

شماره ۴۳۵ - ق

تاریخ ۲ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

بیت‌المال

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان

شماره ثبت : ۷۹/۱۱/۱۰۰۲ صبح ۷

تاریخ ثبت : ۲۵ / ۱۰ / ۷۹ عصر

اقدام کننده :

شورای نگهبان

شورای محترم نگهبان

لایحه شماره ۲۲۱۰۸/۶۴۸۴۶ مورخ ۱۳۷۹/۵/۱۶ دولت در خصوص

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

جمهوری کره 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. ع.

مهدی کروبی

رئیس مجلس شورای اسلامی

شماره ۴۳۵

تاریخ ۱۳۲۹ / ۱۰ / ۲۴

پیوست

بسم تعالی

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان

شماره ثبت: ۱۱۱۱۱۱۱۱ / ۱۱ / ۱۱۱۱ صبح

تاریخ ثبت: ۲۵ / ۱۰ / ۷۹ عصر

اقدام کننده:

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

ماده واحده - موافقتنامه حمل و نقل هوائی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری کره مشتمل بر یک مقدمه و بیست 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 داوری الزامی می باشد.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه حمل و نقل هوائی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری کره

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری کره (که از این پس طرفهای متعاقد خوانده می شوند)، عضو کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین المللی که در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی (۱۳۲۳/۹/۱۶ هجری شمسی) در شیکاگو جهت امضاء مفتوح گردید، می باشند؛ با تمایل یکسان به انعقاد موافقتنامه ای به منظور تأسیس و بهره برداری از سرویسهای هوائی منظم بین و ماورای سرزمینهای خود، نسبت به موارد ذیل موافقت نمودند:

ماده ۱ - تعاریف:

بجز در مواردی که فحوای عبارت معنی دیگری را ایجاب نماید، از لحاظ این

بیتالی

موافقتنامه:

الف - اصطلاح "کنوانسیون" به کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین‌المللی که در تاریخ هفتم دسامبر ۱۹۴۴ میلادی (۱۶/۹/۱۳۲۳ هجری شمسی) در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می‌شود و شامل هر ضمیمه (ضمائم) یا کنوانسیون دیگری که به موجب مواد (۹۰) و (۹۴) آن تصویب شده است، تا جایی که این موارد برای هر دو طرف متعاقد نافذ باشد خواهد بود.

ب - اصطلاح "مقامهای هواپیمائی" در مورد جمهوری اسلامی ایران به "سازمان هواپیمائی کشوری" و در مورد دولت جمهوری کره به "وزارت عمران و حمل و نقل" یا در هر دو مورد به هر شخص یا مقامی که مجاز به انجام وظایف فعلی مراجع مزبور باشد، اطلاق می‌گردد.

پ - اصطلاح "شرکت هواپیمائی تعیین شده" به کلیه شرکتهای هواپیمائی که یک طرف متعاقد توسط اعلام کتبی به طرف متعاقد دیگر به منظور بهره‌برداری از سرویسهای هوایی در مسیرهای مشخص شده که در ضمیمه این موافقتنامه تعیین نموده و طرف متعاقد دیگر مجوز بهره‌برداری را براساس ماده (۳) این موافقتنامه به آنها داده است، اطلاق می‌شود.

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 ظرفیت هواپیما در چنین سرویسی ضربدر دفعات پرواز هواپیمای مزبور طی زمان معین در تمام یا قسمتی از مسیر اطلاق می‌شود.

ث - «اصطلاح "سرزمین" در مورد یک کشور به مناطق خاکی و آبی تحت حاکمیت آن طرف متعاقد اطلاق می‌شود و شامل فضای محاذی آنها نیز می‌باشد».

ج - اصطلاحات "سرزمین هوایی"، "سرویس هوایی بین‌المللی"، "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 و بار غیر همراه، پرداخت گردد

بمقام

و شرایطی که به موجب آن قیمت‌ها اعمال می‌گردد از جمله قیمت‌ها و شرایط مقرر برای اژانس (نمایندگی) و سایر خدمات جنبی به استثنای دستمزدها و شرایط حمل پست اطلاق می‌شود.

ح - اصطلاح "ضمیمه" به ضمیمه این موافقتنامه یا اصلاحیه آن طبق مفاد ماده (۱۵) این موافقتنامه اطلاق می‌شود.

ضمیمه جزء لاینفک این موافقتنامه است و کلیه ارجاعات به موافقتنامه ارجاع به ضمیمه نیز به شمار می‌رود و به استثنای مواردی که به طور صریح به گونه دیگری عنوان شده است.

ماده ۲ - اعطای حقوق:

۱ - هر طرف متعهد حقوق تصریح شده در این موافقتنامه را به طرف متعهد دیگر اعطاء خواهد نمود تا شرکتهای هواپیمائی تعیین شده آن بتوانند سرویسهای هوائی بین‌المللی منظم در مسیرهای مشخص در ضمیمه را تأسیس و مورد بهره‌برداری قرار دهند. چنین سرویسها و مسیرهایی از این به بعد به ترتیب "سرویسهای توافق شده" و "مسیرهای مشخص شده" خوانده خواهد شد.

۲ - طبق مفاد این موافقتنامه، شرکتهای هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعهد هنگام بهره‌برداری از سرویسهای مشخص شده از حقوق زیر برخوردار خواهند بود:

- الف - پرواز بدون فرود از فراز سرزمین طرف متعهد دیگر،
- ب - توقف در سرزمین مذکور به منظورهای غیر حمل و نقل، و
- پ - سوار و پیاده کردن مسافر، بار و پست در هر نقطه‌ای در مسیرهای مشخص شده طبق شرایط مندرج در ضمیمه.

۳ - هیچ یک از مفاد بند (۲) این ماده به نحوی تلقی نخواهد شد که شرکتهای هواپیمائی یک طرف متعهد محق می‌باشند در سرزمین طرف متعهد دیگر در قبال مزد یا



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۴۵

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

بیتالی

کرایه مسافر، بار و پست به مقصد نقطه دیگری در سرزمین طرف متعاقد دیگر حمل کنند.

ماده ۳ - تعیین و اجازه:

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

۲- پس از دریافت اعلامیه تعیین، مقامهای ذیصلاح طرف متعاقد دیگر با رعایت مفاد بندهای (۳) و (۴) ماده حاضر به شرکت هواپیمائی تعیین شده بدون تأخیر اجازه مربوط را اعطاء خواهند کرد.

۳- مقامهای هواپیمائی یک طرف متعاقد می توانند از شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر بخواهند که مقامهای مزبور را قانع سازند شرایط مقرر در قوانین و مقرراتی را که معمولاً طبق مفاد کنوانسیون توسط مقامهای مزبور در مورد سرویسهای هوائی بین المللی اعمال می گردد دارا می باشند.

۴- هر طرف متعاقد حق دارد در هر مورد که طرف متعاقد مزبور قانع نشده باشد که مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکتهای هواپیمائی مربوط در دست طرف متعاقدی که شرکتهای هواپیمائی را تعیین نموده یا اتباع طرف متعاقد مزبور است از اعطای اجازه بهره برداری 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 شرکتهای هواپیمائی تعیین شده لازم بدانند وضع نماید.

۵- در هر زمان پس از آنکه مفاد بندهای (۱) و (۲) این ماده به مرحله عمل در آمده باشد شرکت هواپیمائی که بدین نحو تعیین شده و اجازه کسب نموده است می تواند بهره برداری از سرویسهای مورد توافق را آغاز کند مشروط بر آنکه ظرفیت براساس ماده (۹) ارائه شده و نرخهای مطابق مفاد ماده (۱۱) این موافقتنامه در مورد سرویسهای مزبور وضع

بیت‌الله

شده و مجری باشد.

ماده ۴ - تعلیق و لغو:

- ۱- هر طرف متعاقد حق دارد در موارد مشروحه ذیل اجازه بهره‌برداری صادره را لغو یا استفاده از حقوق مشخص شده 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 متعاقدی که شرکت مذکور را تعیین نموده یا اتباع آن است یا،
 - ب - در موردی که شرکت هواپیمائی مذکور قوانین و یا مقررات طرف متعاقدی که این حقوق را اعطاء نموده است رعایت نکند،
 - پ - در موردی که شرکت هواپیمائی به هر نحوی از انحاء عملیات بهره‌برداری را مطابق مقررات این موافقتنامه 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.

۵ - شمول قوانین و مقررات:

- ۱ - قوانین و مقررات هر طرف متعاقد که ناظر به ورود یا خروج هواپیمائی که به امر هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارد از سرزمین آن یا پروازهای هواپیمای مزبور بر فراز آن سرزمین است، نسبت به هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر مجری خواهد بود و هواپیماهای مزبور آنها را در هنگام ورود یا خروج یا در داخل سرزمین طرف متعاقد نخست رعایت خواهند کرد.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۵

تاریخ ۱۰/۱/۱۳۷۹

پیوست

تعلیه

۲- قوانین و مقررات هر طرف متعاقد که ناظر به ورود، اقامت موقت و خروج مسافران و کارکنان و بار یا پست از سرزمین آن است از قبیل تشریفات ورود و خروج و مهاجرت و همچنین مقررات گمرکی، بهداشتی، ارزی و قرنطینه در مورد مسافران و کارکنان و بار یا پست حمل شده توسط هواپیمائی 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 بنا بر تقاضا در اختیار طرف متعاقد دیگر خواهد گذاشت.

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

۱- هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد که سرویسهای بین‌المللی را مورد بهره‌برداری قرار می‌دهند و مواد سوختی و روغن موتور، وسایل یدکی، لوازم مورد نیاز جاری و خواربار موجود در هواپیماهای شرکت هواپیمائی یک طرف متعاقد از پرداخت کلیه حقوق گمرکی، سود بازرگانی، مالیاتها، هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض هنگام رسیدن به سرزمین طرف متعاقد دیگر طبق مفاد قوانین و مقررات لازم‌الاجرای هر طرف متعاقد مشروط بر اینکه تجهیزات و مواد مذکور تا زمانی که مجدداً برگردانده شود در هواپیما باقی بماند معاف خواهند بود.

۲- سوخت و روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی و لوازم مورد نیاز جاری و خواربار وارد شده به سرزمین یک طرف متعاقد توسط طرف متعاقد دیگر یا اتباع آن که صرفاً به منظور استفاده در هواپیماهای طرف متعاقد اخیرالذکر می‌باشند براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی، مالیاتها، هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های ملی طبق مفاد قوانین و مقررات لازم‌الاجرای هر طرف متعاقد معاف خواهند بود.

۳- سوخت و روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی، لوازم مورد نیاز

تعالیه

جاری و خواربار که در سرزمین یک طرف متعاقد وارد هواپیماهای شرکت هواپیمائی طرف متعاقد دیگر می‌شوند و در سرویسهای بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرند براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی، مالیاتها، هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض یا هزینه‌های ملی یا محلی طبق مفاد قوانین و مقررات لازم‌الاجرای هر طرف متعاقد معاف خواهند بود.

۴- لوازم جاری هوانوردی و همچنین مواد و لوازم نگاهداری شده در هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاقد تنها با موافقت مقامهای گمرکی سرزمین طرف متعاقد دیگر در آن سرزمین قابل تخلیه است. در این صورت می‌توان این مواد را تا زمانی که طبق مقررات گمرکی مجدداً صادر شود و یا ترتیب دیگری در مورد آن داده شود تحت نظارت مقامهای نامبرده قرار داد.

۵- مسافران، اثاثیه مسافر و باری که از سرزمین یک طرف متعاقد در گذر مستقیم می‌باشند و از حریمی که در فرودگاه بدین منظور اختصاص یافته خارج نمی‌شوند، فقط مشمول کنترل ساده‌ای خواهند بود. اثاثیه مسافر و باری که در گذر مستقیم است از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و سایر مالیاتهای مشابه معاف خواهد بود.

۶- اسناد رسمی حاوی نشانه رسمی شرکت هواپیمائی مانند برچسب چمدان، بلیت 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 طبق مفاد قوانین و مقررات لازم‌الاجرای هر طرف متعاقد از کلیه حقوق گمرکی و سود بازرگانی و یا مالیاتها براساس عمل متقابل معاف خواهد بود.

ماده ۷- تأسیس دفتر نمایندگی شرکت هواپیمائی:

شرکت هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاقد مجاز خواهد بود نمایندگیهای خود را در سرزمین طرف متعاقد دیگر دایر نماید. در صورت تعیین یک نمایندگی کل یا نمایندگی

بسم الله

فروش کل این نمایندگی طبق قوانین و مقررات مربوط جاری هر یک از طرفهای متعاقد منصوب خواهد شد.

ماده ۸ - هزینه های فرودگاهی:

- ۱- هر یک از طرفهای متعاقد می تواند برای استفاده از فرودگاهها و سایر تأسیسات تحت کنترل خود هزینه های عادلانه و مناسبی را وضع نموده یا اجازه وضع آن را بدهد.
- ۲- مع هذا هر یک از طرفهای متعاقد موافقت دارد که این هزینه ها از آنچه در مورد هواپیماهای شرکتهای هواپیمائی آن طرف و یا هر شرکت هواپیمائی دولتهای متعاقد دیگر که در سرویسهای مشابه بین المللی تردد می نمایند وضع شده، تجاوز نکند.

ماده ۹ - مقررات ظرفیت و تصویب برنامه های 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 بهره مند 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 غیر حق 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 می شود تأمین ظرفیت کافی با ضریب بار مناسب برای رفع نیازمندیهای جاری و پیش بینی شده معقول حمل مسافر و بار و پست بین سرزمین طرف متعاقد تعیین کننده شرکتهای هواپیمائی و سرزمین طرف متعاقد دیگر است. حمل و نقل سوار و پیاده نمودن در سرزمین طرف متعاقد دیگر به نقاطی در مسیرهای مشخص شده در سرزمینهای کشورهای غیر از کشوری که شرکتهای هواپیمائی را تعیین نموده و بالعکس



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۵

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

تعالیه

می‌باید به عنوان ویژگی تکمیلی در نظر گرفته شود.

۴- شرکت هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاقد، حداکثر شصت (۶۰) روز قبل از شروع سرویسها در مسیرهای مشخص شده، برنامه‌های پرواز را به مقامهای هواپیمائی طرف متعاقد دیگر برای تصویب تسلیم خواهد نمود.

این محدودیت زمانی را می‌توان در موارد خاص با تصویب مقامهای نامبرده کاهش داد.

ماده ۱۰ - 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 موافقتنامه حاضر معتبر شناخته خواهد شد، مشروط بر اینکه 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 خود از شناسائی گواهینامه‌های صلاحیت و پروانه‌هایی که جهت اتباع آن توسط متعاقد دیگر یا هر دولت دیگری صادر شده یا اعتبار یافته خودداری نماید.

ماده ۱۱ - نرخهای حمل و نقل هوائی:

۱- نرخها در کلیه سرویسهای توافق شده در سطح معقولی خواهد بود که با توجه به کلیه عوامل مربوط از جمله هزینه بهره‌برداری، سود معقول، خصوصیات سرویس مانند استانداردهای سرعت و تدارک ملزومات و نرخهای شرکت هواپیمائی دیگر که برای هر قسمتی از همان مسیرهای مشخص شده تعیین شده‌اند وضع می‌گردد.

۲- نرخها براساس قواعد ذیل تعیین می‌گردد:



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۵

شماره

تاریخ ۱۳۷۹ / ۱۰ / ۲۴

پیوست

تعلیه

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

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

پ - نرخهایی که بدین ترتیب مورد توافق قرار می‌گیرد حداقل شصت (۶۰) روز قبل از تاریخ پیشنهادی اجرا برای تصویب به مقامهای هواپیمائی طرفهای متعاقد تسلیم خواهد گردید. در موارد خاص این محدودیت زمانی به شرط موافقت مقامهای مذکور قابل کاهش است.

ت - این تصویب می‌باید صریحاً اعلام گردد. چنانچه هیچ یک از مقامهای هواپیمائی عدم رضایت خود را طی سی (۳۰) روز از تاریخ ارائه آن اعلام ننمایند، طبق جزء (پ) بند (۲) این ماده، این گونه نرخها به منزله تصویب شده تلقی خواهد شد. چنانچه مدت تسلیم نرخ همان گونه که در جزء (پ) بند (۲) پیش‌بینی گردیده کاهش یابد، مقامهای هواپیمائی می‌توانند توافق کنند که مدت اعلام عدم رضایت باید کمتر از سی (۳۰) روز باشد.

ث - در صورتی که شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد نتوانند درباره نرخهای قابل اجرا 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 سی (۳۰) روز اول از دوره شصت (۶۰) روزه موضوع جزء (ت) بند (۲)، مقامهای هواپیمائی یک طرف متعاقد عدم رضایت خود را از هر یک از نرخهای توافق شده بین شرکتهای هواپیمائی

تعلیه

طرفهای متعاقد طبق جزءهای (الف) و (ب) بند (۲) این ماده به مقامهای هواپیمائی طرف متعاقد دیگر اعلام دارد، مقامهای هواپیمائی طرفهای متعاقد اهتمام خواهند نمود در مورد نرخهای مناسب به توافق برسند لیکن هیچ نرخى قبل از تصویب مقامهای هواپیمائی هر طرف متعاقد به موقع اجرا در نخواهد آمد.

ج - اگر مقامهای هواپیمائی نتوانند درباره نرخهای ارائه شده براساس جزء (ت) بند (۲) این ماده، یا تعیین هرگونه نرخى طبق جزء (ث) بند (۲) این ماده، به توافق برسند، اختلاف پیش آمده براساس مفاد ماده (۱۶) این موافقتنامه حل و فصل خواهد شد.

چ - نرخهای تعیین شده به موجب مفاد این ماده تا زمانی که نرخهای جدید تعیین نشده باشد، به قوت خود باقی خواهد ماند. با این وجود هیچ نرخى به موجب این بند برای مدتی بیش از دوازده ماه پس از تاریخی که در آن اعتبار نرخ مزبور به گونه دیگری منقضی می شود تمدید نخواهد شد.

ماده ۱۲ - انتقال درآمد:

انتقال درآمدهای حاصله توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد طبق مقررات تسعیر ارزهای خارجی طرف متعاقد دیگر پس از کسر هزینهها صورت خواهد گرفت. طرفهای متعاقد تمامی اقدامات لازم را برای تسهیل انتقال درآمدهای مزبور که توسط شرکتهای هواپیمائی از محل خدمات موضوع این موافقتنامه حاصل شده، معمول خواهند کرد.

ماده ۱۳ - 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.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۵

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

تعلیه

طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهدات خود به موجب حقوق بین‌الملل، بویژه مطابق با مفاد کنوانسیون راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما امضاء شده در توکیو به تاریخ ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ (۱۳۴۲/۶/۲۳)، کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما امضاء شده در لاهه به تاریخ ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ (۱۳۴۹/۹/۲۵) و کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمائی کشوری امضاء شده در مونترال به تاریخ ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ (۱۳۵۰/۷/۱) و یا هر کنوانسیون دیگر مربوط به امنیت هوانوردی که طرفهای متعاقد به عضویت آن در آیند.

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 بین‌المللی هواپیمائی کشوری که به عنوان ضوابط کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین‌المللی شناخته شده‌اند تا حدودی که مقررات امنیتی مزبور در مورد طرفین قابل اجراست عمل نمایند. آنها می‌باید از گردانندگان هواپیماهایی که محل ثبت آن هواپیماها یا محل اصلی کار و یا اقامت دائم آنها در سرزمین طرفین می‌باشد و نیز گردانندگان فرودگاههای واقع در سرزمینهای خود بخواهند که طبق مقررات امنیت هوانوردی مزبور عمل نمایند.

۴- هر طرف متعاقد موافقت دارد که می‌توان از این گردانندگان هواپیماها درخواست نمود تا مقررات امنیت هوانوردی مورد اشاره در بند (۳) فوق را که طرف متعاقد دیگر از لحاظ 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 او اقدامات کافی برای حفاظت از هواپیماها و بازرسی مسافران، خدمه، لوازم همراه مسافر، اثاثیه مسافر، بار و



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۵

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

تعمیر

خواربار هواپیما قبل و در زمان سوار شدن مسافران یا بارگیری به نحو مؤثر معمول می شود. 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- هنگامی که حادثه یا خطر بروز حادثه تصرف غیرقانونی هواپیماهای کشوری یا دیگر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافر 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 وابسته به آن یکدیگر را یاری نمایند.

ماده ۱۴ - تسلیم آمار:

مقامهای هواپیمائی هر طرف متعاقد اطلاعات و آمار مربوط به حمل و نقل انجام شده در سرویسهای مورد توافق توسط شرکت هواپیمائی تعیین شده خود را به سرزمین طرف متعاقد دیگر یا از آن سرزمین را به قسمی که معمولاً توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده برای مقامهای هواپیمائی ملی خود تهیه و به آنها ارائه می گردد بنا بر تقاضا در اختیار مقامهای هواپیمائی طرف متعاقد دیگر قرار خواهد داد. کلیه اطلاعات اضافی آماری حمل و نقل در مورد درخواست مقامهای هواپیمائی یک طرف متعاقد از مقامهای هواپیمائی طرف متعاقد دیگر در صورت تقاضا مورد شور و توافق دو طرف متعاقد قرار خواهد گرفت.

ماده ۱۵ - مشاوره، اصلاحات و تغییر:

۱- هر طرف متعاقد یا مقامهای هواپیمائی آن می توانند در هر زمان از طرف متعاقد دیگر یا مقامهای هواپیمائی آن تقاضای مشاوره نمایند.

۲- مشاوره مورد تقاضای یک طرف متعاقد یا مقامهای هواپیمائی آن در فاصله شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت تقاضا آغاز خواهد شد.

تعالیه

۳- اگر هر یک از طرفهای متعاقد تقاضای اصلاحیه هر مفادی از این موافقتنامه را داشته باشد، می تواند در هر زمان تقاضای مشاوره با طرف متعاقد دیگر را نماید. چنین مشورتی می تواند از طریق مذاکره یا مکاتبه باشد و در مدت شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت تقاضا انجام خواهد شد. هر نوع اصلاحیه ای که بدین صورت توافق شده باشد پس از تأیید از طریق تبادل یادداشت سیاسی لازم الاجراء خواهد شد.

۴- علی رغم مفاد بند (۳)، اصلاحات جداول مسیر ضمیمه موافقتنامه حاضر ممکن است مستقیماً بین مقامهای هواپیمائی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات پس از تأیید از طریق تبادل یادداشت سیاسی لازم الاجراء خواهد گردید.

ماده ۱۶ - 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، می توانند با توافق موضوع را جهت کسب نظر مشورتی به هر شخص یا هیأتی ارجاع کنند.

۳- چنانچه طرفهای متعاقد نتوانند به موجب بندهای (۱) و (۲) فوق در مورد حل اختلاف به نتیجه برسند، هر طرف متعاقد می تواند با رعایت قوانین و مقررات مربوط خود، اختلاف را به یک هیأت داور سه نفره ارجاع دهد که هر یک از طرفهای متعاقد یک داور را معین خواهد کرد و دو داور تعیین شده درباره داور سوم توافق خواهند نمود. در صورت ارجاع اختلاف به داور هر یک از طرفهای متعاقد ظرف شصت روز پس از وصول تقاضای ارجاع اختلاف به هیأت داور، به تعیین داور خود مبادرت خواهد نمود و داور سوم نیز ظرف شصت (۶۰) روز بعد از تاریخ آخرین انتخاب، تعیین خواهد شد. چنانچه هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت مقرر داور خود را تعیین نکند یا داوران منتخب ظرف



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۵

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۷۹

پیوست

تعالیه

مدت مذکور در مورد داور سوم به توافق نرسند، بنا به تقاضای هر یک از طرفهای متعاقد، رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری برحسب مورد داور یا داورها را تعیین خواهد نمود، در هر حال داور سوم از اتباع یک کشور ثالث خواهد بود و به عنوان رئیس هیأت داورری عمل خواهد کرد.

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 گردید.

۵- هیأت داورری با توجه به سایر مواردی که طرفهای متعاقد توافق نموده‌اند آیین و محل داورری را تعیین خواهد نمود.

۶- تصمیمات هیأت داورری برای طرفهای متعاقد لازم‌الاتباع است.

۷- مخارج داورری، شامل هزینه‌ها و دستمزدهای داوران به نسبت مساوی توسط طرفهای متعاقد پرداخت خواهد گردید.

هرگونه مخارجی که توسط رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری در رابطه با نصب سرداور یا داور طرف ممتنع به شرح مندرج در بند (۳) این ماده به وجود آید به عنوان بخشی از هزینه‌های داورری محسوب خواهد گردید.

ماده ۱۷ - فسخ:

۱- هر طرف متعاقد می‌تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقتنامه کتبا به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید. این اعلام همان زمان به اطلاع سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری خواهد رسید.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۵

تاریخ ۲۴ / ۱۰ / ۱۳۹۹

پیوست

تعلیه

۲- در این صورت موافقتنامه دوازده ماه پس از دریافت اعلام فسخ توسط طرف متعاقد دیگر فسخ خواهد شد، مگر آنکه اعلام فسخ قبل از انقضای این مدت با تراضی طرفهای متعاقد پس گرفته شود. در صورت عدم اعلام وصول از سوی طرف متعاقد دیگر، اعلام فسخ چهارده (۱۴) روز پس از وصول آن به سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۸ - مطابقت با کنوانسیونها یا موافقتنامه چند جانبه:

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

ماده ۱۹ - ثبت :

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

ماده ۲۰ - لازم‌الاجراء شدن:

این موافقتنامه از تاریخ آخرین اطلاعیه هر طرف متعاقد به طرف متعاقد دیگر دایر بر رعایت الزامات قانون اساسی خود درباره لازم‌الاجراء شدن این موافقتنامه به مورد اجرا گذارده خواهد شد.

بنا به مراتب نمایندگان امضاء کننده زیر که از طرف دولتهای متبوع خود مجاز می‌باشند، این موافقتنامه را در تهران امضاء نمودند.



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

شماره ۴۳۵

تاریخ ۱۰/۲۴/۱۳۷۹

پیوست

بیتالی

این موافقتنامه در تاریخ ۱۳۷۷/۸/۹ هجری شمسی برابر با ۱۳۱ اکتبر ۱۹۹۸ میلادی در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی، انگلیسی و کره‌ای که تمام متنها دارای اعتبار یکسان می‌باشد، تنظیم گردید.
در صورت بروز هرگونه اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی ملاک عمل است.

از طرف
دولت جمهوری کره

از طرف
دولت جمهوری اسلامی ایران



جمهوری اسلامی ایران

مجلس شورای اسلامی

دفتر رئیس

تعالیه

شماره ۴۳۵

تاریخ ۱۳۷۹ / ۱۰ / ۲۴

پیوست

پیوست

الف - مسیرهایی که می تواند توسط شرکت یا شرکتهای هواپیمائی تعیین شده جمهوری اسلامی ایران در دو طرف مورد بهره برداری قرار گیرد.

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماورا
نقاطی در جمهوری اسلامی ایران	نقاط	نقاطی در جمهوری کره	نقاط

ب - مسیرهایی که می تواند توسط شرکت یا شرکتهای هواپیمائی تعیین شده جمهوری کره در دو طرف مورد بهره برداری قرار گیرد.

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماورا
نقاطی در جمهوری کره	نقاط	نقاطی در جمهوری اسلامی ایران	نقاط

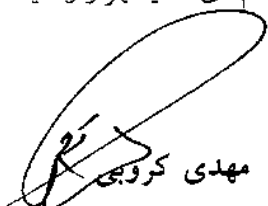
تذکر:

۱ - شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد می توانند در کلیه یا هر یک از پروازها، از بهره برداری هر نقاط واسط و ماورای فوق الذکر صرف نظر نمایند مشروط بر اینکه

بسم تعالی

سرویسهای توافق شده از نقطه (نقاط) مبدأ در کشور مربوط آغاز شود.
۲- تعیین نقاط واسط و ماوراء و حق بهره‌برداری از آزادی پنجم حقوق حمل و نقل
به چنین نقاطی و بالعکس منوط به توافق مقامهای هواپیمائی طرفها خواهد بود.

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه شامل مقدمه و بیست ماده و
یک پیوست 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 کروی
رئیس مجلس شورای اسلامی