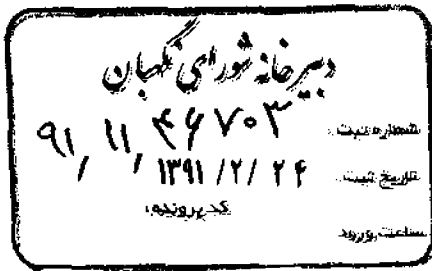


۴۷۷۶۰ / ۳۲۲۹۷
۱۳۹۱ / ۲ / ۲۳



جمهوری اسلامی ایران
رئیس جمهور



بسمه تعالی

"با صلوات بر محمد و آل محمد"

جناب آقای دکتر لاریجانی

رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه "موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه و پروتکل الحاقی آن" که بنا به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی در جلسه مورخ ۱۳۹۰/۱۱/۳۰ هیئت وزیران به تصویب رسیده است، برای طی تشریفات قانونی به پیوست تقدیم می شود.

محمود احمدی نژاد

رئیس جمهور

رونوشت: دفتر رئیس جمهور، دفتر معاون اول رئیس جمهور، معاونت حقوقی رئیس جمهور، معاونت امور مجلس رئیس جمهور، شورای نگهبان، وزارت راه و شهرسازی، وزارت امور خارجه و دفتر هیئت دولت.

۳۹۱ / ۲ / ۲۳
۳۹۱ / ۲ / ۲۳



جمهوری اسلامی ایران
رئیس جمهور

بسمه تعالی
"با صلوات بر محمد و آل محمد"

مقدمه توجیهی:

با عنایت به اهمیت بهره گیری از حمل و نقل هوایی در افزایش حجم مبادلات کالا و مسافر و با توجه به تاثیر آن در زمینه سازی برای رشد اقتصادی و تجاری و نظر به ضرورت گسترش صنعت حمل و نقل از جمله خطوط هوایی خارج از کشور و به منظور تاسیس و بهره برداری از سرویسهای هوایی منظم و توسعه فعالیت های مربوط به آن بین ایران و روسیه و برای ارتقای سطح روابط بین دو کشور، لایحه زیر برای طی مراحل قانونی تقدیم می شود:

لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت
فدراسیون روسیه و پروتکل الحاقی آن

ماده واحده - موافقتنامه حمل و نقل بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون
روسیه به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

رئیس جمهور

وزیر راه و شهرسازی

وزیر امور خارجه

۳۹۱ / ۲ / ۲۳
۳۹۱ / ۲ / ۲۳

موافقت نامه حمل و نقل هوایی

بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه

مقدمه

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه که عضو کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی مورخ ۱۶ آذر ماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی می باشند و از این پس طرفهای متعاقد نامیده می شوند، با تمایل یکسان به انعقاد موافقتنامه‌ای بمنظور تأسیس و بهره‌برداری از سرویسهای هوایی منظم بین سرزمینها خود و ماوراء این سرزمینها، نسبت به موارد زیر موافقت نمودند:

ماده ۱- تعاریف

- ۱- به جز در مواردی که فحوای عبارت معنی دیگری را ایجاب نماید، از لحاظ این موافقت نامه:
- (الف) اصطلاح «کنوانسیون» به کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی که در تاریخ ۱۶ آذر ماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر هفتم دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می‌شود، شامل هر ضمیمه‌ای که به موجب ماده ۹۰ کنوانسیون مزبور و هر اصلاحیه ضمیمه یا کنوانسیون که بموجب مواد ۹۰ و ۹۴ آن تصویب شده است، تا جایی که این موارد برای هر دو طرف متعاقد نافذ باشند، خواهد بود.
- (ب) اصطلاح «مقامات هواپیمایی» در مورد جمهوری اسلامی ایران به «سازمان هواپیمایی کشوری» و یا هر شخص یا مقامی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن سازمان باشد و در مورد دولت فدراسیون روسیه به «اداره هواپیمایی فدرال روسیه» و یا هر شخص یا مقامی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن اداره باشد، اطلاق می‌شود.
- (پ) اصطلاح «شرکت هواپیمایی تعیین شده» به یک شرکت هواپیمایی که به موجب مفاد ماده (۳) این موافقت نامه تعیین شده و اجازه فعالیت بیابد، اطلاق می‌شود.
- (ت) اصطلاح «ظرفیت» در مورد یک هواپیما به میزان بارگیری موثر 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، آبهای داخلی و سرزمین و فضای بالای آنها که تحت حاکمیت و سلطه آن کشور است اطلاق می‌شود.
- (ج) اصطلاحات «سرویس هوایی»، «سرویس هوایی بین‌المللی»، «شرکت هواپیمایی» و «توقف به منظورهای غیر حمل و نقل به ترتیب دارای همان معانی است که در ماده ۹۶ کنوانسیون به آنها داده شده است. تفاهم حاصل است که عناوین مواد این موافقت نامه، معانی هیچیک از مقررات آن را به نحوی از انحاء محدود نمی‌کند یا توسعه نمی‌دهد.
- ۲- پیوست این موافقت نامه جزء لاینفک آن می‌باشد.

ماده ۲- اعطای حقوق

- ۱- هر طرف متعاقد حقوق مشخص شده در این موافقتنامه را جهت انجام سرویسهای هوایی بین‌المللی در مسیرهای مشخص شده در پیوست این موافقتنامه را که از این پس به ترتیب «سرویسهای مورد توافق» و «مسیرهای مشخص شده» نامیده می‌شود، به طرف متعاقد دیگر اعطاء می‌نماید.

دفتر هیئت دولت

- ۲- شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد به هنگام اجرای سرویس مورد توافق در مسیرهای مشخص شده از حقوق زیر برخوردار خواهند بود:
- الف) پرواز بدون فرود از فراز سرزمین طرف متعاقد دیگر،
- ب) توقف در سرزمین طرف متعاقد دیگر به منظورهای غیر حمل و نقل، در نقاط معین شده در پیوست این موافقت نامه،
- پ) توقف در سرزمین طرف متعاقد دیگر در نقاط مشخص شده که برای آن مسیر در پیوست این موافقت نامه مشخص گردیده است، به منظور سوار و یا پیاده کردن مسافر، بار و پست در حمل و نقل بین‌المللی.
- ۳- هیچ یک از مفاد این موافقت نامه 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 دیگر مبادرت به حمل مسافر، بار و پست در قبال مزد یا کرایه نماید.
- ۴- طرفها در مناطق جنگی یا تحت اشغال نظامی یا مناطقی که بدین طریق تحت تأثیر قرار گرفته‌اند طبق ماده ۹ کنوانسیون عمل خواهند کرد.

ماده ۳- تعیین و اجازه

- ۱- هر طرف متعاقد حق دارد یک یا چند شرکت هواپیمایی را برای انجام سرویس‌های مورد توافق در مسیرهای مشخص شده، تعیین و مراتب را کتباً به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید.
- ۲- پس از دریافت اعلامیه تعیین، مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر با رعایت مفاد بندهای (۳) و (۴) این ماده بدون تاخیر، به شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده اجازه مربوط را اعطاء خواهند کرد.
- ۳- مقامات هواپیمایی یک طرف متعاقد می‌توانند از شرکت‌های 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 مقامات در مورد سرویس‌های هوایی بین‌المللی اعمال می‌گردد دارا می‌باشد.
- ۴- هر طرف متعاقد حق دارد در هر مورد که مجاب نشده باشد مالکیت عمده و کنترل موثر شرکت هواپیمایی تعیین شده متعلق و در اختیار طرف متعاقدی که شرکت هواپیمایی را تعیین کرده یا اتباع آن است، از اعطاء اجازه بهره برداری موضوع بند (۲) این ماده ممانعت نموده یا هر شرطی را که برای اعمال حقوق مذکور در ماده (۲) این موافقت نامه توسط آن شرکت هواپیمایی تعیین شده لازم بداند وضع نماید.
- ۵- در هر زمان پس از آن که مفاد بندهای (۱) و (۲) این ماده به مرحله عمل در آمده باشد، شرکت‌های هواپیمایی که بدین نحو تعیین شده‌اند و اجازه فعالیت دریافت نموده‌اند می‌توانند بهره برداری از سرویس‌های مورد توافق را آغاز کنند، مشروط بر آن که بهره برداری از این سرویس‌ها مادامی که نرخ مطابقت مفاد ماده (۱۰) این موافقت نامه در مورد سرویس‌های مزبور وضع و لازم‌الاجراء نگردیده انجام نپذیرد.

ماده ۴- تعلیق و لغو

- ۱- هر طرف متعاقد حق دارد در موارد مشروح زیر اجازه بهره برداری صادره را لغو یا استفاده از حقوق مشخص شده مندرج در ماده (۲) این موافقت نامه را در مورد شرکت هواپیمایی 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 موثر آن شرکت هواپیمایی در دست طرف متعاقدی است که شرکت مذکور را تعیین نموده یا اتباع طرف متعاقد مزبور است، یا

دفتر هیئت دولت

ب: در موردی که شرکت هواپیمایی مذکور قوانین و یا مقررات طرف متعاهدی که این حقوق را اعطاء نموده است رعایت نکند، یا

پ: در موردی که شرکت هواپیمایی مذکور به هر نحوی از انحاء عملیات بهره برداری را مطابق شرایط مشروح به موجب این موافقت نامه 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 حقوق فقط پس از مشورت با مقامات هواپیمایی طرف متعاهد دیگر انجام خواهد گرفت. این مشورت بین مقامات هواپیمایی پس از دریافت درخواست انجام آن در اسرع وقت شروع خواهد شد.

ماده ۵- شمول قوانین و مقررات

۱- قوانین و مقررات یک طرف متعاهد در مورد ورود یا خروج هواپیماهایی که به امر هوانوردی بین المللی اشتغال دارند یا بهره برداری و هوانوردی این قبیل هواپیماها تا زمانی که داخل سرزمین آن می باشند، در مورد هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاهد دیگر اعمال خواهد شد.

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

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

۴- شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاهد مجاز خواهد بود نمایندگی و دفاتر خود را با حق فروش و تعدادی از کارکنان فنی، عملیاتی و بازرگانی که تعداد آنها از پنج (۵) نفر تجاوز نخواهد کرد در سرزمین طرف متعاهد دیگر دایر نماید. در صورت تعیین یک نمایندگی کل یا نمایندگی فروش کل، این نمایندگی طبق قوانین و مقررات مربوط جاری طرف متعاهد دیگر منصوب خواهد شد.

۵- انتقال درآمدهای حاصله توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاهد در سرزمین طرف متعاهد دیگر طبق مقررات تسعیر ارزهای خارجی قابل اجرا در طرف متعاهد اخیر صورت خواهد گرفت. طرفهای متعاهد بیشترین تلاش خود را طبق مقررات ملی برای تسهیل انتقال درآمدهای حاصله پس از کسر هزینه ها، به عمل خواهند آورد.

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

۱- هواپیمای شرکتهای هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاهد که سرویسهای مورد توافق را مورد بهره برداری قرار می دهد، همچنین لوازم مورد نیاز آنها، سوخت و روغن موتور، خواروبار (از جمله غذا، نوشیدنی و دخانیات) موجود در هواپیما در زمان ورود به سرزمین طرف متعاهد دیگر به شرط آنکه این لوازم و مواد تا زمان خروج در هواپیما باقی بماند، براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر مالیاتها معاف خواهند بود.

۲- موارد زیر نیز براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر مالیاتها مشابه معاف خواهند بود:

دفتر همت دولت

الف : خوارو بار هوایما که در سرزمین یک طرف متعاهد در حدود تعیین شده توسط مقامات طرف متعاهد یاد شده وارد هوایما می‌گردد، و جهت استفاده در داخل هوایمایی است که در سرویسهای مورد توافق به وسیله شرکت‌های هوایمایی تعیین شده طرف متعاهد دیگر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

ب : قطعات یدکی که به منظور تعمیر یا نگهداری هوایمایی که جهت بهره‌برداری از مسیرهای مورد توافق، توسط شرکت‌های هوایمایی تعیین شده طرف متعاهد دیگر، به سرزمین یکی از طرفهای متعاهد، وارد گردیده است.

پ: سوخت و روغن موتور که به منظور استفاده در انجام سرویسهای مورد توافق توسط هوایماهای شرکت‌های هوایمایی تعیین شده یک طرف متعاهد، حتی در زمانی که این مواد در بخشی از مسیر طی شده در سرزمین طرف متعاهد دیگر، که در آن مواد مزبور به هوایما وارد می‌شود.

هزینه‌های مربوط به سرویسهای انجام شده، انبارداری و ترخیص گمرکی براساس قوانین داخلی طرفهای متعاهد پرداخت خواهد شد.

۳- مواد ذکر شده در بند (۲) فوق‌الذکر را می‌توان بنابه درخواست تحت نظارت یا کنترل گمرکی نگهداری کرد.

۴- لوازم جاری هوانوردی و همچنین مواد و لوازم و قطعات یدکی نگهداری شده در هوایمایی شرکت‌های هوایمایی تعیین شده یک طرف متعاهد تنها با موافقت مقامات گمرکی طرف متعاهد دیگر در سرزمین آن طرف متعاهد قابل تخلیه است. در این صورت می‌توان این مواد را تا زمانی که طبق مقررات گمرکی مجدداً صادر شود یا ترتیب دیگری در مورد آن داده شود تحت نظارت مقامات نامبرده قرار داد.

۵- مسافری، ائاثیه مسافر و باری که از سرزمین یک طرف متعاهد در گذر مستقیم می‌باشند و از حریمی که در فرودگاه آن طرف بدین منظور اختصاص یافته خارج نشوند، فقط مشمول کنترل ساده‌ای خواهند بود. ائاثیه مسافر و باری که در گذر مستقیم است از حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر مالیاتها معاف خواهد بود. هزینه‌های مربوط به سرویسهای انجام شده، انبارداری و ترخیص گمرکی براساس قوانین داخلی طرفهای متعاهد پرداخت خواهد شد.

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

ماده ۷- هزینه‌های فرودگاهی

هر یک از طرفهای متعاهد می‌تواند برای استفاده از فرودگاهها و سایر تأسیسات تحت کنترل خود هزینه‌های عادلانه و مناسبی را وضع نموده یا اجازه وضع آن را بدهد.

معهداً هر یک از طرفهای متعاهد موافقت می‌نماید، هزینه‌های مزبور از آنچه شرکت‌های حمل و نقل تعیین شده آنها که در سرویسهای مشابه بین‌المللی تردد می‌نمایند و برای استفاده از این فرودگاهها و تأسیسات می‌پردازند، تجاوز نکند.

ماده ۸- مقررات ظرفیت و تصویب برنامه‌های پرواز

۱- شرکت‌های هوایمایی تعیین شده طرفهای متعاهد از رفتار عادلانه و متساوی برخوردار خواهند بود تا بتوانند برای انجام سرویسهای مورد توافق در مسیرهای مشخص شده از فرصتهای متساوی بهره‌مند باشند.

۲- در انجام سرویسهای مورد توافق، شرکت‌های هوایمایی تعیین شده هر یک از طرفهای متعاهد منافع شرکت‌های هوایمایی طرف متعاهد دیگر را منظور نظر خواهد داشت تا من غیر حق در سرویسهای طرف متعاهد دیگر در تمامی یا قسمتی از همان مسیرها اثر نامطلوب ایجاد نشود.

دفتر هیئت دولت

۳- هدف اصلی از برقراری سرویسهای مورد توافق توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد، تأمین ظرفیت کافی یا ضریب بار مناسب، برای رفع نیازمندیهای جاری و پیش‌بینی شده معقول برای حمل مسافر و بار و بست بین سرزمین طرف متعاقد تعیین کننده شرکتهای هواپیمایی و سرزمین طرف متعاقد دیگر می باشد.

۴- شرکتهای هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد همچنین می‌توانند 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 مسیرهای پیوست این موافقت نامه و سرزمین طرف متعاقد دیگر تأمین نمایند.

۵- ظرفیتی که عرضه می شود از جمله تعداد سرویسها و نوع هواپیمای مورد استفاده شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد در سرویسهای مورد توافق براساس توصیه شرکتهای هواپیمایی تعیین شده مورد موافقت مقامات هواپیمایی قرار خواهد گرفت. شرکتهای هواپیمایی تعیین شده چنین توصیه‌ای را پس از شور لازم بین خود و رعایت اصول مندرج در بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده به عمل خواهند آورد.

۶- در صورت عدم توافق بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد، مسائل مندرج در بند (۵) فوق از طریق توافق بین مقامات هواپیمایی دو طرف متعاقد حل و فصل خواهد گردید. تا زمانی که این توافق حاصل نگردیده، ظرفیت عرضه شده توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده بدون تغییر باقی خواهد ماند.

۷- شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر یک از طرفهای متعاقد، حداکثر سی (۳۰) روز قبل از شروع سرویسها در مسیرهای مشخص شده، برنامه‌های پرواز را برای تصویب به مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر تسلیم خواهد نمود. در مورد تغییرات بعدی نیز از همین قرار عمل خواهد شد. در موارد خاص این محدوده زمانی را می‌توان با تصویب مقامات نامبرده کاهش داد.

ماده ۹- 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 است، توسط طرف متعاقد دیگر برای بهره برداری از مسیرها و سرویسهای موضوع این موافقت‌نامه معتبر شناخته خواهد شد، مشروط بر این که شرایط صدور یا اعتبار این گواهینامه‌ها و پروانه‌ها مساوی یا بیش از حداقل استانداردهایی باشد که بموجب 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 جهت اتباع خود توسط طرف متعاقد دیگر صادر شده یا توسط طرف متعاقد دیگر یا هر عضو سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری اعتبار یافته، خودداری نماید.

ماده ۱۰- نرخهای حمل و نقل هوایی

۱- نرخهای مورد اجراء توسط شرکتهای هواپیمایی هر طرف متعاقد در سرویسهای مورد توافق در سطوح معقولی خواهد بود که با توجه به کلیه عوامل مربوط از جمله هزینه بهره برداری، سود معقول و خصوصیات سرویس و نرخ‌های شرکتهای هواپیمایی دیگر که در تمام یا قسمتی از همان مسیرهای مشخص شده، سرویسهای منظم انجام می دهند، وضع می‌گردد.

۲- نرخهای موضوع بند (۱) این ماده براساس قواعد زیر تعیین می‌گردد:

الف) در صورتی که شرکتهای هواپیمایی تعیین شده دو طرف متعاقد عضو یک اتحادیه بین‌المللی شرکتهای حمل و نقل هوایی یا مکانیسم تعیین نرخ باشند و یک قطعه‌نامه نرخ ناظر بر سرویسهای مورد توافق از قبل وجود داشته باشد، نرخها براساس این قطعه‌نامه بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد توافق خواهد شد.

دفتر هیئت دولت

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

ب) نرخهایی که بدین ترتیب مورد توافق قرار می‌گیرد لااقل سی (۳۰) روز قبل از تاریخ پیشنهادی اجرای آن برای تصویب به مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد تسلیم خواهد گردید. این محدوده زمانی به شرط موافقت مقامات مذکور قابل کاهش است.

ت) در صورتی که شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد نتوانند در باره نرخهای قابل اجراء به توافق برسند یا در صورتی که یک طرف متعاقد شرکت هواپیمایی خود را به منظور انجام سرویسهای مورد توافق تعیین ننموده باشد یا چنانچه در فاصله پانزده (۱۵) روز اول از دوره سی (۳۰) روزه موضوع جزء (ب) فوق، مقامات هواپیمایی یک طرف متعاقد عدم رضایت خود را از هر یک از نرخهای توافق شده بین شرکتهای هواپیمایی طرفهای متعاقد طبق جزءهای (الف) و (ب) فوق به مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر اعلام دارد، مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد اهتمام خواهند نمود در مورد نرخهای مناسب به توافق برسند، لیکن هیچ نرخی قبل از تصویب مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد به موقع اجراء در نخواهد آمد.

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

ماده ۱۱- امنیت هوانوردی

۱- طرفهای متعاقد در راستای حقوق و تعهدات خود به موجب حقوق بین‌الملل تاکید می‌نمایند که تعهد آنان در قابل یکدیگر برای حفظ امنیت هواپیمایی کشوری در برابر اعمال مداخله غیر قانونی جزء لاینفکی از این موافقت نامه را تشکیل می‌دهد. 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 ۱۳۴۲/۶/۲۳ هجری شمسی مطابق با ۱۳ سپتامبر ۱۹۶۳، کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیر قانونی هواپیما امضاء شده در لاهه به تاریخ ۱۳۳۹/۹/۲۵ هجری شمسی مطابق با ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ و کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیر قانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری امضاء شده در مونترال به تاریخ ۱۳۵۰/۷/۱ هجری شمسی مطابق با ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ و نیز هر کنوانسیون دیگری در ارتباط با امنیت هواپیمایی کشوری، عمل خواهد کرد.

۲- طرفهای متعاقد کلیه مساعدتهای لازم را جهت جلوگیری از تصرف غیر قانونی هواپیماهای کشوری و سایر اعمال غیر قانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافرین و خدمه آنها، فرودگاهها و تأسیسات هوانوردی و هر نوع تهدید دیگر علیه امنیت هواپیمایی کشوری را بنابر تقاضا در مورد یکدیگر بعمل خواهد آورد.

۳- طرفهای متعاقد باید در روابط دو جانبه خود طبق مقررات امنیت هواپیمایی کشوری تعیین شده از سوی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری که بعنوان ضمانت کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی شناخته شده‌اند تا حدودی که این مقررات امنیتی در مورد طرفهای متعاقد قابل اجراء است عمل نمایند. آنها باید از گردانندگان هواپیمایی که محل ثبت آن هواپیماها می‌باشد یا گردانندگان هواپیمایی که محل اصلی کسب و کار آنها یا محل اقامت دائم آنها در سرزمین آنها است و گردانندگان فرودگاههای واقع در سرزمینهای خود بخواهند که طبق مقررات امنیت هوانوردی مزبور عمل نمایند.

۴- هر یک از طرفهای متعاقد موافقت دارد که می‌توان از این گردانندگان هواپیما درخواست نمود تا 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 یک از طرف‌های متعاقد باید اطمینان حاصل کند که در سرزمین او اقدامات مناسب برای حفاظت از هواپیما و بازرسی مسافری، خدمه، لوازم همراه مسافر، اثاثیه مسافر، بارو خوار و بار هواپیما پیش از سوار شدن مسافرین یا بارگیری و به هنگام آن به نحو موثر انجام می‌شود. همچنین هر طرف متعاقد باید هر درخواست طرف متعاقد دیگر را برای انجام اقدامات امنیتی ویژه معقول جهت مقابله با تهدید خاص با نظر مساعد، مورد توجه قرار دهد.

۵- هنگامی که حادث یا خطر بروز حادث تصرف غیر قانونی هواپیمای کشوری یا دیگر اعمال غیر قانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافرین و خدمه آنها، فرودگاهها یا تأسیسات هوانوردی رخ دهد، طرفهای متعاقد باید با تسهیل ارتباطات و اتخاذ تدابیر مناسب دیگر به منظور پایان سریع و بی خطر حادثه مزبور یا خطر وابسته به آن یکدیگر را یاری نمایند.

ماده ۱۲- تسلیم آمار

مقامات هواپیمایی هر یک از طرفهای متعاقد اطلاعات و آمار مربوط به حمل و نقل انجام شده در سرویسهای مورد توافق توسط شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد نخست را به سرزمین طرف متعاقد دیگر یا از آن سرزمین به قسمی که معمولاً توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده برای مقامات هواپیمایی ملی خود تهیه و به آنها ارائه می‌گردد، بنابر تقاضا، در اختیار مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر قرار خواهد داد. کلیه اطلاعات اضافی آماری حمل و نقل مورد درخواست مقامات هواپیمایی یک طرف متعاقد از مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر در صورت تقاضا، مورد شور و توافق بین دو طرف متعاقد قرار خواهد گرفت.

ماده ۱۳- مشاوره و اصلاحات

- ۱- هر طرف متعاقد یا مقامات هواپیمایی آن می‌توانند در هر زمان از طرف متعاقد دیگر یا مقامات هواپیمایی آن تقاضای مشاوره نمایند.
- ۲- مشاوره مورد تقاضای یک طرف متعاقد یا مقامات هواپیمایی آن در فاصله شصت (۶۰) روز از تاریخ دریافت تقاضا آغاز خواهد شد.
- ۳- هر نوع اصلاح در این موافقت‌نامه، پس از تأیید از طریق تبادل یادداشت دیپلماتیک لازم الاجرا خواهد شد.
- ۴- اصلاحات جداول مسیر منضم به این موافقت‌نامه می‌تواند به طور مستقیم بین مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات پس از تأیید از طریق مبادله یادداشت دیپلماتیک لازم الاجرا خواهد شد.

ماده ۱۴- حل اختلافات

- ۱- هر گاه در مورد تفسیر یا اجرای این موافقت‌نامه و پیوست آن بین طرفهای متعاقد، اختلافی بروز نماید، طرفهای متعاقد در مرحله نخست اهتمام خواهند نمود تا اختلاف را از طریق مذاکره حل و فصل نمایند.
- ۲- چنانچه طرفهای متعاقد نتوانند به موجب بند (۱) فوق در مورد حل اختلاف به نتیجه برسند، طبق قوانین و مقررات خود، اختلاف به یک دیوان داور سه نفره ارجاع خواهد شد که هر طرف متعاقد یک داور را معین خواهد کرد و دو داور تعیین شده در باره داور سوم توافق خواهند نمود. هر یک از طرفهای متعاقد ظرف شصت (۶۰) روز پس از وصول تقاضای ارجاع اختلاف به دیوان داور، از طریق مجرای دیپلماتیک به تعیین داور خود مبادرت خواهد نمود و داور سوم نیز ظرف شصت (۶۰) روز بعد از آن تعیین خواهد شد. چنانچه هر یک از طرفهای متعاقد طرف مدت مقرر داور خود را تعیین نکند، بنابه تقاضای هر یک از طرفهای متعاقد، رئیس شورای سازمان بین‌المللی کشوری بر حسب مورد داور یا داورها را تعیین خواهد نمود مشروط بر اینکه اگر رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری از

اتباع هر یک از طرفهای متعاقد باشد، از نایب رئیس ارشد شورا و در صورتی که نامبرده نیز از اتباع یکی از طرفهای متعاقد باشد، از عضو ارشد مقدم شورا که در چنین وضع تابعیتی نباشد، درخواست خواهد شد که حسب مورد داور یا داورها را تعیین نماید. در هر حال داور سوم از اتباع یک دولت ثالث خواهد بود و بعنوان رئیس داوری عمل خواهد کرد.

۳- بنابه تصمیم نهایی دیوان داوری طرفهای متعاقد مخارج داوری را به صورت مساوی تقسیم خواهند نمود.

۴- طرفهای متعاقد تعهد می نمایند تصمیمات متخذه به موجب این ماده را رعایت کنند.

ماده ۱۵- فسخ

هر یک از طرفهای متعاقد می تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقت نامه کتباً به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید. این اعلام همان زمان به اطلاع سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری خواهد رسید. در این صورت موافقت نامه دوازده (۱۲) ماه پس از دریافت اعلام فسخ توسط طرف متعاقد دیگر فسخ خواهد شد، مگر آن که اعلام فسخ، قبل از انقضای این مدت با رضایت طرفها پس گرفته شود. در صورت عدم اعلام وصول از سوی طرف متعاقد دیگر، اعلام فسخ، چهارده روز پس از وصول آن به سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۶- مطابقت با کنوانسیونها یا موافقت نامه های چند جانبه

چنانچه کنوانسیون یا موافقت نامه چند جانبه حمل و نقل هوایی در مورد هر دو طرف متعاقد لازم الاجراء گردد، این موافقت نامه و پیوست آن به نحوی اصلاح خواهد شد تا با مقررات چنین کنوانسیون یا موافقت نامه های تطبیق نماید.

ماده ۱۷- ثبت

این موافقت نامه و کلیه اصلاحات آن نزد سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری به ثبت خواهد رسید.

ماده ۱۸- لازم الاجراء شدن

این موافقت نامه از تاریخ آخرین اطلاعیه کتبی از طریق مجاری دیپلماتیک مبنی بر تأیید این که طرفهای متعاقد کلیه تشریفات داخلی در باره لازم الاجراء شدن این موافقت نامه را انجام داده اند، به مورد اجراء گذارده خواهد شد. از تاریخ لازم الاجراء شدن این موافقت نامه، موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت ایران و دولت اتحاد جماهیر شوروی سوسیالیستی که در تاریخ ۲۶ مرداد ماه ۱۳۴۳ مطابق با ۱۷ اوت ۱۹۶۴ به امضاء رسیده و پیوستهای آن بین جمهوری اسلامی ایران و فدراسیون روسیه فسخ می گردد.

این موافقتنامه در مسکو در تاریخ ۲۸ مرداد ماه ۱۳۷۸ برابر با ۱۹ اگوست ۱۹۹۹ در دو نسخه به زبانهای فارسی، روسی، انگلیسی که تمام متون دارای اعتبار یکسان می باشند تنظیم گردید. در صورت بروز هرگونه اختلاف در تفسیر این موافقت نامه، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.

از طرف
دولت فدراسیون روسیه

دولت جمهوری اسلامی ایران

از طرف
دولت جمهوری اسلامی ایران

پیوست

موافقت نامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه

۱- مسیرهایی که قرار است توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده فدراسیون روسیه مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
نقاطی در روسیه	یک نقطه که بعداً تعیین خواهد شد*	تهران رشت مشهد اصفهان	سنگاپور بانکوک

۲- مسیرهایی که قرار است توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده جمهوری اسلامی ایران مورد بهره‌برداری قرار گیرد.

نقاط مبدأ	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
نقاطی در ایران	کیف یا تفلیس	مسکو سن پترزبورگ غازان یوفا	استکهلم یک نقطه دیگر که بعداً تعیین خواهد شد.*

* این نقطه باید مورد موافقت مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد قرار گیرد.

تذکر:

- ۱- شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد در هر مسیر توافق شده مجاز خواهند بود فقط یک پرواز در هفته (بین مسکو و تهران حداکثر (۳) پرواز مسافری و یک (۱) پرواز باری) براساس حق آزادی سوم و چهارم و موافقت قبلی شرکتهای هواپیمایی تعیین شده برقرار نمایند.
- ۲- شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد ضمن بهره برداری از مسیرهای مورد توافق می‌توانند یک یا تمام نقاط واسط یا ماوراء را حذف نمایند.
- ۳- حق حمل و نقل مسافر، بار و پست شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد بین نقاطی در سرزمین طرف متعاقد دیگر و نقاطی در سرزمین کشورهای ثالث منوط به توافق بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده و تصویب مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد خواهد بود.
- ۴- شرکتهای هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد می‌توانند پروازهای خود را با هر نوع هواپیمایی با سرعت مافوق صوت انجام دهند. تعداد و ظرفیت پرواز منوط به توافق بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده و تصویب مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد خواهد بود.
- ۵- انجام پروازهای اجارهای (چارت) فوق‌العاده و غیر منظم مشروط به درخواست اولیه شرکتهای هواپیمایی تعیین شده خواهد بود، این تقاضا حداقل هفتاد و دو (۷۲) ساعت قبل از انجام پرواز بدون در نظر گرفتن تعطیلات آخر هفته و رسمی خواهد بود.

دولت جمهوری اسلامی ایران

~~محرر~~

پروتکل الحاقی جهت اصلاح و تکمیل موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه به منظور انجام اصلاحات در موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه مورخ ۱۳۷۸/۵/۲۸ هجری شمسی برابر با ۱۹ آگوست ۱۹۹۹ که از این پس « موافقتنامه » نامیده می‌شود، در موارد زیر به توافق رسیدند:

ماده ۱

۱-۱- بند (۲) ماده (۱۴) موافقتنامه تحت عنوان «حل اختلافات» به صورت زیر بیان خواهد شد:

« ۲- چنانچه طرفهای متعاقد نتوانند به موجب بند (۱) فوق در مورد حل اختلاف به نتیجه برسند، طبق قوانین و مقررات خود، اختلاف را به یک دیوان داورى متشکل از سه داور ارجاع خواهند نمود به نحوی که هر طرف متعاقد یک داور را تعیین نموده و این دو داور تعیین شده در باره داور سوم توافق خواهند نمود. هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت شصت روز پس از وصول تقاضای کتبی هر یک از طرفهای متعاقد در مورد ارجاع اختلاف به دیوان داورى، از طریق مجاری دیپلماتیک به تعیین داور خود مبادرت خواهند نمود و داور سوم نیز ظرف شصت روز بعد از آن تعیین خواهد شد. چنانچه هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت مقرر نسبت به تعیین داور خود اقدام ننماید، هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند از رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری بخواهد که حسب مورد داور یا داوران را تعیین نماید. چنانچه رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری و نیز معاون رئیس، تبعه یکی از طرفهای متعاقد باشد، این انتصاب توسط عضو ارشد شورا که تابعیت هیچیک از طرفهای متعاقد را نداشته باشد، انجام خواهد شد. داور سوم باید در هر صورت تابعیت کشوری را دارا باشد که در زمان انتخاب با طرفهای متعاقد روابط سیاسی دارد و به عنوان رییس داورى (سر داور) عمل خواهد کرد.»

ماده حل اختلافات موافقتنامه با الحاق بند (۵) اصلاح می‌گردد:

« ۵- دیوان داورى با توجه به سایر موارد مورد توافق طرفهای متعاقد، آیین و محل داورى را تعیین خواهد نمود.»

۱-۲- پس از ماده ۱۱ موافقتنامه (امنیته هوانوردی)، ماده جدیدی تحت عنوان ماده (۱۱) مکرر «ایمنی هوانوردی» به شرح زیر اضافه خواهد شد:

«ماده ۱۱ مکرر - 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 بهره برداری از هواپیما که طرف متعاقد دیگر به کار گرفته است، درخواست مشاوره نماید. چنین مشاوره‌ای ظرف مدت سی 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) که در آن زمان به موجب کنوانسیون وضع شده به طور موثر توسط طرف متعاقد دیگر به کار گرفته و اجرا نمی‌شود، طرف متعاقد دیگر را از یافته‌های مزبور و اقداماتی که برای تطبیق با استانداردهای ایکائو ضروری به نظر می‌رسد آگاه خواهد کرد. چنانچه طرف متعاقد دیگر ظرف مدت (۱۵) روز یا دوره طولانی‌تری که ممکن

دفتر هیئت دولت

است یا تبادل اطلاعات از طریق مجاری سیاسی، مورد توافق طرفهای متعاقد قرار گرفته باشد، اقدام مناسبی را انجام ندهد، زمینه برای اعمال ماده ۴ این موافقتنامه (تعلیق و لغو) برای طرف متعاقد اول مهیا خواهد شد.

۳- علیرغم تعهدات مندرج در ماده (۳۳) کنوانسیون، هر نوع هواپیمایی که توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد یا از طرف آن در سرویسهای مورد توافق از مبداء سرزمین طرف متعاقد دیگر یا بالعکس مورد بهره‌برداری قرار گیرد، می‌تواند مادامی که در سرزمین طرف متعاقد دیگر است مشمول بازرسی نمایندگان مجاز طرف متعاقد دیگر در داخل هواپیما و در توقفگاه آن (که در این ماده «بازرسی توقفگاهی» نامیده می‌گردد) قرار گیرد تا اعتبار اسناد هواپیما و مدارک خدمه و نیز وضعیت ظاهری هواپیما و تجهیزات آن بررسی شود مشروط بر اینکه این امر منجر به تأخیر بدون دلیل در بهره‌برداری از هواپیما نگردد.

۴- چنانچه هر بازرسی توقفگاهی یا مجموعه‌ای از بازرسی‌های توقفگاهی باعث بروز نگرانی‌های جدی مبنی بر عدم تطابق یک هواپیما یا بهره‌برداری از یک هواپیما با حداقل استانداردهای تعیین شده در آن زمان به موجب کنوانسیون، یا بروز نگرانی‌های جدی در خصوص فقدان اعمال و اجرای موثر استانداردهای ایمنی تعیین شده در آن زمان به موجب کنوانسیون گردد، طرف متعاقدی که این بازرسی‌ها را انجام داده است، از نظر ماده ۳۳ کنوانسیون مختار خواهد بود تا نتیجه بگیرد که الزاماتی که طبق آنها گواهینامه یا مجوزهای مربوط به آن هواپیما یا خدمه آن هواپیما صادر شده یا اعتبار یافته یا الزاماتی که طبق آنها آن هواپیما مورد بهره‌برداری قرار می‌گیرد، معادل یا فراتر از حداقل استانداردهای تعیین شده به موجب کنوانسیون نمی‌باشند.

۵- چنانچه نماینده شرکت (های) هواپیمایی یک طرف متعاقد از دسترسی به هواپیمای مورد بهره‌برداری از سوی آن شرکت (های) هواپیمایی جهت انجام بازرسی توقفگاهی طبق بند (۳) فوق جلوگیری نماید، طرف متعاقد دیگر می‌تواند چنین استنباط نماید که نگرانی‌های جدی موضوع بند (۴) فوق ایجاد شده است و به نتایج موضوع آن بند برسد.

۶- هر طرف متعاقد حق تعلیق یا تغییر فوری مجوز بهره‌برداری شرکت (های) هواپیمایی طرف متعاقد دیگر را در صورتی که طرف متعاقد اول در نتیجه بازرسی توقفگاهی، مجموعه‌ای از بازرسی‌های توقفگاهی، جلوگیری از دسترسی جهت انجام بازرسی توقفگاهی، یا مشاوره موضوع بند (۱) این ماده چنین استنباط نماید که انجام اقدامات فوری برای ایمنی بهره‌برداری شرکت هواپیمایی ضروری است، برای خود محفوظ می‌دارد.

۷- هر اقدامی طبق بندهای (۲) یا (۶) فوق از سوی یک طرف متعاقد، باید به محض رفع زمینه انجام آن اقدامات، متوقف گردد.

ماده ۲

۲-۱- این پروتکل جزء لاینفک موافقتنامه تلقی می‌گردد.

۲-۲- این پروتکل از تاریخ آخرین اطلاعیه کتبی مبادله شده از طریق مجاری سیاسی مبنی بر انجام کلیه تشریفات داخلی ضروری توسط طرفهای متعاقد جهت لازم‌الاجرا شدن این پروتکل، به مورد اجرا گذارده خواهد شد. این پروتکل تا زمان لازم‌الاجرا بودن موافقتنامه، لازم‌الاجرا خواهد ماند.

این پروتکل در مسکو و در تاریخ ۳ آذر ۱۳۹۰ هجری شمسی برابر با ۲۴ نوامبر ۲۰۱۱ میلادی در دو نسخه به زبانهای فارسی، انگلیسی و روسی که همه متن دارای اعتبار یکسان می‌باشند تنظیم گردید. در صورت اختلاف در تفسیر متون، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.

دفتر هیئت مذاکرات

از طرف
دولت فدراسیون روسیه

از طرف
دولت جمهوری اسلامی ایران