



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی

۴۰۰

شماره چاپ

دوره هفتم - سال اول

۲۴۱

شماره ثبت

تاریخ چاپ ۱۳۸۳/۷/۶

یک شوری

لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوائی بین دولت
جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری گرجستان
و پروتکل الحاقی به آن

کمیسیونهای ارجاعی، اصلی: عمران

فرعی: اقتصادی - امنیت ملی و سیاست خارجی - قضائی و حقوقی

اداره کل قوانین

بسمه تعالی

شماره ۳۱۲۷۶/۳۵۰۱۲

تاریخ ۱۳۸۳/۶/۳۰

جناب آقای حداد عادل

رئیس محترم مجلس شورای اسلامی

لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری گرجستان و پروتکل الحاقی به آن که بنا به پیشنهاد وزارت راه و ترابری در جلسه مورخ ۱۳۸۳/۶/۱۵ هیأت وزیران به تصویب رسیده است، جهت طی تشریفات قانونی به پیوست تقدیم می‌گردد.

سیدمحمد خاتمی

رئیس جمهور

با عنایت به اهمیت بهره‌گیری از حمل و نقل هوایی در افزایش حجم مبادلات کالا و مسافر و با توجه به تأثیر آن در زمینه‌سازی برای رشد اقتصادی و تجاری و نظر به ضرورت گسترش صنعت حمل و نقل از جمله خطوط هوایی خارج از کشور و به منظور تأسیس و بهره‌برداری از سرویسهای هوایی منظم و توسعه فعالیت‌های مربوط به آن بین ایران و گرجستان و برای ارتقاء سطح روابط بین دو کشور، لایحه زیر برای تشریفات قانونی تقدیم می‌شود:

**لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوائی بین دولت
جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری گرجستان
و پروتکل الحاقی به آن**

ماده واحده - موافقتنامه حمل و نقل هوائی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری گرجستان مشتمل بر یک مقدمه، هجده ماده و یک ضمیمه و پروتکل الحاقی به آن مشتمل بر پنج ماده به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می شود.

وزیر امور خارجه

وزیر راه و ترابری

رئیس جمهور

بسم الله الرحمن الرحيم

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

مقدمه:

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری گرجستان با تمایل یکسان به انعقاد موافقتنامه ای به منظور تأسیس و بهره برداری از سرویسهای هوائی منظم بین سرزمینهای خود و ماوراء این سرزمینها، نسبت به موارد زیر موافقت نمودند:

ماده ۱ - تعاریف

به جز در مواردی که فحوای عبارت معنی دیگری را ایجاب نماید، از لحاظ این موافقتنامه:

الف - اصطلاح «کنوانسیون» به کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین‌المللی که در تاریخ ۱۳۲۳/۹/۱۶ هجری شمسی مطابق با هفتم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می‌شود و شامل هر الحاقیه‌ای که به موجب ماده (۹۰) کنوانسیون مزبور و هر اصلاحیه الحاقیه یا کنوانسیونی 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 «مقامات هواپیمائی» در مورد جمهوری اسلامی ایران اطلاق می‌شود به «رئیس سازمان هواپیمائی کشوری» و هر شخص یا مقامی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن سازمان یا وظایف مشابه آن باشد و در مورد دولت جمهوری گرجستان اداره هواپیمائی کشوری جمهوری گرجستان و هر شخص یا مقامی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن اداره و یا وظایف مشابه آن باشد.

ج - اصطلاح «شرکت هواپیمائی تعیین شده» اطلاق می‌شود به یک شرکت هواپیمائی که به موجب مفاد ماده (۳) این موافقتنامه تعیین شده و اجازه فعالیت یافته باشد.

د - اصطلاح «ظرفیت» در مورد یک هواپیما اطلاق می‌شود به میزان بارگیری مؤثر آن هواپیما در یک مسیر یا قسمتی از مسیر و اصطلاح «ظرفیت» در مورد «سرویس مورد توافق» اطلاق می‌شود به ظرفیت هواپیما در چنین سرویسی ضرب در دفعات پرواز هواپیمای مزبور طی زمان معین در تمام یا قسمتی از مسیر.

هـ - اصطلاح «سرزمین» در مورد یک کشور اطلاق می شود به مناطق خاکی و آبهای سرزمینی مجاور آن که تحت حاکمیت و سلطه آن کشور است.

و اصطلاحات «سرویس هوایی»، «سرویس هوایی بین المللی»، «شرکت هواپیمائی» و «توقف به منظورهای غیرحمل و نقل» به ترتیب دارای همان معانی است که در ماده (۹۶) کنوانسیون به آنها داده شده است.

بدیهی است که عناوین مواد این موافقتنامه معانی هیچ یک از مقررات آن را به نحوی از انحاء محدود نمی کند یا توسعه نمی دهد.

ماده ۲ - اعطای حقوق

۱ - هر طرف متعاقد حقوق مشخص شده در این موافقتنامه را جهت انجام سرویسهای هوایی بین المللی منظم به وسیله شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر به شرح زیر به طرف متعاقد دیگر اعطاء می نماید:

الف - پرواز بدون فرود از فراز سرزمین طرف متعاقد دیگر.

ب - توقف در سرزمین مذکور به منظورهای غیرحمل و نقل، و

ج - توقف در سرزمین مذکور در 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 بین المللی.

۲ - استفاده از آزادی پنجم حقوق حمل و نقل مشروط به موافقت شرکتیهای هواپیمائی تعیین شده کشور اعطاء کننده می باشد.

۳ - هیچ یک از مفاد این موافقتنامه به نحوی تلقی نخواهد شد که شرکت هواپیمائی یک طرف متعاقد محق باشد در سرزمین طرف متعاقد دیگر در قبال مزد یا

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

۲ - در مناطق جنگی یا تحت اشغال نظامی یا در مناطقی که بدین طریق تحت تأثیر قرار گرفته اند انجام این قبیل سرویسها منوط به تصویب مقامات ذی صلاح خواهد بود.

ماده ۳ - تعیین و اجازه

۱ - هر طرف متعاقد حق دارد یک شرکت هواپیمائی 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 ذی صلاح طرف متعاقد دیگر با رعایت مفاد بندهای (۳) و (۴) این ماده به شرکت هواپیمائی تعیین شده بدون تأخیر اجازه مربوط را اعطاء خواهند کرد.

۳ - مقامات هواپیمائی یک طرف متعاقد می توانند از شرکتی که توسط طرف متعاقد دیگر تعیین شده بخوانند که مقامات مزبور را قانع سازد که شرایط مقرر در قوانین و مقرراتی را که معمولاً برای سرویسهای هوائی بین المللی طبق مفاد کنوانسیون توسط مقامات مزبور اعمال می گردد، حائز می باشد.

۴ - هر طرف متعاقد حق دارد در هر مورد که طرف متعاقد مزبور قانع نشده باشد که مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکت هواپیمائی مزبور در دست اتباع طرف متعاقد مربوط 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) این موافقتنامه توسط آن شرکت هواپیمائی تعیین شده لازم بداند، وضع نماید.

۵ - در هر زمان پس از آن که مفاد بندهای (۱) و (۲) این ماده به مرحله عمل درآمده

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 آن که بهره برداری از این سرویسها مادامی که ترخی مطابق مفاد ماده (۱۰) این موافقتنامه در مورد سرویسهای مزبور وضع و لازم الاجراء نگردیده، انجام نپذیرد.

ماده ۴ - تعلیق و لغو

۱ - هر طرف متعاقد حق دارد در موارد مشروحه ذیل اجازه بهره برداری 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 هواپیمائی را تعیین نموده یا اتباع طرف متعاقد مزبور است،

ب - در موردی که شرکت هواپیمائی مذکور قوانین و یا مقررات طرف متعاقدی که این حقوق را اعطاء نموده است رعایت نکند.

ج - در موردی که شرکت هواپیمائی مذکور به هر نحوی از انحاء عملیات بهره برداری 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.

ماده ۵ - شمول قوانین و مقررات

۱ - قوانین و مقررات یک طرف متعاقد که ناظر به ورود یا خروج هواپیماهایی که به امر هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند یا ناظر به بهره‌برداری و هوانوردی چنین هواپیماهایی حین پرواز برفراز یا در داخل سرزمین طرف متعاقد مذکور می‌باشند نسبت به هواپیماهای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر مجری خواهد بود.

۲ - قوانین و مقررات یک طرف متعاقد که در سرزمین خود ناظر به ورود و خروج و اقامت موقت مسافرین و کارکنان و بار یا پست از قبیل تشریفات ورود و خروج و مهاجرت است و همچنین مقررات گمرکی و بهداشتی در مورد مسافرین و کارکنان و بار یا پست حمل شده توسط هواپیمای 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 بنابر تقاضا در اختیار طرف متعاقد دیگر خواهد گذاشت.

۴ - شرکت هواپیمائی تعیین شده یک طرف متعاقد مجاز خواهد بود نمایندگی خود را در سرزمین طرف متعاقد دیگر دائر نماید. در صورت تعیین یک نمایندگی کل یا نمایندگی فروش کل این نماینده طبق قوانین و مقررات مربوط جاری هر یک از طرفها منصوب خواهد شد.

۵ - انتقال درآمدهای حاصله توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد طبق مقررات تسعیر ارزهای خارجی قابل اجراء در دو کشور صورت خواهد گرفت. طرفها همه امکانات خود را برای تسهیل در انتقال چنین درآمدهائی پس از کسر مخارج به کار خواهند گرفت.

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

۱ - هر طرف متعاقد براساس عمل متقابل شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقد دیگر را تاحد ممکن به موجب قانون ملی خود از محدودیتهای ورود، حقوق گمرکی و سود بازرگانی هزینه‌های مواد، وسائل یدکی از جمله موتور، لوازم جاری هواپیما، خواروبار هواپیما و غذا (از جمله دخانیات و سایر محصولات اختصاص یافته برای فروش به مسافران به مقدار محدود در طول پرواز) و سایر اقلام به منظور استفاده انحصاری در ارتباط با بهره‌برداری یا خدمات رسانی هواپیمای شرکت هواپیمائی تعیین شده طرف متعاقدی که سرویسهای مورد توافق را انجام می‌دهد و نیز برجسب چاپی بلیطها، بارنامه و هرگونه موارد چاپی آن و نشریه‌های تبلیغاتی متعارف رایگان را که توسط شرکت هواپیمائی تعیین شده توزیع می‌گردد معاف خواهد نمود.

۲ - سوخت و روغن موتور و مواد مصرفی فنی و وسائل یدکی و لوازم مورد نیاز جاری و خواروبار 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 هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های ملی معاف خواهند بود.

۳ - سوخت و روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی و وسائل یدکی و لوازم مورد نیاز جاری و خواروبار که در سرزمین یک طرف متعاقد بار هواپیماهای شرکت هواپیمائی طرف متعاقد دیگر می‌شوند و در سرویسهای بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی، سود بازرگانی و مالیاتها و هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های ملی معاف خواهد بود.

۴ - لوازم جاری هوانوردی و همچنین مواد و لوازم نگاهداری شده در هواپیماهای

شرکت هواپیمائی تعیین شده هر طرف متعاقد تنها با موافقت مقامات گمرکی سرزمین طرف متعاقد دیگر در آن سرزمین قابل تخلیه است. در این صورت می توان این مواد را تا زمانی که طبق مقررات گمرکی مجدداً صادر شود و یا ترتیب دیگری در مورد آن داده شود تحت نظارت مقامات نامبرده قرار داد.

۵ - مسافرین، اثاثیه مسافر و باری که از سرزمین یک طرف متعاقد در ترانزیت مستقیم می باشند و از حریمی که در فرودگاه آن طرف بدین منظور اختصاص یافته خارج نمی شوند، فقط مشمول کنترل ساده ای خواهند بود. اثاثیه مسافر و باری که در ترانزیت مستقیم است از حقوق گمرکی، سود بازرگانی و سایر مالیاتهای مشابه معاف خواهد بود.

۶ - اسناد رسمی حاوی آرم رسمی شرکت هواپیمائی مانند برجسب چمدان، بلیط 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 از کلیه حقوق گمرکی - سود بازرگانی و یا مالیاتها براساس عمل متقابل معاف خواهد بود.

ماده ۷ - هزینه های فرودگاهی

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. مع هذا هر یک از طرفهای متعاقد موافقت دارد که این هزینه ها از آنچه هواپیمای ملی آن طرف متعاقد که در سرویسهای مشابه بین المللی تردد می نمایند و برای استفاده از این فرودگاهها و تأسیسات می پردازند تجاوز نکند.

ماده ۸ - مقررات ظرفیت و تصویب برنامه‌های پرواز

۱ - شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده دو طرف متعاقد از رفتار عادلانه و مساوی برخوردار خواهند بود تا بتوانند برای انجام سرویس‌های مورد توافق در مسیرهای مشخص شده از فرصت‌های مساوی بهره‌مند 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 می‌شود تأمین ظرفیت کافی با ضریب بار مناسب برای رفع نیازمندی‌های جاری و پیش‌بینی شده معقول حمل مسافر و بار و پست بین سرزمین طرف متعاقد تعیین‌کننده شرکت هواپیمائی و سرزمین طرف متعاقد دیگر است. ظرفیت اصولاً بین شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرف‌های متعاقد تقریباً به نسبت مساوی تقسیم خواهد شد مگر آنکه توافق دیگری حاصل شده باشد.

۴ - با در نظر گرفتن اصول مندرج در بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده، شرکت هواپیمائی تعیین شده یک طرف متعاقد همچنین می‌تواند ظرفیتی را برای برآورده کردن نیازمندی‌های حمل و نقل بین سرزمین‌های کشورهای ثالث مندرج در جدول مسیرهای ضمیمه این موافقتنامه و سرزمین طرف متعاقد دیگر تأمین نماید.

۵ - ظرفیتی که عرضه می‌شود از جمله تعداد سرویس‌ها و نوع هواپیمای مورد استفاده شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده طرف‌های متعاقد در سرویس‌های مورد توافق براساس توصیه شرکت‌های هواپیمائی تعیین شده مورد موافقت مقامات هواپیمائی قرار

خواهد گرفت. شرکتهای هواپیمائی 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 هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد، مسائل موضوع بند (۵) فوق 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 شرکتهای هواپیمائی تعیین شده بدون تغییر باقی خواهد ماند.

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

۸ - موافقتنامه بازرگانی بین دو شرکت هواپیمائی تعیین شده در زمان اجرای سرویسهای مورد توافق ضروری خواهد بود. موافقتنامه بازرگانی مذکور بایستی جهت تأیید و تصویب به مقامات هواپیمائی طرفها تسلیم گردد.

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 توسط طرف متعاقد دیگر برای بهره‌برداری 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 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 طرف متعاقد دیگر یا هر دولت دیگری صادر شده یا اعتبار یافته خودداری نماید.

ماده ۱۰ - نرخهای حمل و نقل هوائی

۱ - نرخهای مورد اجراء توسط شرکتهای هواپیمائی طرفهای متعاقد در سرویسهای مورد توافق در سطح معقولی خواهد بود که با توجه به کلیه عوامل مربوط از جمله هزینه بهره‌برداری و سود معقول و خصوصیات سرویس و نرخهای شرکتهای 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:

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 یک یا هیچ یک از شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد عضو اتحادیه شرکتهای هواپیمائی موضوع بند (الف) فوق نباشند، شرکتهای هواپیمائی تعیین شده طرفهای متعاقد در مورد نرخهایی که برای سرویسهای مورد توافق اعمال می‌گردد بین خود توافق خواهند نمود.

ج - نرخهایی که بدین ترتیب مورد توافق قرار می‌گیرد لافل سی روز قبل از تاریخ پیشنهاد اجراء برای تصویب به مقامات هواپیمائی طرفها تسلیم خواهد گردید. این محدودیت زمانی به شرط موافقت مقامات مذکور قابل کاهش است.

د - 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 یا چنانچه در فاصله پانزده روز اول از دوره سی روزه موضوع جزء (ج) این بند، مقامات هواپیمائی یک طرف متعاقد عدم رضایت خود را از هر یک از نرخهای توافق شده بین شرکتهای هواپیمائی طرفهای متعاقد طبق جزءهای (الف) و (ب) این بند به مقامات هواپیمائی طرف متعاقد دیگر اعلام دارد، مقامات هواپیمائی طرفهای متعاقد اهتمام خواهند نمود در مورد نرخهای مناسب به توافق برسند لیکن هیچ نرخ قبل از تصویب مقامات هواپیمائی هر طرف متعاقد به موقع اجراء در نخواهد آمد.

ه - چنانچه مقامات هواپیمائی نتوانند در مورد نرخ تسلیم شده به آنها به موجب جزء (د) این بند یا در مورد تعیین نرخ مشخص شده در جزء (د) این بند به توافق برسند، اختلاف به موجب مفاد ماده (۱۴) این موافقتنامه حل و فصل خواهد گردید.

۳ - نرخهای تعیین شده به موجب 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 تأکید می‌نمایند که تعهد آنان در قبال یکدیگر برای حفظ امنیت هواپیمائی کشوری در برابر

اعمال مداخله غیرقانونی جزء لاینفکی از این موافقتنامه را تشکیل می‌دهد.

طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهدات خود به موجب حقوق بین‌الملل، به‌ویژه 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 چهاردهم سپتامبر ۱۹۶۳ کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما امضاء شده در لاهه به تاریخ ۱۳۴۹/۹/۲۵ هجری شمسی مطابق با شانزدهم دسامبر ۱۹۷۰ 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 بیست و سوم سپتامبر ۱۹۷۱ عمل خواهند کرد.

۲- طرفهای متعاقد کلیه مساعدتهای لازم را 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 را بنابر تقاضا در مورد یکدیگر به عمل خواهند آورد.

۳- طرفها باید در روابط دوجانبه خود ضبق مقررات امنیت هوانوردی تعیین شده از سوی سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری که به عنوان ضمانت کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین‌المللی شناخته شده‌اند تا حدودی که این مقررات امنیتی در مورد طرفها قابل اجراء است عمل نمایند. آنها می‌باید از گردانندگان هواپیماهایی که محل ثبت آن هواپیماها یا محل اصلی کار و یا اقامت دائم آنها در سرزمین طرفها 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 رعایت کنند. هر طرف متعاقد باید اطمینان حاصل کند که در سرزمین او اقدامات کافی برای حفاظت از هواپیماها و بازرسی مسافری، خدمه، لوازم همراه مسافر، اثاثیه، بار و خوارو بار هواپیما قبل و در زمان سوار شدن مسافری 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 برخوردار مثبت داشته باشد.

۵ - هنگامی که حادثه یا خطر بروز حادثه تصرف غیرقانونی هواپیماهای کشوری یا دیگر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافری 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.

۶ - هنگامی که یک طرف متعاقد دلیل معقونی را برای اعتقاد به تخطی طرف متعاقد دیگر از مقررات امنیت هوانوردی این ماده داشته باشد مقامات هواپیمائی طرف متعاقد مزبور می توانند مشاوره فوری با مقامات هواپیمائی طرف متعاقد دیگر را درخواست نمایند.

ماده ۱۲ - تسلیم آمار

مقامات 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 شرکت هواپیمائی تعیین

شده برای مقامات هواپیمائی ملی خود تهیه و به آنها ارائه می‌گردد بنا بر تقاضا در اختیار مقامات هواپیمائی طرف متعاقد دیگر قرار خواهند داد. کلیه اطلاعات اضافی آماری حمل و نقل مورد درخواست مقامات هواپیمائی یک طرف متعاقد از مقامات هواپیمائی 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 با مقامات هواپیمائی آن می‌توانند در هر زمان از طرف متعاقد دیگر یا مقامات هواپیمائی آن تقاضای مشاوره نمایند.
- ۲ - مشاوره مورد تقاضای یک طرف متعاقد یا مقامات هواپیمائی آن در فاصله شصت روز از تاریخ دریافت تقاضا آغاز خواهد شد.
- ۳ - هر نوع اصلاح این موافقتنامه، پس از آن که دو طرف متعاقد انجام تشریفات قانون اساسی خود مربوط به انعقاد و لازم‌الاجراء شدن موافقتنامه‌های بین‌المللی را به یکدیگر اطلاع داده باشند، لازم‌الاجراء خواهد شد.
- ۴ - علی‌رغم مفاد بند (۳) اصلاحات جداول مسیر ضمیمه این موافقتنامه ممکن است مستقیماً بین مقامات هواپیمائی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات پس از تأیید از طریق تبادل یادداشت دیپلماتیک لازم‌الاجراء خواهد گردید.

ماده ۱۴ - حل اختلافات

- ۱ - هرگاه در مورد تفسیر یا اجرای این موافقتنامه و ضمیمه (ضمائم) 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 - هرگاه طرفهای متعاقد نتوانند اختلاف را از طریق مذاکره حل و فصل نمایند، می‌توانند توافق نمایند 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، اختلاف به یک دیوان داورى سه نفره ارجاع خواهد شد که هر طرف متعاقد یک داور را معین خواهد کرد و دو داور تعیین شده درباره داور سوم توافق خواهند نمود. هر یک از طرفهای متعاقد ظرف شصت روز پس از وصول تقاضای ارجاع اختلاف به دیوان داورى، از طریق مجاری دیپلماتیک به تعیین داور خود مبادرت خواهد نمود و داور سوم نیز ظرف شصت روز بعد از آن تعیین خواهد شد. چنانچه هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت مقرر داور خود را تعیین نکنند، یا داوران منتخب ظرف 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 مشروط بر این که چنانچه رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری از اتباع هر طرف متعاقد باشد، از نایب رئیس ارشد شورا و در صورتی که نامبرده نیز چنین ملیتی داشته باشد، از عضو 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 به عنوان رئیس دیوان داورى عمل خواهد کرد.

۴ - دیوان داورى آئین‌نامه کار خود را تعیین خواهد نمود.

۵ - طرفهای متعاقد تعهد می‌نمایند تصمیمات متخذه به موجب ماده حاضر را رعایت کنند.

۶ - چنانچه و مادامی که هر طرف متعاقد تصمیمات متخذه را به موجب بند (۳) این ماده رعایت نکند طرف متعاقد دیگر می تواند حقوق یا امتیازاتی را که به موجب این موافقتنامه به طرف متعاقد یا شرکت هواپیمائی تعیین شده متخلف اعطاء کرده، محدود، منع یا لغو کند.

ماده ۱۵ - فسخ

هر طرف متعاقد می تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقتنامه کتبا به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید. این اطلاعیه همزمان به آگاهی سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری خواهد رسید.

در این صورت موافقتنامه دوازده ماه پس از دریافت اطلاعیه فسخ توسط طرف متعاقد دیگر فسخ خواهد شد، مگر آن که اطلاعیه فسخ قبل از انقضای این مدت با تراضی طرفها پس گرفته شود. در صورت عدم اعلام وصول از سوی طرف متعاقد دیگر، اطلاعیه مزبور چهارده روز پس از وصول آن به سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۶ - مطابقت با کنوانسیونهای چندجانبه

چنانچه موافقتنامه با کنوانسیون کلی چندجانبه حمل و نقل هوایی 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 ۱۷ - ثبت

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

ماده ۱۸ - لازم‌الاجراء شدن

این موافقتنامه از تاریخ آخرین اطلاعیه هر طرف متعاقد به طرف متعاقد دیگر مبنی بر این که اقدامات لازم را طبق الزامات قانون اساسی خود درباره لازم‌الاجراء شدن این موافقتنامه به عمل آورده است، به مورد اجراء گذارده خواهد شد.

با تأیید مفاد این موافقتنامه، نمایندگان تام‌الاختیار امضاء کننده زیر که از طرف دولت‌های متبوعه خود مجاز می‌باشند این موافقتنامه را امضاء نمودند.

این موافقتنامه در تاریخ ۱۳۷۱/۱۰/۳۰ هجری شمسی برابر با بیستم ژانویه ۱۹۹۳ در سه نسخه به زبانهای فارسی، گرجی و انگلیسی که هر سه متن دارای اعتبار یکسان می‌باشد، در تهران تنظیم گردید. در صورت بروز هرگونه اختلاف در تفسیر، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.

از طرف دولت
جمهوری گرجستان

از طرف دولت
جمهوری اسلامی ایران

ضمیمه جدول مسیر

بخش ۱ - مسیری که قرار است توسط شرکت هواپیمائی تعیین شده دولت جمهوری اسلامی ایران مورد بهره‌برداری قرار گیرد:
مسیر ۱ از نقاطی در جمهوری اسلامی ایران به تفلیس.

بخش ۲ - مسیری که قرار است توسط شرکت هواپیمائی تعیین شده دولت جمهوری گرجستان مورد بهره‌برداری قرار گیرد.
مسیر ۱ - از نقاطی در جمهوری گرجستان به تهران.

توجه:

نقاط واسط و نقاط ماوراء نیز ممکن است توسط شرکتهای هواپیمائی تعیین شده به کار گرفته شود، به شرط این که مذاکرات لازم توسط مقامات مربوط طرفها به عمل آید.

پروتکل الحاقی به موافقتنامه حمل و نقل هوایی
بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری
گرجستان

(امضاء شده در تاریخ ۳۰/۱۰/۱۳۷۱ هجری شمسی برابر با ۲۰ ژانویه ۱۹۹۳ میلادی)

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری گرجستان، با مطلوب دانستن الحاق پروتکلی به موافقتنامه حمل و نقل هوایی که در تاریخ ۳۰/۱۰/۱۳۷۱ هجری شمسی برابر با ۲۰ ژانویه ۱۹۹۳ میلادی بین کشورهای متبوعشان به امضاء رسیده است، به شرح زیر توافق نمودند:

ماده ۱ - بندهای (ز)، (ح) و (ط) به شرح زیر به ماده (۱) «تعاریف» اضافه می شود:
ز - اصطلاح «نرخ» به قیمتی اطلاق می شود که برای حمل مسافر، بار همراه و غیر همراه پرداخت گردد و شامل شرایطی که به موجب آن قیمت‌های مزبور اعمال می شود از جمله قیمت‌ها و شرایط مقرر برای نمایندگی‌ها و سایر خدمات جنبی به استثناء دستمزدها و شرایط حمل پست، می باشد.

ح - اصطلاح «این موافقتنامه» شامل ضمیمه پیوست آن و هرگونه اصلاحات مربوط به آن یا اصلاحات این موافقتنامه است.

ط - اصطلاح «هزینه‌های مصرف‌کننده» به هزینه‌هایی اطلاق می شود که توسط مقام صلاحیتدار درمورد شرکت‌های هواپیمایی وضع شده یا اجازه وضع آن توسط مقام

مزبور برای تدارک اموال یا تأسیسات فرودگاهی یا تأسیسات هوانوردی از جمله تأسیسات و خدمات مربوط به هواپیما، خدمه آن، مسافری و بار داده شده است.

ماده ۲ - بند (۱) ماده (۳) «تعیین و اجازه» به شرح زیر اصلاح می شود:

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

ماده ۳ - بعد از ماده (۱۱) «امنیت هوانوردی» موافقتنامه، ماده جدید (۱۱) مکرر، به شرح زیر اضافه می گردد:

ماده ۱۱ مکرر - ایمنی هوانوردی:

۱ - هر طرف می تواند در هر زمان در رابطه با استانداردهای ایمنی در زمینه های مربوط به تأسیسات هوانوردی، خدمه پرواز، هواپیما و بهره برداری از هواپیما که طرف دیگر به کار گرفته است، درخواست مشاوره نماید. چنین مشاوره ای طرف مدت سی روز از زمان درخواست مزبور انجام خواهد شد.

۲ - در صورتی که پس از مشاوره مزبور یک طرف ملاحظه کند استانداردهای ایمنی در زمینه های موضوع بند (۱) که در آن زمان به موجب کنوانسیون وضع شده به طور مؤثر توسط طرف دیگر به کار گرفته یا اجرا نمی شود، طرف دیگر را از یافته های مزبور و اقداماتی که برای تطبیق با استانداردهای ایکائو ضروری به نظر می رسد آگاه خواهد کرد. طرف دیگر اقدام اصلاحی مناسب را در فرصت زمانی توافق شده، اتخاذ خواهد نمود.

۳ - همچنین به موجب ماده (۱۶) کنوانسیون توافق می شود هر نوع هواپیمایی که

توسط شرکت هواپیمائی یک طرف یا از طرف آن در سرویسهای از مبدأ سرزمین طرف دیگر یا بالعکس مورد بهره‌برداری قرار گیرد، می‌تواند مادامی که در سرزمین طرف دیگر است، مشمول بازرسی نمایندگان مجاز طرف دیگر قرار گیرد، مشروط بر این‌که این امر منجر به تأخیر 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 می‌باشد.

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

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

۶ - با توجه به بند (۲) فوق اگر مشخص شود که با پایان یافتن فرصت زمانی توافق شده یک طرف در حالت عدم مطابقت با استانداردهای ایکائو باقی مانده است، دیرکال ایکائو باید از این موضوع و نیز تصمیم رضایت‌بخش بعدی نسبت به موقعیت، مطلع گردد.

ماده ۴ - ماده (۱۴) «حل اختلافات» به شرح زیر اصلاح می‌شود:

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 - چنانچه طرفهای متعاقد به موجب بند (۱) فوق در مورد حل اختلافات به نتیجه نرسند، هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند با رعایت قوانین و مقررات مربوط خود، ضمن ارسال اطلاعیه‌ای برای طرف متعاقد دیگر موضوع را به 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 روز از تاریخ دریافت اطلاعیه ارجاع اختلاف به داور، نسبت به معرفی یک داور اقدام می‌کند و داوران منتخب طرفهای متعاقد ظرف مدت شصت 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 سیاسی دارد.

۳ - در مواردی که سرداور باید توسط رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری تعیین شود، چنانچه رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمائی کشوری از انجام وظیفه مذکور 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 هیچ‌یک از طرفهای متعاقد را نداشته باشد، انجام خواهد شد.

۴ - هیأت داور با توجه به سایر مواردی که طرفهای متعاقد توافق نموده‌اند، آئین و محل داور را تعیین خواهد نمود.

۵ - تصمیمات هیأت داورى برای طرفهای متعاقد لازمالاتباع است.

۶ - مخارج داورى، شامل هزینه‌ها و دستمزدهای داوران به نسبت مساوى توسط طرفهای متعاقد پرداخت خواهد گردید. هرگونه مخارجى که توسط شورای سازمان بین‌المللى هواپیمائى كشورى 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 داورى محسوب خواهد گردید.

ماده ۵ - این پروتکل از تاریخ تبادل یادداشت دیپلماتیک که مؤید اتمام الزامات قانون اساسى در کشور هر طرف متعاقد باشد، لازم‌الاجراء خواهد شد.

برای تأیید مطالب فوق، امضاء کنندگان زیر که از طرف دولتهای متبوع خود بدین منظور به طور مقتضى مجاز می‌باشند، این پروتکل را امضاء نمودند.

این پروتکل در تهران در تاریخ هفدهم تیرماه ۱۳۸۳ هجری شمسی برابر با هفتم جولای ۲۰۰۴ میلادی به زبانهای فارسى، گرجى و انگلیسى که هر سه متن دارای اعتبار یکسان می‌باشد، تنظیم گردید. در صورت اختلاف در متون، متن انگلیسى ملاک خواهد بود.

از طرف دولت
جمهوری گرجستان

از طرف دولت
جمهوری اسلامی ایران