک طرف متعاقد این حق را اعطاء کند که در داخل سرزمین کشور طرف متعاقد دیگر از نقطه ای به نقطه دیگر در سرزمین کشور طرف متعاقد دیگر مبادرت به حمل مسافر، بار یا 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 سرویس های موضوع این ماده منوط به تصویب مقامهای صلاحیتدار مربوط خواهد بود.

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 سرویس های 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.



مبتنی بر

۳- مقامات هواپیمائی یک طرف متعاقد می‌توانند 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 بین‌المللی اعمال می‌گردد 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 کشور است از اعطای اجازه بهره‌برداری موضوع بند (۲) این ماده امتناع ورزد و یا هر شرطی را که برای اعمال حقوق مذکور در ماده (۲) این موافقتنامه توسط آن شرکت هواپیمائی تعیین شده لازم بدانند وضع نماید.

۵- شرکت هواپیمائی تعیین شده می‌تواند در هر زمان پس از دریافت اجازه مندرج در بند (۲) فوق، بهره‌برداری از سرویس‌های مورد توافق را آغاز کند مشروط بر آن که نرخ‌ها مطابق ضوابط ماده (۱۰) این موافقتنامه در مورد سرویس‌های مزبور وضع شده و مجری باشد.

ماده ۴ - تعلیق و لغو:

۱- هر طرف متعاقد می‌تواند در موارد مشروح زیر مجوز بهره‌برداری را لغو یا 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 می‌داند وضع کند:

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

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

پ - چنانچه شرکت هواپیمائی مذکور در انجام عملیات بهره‌برداری از مفاد این موافقتنامه تخطی کند.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر ترانس

مبتدائی

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 کشور هر طرف متعاقد در مورد ورود یا خروج هواپیماهایی که به امر هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند و نیز قوانین و مقررات مربوط به بهره‌برداری و هوانوردی این قبیل هواپیماها مادام که بر فواز یا داخل سرزمین آن طرف متعاقد می‌باشند، در مورد هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر اعمال خواهد شد.
۲- قوانین و مقررات کشور هر طرف متعاقد که ناظر به ورود، اقامت موقت و خروج مسافرین، خدمه، بار یا پست از سرزمین آن می‌باشد از قبیل تشریفات ورود و خروج، مهاجرت و همچنین مقررات گمرکی و بهداشتی در مورد مسافرین، خدمه، 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 کشور طرف متعاقد دیگر دایر نماید و یا اینکه برای خود یک عامل کل یا عامل فروش کل تعیین کند. نصب عامل کل یا عامل فروش کل براساس قوانین و مقررات کشور 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. چنین انتقالی باید براساس مفاد موافقتنامه مربوط به مسائل مالی



بیتجاری

طرف‌های متعاقد صورت پذیرد. در صورت عدم وجود چنین موافقتنامه‌ای و یا مفاد مربوط در آن، انتقال باید براساس قوانین و مقررات کشوری باشد که درآمدها در آن دریافت می‌گردد.

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

۱- هواپیماهای شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده که سرویس‌های هوائی بین‌المللی را انجام می‌دهند همین طور تجهیزات هوانوردی موردنیاز جاری آنها، وسایل یدکی از جمله موتورها، مواد مصرفی فنی، ذخائر سوختی و روغن موتور، خواربار موجود در چنین هواپیمائی از مالیات‌ها، سود بازرگانی، حقوق گمرکی و عوارض در هنگام ورود به سرزمین کشور طرف متعاقد دیگر معاف خواهند بود حتی اگر لوازم، مواد و ملزومات مذکور زمانی مورد استفاده قرارگیرد یا به مصرف برسد که هواپیمای مزبور بر فراز آن سرزمین در پرواز باشد.

۲- سوخت، روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی، لوازم موردنیاز جاری و خواربار که توسط یک طرف متعاقد یا اتباع آن به سرزمین کشور 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 و سود بازرگانی و هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های ملی و محلی معاف خواهد بود.

۳- سوخت، روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، لوازم یدکی، تجهیزات موردنیاز جاری و خواربار که در سرزمین کشور 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 و سود بازرگانی، مالیات‌ها و هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های ملی و محلی معاف خواهد بود.

۴- تجهیزات هوانوردی موردنیاز جاری، و همچنین مواد و کالاهای نگاهداری شده در هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاقد تنها با موافقت مقامات گمرکی کشور طرف متعاقد دیگر در آن سرزمین قابل تخلیه است. در این صورت می‌توان



مبتغای

آنها را تا زمانی که طبق قوانین و 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 کشور یک طرف متعاهد 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 باری که در ترانزیت مستقیم از سرزمین کشور هر یک از طرف‌های متعاهد است از مالیات‌ها، سود بازرگانی، حقوق گمرکی و عوارض معاف خواهد بود.

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

ماده ۷ - تسهیلات و هزینه‌های فرودگاهی :

۱- هر یک از طرف‌های متعاهد در سرزمین کشور خود فرودگاه یا فرودگاههایی را جهت استفاده شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاهد 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 هواپیمائی تعیین شده طرف متعاهد دیگر قرار خواهد داد.

۲- هر یک از طرف‌های متعاهد می‌تواند در قبال استفاده هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاهد دیگر از فرودگاهها و سایر تأسیسات آن هزینه‌های عادلانه و معقولی دریافت دارد، مشروط بر آنکه میزان این هزینه‌ها از آنچه شرکت‌های حمل و نقل هوائی آن که در سرویس‌های مشابه بین‌المللی تردد می‌کنند، برای استفاده از چنین فرودگاه و تأسیساتی می‌پردازند، تجاوز نکند.



بیتسالی

شماره ۱۱۱۲

شماره ۵-

تاریخ ۱۳۸۰ / ۵ / ۱۸

پست

ماده ۸ - مقررات ظرفیت و تصویب برنامه‌های 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 بهره‌مند باشند.

۲- در انجام سرویس‌های مورد توافق، شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاقد، منافع شرکت هواپیمائی طرف دیگر را مورد نظر قرار خواهد داد تا من غیرحق 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 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 کشور طرف متعاقد تعیین کننده شرکت هواپیمائی و سرزمین کشور 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 کشور طرف متعاقد دیگر تأمین نماید.

۵- ظرفیتی که عرضه می‌شود شامل تعداد سرویس‌ها و نوع هواپیماهای مورد استفاده شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرف‌های متعاقد در سرویس‌های مورد توافق می‌تواند از سوی شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده پیشنهاد شود. پیشنهاد فوق پس از مذاکره و تبادل نظر بین شرکتهای هواپیمائی تعیین شده با رعایت اصول مندرج در بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده ارائه خواهد شد. ظرفیت مذکور با تصویب مقامات هواپیمائی طرف‌های متعاقد تعیین و اجراء خواهد شد.

۶- در صورت عدم توافق بین شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرف‌های متعاقد، مسائل مندرج در بند (۵) 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



بیمه‌نامه

شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده بدون تغییر باقی خواهد ماند.
۷- شرکت هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاقد، حداکثر سی (۳۰) روز قبل از شروع سرویس‌ها در مسیرهای مشخص شده، برنامه‌های پرواز را برای تصویب 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 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 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 می‌دارد که در مورد پرواز از فراز سرزمین کشور خود از شناسائی گواهینامه‌های صلاحیت و پروانه‌هایی که برای اتباع آن کشور 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 شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرف‌های متعاقد در سرویس‌های مورد توافق در سطح معقولی خواهد بود که با توجه به کلیه عوامل مربوط از جمله هزینه‌های 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 زیر تعیین می‌گردد:



بتعمالی

الف - در صورتی که شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده دو طرف متعاقد عضو یک اتحادیه بین‌المللی شرکت‌های هواپیمائی با مکانیسم تعیین نرخ باشند و یک قطعنامه نرخ، راجع به سرویس‌های مورد توافق از قبل وجود داشته باشد، نرخ‌ها بر اساس این قطعنامه بین شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرف‌های متعاقد توافق خواهد شد.

ب - در صورتی که هیچ کدام از شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرف‌های متعاقد یا یکی از آنها عضو اتحادیه شرکت‌های هواپیمائی نباشند و یا قطعنامه نرخ مندرج در جزء (الف) فوق وجود نداشته باشد شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرف‌های متعاقد در مورد نرخ‌هایی که برای سرویس‌های مورد توافق اعمال می‌گردد بین خود توافق خواهند نمود.

پ - نرخ‌هایی که به ترتیب مندرج در جزء (الف) و (ب) مورد توافق قرار می‌گیرد لااقل سی (۳۰) روز قبل از تاریخ پیشنهادی اجراء برای تصویب به مقامات هواپیمائی طرف‌های متعاقد تسلیم خواهد گردید. این محدوده زمانی به موافقت مقامات مذکور قابل تغییر است.

ت - در صورتی که شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرف‌های متعاقد نتوانند درباره نرخ‌های قابل اجراء به توافق برسند یا در صورتی که یک طرف متعاقد شرکت هواپیمائی خود را به منظور انجام سرویس‌های مورد توافق تعیین ننموده باشد و یا چنانچه در فاصله پانزده (۱۵) روز اول از دوره سی (۳۰) روزه موضوع جزء (پ) 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 نرخ‌ی قبل از تصویب مقامات هواپیمائی طرف‌های متعاقد به اجراء گذارده نخواهد شد. با وجود این در صورتی که ظرف مدت پانزده (۱۵) روز یادشده، 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.



مبتعنا

شماره ۱۱۱۲
تاریخ ۱۳۸۰/۰۵/۱۸
پوست

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

ماده ۱۱ - امنیت هوانوردی :

۱- طرف‌های متعاقد حقوق و تعهداتی را که به موجب حقوق بین‌الملل در قبال یکدیگر در خصوص حفظ امنیت هواپیمائی کشوری در برابر اعمال مداخله‌گرایانه غیرقانونی دارند، مورد تأکید قرار می‌دهند.

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 ۱۳ 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 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 بین‌المللی هواپیمائی کشوری که به عنوان ضمانت کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین‌المللی شناخته شده‌اند تا حدودی که مقررات امنیتی مزبور در مورد طرف‌های متعاقد قابل اجراء است عمل نمایند. هر یک از طرف‌های متعاقد نباید از متصدیان هواپیمائی که محل اصلی کار و یا اقامت دائمی متصدیان آنها در سرزمین کشور وی واقع شده و نیز از متصدیان فرودگاههای واقع در سرزمین خود بخواهد که مطابق مقررات



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۱۱۱۴

تاریخ ۱۳۸۰/۰۵/۱۸

پوست

بیتنالی

هوانوردی مزبور عمل کنند.

۴- هر طرف متعاقد می تواند از متصدیان هواپیماها بخواهد که مقررات امنیت هوانوردی مورد اشاره در بند (۳) فوق را که طرف متعاقد دیگر برای ورود به سرزمین کشور 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 کشور آن اقدامات کافی برای حفاظت از هواپیماها و بازرسی مسافری، خدمه، لوازم همراه مسافر، اثاثیه مسافر، بار و خواربار 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 یا تهدید خاص به عمل آورد، با نظر مساعد مورد توجه قرار دهد.

۵- هرگاه هواپیماهای کشور به طور غیرقانونی تصرف شود و یا اعمال غیرقانونی دیگری علیه امنیت این هواپیماها، مسافری و خدمه آنها، فرودگاهها یا تأسیسات هوانوردی صورت پذیرد، و یا تهدیدی در این مورد انجام گیرد، طرف های متعاقد باید از طریق تسهیل ارتباطات و اتخاذ تدابیر مناسب دیگر به منظور ختم سریع و بی خطر و یا خشی کردن تهدید مزبور به یکدیگر یاری رسانند.

ماده ۱۲ - تسلیم آمار :

مقامات هواپیمایی هر طرف متعاقد اطلاعات و آمار مربوط به حمل و نقل انجام شده در سرویس های مورد توافق توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده خود به سرزمین کشور طرف متعاقد دیگر یا از آن سرزمین را که معمولاً توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده برای مقامات هواپیمایی ملی خود تهیه و به آنها ارائه می گردد، بنابر تقاضا در اختیار مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر قرار خواهند داد. ارائه هرگونه اطلاعات اضافی آماری حمل و نقل مورد درخواست مقامات هواپیمایی یک طرف متعاقد از مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر منوط به مذاکره و توافق طرف های متعاقد خواهد بود.



پست

ماده ۱۳ - مشاوره، تغییر و اصلاح :

۱- طرف های 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.

۲- مشاوره مورد تقاضای مقامات هواپیمائی هر طرف متعاقد ظرف شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت تقاضا آغاز خواهد شد.

۳- هر یک از طرف های متعاقد می تواند در هر زمان که لازم بداند خواستار تغییر یا اصلاح مفاد این موافقتنامه شود و در این صورت طرف های متعاقد باید ظرف شصت (۶۰) 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 اجراء نهاده خواهد شد.

۵- علی رغم مفاد بند (۳) اصلاحات جدول مسیر پیوست این موافقتنامه می تواند، به طور مستقیم بین مقامات هواپیمائی طرف های 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 (پیوست های) آن بین طرف های متعاقد اختلافی بروز نماید، طرف های متعاقد در مرحله نخست اهتمام خواهند کرد که اختلاف را از طریق مذاکره حل و فصل نمایند.

۲- هرگاه طرف های متعاقد نتوانند اختلاف را از طریق مذاکره حل و فصل کنند، می توانند با توافق موضوع را جهت کسب نظر مشورتی به هر شخص یا هیأتی ارجاع کنند.

۳- چنانچه طرف های متعاقد به موجب بندهای (۱) و (۲) فوق در مورد حل اختلاف به نتیجه نرسند هر یک از طرف های متعاقد می تواند با رعایت قوانین و مقررات مربوط



مبتعسات

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) روز از تاریخ دریافت اطلاعیه ارجاع اختلاف به داور، 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 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 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 داور با توجه به سایر مواردی که طرف‌های متعاقد توافق نموده‌اند آئین و محل داور را تعیین خواهد نمود.

۶- تصمیمات هیأت داور برای طرف‌های متعاقد لازم‌الاتباع است.

۷- مخارج داور، شامل هزینه‌ها و دستمزدهای داوران به نسبت مساوی توسط طرف‌های متعاقد پرداخت خواهد گردید. هر گونه مخارجی که توسط شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی 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 داور محسوب



خواهد گردید.

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 اطلاعیه همزمان به آگاهی سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری نیز خواهد رسید و در این صورت موافقتنامه دوازده (۱۲) 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 طرف های متعاقد مسترد شود. هرگاه طرف متعاقد دیگر دریافت اطلاعیه فسخ را اعلام نکند، اطلاعیه مزبور چهارده (۱۴) روز پس از وصول آن به سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۶ - مطابقت با کنوانسیون ها یا موافقتنامه های چند جانبه :

چنانچه کنوانسیون یا موافقتنامه چند جانبه حمل و نقل هوائی در مورد هر دو طرف متعاقد لازم الاجراء گردد، این موافقتنامه و پیوست (پیوست های) 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 (پیوست های) آن و هرگونه اصلاحیه آن نزد سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری به ثبت خواهد رسید.

ماده ۱۸ - لازم الاجراء شدن :

این موافقتنامه در خلال سی (۳۰) روز از تاریخ آخرین اطلاعیه هر طرف متعاقد به طرف متعاقد دیگر از طریق دیپلماتیک مبنی بر این که اقدامات لازم را طبق قوانین و مقررات



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

مبتعنا

شماره ۱۱۱۲

تاریخ ۱۳۸۰ / ۵ / ۱۸

پوست

خود برای لازم الاجراء شدن این موافقتنامه به عمل آورده، به مورد اجراء 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، هجده ماده و یک پیوست امضاء نمودند.

این موافقتنامه در تاریخ ۱۳۷۹/۶/۱۶ برابر ۲۰۰۰/۹/۶ میلادی در دو نسخه اصلی به زبان‌های فارسی، بلاروسی 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 بلاروس

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران



پیوست

پیوست

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

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
نقاطی در ایران	بعداً تعیین می‌گردد	مینسک برست گومل	بعداً تعیین می‌گردد

۲- مسیرهایی که ممکن است توسط شرکت (های) هواپیمائی تعیین شده جمهوری بلاروس مورد بهره‌برداری قرار گیرد:

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
نقاطی در بلاروس	بعداً تعیین می‌گردد	تهران شیراز اصفهان	بعداً تعیین می‌گردد

تذکر:

۱- هر شرکت هواپیمائی تعیین شده می‌تواند نقاط واسط و نقاط ماوراء مشخص شده در پیوست موافقتنامه حاضر را در شرایطی مورد بهره‌برداری قرار دهد که حق بهره‌برداری از آزادی پنجم حمل و نقل بین این گونه نقاط و سرزمین کشور 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.

۲- از 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 صرف نظر نمود.



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
دفتر ترانس

شماره ۱۱۱۲
تاریخ ۱۳۰۰ / ۵ / ۱۸
پست

بیت‌نامی

۳- تعداد پروازها و انواع هواپیماهای شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده به شرط تأیید مقامات هواپیمائی دو طرف متعاقد بین شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده مورد توافق قرار خواهد گرفت.

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

مهدی کروی
رئیس مجلس شورای اسلامی