

جناب آقای دکتر محمود احمدی نژاد

رئیس محترم جمهوری اسلامی ایران

عطف به نامه شماره ۴۷۷۶۰/۳۲۲۹۷ مورخ ۱۳۹۱/۲/۲۳ در اجرای اصل

یکصد و بیست و سوم (۱۲۳) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران قانون موافقتنامه

حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه و تشریفات

(پروتکل) الحاقی آن که با عنوان لایحه به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود،

با تصویب در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ ۱۳۹۱/۵/۱۷ و تأیید شورای محترم نگهبان

به پیوست ابلاغ می گردد.

علی لاریجانی



رونوشت:

- معاونت محترم نظارت جهت استحضار و اقدام

قانون موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه و تشریفات (پروتکل) الحاقی آن

ماده واحده- موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت فدراسیون روسیه به شرح پیوست تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده می‌شود.
تبصره ۱- مشاوره و اصلاحات موضوع ماده (۱۳) این موافقتنامه منوط به رعایت اصل هفتاد و هفتم (۷۷) قانون اساسی و تصویب مجلس شورای اسلامی ایران است.
تبصره ۲- حل اختلاف موضوع ماده (۱۴) این موافقتنامه منوط به رعایت اصل یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی و تصویب مجلس شورای اسلامی ایران است.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه 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 می‌باشند و از این پس طرفهای متعاقد نامیده می‌شوند، با تمایل یکسان به انعقاد موافقتنامه‌ای به منظور تأسیس و بهره‌برداری از سرویس‌های هوایی منظم بین سرزمین‌های 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 موافقتنامه:

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 کنوانسیون‌نی که به موجب 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 موافقتنامه تعیین شده و اجازه فعالیت بیابد، 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، 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 موافقتنامه، معانی هیچ‌یک از مقررات آن را به نحوی از انحاء محدود نمی‌کند یا توسعه نمی‌دهد.

۲- پیوست این موافقتنامه 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.

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 موافقتنامه

پ) توقف در سرزمین طرف متعاقد دیگر در نقاط مشخص شده که برای آن مسیر در پیوست این موافقتنامه 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 موافقتنامه 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 تأخیر، 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 مؤثر شرکت هواپیمایی تعیین شده متعلق و در اختیار طرف متعاقدی که شرکت هواپیمایی را تعیین کرده یا اتباع آن است، از اعطاء اجازه بهره‌برداری موضوع بند (۲) این ماده ممانعت نموده یا هر شرطی را که برای اعمال حقوق مذکور در ماده (۲) این موافقتنامه 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 درآمده باشد، شرکتهای هواپیمایی که بدین نحو تعیین شده‌اند و اجازه فعالیت دریافت نموده‌اند می‌توانند بهره‌برداری از سرویس‌های مورد توافق را آغاز کنند، مشروط بر آن‌که بهره‌برداری از این سرویس‌ها مادامی که نرخ‌های مطابق مفاد ماده (۱۰) این موافقتنامه 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 بهره‌برداری صادره را لغو یا استفاده از حقوق مشخص شده مندرج در ماده (۲) این موافقتنامه 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 مؤثر آن شرکت هواپیمایی در دست طرف متعاهدی است که شرکت مذکور را تعیین نموده یا اتباع طرف متعاهد مزبور است، یا

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 بهره‌برداری را مطابق شرایط مشروح به موجب 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 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 بین‌المللی اشتغال دارند یا بهره‌برداری و هوانوردی این قبیل هواپیماها تا زمانی که داخل سرزمین آن می‌باشند، 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 نسخه‌هایی 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 متعاقد مجاز خواهد بود نمایندگی و دفاتر خود را با حق فروش و تعدادی از کارکنان فنی، عملیاتی و بازرگانی که تعداد آنها از پنج نفر تجاوز نخواهد کرد در سرزمین طرف متعاقد دیگر دایر نماید. در صورت تعیین یک نمایندگی کل یا نمایندگی فروش کل، این نمایندگی طبق قوانین و مقررات مربوط جاری طرف متعاقد دیگر منصوب خواهد شد.

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

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

۱- هواپیمای شرکتهای هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد که سرویس‌های مورد توافق را مورد بهره‌برداری قرار می‌دهد، 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 متعاقد 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 مالیات‌های مشابه معاف خواهند بود:

الف) خوارو بار هواپیما که در سرزمین یک طرف متعاقد در حدود تعیین شده توسط مقامات طرف متعاقد یادشده وارد هواپیما می‌گردد و جهت استفاده در داخل هواپیمایی است که در سرویس‌های مورد توافق به وسیله شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر مورد استفاده قرار می‌گیرد.

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

پ) سوخت و روغن موتور که به منظور استفاده در انجام سرویس‌های مورد توافق توسط هواپیماهای شرکتهای هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد، حتی در زمانی که این مواد در بخشی از مسیر طی شده در سرزمین طرف متعاقد دیگر، که در آن مواد مزبور به هواپیما وارد می‌شود.

هزینه‌های مربوط به سرویس‌های انجام شده، انبارداری و ترخیص گمرکی براساس قوانین داخلی طرفهای متعاقد 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 هواپیمای شرکتهای هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد تنها با موافقت مقامات گمرکی طرف متعاقد دیگر در سرزمین آن طرف متعاقد 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 متعاقد 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 متعاقد پرداخت خواهد شد.

۶- اسناد رسمی حاوی آرم رسمی شرکتهای هواپیمایی مانند پرچسب چمدان، بلیط هواپیما، بارنامه، کارت اجازه ورود به هواپیما و جدول زمانبندی که به داخل سرزمین هر طرف متعاقد برای استفاده اختصاصی شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرف

متعاقد 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 متعاقد می‌تواند برای استفاده از فرودگاهها و سایر تأسیسات تحت کنترل خود هزینه‌های عادلانه و مناسبی را وضع نموده یا اجازه وضع آن را بدهد. مع‌هذا هر یک از طرفهای متعاقد 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 هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد 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 هواپیمایی تعیین شده هر یک از طرفهای متعاقد منافع شرکتهای هواپیمایی طرف متعاقد دیگر را منظور نظر خواهد داشت تا من غیر حق در سرویس‌های طرف متعاقد دیگر در تمامی یا قسمتی از همان مسیرها اثر نامطلوب ایجاد نشود.

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

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 موافقتنامه و سرزمین طرف متعاقد دیگر تأمین نمایند.

۵- ظرفیتی که عرضه می‌شود 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 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 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 استانداردهایی 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 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 بهره‌برداری، سود معقول و خصوصیات سرویس و نرخهای شرکتهای هواپیمایی دیگر که در تمام یا قسمتی از همان مسیرهای مشخص شده، سرویس‌های منظم انجام می‌دهند، 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 با 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.

ب) هرگاه قطعه‌نامه‌ای درباره 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.

پ) نرخهایی که بدین ترتیب مورد توافق قرار می‌گیرد لااقل سی 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 درباره 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 روز اول از دوره سی روزه موضوع جزء (پ) 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 درنخواهد آمد.

۳- 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 تأکید می‌نمایند که تعهد آنان در قبال یکدیگر برای حفظ امنیت هواپیمایی 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 ۱۳ سپتامبر ۱۹۶۳، کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما امضاء شده در لاهه به تاریخ ۱۳۴۹/۹/۲۵ هجری شمسی مطابق با ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ و کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هواپیمایی کشوری امضاء شده در مونترال به تاریخ ۱۳۵۰/۷/۱ هجری شمسی مطابق با ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ 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 غیرقانونی هواپیماهای کشوری و سایر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها،

مسافری و خدمه آنها، فرودگاهها و تأسیسات هوانوردی و هر نوع تهدید دیگر علیه امنیت هواپیمایی کشوری را بنابر تقاضا در مورد یکدیگر به عمل خواهد آورد.

۳- طرفهای متعاقد باید در روابط دوجانبه خود طبق مقررات امنیت هواپیمایی کشوری تعیین شده از سوی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری که به‌عنوان ضمایم 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، بار و خواروبار هواپیما پیش از سوار شدن مسافری یا بارگیری و به هنگام آن به نحو مؤثر 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 غیرقانونی هواپیمای کشوری یا دیگر اعمال غیرقانونی علیه امنیت این هواپیماها، مسافری و خدمه آنها، فرودگاهها یا تأسیسات هوانوردی رخ دهد، طرفهای متعاقد باید با تسهیل ارتباطات و اتخاذ تدابیر مناسب دیگر به‌منظور پایان سریع و بی‌خطر 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 روز از تاریخ دریافت تقاضا آغاز خواهد شد.
- ۳- هر نوع اصلاح در این موافقتنامه، پس از تأیید از طریق تبادل یادداشت دیپلماتیک لازم الاجراء خواهد شد.
- ۴- اصلاحات جداول مسیر منضم به این موافقتنامه می‌تواند به‌طور مستقیم بین مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات پس از تأیید از طریق مبادله یادداشت دیپلماتیک لازم الاجراء 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 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 مجرای 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 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 به‌عنوان رئیس داورى عمل خواهد کرد.

۳- بنابه تصمیم نهائی دیوان داورى طرفهای متعاقد مخارج داورى را به‌صورت مساوی تقسیم خواهند نمود.

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

ماده ۱۵- فسخ

هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقتنامه کتباً به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید. این اعلام همان زمان به اطلاع سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری خواهد رسید.

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 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 بین‌المللی هواپیمایی کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۶- مطابقت با کنوانسیونها یا موافقتنامه‌های چندجانبه

چنانچه کنوانسیون یا موافقتنامه چندجانبه حمل و نقل هوایی در مورد هر دو طرف متعاقد لازم‌الاجراء گردد، این موافقتنامه و پیوست آن به نحوی اصلاح خواهد شد تا با مقررات چنین کنوانسیون یا موافقتنامه‌ای تطبیق نماید.

ماده ۱۷- ثبت

این موافقتنامه و کلیه اصلاحات آن نزد سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری به ثبت خواهد رسید.

ماده ۱۸- لازم‌الاجراء شدن

این موافقتنامه از تاریخ آخرین اطلاعیه کتبی از طریق مجاری دیپلماتیک مبنی بر تأیید این که طرفهای متعاقد کلیه تشریفات داخلی درباره لازم‌الاجراء شدن این موافقتنامه را انجام داده‌اند، به مورد اجراء گذارده خواهد شد.

از تاریخ لازم‌الاجراء شدن این موافقتنامه، 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 می‌گردد.

این موافقتنامه در مسکو در تاریخ ۲۸ مرداد ماه ۱۳۷۸ هجری شمسی برابر با ۱۹ آگوست ۱۹۹۹ میلادی در دو نسخه به زبانهای فارسی، روسی، انگلیسی که تمام متون دارای اعتبار یکسان می‌باشند تنظیم گردید. در صورت بروز هرگونه اختلاف در تفسیر این موافقتنامه، متن انگلیسی ملاک خواهد بود.

از طرف

دولت فدراسیون روسیه

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران

پیوست

موافقتنامه 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	سنگاپور
		رشت	بانکوک
		مشهد	
		اصفهان	

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	استکهلم
		سن پترزبورگ	یک نقطه دیگر که بعداً تعیین خواهد شد.*
		غازان	
		یوفا	

* 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 سه پرواز

مسافری و یک 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 بهره‌برداری 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 هواپیمای 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 (چارتر) فوق‌العاده و غیرمنظم مشروط به درخواست اولیه شرکتهای هواپیمایی تعیین شده خواهد بود، این تقاضا حداقل هفتاد و دو ساعت قبل از انجام پرواز بدون در نظر گرفتن تعطیلات آخر هفته و رسمی خواهد بود.

تشریفات (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 میلادی 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 داوری متشکل از سه داور ارجاع خواهند نمود به نحوی که هر طرف متعاقد یک داور را تعیین نموده و این دو داور تعیین شده درباره داور سوم توافق خواهند نمود.

هر یک از طرفهای متعاقد ظرف شصت روز پس از وصول تقاضای کتبی هر یک از طرفهای متعاقد در مورد ارجاع اختلاف به دیوان داوری، 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 نسبت به تعیین داور خود اقدام ننماید، هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند از رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری بخواهد که حسب مورد داور یا داوران را تعیین نماید. چنانچه رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی 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 رئیس داوری (سر داور) عمل خواهد کرد. ماده حل اختلافات موافقتنامه با الحاق بند (۵) اصلاح می‌گردد:

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

۱-۲- پس از ماده (۱۱) موافقتنامه (امنیت 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 بهره‌برداری از هواپیما

که طرف متعاقد دیگر به کار گرفته است، درخواست مشاوره نماید. چنین مشاوره‌ای ظرف 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 به‌طور مؤثر توسط طرف متعاقد دیگر به کار گرفته و اجراء 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 پانزده روز یا دوره طولانی‌تری که ممکن است با تبادل اطلاعاتی 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 مبدأ 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 مؤثر 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 تشریفات(پروتکل) جزء لاینفک موافقتنامه تلقی می‌گردد.
۲-۲- این تشریفات(پروتکل) از تاریخ آخرین اطلاعیه کتبی مبادله شده از طریق مجاری سیاسی مبنی بر انجام کلیه تشریفات داخلی ضروری توسط طرفهای متعاقد جهت لازم‌الاجراء شدن این تشریفات(پروتکل)، به مورد اجراء گذارده خواهد شد. این تشریفات(پروتکل) تا زمان لازم‌الاجراء بودن موافقتنامه، لازم‌الاجراء خواهد ماند.

این تشریفات(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.

از طرف
دولت فدراسیون روسیه

از طرف
دولت جمهوری اسلامی ایران

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه شامل مقدمه و هجده ماده و یک پیوست و تشریفات (پروتکل) الحاقی در جلسه علنی روز سه‌شنبه مورخ هفدهم مردادماه یکهزار و سیصد و نود و یک مجلس شورای اسلامی تصویب شد و در تاریخ ۱۳۹۱/۵/۲۵ به تأیید شورای نگهبان رسید.

د
علی لاریجانی