

شماره ۱۲۴۷ - ق

تاریخ ۷۲/۲/۸

پیوست در اسفند

بخش

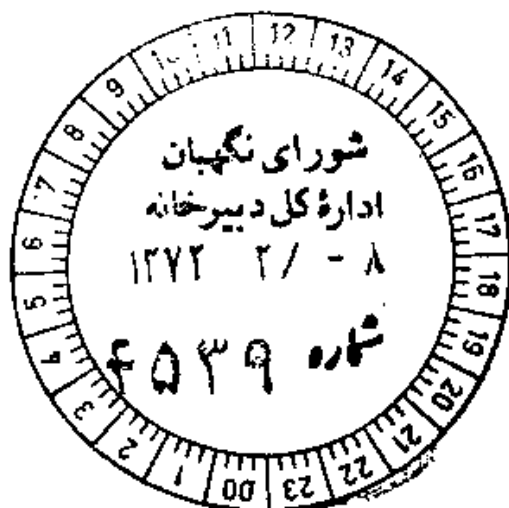


جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
اداره کل قوانین

شورای محترم نگهبان

لایحه شماره ۹۴۱۴ مورخ ۱۳۷۱/۷/۱۴ دولت در خصوص
موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی
ایران و دولت پادشاهی عمان که در جلسه علنی روز
چهارشنبه مورخ ۱۳۷۲/۱/۲۵ مجلس شورای اسلامی عیناً
به تصویب رسیده است در اجرای اصل نود و چهارم قانون
اساسی جهت بررسی و اظهار نظر آن شورای محترم به پیوست
ارسال می گردد. د. د. ن.

علی اکبر ناطق نوری
رئیس مجلس شورای اسلامی



شماره ۱۲۴۷-ق

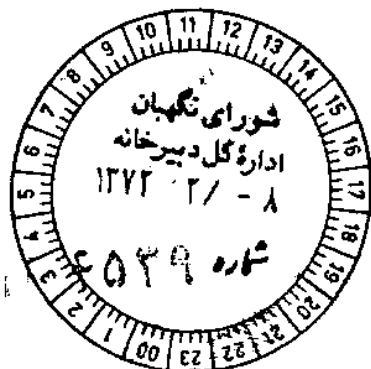
تاریخ ۷۲/۲/۸

پیوست دارد



جمهوری اسلامی ایران
مجلس شورای اسلامی
اداره کل قوانین

بسم الله



لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت
جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی عمان

ماده واحده - موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت
جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی عمان مشتمل بر یک مقدمه
و ۲۳ ماده تصویب و اجازه مبادله اسناد آن داده میشود.

توافقنامه خدمات هوایی بین دولت جمهوری
اسلامی ایران و دولت پادشاهی عمان در داخل
و فرای مرزهای دو کشور

مقدمه

باتوجه به اینکه دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت پادشاهی
عمان از امضاء کنندگان کنوانسیون بین المللی هواپیمایی غیر نظامی
که در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ (۱۶ آذرماه ۱۳۲۳) جهت امضاء در شیکاگو
گشایش یافته بود میباشند ، علاقه مند هستند توافقنامه ای مضاف
بر کنوانسیون مذکور بمنظور تاسیس خدمات هوایی در حد فاصل و فرای
مرزهای دو کشور بعمل آورند ، که مفاد مورد توافق به شرح ذیل
است :

ماده ۱ - تعاریف

تعاریف قید شده در ذیل جهت این توافقنامه منظور گردیده
است ، مگر اینکه مفاهیم آن به غیر از آنچه تعریف شده تسنیر
پذیرد که عنوان می گردد :

الف - واژه « کنوانسیون » به معنای کنوانسیون بین المللی
هواپیمایی غیر نظامی است ، که در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ (۱۶ آذرماه ۱۳۲۳)
جهت امضاء در شیکاگو گشایش یافته بود ، و شامل کلیه ضامم که
در ماده ۹۰ آن کنوانسیون قید شده و کلیه ضامم اصلاحی مربوطه به
آن که در ماده ۹۰ و ۹۴ قید گردیده و تا کنون کاربرد داشته و یا
مورد تأیید طرفین قرارداد می باشد.

ب - واژه « اولیا امور هواوردی » در خصوص دولت جمهوری



تعالیه

اسلامی ایران ، معاون وزیر راه و ترابری و رئیس سازمان هواپیمایی غیر نظامی است و یا هر شخص یا گروهی که از جانب ایشان در امر فعلی یا امور مشابهی مسؤولیتی راعهده دار باشند. و در خصوص دولت پادشاهی عمان وزیر ارتباطات و یا هر شخص و گروهی که از جانب ایشان در امور جاری و یا امور مشابهی مسؤولیتی راعهده دار باشد.

ج - واژه « خط هوایی معرفی شده » به معنای خط هوایی است که طبق مفاد ماده ۳ این توافقنامه معرفی و مجاز شناخته شده باشد.
د - واژه « سرزمین » در رابطه با یک کشور معنایی دارد که مطابق با مفاد ماده ۲ کنوانسیون نسبت به آن اطلاق گردیده .
ه - مفهوم واژه های « سرویس هوایی » ، « سرویس بسین المللی هوایی » ، « خط هوایی » و « تعریف برای اهداف غیر از تردد » مطابق با تعاریف قید شده در ماده ۹۶ کنوانسیون می باشد.
و - واژه « ظرفیت » در رابطه با هواپیما به معنای میزان حمل بار مجاز برای هواپیمای مذکور در یک مسیر و یا بخشی از مسیر می باشد .

ز - واژه « ظرفیت » در رابطه با ، خدمات به توافق رسیده ، به معنای ظرفیت هواپیما با توجه به تعداد دفعات پروازهای عمل شده در مسیر مشخص و یا بخشی از مسیر در مدت زمان معین می باشد.
ح - واژه « برنامه مسیر پرواز » عبارتست از برنامه مسیره که به ضمیمه این توافقنامه می باشد و شامل هرنوع اصلاحیه که در رابطه با ماده ۱۶ این توافقنامه است و طرفین بر آن توافق دارند. برنامه مسیر پروازی بخشی از این توافقنامه را تشکیل می دهد.
ماده ۲ - اعطای حقوق

۱- هر یک از طرفین قرارداد ، به منظور تاسیس و راه اندازی برنامه خدمات بین المللی هواشی در مسیر تعیین شده در برنامه پروازی ضمیمه در این توافقنامه ، طرف دیگر قرارداد را محقق استفاده از کلمه حقوق مشخص شده در این قرارداد می داند.
چنین خدمات و چنین مسیرهایی از این پس تحت عنوان « خدمات به توافق رسیده » و « مسیرهای پروازی مشخص شده » نامیده میشود .



- ۲ -
بسم الله

خطوط هوایی معرفی شده از جانب هریک از طرفین قرارداد در طول انجام وظیفه طبق خدمات به توافق رسیده در مسیر پروازی تعیین شده از مزایای قید شده در ذیل بهره‌مند خواهند بود:

الف - پرواز بر فراز کشور طرف مقابل قرارداد بدون فرود در آن کشور.

ب - توقف در کشور طرف مقابل قرارداد جهت اهداف غیر از تردد، و

ج - حمل و نقل مسافر، بار و پست در هر نقطه از مسیر پرواز مشروط بر مفاد قید شده در مسیر پروازی توافق‌نامه جاری.

۲ - هیچیک از مفاد پاراگراف ۱ چنین مطلبی را بیان نمی‌کند که خط هوایی هریک از طرفین قرارداد مجاز است به منظور کسب درآمد و یا بصورت اجازه از نقطه‌ای به نقطه دیگر در داخل کشور طرف مقابل قرارداد مسافر، بار و پست را حمل و نقل نماید.

ماده ۳ - معرفی خطوط هوایی و اختیارات محوله

۱ - هریک از طرفین قرارداد میتوانند بطور کتبی یک خط هوایی را جهت انجام خدمات به توافق رسیده به طرف مقابل قرارداد معرفی نمایند.

۲ - به محض دریافت چنین معرفی نامه‌ای، طرف مقابل قرارداد موظف است طبق مفاد پاراگراف ۲ و ۴ این ماده اقدام نموده و بدون هیچگونه تاخیری اختیارات مناسب جهت انجام امور پروازی را به خط هوایی معرفی شده اعطا نماید.

۳ - مقامات امور هواپیمایی هریک از طرفین قرارداد ممکن است از خط هوایی طرف مقابل قرارداد تقاضا نماید تا بسمت منظور جلب رضایت آنها این خط هوایی باید واجد شرایط و رضایتمندی در اجرای قوانین و مقررات عمومی عملیات خدمات هواپیمایی بین‌المللی بوده و مورد تأیید مقامات هواپیمایی باشد. و در راستای مفاد کنوانسیون عمل می‌نمایند.

۴ - در هر صورت چنانچه هریک از طرفین قرارداد ملاحظه نمایند که مالکیت خط هوایی و یا کنترل هواپیمایی در اختیار طرف مقابل قرار ندارد و یا به نحوی در اختیار ملت کشور مقابل



متمم

نمی‌باشد از اعطای اختیارات امور پروازی به خط هوایی معرفی شده که در پاراگراف ۲ از این ماده قید گردیده است خودداری به عمل می‌آورند و یا شرایطی را تحمیل می‌کنند تا توسط خط هوایی لازم الاجرا بوده و از مفادی محسوب شود که در ماده ۲ این توافقنامه عنوان گردیده است .

۵ - زمانی که خط هوایی معرفی شده و اختیارات به وی اعطاء گردید از آن پس خط هوایی می‌تواند خدمات به توافق رسیده را به اجرا درآورد مشروط بر آنکه به تعرفه‌های گمرکی عنوان شده در مفاد این توافقنامه عمل نماید .

ماده ۴ - لغو یا توقف موقت اجازه عملیات پروازی

۱- هریک از طرفین قرارداد اختیار دارد که عملیات پروازی اجازه شده را لغو نماید و یا اختیارات داده شده به خط هوایی طرف مقابل طبق ماده ۲ این توافقنامه را بطور موقت مستوقف سازد و یا شرایطی را تحمیل نماید تا از این طریق اختیارات داده شده به مرحله اجرا درآید .

الف - در هر شرایطی که ملاحظه شود مالکیت اصلی و یا کنترل خط هوایی مذکور بعهده طرف قرارداد و یا مردم کشور طرف قرارداد نباشد ، یا

ب - در صورتی که خط هوایی قوانین و مقررات کشور طرف قرارداد را که این امتیازات را واگذار نموده رعایت ننماید ، یا
ج - در صورتی که خط هوایی طبق شرایط قید شده در این توافقنامه عمل ننماید .

۲ - ضرورت دارد بسمنظور جلوگیری از نقض بیشتر قوانین و مقررات لغو فوری توقف موقت و یا تحمیل شرایطی که در پاراگراف ۱ این ماده عنوان گردید اعمال شود چنین موضعی فقط پس از مشورت با طرف دیگر قرارداد قابل اجرا می‌باشد .

۳ - در صورت اقدام چنین عملی از سوی یکی از طرفین قرارداد بر مبنای اجرای این ماده ، حق طرف دیگر قرارداد بر مبنای ماده



مقاله

۱۶ تحت تاثیر واقع نخواهد شد .

ماده ۵ - قابلیت اجرای قوانین ومقررات

۱ - قوانین ومقررات هریک از طرفین قرارداد شامل ، هواپیمائی و عملیات پروازی هواپیمای خط هوایی معرفی شده در هنگام ورود ، اقامت وترک کشور و پرواز برقرار کشورطرف قرارداد میباشد .

۲ - قوانین ومقررات هریک از طرفین قرارداد درخصوص ورود مسافر به کشوریا ترک مسافر از کشور ، خدمه هواپیما ، وامور حملبار ومنجمله امور مربوط به گذرنامه ، گمرکات ، وجه نقد ودارو وتشریفات قرنطینه نیز شامل حال مسافرین ، خدمه هواپیما ومحموله وارداتی به کشور مقابل ویاخروج از کشور مقابل میباشد .

۳ - براساس تقاضای هریک از طرفین قرارداد ، نسخه ای ازقوانین ومقررات مربوط به این ماده دراختیار طرف دیگر قرارداد واقع میشود .

۴ - خط هواپیمایی معرفی شده از جانب هریک از طرفین قرارداد میتواند دفتر نمایندگی خود را درکشور مقابل باتوجه به مقررات کشور متوقف فیه دایر نماید .

درصورت واگذار نمودن به دفتر عمومی یا عامل فروش کلی ، چنین عاملی باید در چهارچوب قوانین ومقررات جاری هریک ازکشورهای طرف قرارداد منصوب گردد .

ماده ۶ - معافیت ازگمرکات وسایر عوارض

۱ - هواپیماهایی که از جانب خط هوایی در سرویس هوایی بین المللی درحال عملیات میباشدند و همچنین درموردعرضه سوخت ، روغن کاری ، قطعات یدکی ، تجهیزات داشمی در هواپیما ، انبار هواپیما (شامل مواد غذایی ، نوشابه غیرالکلی و توتون) که به کشورطرف مقابل برده وازکشورمقابل تامین گردد ویا بمنظور استفاده به داخل هواپیمابرده شودازپرداخت تعرفه گمرکی ، هزینه بازرسی یا هزینه خدمات مشابه معاف خواهد بود ، حتی اگر چنین مواد عرضه شده در پرواز در داخل آن کشورمصرف گردد از پرداخت



تعرفه و سایر هزینه‌ها معاف خواهد بود.

۲ - عرضه سوخت ، روغن کاری ، قطعات یدکی تجهیزات دائمی هواپیما و انبار هواپیما (شامل مواد غذایی ، نوشابه های غیر الکلی و توتون و سیگار) که در داخل هواپیما باقی بماند . از پرداخت تعرفه گمرکی ، هزینه‌های بازرسی هواپیما و یا عوارض و هزینه‌های مشابه در داخل خاک کشور طرف قرارداد معاف میباشد ، حتی اگر چنین موادی در پروازهای داخل آن کشور مصرف شود و کالاهایی که از پرداخت چنین مالیاتهایی معاف هستند در صورت تأیید مقامات گمرکی آن کشور اجازه تخلیه دارند. و آن دسته از کالاهایی که باید مجدداً صادر گردد یا از کشور خارج شود در محدوده باند فرودگاه نگهداری خواهند شد تا خروج مجدد آنها تحت نظر مقامات گمرکی صورت پذیرد .

۳ - کلیه مسافری که با چمدانها و بارهایی که بصورت ترانزیت مستقیم از هریک از کشورها تردد نمایند ، از محدوده فرودگاه خارج نمی‌شوند و نسبت به آنها کنترل ساده‌ای صورت می‌گیرد و اینگونه چمدان و بار از پرداخت عوارض گمرکی و سایر مالیاتهای مشابه معاف هستند .

۴ - همچنین کلیه اسناد کاغذی که دارای آرم خط هوایی باشند از قبیل برچسبهای چمدانها ، بلیط هواپیمایی ، صورت حسابهای هواپیمایی ، کارت سوار شدن به هواپیما و برنامه‌های پروازی که به کشور هریک از طرفین قرارداد وارد شود و مورد بهره‌برداری خط هوایی واقع گردد ، براساس عمل متقابل از پرداخت عوارض گمرکی و مالیات معاف خواهند بود .

ماده ۷ - هزینه‌های فرودگاهی

هزینه‌هایی که هریک از طرفین قرارداد به منظور استفاده از فرودگاه و سایر تسهیلات تحت کنترل خود که در اختیار خط هوایی طرف مقابل قرارداد است تعلق بگیرد و یا تحمیل نماید بیشتر از آنچه که خط هوایی خودی در خدمات بین المللی مشابه می‌پردازد نخواهد بود .

ماده ۸ - اصول مقرر شده در اجرای خدمات به توافق رسیده

۱- به منظور اجرای خدمات به توافق رسیده در مسیر مشخص



بسم الله

بین دو کشور موقعیت مساوی و مناسب برای هریک از طرفین خطوط هوایی وجود خواهد داشت .

۲ - در اجرای خدمات به توافق رسیده ، هریک از خطوط هوایی باید رعایت منافع خط هواپیمایی طرف مقابل را بنماید بطوری که در خدماتی که خط هوایی مقابل درکل یا بخشی از مسیر ارائه میدهد تاثیر ناروا نگذارد .

۳ - خدماتی که توسط خطوط هوایی طرفین قرارداد به توافق رسیده است موجب برآورده کردن هرچه بیشتر روابط در جهت رفع نیازمندیهای حمل و نقل عمومی در مسیر مشخص شده خواهد بود ، و این خطوط با توجه به میزان حمل بار و ظرفیت موجود جهت حمل مسافر و بار مسافری و بارهای اضافی منجمله پست از مبدا به مقصد و بالعکس را از اهداف اولیه طرف قرارداد که خط هوایی را معرفی کرده است می داند ، تامین حمل مسافر و بار منجمله پست هم در زمان حمل به داخل هواپیما و هم در تخلیه در نقاط مسیرهای مشخص شده در خاک کشورهایی که بجز مسیر خط هوایی معرفی شده می باشد باید طبق اصول کلی که صلاحیت انجام چنین کاری به مفاد قید شده در ذیل ربط پیدا می کند انجام گیرد .

الف - نیازهای ارتباطی (مجاز عبور) از نقطه ورود و خروج به کشور طرف قرارداد که خط هوایی را معرفی کرده است .

ب - نیازهای ارتباطی برای مناطقی که براساس خدمات توافق شده هواپیما از آن عبور میکند ، نیازمند به تاسیس خدمات حمل و نقل توسط خطوط هوایی سایر کشور که شامل آن منطقه میگردد میشود لذا باید این نکته مدنظر قرار گیرد ، و

ج - نیازمندیهایی که از طریق عملیات خط هوایی است .

ماده ۹ - تاثیر برنامه زمانی پروازها

خطوط هواپیمایی معرفی شده موظفند حداقل ۳ روز قبل از آغاز پروازها برنامه زمانی پروازها را به مقامات هواپیمایی کشور مقابل ارائه دهند ، این برنامه شامل برنامه پروازی و نوع هواپیما که در مسیر عملیات پروازی انجام میدهد میباشد ، چنین شرایطی برای تغییرات بعدی که رخ میدهد لازم الاجرا میباشد . در



بیمانی

شرایط استثنایی این محدودیت زمانی ممکن است باتائید مقامات مذکور کاهش یابد.

ماده ۱۰ - تعرفه‌ها

۱ - واژه تعرفه جهت کاربرد در پاراگرافهای ذیل به معنای بهایی است که برای هزینه حمل مسافر و بار می‌باشد، که شامل هزینه آژانسی و هزینه سایر خدمات اضافی می‌باشد، اما هزینه حمل پست رادر بر نمی‌گیرد.

۲ - تعرفه‌ای که باید توسط یکی از خطوط هواپیمایی طرفین قرارداد اخذ شود بابت حمل به کشور مقابل یا از کشور مقابل است که باید در حد متعادل یا قانع کننده تعیین گردد، که این هزینه با توجه به کلیه عوامل مربوطه از قبیل هزینه انجام کار، سود متعادل و تعرفه‌های سایر خطوط هواپیمایی تعیین میگردد.

۳ - در خصوص تعرفه اشاره شده در پاراگراف ۲ از این ماده، در صورت توافق دو خط هوایی معرفی شده از جانب طرفین قرارداد پس از مشاوره با دیگر خطوط هوایی که در تمام مسیر مشخص شده یا بخشی از مسیر تردد می‌نمایند امور مربوط به تعرفه پاراگراف ۲ رابه سایر خطوط هوایی واگذار نمایند. و در صورت رسیدن به چنین توافقی باید طبق شرایط و مراحل انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی و یا سازمان مشابه بین المللی دیگری انجام پذیرد.

۴ - تعرفه‌های به توافق رسیده حداقل ۴۵ روز قبل از اعلان آن باید به تائید مقامات هواپیمایی طرفین قرارداد برسد. در موارد استثنایی با توافق مقامات مذکور این مدت زمان میتواند کاهش یابد.

۵ - چنین تائیدیه‌ای ممکن است بطور سریع انجام گیرد. چنانچه هیچ یک از طرفین مقامات هواپیمایی ظرف ۳۰ روز پس از دریافت تعرفه‌های قید شده در پاراگراف ۴ هیچ نوع مخالفتی اعلام ننمایند به منزله تائید تعرفه‌ها تلقی خواهد شد.

در صورتی که طرفین به توافق رسیده باشند که تعرفه‌ها در مدت کمتر از موعد مقرر ۴۵ روز به مقامات هواپیمایی دو کشور تسلیم شود (برخلاف پاراگراف ۴ این ماده) لذا مقامات هواپیمایی



میتوانند چنین توافقی داشته باشند که در صورتی که با تعرفه‌ها مخالفت دارند در مدت کمتر از ۳۰ روز اعلام نمایند .

۶ - اگر تعرفه‌ای در رابطه با مفاد پاراگراف ۳ از این ماده و یا در مدت زمان مشخص شده در پاراگراف ۵ به توافق نرسد ، هریک از مقامات هواپیمایی که با مفاد به توافق رسیده بین خطوط هواپیمایی در رابطه با پاراگراف ۳ مخالفت دارد موظف است مخالفت خود را به اطلاع طرف دیگر مقامات هواپیمایی برساند و سپس مقامات هواپیمایی طرفین قرارداد تلاش خواهند نمود تا تعرفه را که مورد توافق دو جانبه است تنظیم نمایند .

۷ - چنانچه مقامات هواپیمایی دو کشور نتوانند نسبت به تعرفه‌های دریافتی که در پاراگراف ۴ قید شده است به توافق برسند و یا طبق پاراگراف ۶ نتوانند به توافق دست یابند ، این اختلافات باید براساس ماده ۱۶ این توافقنامه فیصله یابد .

۸ - تازمان مشخص شدن تعرفه‌های جدید ، تعرفه‌های این ماده به قوت خود باقی است و قابل اجرا میباشد هرچند به استناد این پاراگراف تعرفه‌ها بیش از مدت ۱۲ ماه پس از خاتمه اعتبار نمیتوانند تمدید گردند مگر اینکه ترتیبات دیگر اتخاذ گردد .

ماده ۱۱ - تبادل اطلاعات

۱ - مقامات هواپیمایی دو کشور ، اختیاراتی را که به خطوط هواپیمایی خود اعطانموده‌اند تا خدماتی را درارتباط با دو کشور انجام دهند در اسرع وقت به اطلاع یکدیگر خواهند رساند . این اطلاعات شامل نسخه‌ای از مدارک دال بر اختیارات و امتیازات اعطاء شده برای پرواز در مسیر مشخص با کلیه اصلاحیه ها ، معافیت‌ها و الگوهای خدماتی مجاز خواهد بود .

۲ - هریک از طرفین قرارداد ، خط هوایی خود را توجیه خواهد کرد تا با در نظر گرفتن زمان کافی جهت انجام امور ، نسخه‌هایی از تعرفه‌ها ، برنامه‌های پروازی شامل تغییرات و کلیه اصلاحات و اطلاعات مربوط به پرواز و خدمات توافق شده و ظرفیت حمل مسافر در هر مسیر و هرگونه اطلاعات در این رابطه را در اختیار مقامات هوایی کشور مقابل قرار دهد تا ضمن رعایت مفاد این

توافقنامه جلب رضایت مقامات هواپیمایی کشور مقابل را بنمایند.
۳ - هریک از طرفین قرارداد ، خط هوایی خود را تسویه خواهد کرد تا طبق خدمات توافق شده آمار و ارقام مربوط به حمل و نقل و تردد هوایی نقطه ورود و خروج خود را در اختیار مقامات هواپیمایی کشور مقابل قرار دهد.

ماده ۱۲ - انتقال درآمد

۱ - هریک از طرفین قرارداد این امتیاز را به خط هوایی طرف مقابل قرارداد اعطاء میکند تا مازاد درآمد خود علاوه بر رسید هزینه‌ها در کشور که از طریق حمل مسافر، پست و حمل بار درآمد داشته است با توجه به قوانین و مقررات مورد اجرا در مملکت براساس پرداختهای رایج نرخ ارز در بازار این مازاد را انتقال دهد .

۲ - چنانچه هریک از طرفین قرارداد محدودیتهایی در خصوص انتقال ارز مازاد بر رسید هزینه‌ها برای خط هوایی طرف مقابل قرارداد بوجود آورد، طرف دوم قرارداد مجاز است تا محدودیتهای متقابل را برای خط هوایی طرف اول قرارداد بوجود آورد.

ماده ۱۳ - به رسمیت شناختن مدارک و گواهینامه‌ها

اگر مدارک دارای اعتبار و مدارک صلاحیت دار و گواهینامه‌های صادر شده از جانب یکی از طرفین قرارداد معتبر تلقی شود و هنوز در حال استفاده باشد باید برای انجام امور خدماتی به توافق رسیده نیز از جانب طرف دیگر قرارداد معتبر تلقی گردد. چنین گواهینامه یا مدارکی که مورد اعتبار شناخته میشوند باید با مدارک و گواهینامه‌های کنوانسیون برابری و یا از حداقل استانداردهای قید شده در کنوانسیون بالاتر باشند . بهر حال هریک از طرفین قرارداد حق دارد مدارک و گواهینامه‌هایی که از جانب سایر کشورها و یا طرف دوم قرارداد به افراد ملت طرف اول قرارداد اعطاء شده و معتبر شناخته شده است ، این قبیل گواهینامه‌های افراد را جهت پرواز بر فراز خاک خود به رسمیت نشناسد .

ماده ۱۴ - مشورت

۱ - با توجه به روحیه همکاری نزدیک و به منظور حاصل نمودن



اطمینان جهت اجرای توافقنامه و حصول رضایت از اجرای مفاد آن و برنامه‌های ضمیمه، مقامات هواپیمایی طرفین قرارداد هرچند وقت با یکدیگر مشورت خواهند نمود و همچنین در شرایطی که لازم باشد تسهیلاتی در توافقنامه داده شود در آن مورد خاص مشورت خواهند نمود.

۲ - هریک از طرفین قرارداد ممکن است به صورت کتبی از طرف مقابل قرارداد تقاضای مشورت بنماید که مهلت جهت انجام چنین مشورتی به مدت ۶۰ روز پس از دریافت تقاضا می‌باشد، مگر اینکه طرفین توافق نمایند که موعد ملاقات در فاصله بیش از ۶ روز انجام گیرد.

ماده ۱۵ - امنیت هوایی

۱ - در راستای حقوق و تعهد طرفین قرارداد نسبت به قانون بین‌المللی طرفین تاکید می‌نمایند که نسبت به یکدیگر تعهد دارند تا هواپیمای غیر نظامی را از هر نوع عمل غیر قانونی به هر شکل که باشد حفاظت نمایند و این بخشی از این توافقنامه است، بدون هیچگونه محدودیت در کلیت حقوق و وظائف تحت قانون بین‌المللی، خصوصا طرفین قرارداد موظفند در راستای مفاد کنوانسیون در باره تخلیفات و سایر اعمال که در داخل هواپیما رخ می‌دهد عمل نمایند، این کنوانسیون در ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ (۲۳ شهریورماه ۱۳۴۲) در توکیو به امضاء رسیده است درخصوص سرکوب محاصره هواپیما بطور غیر قانونی کنوانسیون ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ (۲۵ آذرماه ۱۳۴۹) در هگ و درخصوص سرکوب اعمال غیر قانونی که بر علیه سلامت هواپیمای غیر نظامی انجام می‌گیرد به کنوانسیون ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ (اول مهرماه ۱۳۵۰) که در مونترال به امضاء رسید باید رجوع شود.

۲ - طرفین قرارداد موظفند براساس تقاضا کلیه تسهیلات لازم را برای یکدیگر فراهم آورند تا از اعمال غیر قانونی محاصره هواپیمای غیر نظامی و یا سایر اعمال خلاف که بر علیه سلامت هواپیما، مسافری، خدمه فرودگاه و تسهیلات هوانوردی است جلوگیری بعمل آورند و یا از هرگونه عملی که امنیت هواپیمای غیر نظامی را تهدید میکند جلوگیری بعمل آورند.

۳ - طرفین قرارداد براساس روابط دوجانبه خود در راستای



مفادضمیمه و مشخص شده کنوانسیون بین المللی هواپیمایی غیرنظامی که این کنوانسیون درخصوص امنیت هوایی ازجانب سازمان بین المللی هوانوردی غیر نظامی ترتیب یافته است عمل خواهند کرد . گستردگی مفاد این کنوانسیون درزمینه تامین امنیت شامل طرفین قرارداد میشود ، این کنوانسیون اعلام میدارد که طرفین قرارداد باید از گردانندگان هواپیما با شماره ثبت کشور خودشان یا گردانندگان هواپیماهایی که پایگاه اصلی یا تجاری ویا دائمی آنها در آن کشور میباشد ویا اداره کنندگان فرودگاهها درکشور خودشان در راستای چنین تامین امنیت هوایی باید عمل نمایند .

۴ - طرفین قرارداد اتفاق نظر دارند که اداره کنندگان خطوط هوایی بایستی مفاد امنیت هوانوردی را طبق آنچه که درپاراگراف ۳ ازاین ماده عنوان گردیده است رعایت نمایند این تقاضا ازجانب هریک ازطرفین قرارداد درخصوص ورود ، ترک و اقامت هواپیمای طرف مقابل درکشور میباشد . هریک از طرفین قرارداد اطمینان خاطر میدهند که اقدامات لازم وموثر درکشورشان صورت خواهد گرفت تا از هواپیما مسافرین ، خدمه ، حمل بار بسته و انبار هواپیما قبل و درحین سوارشدن وبارگیری حفاظت کامل بعمل آید ، هریک از طرفین قرارداد درمقابل تقاضای طرف مقابل درصورت مواجه شدن باتهدید بادر نظر گرفتن ملاحظات مساعد در جهت انجام اقدامات امنیتی ویژه اقدام خواهد نمود .

۵ - درصورت وقوع حادثه ویا تهدید به وقوع حادثه غیر قانونی مانند محاصره هواپیمای غیر نظامی ویا سایر اعمال غیر قانونی که برعلیه سلامت هواپیما ، مسافرین وخدمه ، فرودگاه ویا تسهیلات هوانوردی رخ میدهد طرفین ازطریق دراختیارقراردادن تسهیلات ارتباطی وسایر اقدامات مقتضی که بتوانند سریعاً به چنین حادثه ای خاتمه دهند کمک خواهند نمود .

ماده ۱۶ - حل وفصل اختلافات

۱ - درصورت بروز اختلاف بین طرفین قرارداد درمورد تفسیر و یا اجرای مفاد این توافقنامه طرفین بایستی دروهله اول تلاش نمایند تا این اختلاف را ازطریق مذاکره حل و فصل نمایند .



۲ - چنانچه طرفین موفق نشوند از طریق مذاکره این اختلاف را رفع نمایند ، می‌توانند توافق نمایند که اختلاف از طریق تصمیماتی که شخص و یا هیات دیگری میگیرد حل گردد و چنانچه به چنین توافقی هم نرسند ، این اختلاف باید به تقاضای یکی از طرفین قرارداد جهت تصمیم گیری به محکمه داوری سه نفره واگذار شود که در این محکمه هریک از طرفین قرارداد یک نفر راس معرفی میکند و نفر سوم مورد تأیید و یا معرفی هر دو طرف میباشد . هریک از طرفین قرارداد شخص مورد نظر خود را باید ظرف ۶۰ روز پس از تاریخ دریافت اطلاعیه کتبی که از طریق کانال دیپلماتیک انجام میشود به هیات داوری معرفی نماید و نفر سوم هیات داوری باید ظرف ۶۰ روز پس از تعیین این دو نفر مشخص گردد ، چنانچه در مدت زمان مشخص شده طرفین نتوانند افراد خود را تعیین نمایند و یا نتوانند نفر سوم را مشخص کنند ، لذا براساس تقاضای هریک از طرفین قرارداد رئیس شورای هواپیمایی بین‌المللی غیرنظامی میتواند یک داور و یا داورانی را جهت حل و فصل این مشکل تعیین نمایند . در چنین شرایطی داور نفر سوم از کشور ثالث خواهد بود و بعنوان رئیس هیات داوران میباشد .

۳ - طرفین قرارداد طبق تصمیماتی که در پاراگراف ۲ از این ماده اتخاذ شده است عمل خواهند نمود .

ماده ۱۷ - انطباق کنوانسیونهای چند جانبه

در صورت نهایی شدن و توافق یک کنوانسیون چند جانبه در خصوص حمل و نقل هوایی ، چنانچه طرفین این توافقنامه آن پیمان چند جانبه را مورد تأیید قرار دهند و به آن تعلق داشته باشند ، لذا این توافقنامه باید تغییر داده شود تا با مفاد چنین توافقنامه و یا کنوانسیونی در یک راستا قرار گیرد .

ماده ۱۸ - اصلاحات

۱ - چنانچه هریک از طرفین قرارداد تشخیص دهد که تغییر بعضی از مفاد این توافقنامه مفید خواهد بود ، منجمله مسیر پرواز ، که بخشی از این توافقنامه است ، لذا بایستی با توجه به مفاد ماده ۱۴ از طرف مقابل تقاضای مشورت در این خصوص بسنماید ،



معمانی

چنین مشورتی ممکن است از طریق تبادل ارتباطات صورت پذیرد.

۲ - چنانچه اصلاحیات توافقنامه در ارتباط با مفادی بجز ماده مسیر پرواز باشد چنین اصلاحیه‌ای باید مورد تأیید هریک از طرفین با توجه به طی مراحل قانونی قرارگیرد و این اصلاحیه از زمانی مورد اجرا واقع میشود که از طریق کانال دیپلماتیک و تبادل یادداشت بطور رسمی مورد تأیید طرفین واقع گردد.

۳ - چنانچه اصلاحیه درخصوص مسیر پرواز باشد توافق بین دوماخذ مقامات هوانوردی طرفین قرارداد اکتفا خواهد نمود.

ماده ۱۹ - ثبت نام در سازمان بین‌المللی هواپیمایی غیرنظامی
توافقنامه فعلی و هر اصلاحیه در این ارتباط باید به ثبت سازمان بین‌المللی هواپیمایی غیرنظامی برسد.

ماده ۲۰ - فسخ توافقنامه
هریک از طرفین قرارداد ممکن است در هر لحظه از زمان بخواهد نسبت به تصمیم خود درخصوص فسخ قرارداد به طرف مقابل اطلاع دهد، چنین اطلاعیه‌ای باید بطور همزمان به سازمان بین‌المللی هواپیمایی غیرنظامی اطلاع داده شود، و در چنین حالتی توافقنامه ۱۲ ماه پس از تاریخ وصول چنین اطلاعیه از طرف مقابل فسخ میشود، مگر اینکه این اطلاعیه قبل از سررسید ۱۲ ماه مهلت با توافق طرفین پس گرفته شود.

در صورت عدم اعلام وصول اطلاعیه از طرف مقابل، اعتقاد بر این است که این اطلاعیه ۱۴ روز پس از دریافت اطلاعیه توسط سازمان بین‌المللی هواپیمایی غیرنظامی توسط طرف مقابل دریافت شده باشد.

ماده ۲۱ - ضامم
ضمائم این توافقنامه بخشی از این توافقنامه میباشد و کلیه نکات اشاره شده در توافقنامه شامل ضامم نیز میشود، جز در مواردی که توضیحات داده میشود.

ماده ۲۲ - قرنطینه حیوانات و گیاهان
خطوط هوایی هریک از طرفین قرارداد در تمام مدتی که هواپیماهای آنها در خاک کشور مقابل اقامت دارند باید درخصوص ورود یا خروج حیوانات و گیاهان، تابع قوانین و مقررات آن کشور باشند.



ماده ۲۳ - قابلیت اجرای توافقنامه

توافقنامه در چهارچوب مقررات قانونی هریک از کشورهای طرف قرارداد تصویب و تأیید میشود و مقدمتا "از تاریخ امضاء مورد اعتبار و اجرا میباشد اما اجرای دائمی آن از تاریخ تبادل یادداشت دیپلماتیک که تأیید کننده برآورده شدن اهداف این توافقنامه میباشد ، در تأیید مطالب فوق الذکر اشخاص تام الاختیار در ذیل از جانب دولت محترم خود اجازه دارند که این توافقنامه را امضاء نمایند.

به تاریخ در

این توافقنامه به زبانهای فارسی ، عربی و انگلیسی تهیه شده است و همه دارای اعتبار یکسان میباشد .
در صورت بروز اختلاف در تفسیر و یا اجرای این توافقنامه ، متن زبان انگلیسی ارجح خواهد بود .

از طرف دولت جمهوری اسلامی ایران از طرف دولت پادشاهی عمان

ضمیمه ۱

جدول ۱

۱ - مسیرهایی که قرار است توسط شرکت هواپیمایی معرفی شده از جانب جمهوری اسلامی ایران انجام پذیرد.

از	به	نقطه واسط	نقاط مساوراء
(۱)	(۲)	(۳)	(۴)
تهران	مسقط	یک نقطه که باید تتمیم گرفته شود	-

۲ - شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران میتواند کلیه ویا هر پروازی را که در ستون ۳ و ۴ قید گردیده است حذف نماید



بسم الله

مشروط بر اینکه خدمات به توافق رسیده در این مسیر در نقطه آغاز
ستون ۱ انجام شود.

ضمیمه ۱

جدول ۲

۱ - مسیرهایی که قرار است توسط شرکت هواپیمائی معرفی
شده از جانب کشور پادشاهی عمان انجام می شود.

نقاط ماوراء	نقطه واسط	به	از
(۴)	(۳)	(۲)	(۱)
-	یک نقطه که باید	تهران	مسقط
	تصمیم گرفته شود		

۲ - شرکت هواپیمائی معرفی شده کشور پادشاهی عمان می تواند
کلیه پروازها و یاهر پروازی را که در ستون ۳ و ۴ قید گردیده حذف
نماید، مشروط بر اینکه خدمات به توافق رسیده در این مسیر در نقطه
آغاز ستون یک انجام شود.

لایحه قانونی فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه
شامل مقدمه و بیست و سه ماده و ضائم آن در جلسه علنی روز
چهارشنبه مورخ بیست و پنجم فروردین ماه یک هزار و سیصد و هفتاد
و دو به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است. / ن

علی اکبر ناطق نوری
رئیس مجلس شورای اسلامی

۱۳۲۸/۶/۲۹