

بسته

شماره: ۴۴۶/۶۶۶۸۶

تاریخ: ۱۳۸۹/۱۰/۰۷

پیوست:

ورود به دبیرخانه شورای نگهبان

شماره ثبت: ۸۹، ۱۱، ۴، ۹۷۳

تاریخ ثبت: ۸۹، ۱۰، ۷

ساعت ورود: صبح عصر

حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

در اجراء اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران
لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری کنیا که
به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود و در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ
۱۳۸۹/۹/۳۰ مجلس عیناً به تصویب رسیده است، به پیوست ارسال می گردد.

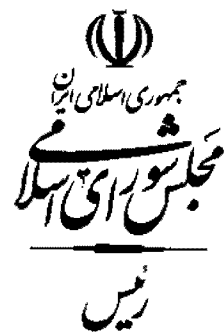
علی لاریجانی

شماره: ۴۴۶/۶۶۶۸۶

تاریخ: ۱۳۸۹/۱۰/۰۷

پوست:

پیوست



لایحه موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری کنیا

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

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری کنیا

مقدمه

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری کنیا که عضو کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی می‌باشند که در تاریخ ۱۶ آذرماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح شد و از این پس طرفهای متعاقد نامیده می‌شوند، به‌منظور تأسیس و بهره برداری از سرویسهای هوایی فی‌مابین و ماوراء سرزمینهای خود به شرح زیر موافقت کردند:

ماده ۱- تعاریف

از نظر این موافقتنامه :

الف - اصطلاح «کنوانسیون» به کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی که در تاریخ آذرماه هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می‌شود، و شامل اصلاحات کنوانسیون که به موجب ماده (۹۴) آن تصویب شده و برای طرفهای متعاقد لازم الاجراء گردیده و نیز ضمائم کنوانسیون و اصلاحات آنها که به موجب ماده (۹۰) آن به تصویب رسیده و برای طرفهای متعاقد لازم الاجراء شده است، خواهد بود.

ب- اصطلاح «مقامات هواپیمایی» در مورد جمهوری اسلامی ایران به «سازمان هواپیمایی کشوری» و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن سازمان باشد اطلاق می گردد، و در مورد دولت کنیا به وزیر فعلی مسؤول هواپیمایی کشوری هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن وزیر باشد، اطلاق می شود.

پ- اصطلاح «شرکت هواپیمایی تعیین شده» به یک یا چند شرکت هواپیمایی اطلاق می شود که به موجب مفاد ماده (۳) این موافقتنامه تعیین شوند و اجازه فعالیت بیابند.

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

ث- اصطلاح سرزمین در مورد هر یک از طرفهای متعاقد به مناطق تحت حاکمیت آنها اطلاق می شود.

ج - اصطلاحات «سرویس هوایی»، «سرویس هوایی بین المللی»، «شرکت هواپیمایی» و «توقف به منظورهای غیر حمل و نقل» دارای همان معانی است که به ترتیب در ماده (۹۶) کنوانسیون برای آنها ذکر شده است.

چ - اصطلاح «نرخ» به قیمتی اطلاق می شود که برای حمل مسافر، بار همراه و غیره 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.

ماده ۲- اعطاء حقوق

۱- هر طرف متعاقد جهت انجام سرویسهای هوایی بین المللی منظم به وسیله شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر حقوق زیر را به طرف متعاقد دیگر اعطاء می نماید:

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

ب- توقف در سرزمین مذکور به منظورهای غیر حمل و نقل؛
پ- توقف در سرزمین مذکور به منظور سوار و پیاده کردن مسافر، بارگیری و تخلیه بار و پوست در حمل و نقل بین‌المللی در نقاط مشخص شده در جدول مسیر پوست این موافقتنامه.

۲- استفاده از حقوق حمل و نقل در نقاط واسط و ماوراء مندرج در جدول مسیر پوست این موافقتنامه مشروط به مذاکره و موافقت شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد و تصویب مقامات هواپیمایی آنها خواهد بود.

۳- هیچ یک از مفاد این موافقتنامه نباید به نحوی تفسیر شود که به شرکت هواپیمایی یک طرف متعاقد این حق را اعطاء کند که در داخل سرزمین طرف متعاقد دیگر از نقطه ای به نقطه دیگر مبادرت به حمل مسافر، بار و پوست در قبال مزد یا کرایه نماید.

۴- در مناطقی که در آن مخاصمات مسلحانه جریان دارد و یا در اشغال نظامی است و نیز در مناطقی که تحت تأثیر مخاصمات مسلحانه یا اشغال نظامی قرار گرفته انجام سرویسهای موضوع این ماده منوط به تصویب مقامهای صلاحیتدار مربوط خواهد بود.

ماده ۳- تعیین و اجازه

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

۲- پس از دریافت اعلامیه مذکور در بند (۱) فوق مقامات صلاحیت دار طرف متعاقد دیگر باید با رعایت مفاد بندهای (۳) و (۴) این ماده اجازه مقتضی را بدون تأخیر به شرکت هواپیمایی تعیین شده مزبور اعطاء کنند.

۳- مقامات هواپیمایی یک طرف متعاقد می توانند از شرکت 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 متعاقد دیگر یا اتباع آن است از اعطاء اجازه بهره برداری موضوع بند (۲) این ماده امتناع ورزد و یا هر شرطی را که برای اعمال حقوق مذکور در ماده (۲) این موافقت نامه توسط آن شرکت هواپیمایی تعیین شده لازم بدانند، وضع نماید.

۵- شرکت هواپیمایی تعیین شده می‌تواند در هر زمان پس از دریافت اجازه مندرج در بند (۲) فوق بهره برداری از سرویسهای مورد توافق را آغاز کند مشروط بر آن که نرخ‌های مطابق ضوابط ماده (۱۰) این موافقتنامه در مورد سرویسهای مزبور وضع شده و مجری باشد.

ماده ۴- تعلیق و لغو

۱- هر طرف متعاقد می‌تواند در موارد مشروح زیر مجوز بهره برداری را لغو یا استفاده از حقوق مندرج در ماده (۲) این موافقت نامه را در مورد شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر معلق، یا هر شرطی را که برای استفاده از این حقوق لازم می‌دانند وضع کند:

الف- چنانچه قانع نشود که مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکت هواپیمایی مذکور متعلق و در اختیار طرف متعاقد دیگر یا اتباع وی می‌باشد؛ یا

ب- چنانچه شرکت هواپیمایی مذکور قوانین و یا مقررات طرف متعاقدی که این حقوق را اعطاء نموده است رعایت نکند؛ یا

پ- چنانچه شرکت هواپیمایی مذکور در انجام عملیات بهره برداری از مفاد این موافقتنامه تخطی کند.

بسته

۲- لغو یا تعلیق یا وضع شرایط مذکور در بند (۱) این ماده جز در مواردی که برای جلوگیری از نقض بیشتر قوانین و یا مقررات و یا مفاد این موافقتنامه فوریت داشته باشد، فقط پس از مشورت با طرف متعاقد دیگر صورت 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 هر طرف متعاقد در مورد ورود یا خروج هواپیماهایی که به امر هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند و نیز قوانین و مقررات مربوط به بهره برداری و هوانوردی این قبیل هواپیماها مادام که بر فراز یا داخل سرزمین آن طرف متعاقد می باشند، در مورد هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر اعمال خواهد شد.

۲- قوانین و مقررات هر طرف متعاقد که ناظر به ورود، اقامت موقت و خروج مسافرین، خدمه، بار یا پست از سرزمین آن می باشد از قبیل تشریفات ورود و خروج، مهاجرت و همچنین مقررات گمرکی و بهداشتی در مورد مسافرین، خدمه، بار یا محمولات پستی هواپیمای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر مادام که در سرزمین مذکور باشند اعمال خواهد شد.

۳- هر طرف متعاقد بنا به تقاضای طرف متعاقد دیگر نسخه ای از قوانین و مقررات مذکور در این ماده را در اختیار آن قرار خواهد داد.

۴- شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد حق دارد دفتر نمایندگی خود را در سرزمین طرف متعاقد دیگر دائر نماید و یا این که برای خود عامل کل یا عامل فروش کل تعیین کند. نصب عامل کل یا عامل فروش کل بر اساس قوانین و مقررات طرف متعاقد دیگر صورت خواهد گرفت.

۵- انتقال درآمدهای حاصله توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد طبق مقررات تسعیر ارزهای خارجی طرف متعاقد دیگر و پس از کسر هزینه‌ها صورت خواهد گرفت.

طرفهای متعاقد بیشترین تلاش خود را برای تسهیل انتقال درآمدهای حاصله توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده از سرویسهای موضوع این موافقتنامه به عمل خواهند آورد.

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

۱- هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاهدی که سرویسهای بین‌المللی را انجام می دهد و مواد سوختی ، روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی ، لوازم مورد نیاز جاری و خواربار موجود در هواپیماهای شرکت هواپیمایی یک طرف متعاقد که مجاز به استفاده از مسیرها و سرویسهای موضوع این موافقتنامه می باشند به هنگام ورود یا خروج از سرزمین طرف متعاقد دیگر براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های مشابه ملی و محلی معاف خواهند بود حتی اگر مواد مذکور زمانی مورد استفاده قرار گیرد یا به مصرف برسد که هواپیماهای مزبور برفراز آن سرزمین در پرواز باشند.

۲- سوخت ، روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی ، لوازم مورد نیاز جاری و خواربار که توسط یک طرف متعاقد یا اتباع آن به سرزمین طرف متعاقد دیگر وارد شود و صرفاً به منظور استفاده در هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده آن طرف متعاقد باشد براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های مشابه ملی و محلی معاف خواهد بود.

۳- سوخت، روغن موتور، سایر مواد مصرفی فنی، وسایل یدکی، لوازم مورد نیاز جاری و خواربار که در سرزمین یک طرف متعاقد بار هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر می شود و در سرویسهای بین‌المللی مورد استفاده قرار می گیرد براساس عمل متقابل از پرداخت حقوق گمرکی و سود بازرگانی، مالیاتها و هزینه‌های بازرسی و سایر عوارض و هزینه‌های مشابه ملی و محلی ، معاف خواهد بود.

۴- تجهیزات هوانوردی مورد نیاز جاری، و همچنین مواد و کالاهای نگاهداری شده در هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد تنها با موافقت مقامات گمرکی طرف متعاقد دیگر در آن سرزمین قابل تخلیه است. در این صورت می توان آنها را

تا زمانی که طبق مقررات گمرکی مجدداً صادر می‌شوند و یا ترتیب دیگری در مورد آن داده شود تحت نظارت مقامات نامبرده قرار داد.

۵- مسافران، اثاثیه مسافران و باری که از سرزمین یک طرف متعاهد در عبور (ترانزیت) مستقیم قرار دارند و از حریمی که در فرودگاه بدین منظور اختصاص یافته خارج نمی‌شوند، فقط مشمول کنترل ساده ای خواهند بود. اثاثیه مسافر و بار تا زمانی که در عبور (ترانزیت) مستقیم است از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هرگونه مالیات معاف خواهد بود.

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

ماده ۷- تسهیلات و هزینه‌های فرودگاهی

۱- هر یک از طرفهای متعاهد در سرزمین خود فرودگاهی یا فرودگاههایی را جهت استفاده شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاهد دیگر در مسیر مشخص شده تعیین خواهد کرد، و تسهیلات ارتباطی، هوانوردی، هواشناسی و سایر خدماتی را که برای بهره‌برداری سرویسهای مورد توافق لازم است در اختیار شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاهد دیگر قرار خواهد داد.

۲- هر یک از طرفهای متعاهد می‌تواند در قبال استفاده هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاهد دیگر از فرودگاهها و سایر تأسیسات آن هزینه‌های عادلانه و معقولی دریافت دارد، مشروط بر آنکه میزان این هزینه‌ها از آنچه شرکتهای حمل و نقل هوایی آن که در سرویسهای مشابه بین‌المللی تردد می‌کنند، برای استفاده از چنین فرودگاه و تأسیساتی می‌پردازند، تجاوز نکند.

ماده ۸- مقررات ظرفیت و تصویب برنامه‌های پرواز

- ۱- شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد از رفتار عادلانه و برابر برخوردار خواهند بود تا بتوانند برای انجام سرویسهای مورد توافق در مسیرهای مشخص شده از فرصتهای متساوی بهره مند باشند.
- ۲- در انجام سرویسهای مورد توافق، شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد، منافع شرکت هواپیمایی طرف دیگر را مورد نظر قرار خواهد داد تا من غیرحق در سرویسهای طرف دیگر در تمام 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 جهت رفع نیازمندیهای جاری و پیش بینی شده معقول برای حمل مسافر و بار و پست بین سرزمین طرف متعاقد تعیین کننده شرکت هواپیمایی و سرزمین طرف متعاقد دیگر می باشد.
- ۴- شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد همچنین می تواند 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 مسیر پیوست این موافقت نامه و سرزمین طرف متعاقد دیگر تأمین نماید.
- ۵- ظرفیتی که عرضه می شود شامل تعداد سرویسها و نوع هواپیماهای مورد استفاده شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد در سرویسهای مورد توافق می تواند از سوی شرکتهای هواپیمایی تعیین شده پیشنهاد شود. پیشنهاد فوق پس از مذاکره و تبادل نظر بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده با رعایت اصول مندرج در بندهای (۱)، (۲) و (۳) این ماده ارائه خواهد شد. ظرفیت مذکور با تصویب مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد تعیین و اجراء خواهد شد.
- 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- شرکت(های) هواپیمایی تعیین شده هر طرف 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 به همین ترتیب عمل خواهد شد. در موارد خاص می‌توان این محدوده زمانی را با تصویب مقامات نامبرده تغییر 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 باشد، برای بهره‌برداری از مسیرها و سرویسهای موضوع این موافقت‌نامه، توسط طرف متعاقد دیگر معتبر شناخته خواهد شد، مشروط بر این که شرایط صدور یا اعتبار گواهینامه‌ها و پروانه‌های مزبور 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 برای اتباع آن توسط طرف متعاقد دیگر یا هر دولت دیگری صادر شده یا معتبر شناخته شده خودداری نماید.

ماده ۱۰- نرخهای حمل و نقل هوایی

۱- نرخهای مورد اجراء توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد در سرویسهای مورد توافق در سطح معقولی خواهد بود که با توجه به کلیه عوامل مربوط از جمله هزینه بهره برداری و سود معقول و خصوصیات سرویس و نرخهای شرکتهای هواپیمایی دیگر که در تمام یا قسمتی از همان مسیرها سرویسهای منظم انجام می‌دهند، وضع می‌گردد.

بسته

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 هواپیمایی با مکانیسم تعیین نرخ باشند و یک قطعنامه نرخ، راجع به سرویسهای مورد توافق از قبل وجود داشته باشد، نرخها براساس این قطعنامه بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد توافق خواهد شد.

ب- در صورتی که هیچ‌کدام از شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد یا یکی از آنها عضو اتحادیه شرکتهای هواپیمایی نباشند و یا قطعنامه نرخ مندرج در جزء (الف) فوق وجود نداشته باشد شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد در مورد نرخهایی که برای سرویسهای مورد توافق اعمال می‌گردد بین خود توافق خواهند کرد.

پ- نرخهایی که به ترتیب مندرج در جزءهای (الف) و (ب) فوق مورد توافق قرار می‌گیرد لااقل سی روز قبل از تاریخ پیشنهادی اجراء برای تصویب به مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد تسلیم خواهد گردید. این محدوده زمانی با موافقت مقامات مذکور قابل تغییر 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 به‌منظور انجام سرویسهای مورد توافق تعیین ننموده باشد و یا چنانچه در فاصله پانزده روز اول از دوره سی روزه موضوع جزء (پ) این ماده، 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) این ماده به مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر اعلام دارند، مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد اهتمام خواهد نمود در مورد نرخهای مناسب به توافق برسند. به طور کلی هیچ نرخی قبل از تصویب مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد به مورد اجراء گذارده نخواهد شد. با وجود این در صورتی که ظرف مدت پانزده روز یاد شده، هیچ‌کدام از مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد عدم رضایت خود را نسبت به نرخهای توافق شده بین شرکتهای هواپیمایی تعیین شده اعلام ندارند، نرخهای مزبور تصویب شده تلقی خواهد شد.

۳- نرخهای تعیین شده به موجب این ماده تا زمانی که نرخهای جدید تعیین نشده باشد، به قوت خود باقی خواهد ماند. هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند از طرف دیگر ابلاغ یا اظهار نرخها را درخواست نماید.

ماده ۱۱- امنیت هوانوردی

۱- طرفهای متعاقد حقوق و تعهداتی را که به موجب حقوق بین‌الملل در قبال یکدیگر در خصوص حفظ امنیت هوایمایی کشوری در برابر اعمال مداخله گرایانه غیرقانونی دارند، مورد تأکید قرار می‌دهند.

طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهداتی که به موجب حقوق بین‌الملل بعهد دارند، به ویژه طبق مفاد کنوانسیون راجع به جرایم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هوایما امضاء شده در توکیو به تاریخ ۱۳۴۲/۶/ هجری شمسی مطابق با ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ میلادی، کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هوایما امضاء شده در لاهه به تاریخ ۱۳۴۹/۹/ هجری شمسی مطابق با ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ میلادی و کنوانسیون راجع به جلوگیری از اعمال غیرقانونی علیه امنیت هوایمایی کشوری امضاء شده در مونترال به تاریخ ۱۳۵۰/۷/ هجری شمسی مطابق با ۲۳ سپتامبر ۱۹۷۱ میلادی عمل خواهند کرد.

۲- طرفهای متعاقد حسب تقاضا، کلیه مساعدتهای لازم را به یکدیگر جهت جلوگیری از تصرف غیرقانونی هوایماهای کشوری و سایر اعمال غیرقانونی علیه ایمنی این هوایماها، مسافرین و خدمه آنها، فرودگاهها و تأسیسات هوانوردی و هر نوع تهدید دیگر علیه امنیت هوایمایی کشوری ارائه خواهند کرد.

۳- طرفهای متعاقد باید در روابط دوجانبه خود طبق مقررات امنیت هوانوردی مصوب سازمان بین‌المللی هوایمایی کشوری که به عنوان ضمیمه کنوانسیون هوایمایی کشوری بین‌المللی شناخته شده‌اند تا حدودی که مقررات امنیتی مزبور در مورد طرفهای متعاقد قابل اجراء است عمل نمایند. هر یک از طرفهای متعاقد باید از متصدیان هوایماهایی که محل ثبت آن هوایماها یا محل اصلی کار و یا اقامت دائمی متصدیان آنها

در سرزمین وی واقع شده و نیز از متصدیان فرودگاههای واقع در سرزمین خود بخواند که مطابق مقررات هوانوردی مزبور عمل کنند.

۴- هر طرف متعاقد می تواند از متصدیان هواپیماها بخواند که 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 طرف متعاقد باید اطمینان حاصل کند که در سرزمین آن اقدامات کافی برای حفاظت از هواپیماها و بازرسی مسافران، خدمه، لوازم همراه مسافر، اثاثیه مسافر، بار و خواروبار هواپیما پیش از سوار شدن مسافران یا بارگیری و به هنگام آن به نحو مؤثر انجام می شود. همچنین هر طرف متعاقد باید هر درخواستی را که طرف متعاقد دیگر برای انجام اقدامات امنیتی ویژه معقول جهت مقابله با تهدیدی خاص به عمل آورد، با نظر مساعد مورد توجه قرار دهد.

۵- هرگاه هواپیماهای کشوری به طور غیرقانونی تصرف شود و/ یا اعمال غیرقانونی دیگری علیه امنیت این هواپیماها، مسافری و خدمه آنها، فرودگاهها یا تأسیسات هوانوردی صورت پذیرد، و یا تهدیدی در این مورد انجام گیرد، طرفهای متعاقد باید از طریق تسهیل ارتباطات و اتخاذ تدابیر مناسب دیگر به منظور ختم سریع و بی خطر حادثه و یا خنثی کردن تهدید مزبور به یکدیگر یاری رسانند.

ماده ۱۲- ایمنی هوانوردی

۱- هر طرف متعاقد 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 متعاقد دیگر به کار گرفته است، درخواست مشاوره نماید. چنین مشاوره ای 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 زمینه های موضوع بند (۱) فوق که در آن زمان به موجب کنوانسیون وضع شده به طور مؤثر توسط طرف متعاقد دیگر به کار گرفته یا اجراء نمی شود، طرف متعاقد دیگر را از یافته های مزبور و اقداماتی که برای تطبیق با استانداردهای ایکنانو ضروری به نظر می رسد

آگاه خواهد کرد. طرف متعاقد دیگر اقدام اصلاحی مناسب را در فرصت زمانی توافق شده به انجام خواهد رساند.

۳- همچنین به موجب ماده (۱۶) کنوانسیون توافق می شود هر نوع هواپیمایی که توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد یا از طرف آن در سرویسهای از مبدا سرزمین طرف متعاقد دیگر یا بالعکس مورد بهره برداری قرار گیرد، می تواند مادامی که در سرزمین طرف متعاقد دیگر است، مشمول بازرسی نمایندگان مجاز طرف متعاقد دیگر قرار گیرد، مشروط بر اینکه این امر منجر به تأخیر بدون دلیل در بهره برداری از هواپیما نگردد. علیرغم تعهدات مندرج در ماده (۳۳) کنوانسیون، هدف از 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 می باشد.

۴- هر طرف متعاقد حق تعلیق یا تغییر فوری مجوز بهره برداری شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر را در صورتی که اقدام فوری برای حصول اطمینان از ایمنی بهره برداری شرکت هواپیمایی تعیین شده ضروری باشد برای خود محفوظ می دارد.

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

۶- با توجه به بند (۲) فوق اگر مشخص شود که یک طرف متعاقد پس از پایان یافتن فرصت زمانی توافق شده هنوز در وضعیت عدم مطابقت با استانداردهای ایکائو قرار دارد، دبیرکل ایکائو باید از این موضوع و نیز تصمیم رضایت بخش بعدی در خصوص این وضعیت مطلع گردد.

ماده ۱۳- تسلیم آمار

مقامات هواپیمایی هر طرف متعاقد اطلاعات و آمار مربوط به حمل و نقل انجام شده در سرویسهای مورد توافق توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده خود به سرزمین طرف متعاقد دیگر یا از آن سرزمین را که معمولاً توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده برای

مقامات هواپیمایی ملی خود تهیه و به آنها ارائه می‌گردد، بنا بر تقاضا در اختیار مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر قرار خواهند داد. ارائه هرگونه اطلاعات اضافی آماری حمل و نقل مورد درخواست مقامات هواپیمایی یک طرف متعاقد از مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر منوط به مذاکره و توافق طرفهای متعاقد خواهد بود.

ماده ۱۴- مشاوره، تغییر و اصلاح

۱- طرفهای متعاقد جهت حسن اجراء این موافقتنامه از طریق مقامات هواپیمایی خود با یکدیگر همکاری لازم را معمول خواهند داشت و به این منظور مقامات هواپیمایی یک طرف متعاقد می‌توانند در هر زمان از مقامات هواپیمایی طرف متعاقد دیگر تقاضای مشاوره کنند.

۲- مشاوره مورد تقاضای مقامات هواپیمایی هر طرف متعاقد ظرف شصت روز از تاریخ دریافت تقاضا آغاز خواهد شد.

۳- هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند در هر زمان که لازم بداند خواستار تغییر یا اصلاح مفاد این موافقتنامه شود و در این صورت طرفهای متعاقد باید ظرف شصت روز از تاریخ دریافت تقاضای مذاکره توسط طرف متعاقد دیگر در این خصوص به مذاکره پردازند.

۴- هرگونه تغییر یا اصلاح این موافقتنامه با رعایت مفاد ماده (۱۹) این موافقتنامه، به مورد اجراء نهاده خواهد شد.

۵- علی‌رغم مفاد بند (۴) اصلاحات جدول مسیر پیوست این موافقتنامه می‌تواند، به‌طور مستقیم بین مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات با مبادله یادداشت از طریق دیپلماتیک لازم الاجراء خواهد گردید.

ماده ۱۵- حل اختلافات

۱- هر گاه در مورد تفسیر یا اجراء 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- هر گاه طرفهای متعاقد نتوانند اختلاف را از طریق مذاکره حل و فصل کنند، می‌توانند با توافق موضوع را جهت کسب نظر مشورتی به هر شخص یا هیأتی ارجاع دهند.
- ۳- چنانچه طرفهای متعاقد به موجب بندهای (۱) و (۲) فوق در مورد حل اختلاف به نتیجه نرسند هر یک از طرفهای متعاقد می‌تواند با رعایت قوانین و مقررات مربوط خود، ضمن ارسال اطلاعیه ای برای طرف متعاقد دیگر موضوع را به هیأت داوری سه نفره مرکب از دو داور منتخب طرفهای متعاقد و یک سرداور ارجاع نماید.
- در صورت ارجاع امر به داوری، هر یک از طرفهای متعاقد ظرف شصت روز از تاریخ دریافت اطلاعیه ارجاع اختلاف به داوری، نسبت به معرفی یک داور اقدام می‌کند و داوران منتخب طرفهای متعاقد ظرف شصت روز از تاریخ آخرین انتخاب، سرداور را تعیین خواهند کرد. چنانچه هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت مقرر داور خود را تعیین نکنند، 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 هواپیمایی 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 انتصاب با طرفهای متعاقد روابط سیاسی دارد.
- ۴- در مواردی که سرداور باید توسط رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری تعیین شود چنانچه رئیس شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی 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.
- ۵- هیأت داوری با توجه به سایر مواردی که طرفهای متعاقد توافق نموده‌اند آئین و محل داوری را تعیین خواهد نمود.
- ۶- تصمیمات هیأت داوری برای طرفهای متعاقد لازم‌الاتباع است.

۷- مخارج داوری، شامل هزینه‌ها و دستمزدهای داوران به نسبت مساوی توسط طرفهای متعاقد پرداخت خواهد گردید. هر گونه مخارجی که توسط شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری در رابطه با انتصاب سرداور و یا داور طرف ممتنع به شرح مندرج در بند (۳) این ماده به وجود آید به عنوان بخشی از هزینه‌های داوری محسوب خواهد گردید.

ماده ۱۶- فسخ

هر طرف متعاقد می‌تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقتنامه طی اطلاعیه مکتوب به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید. این اطلاعیه همزمان به آگاهی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری نیز خواهد رسید و در این صورت موافقتنامه دوازده ماه پس از اعلام دریافت اطلاعیه فسخ، توسط طرف متعاقد دیگر فسخ شده تلقی خواهد شد، مگر آن که اطلاعیه فسخ قبل از انقضاء این مدت با تراضی طرفهای متعاقد مسترد شود. هر گاه طرف متعاقد دیگر دریافت اطلاعیه فسخ را اعلام نکند، اطلاعیه مزبور چهارده روز پس از وصول آن به سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری دریافت شده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۷- مطابقت با کنوانسیونها یا موافقتنامه‌های چند جانبه

چنانچه کنوانسیون یا موافقتنامه چندجانبه حمل و نقل هوایی در مورد هر دو طرف متعاقد لازم الاجراء گردد، این موافقتنامه و پیوست (پیوستهای) آن باید از طریق مذاکره به شرح مندرج در ماده (۱۴) به نحوی اصلاح شود که مفاد آن با مقررات کنوانسیون یا موافقتنامه مزبور انطباق یابد.

ماده ۱۸- ثبت

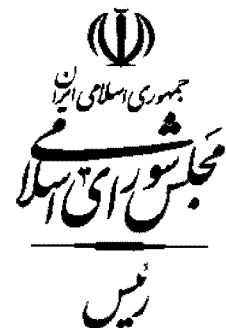
این موافقتنامه و پیوست (پیوستهای) آن و هرگونه اصلاحیه آن نزد سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری به ثبت خواهد رسید.

شماره: ۴۴۶/۶۶۶۸۶

تاریخ: ۱۳۸۹/۱۰/۰۷

پست:

بیت



ماده ۱۹- لازم الاجراء شدن

این موافقتنامه از تاریخ آخرین اطلاعیه هر طرف متعاقد به طرف متعاقد دیگر مبنی بر این که اقدامات لازم را طبق قوانین و مقررات خود برای لازم الاجراء شدن این موافقتنامه به عمل آورده، به مورد اجراء گذارده خواهد شد.

برای گواهی مراتب بالا، نمایندگان تام الاختیار امضاء کننده زیر که از طرف دولتهای متبوع خود مجاز می باشند این موافقتنامه را امضاء نمودند.

این موافقتنامه در نایروبی در تاریخ آذر ۱۳۸۸ هجری شمسی (برابر با ۹ دسامبر ۲۰۰۹ میلادی) در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی و انگلیسی تنظیم گردید که هر دو متن دارای اعتبار یکسان می باشند.

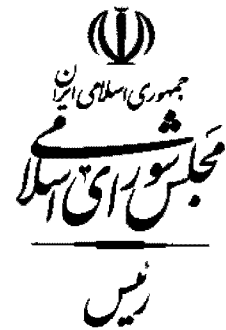
از طرف

دولت جمهوری کنیا

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران

پیوست



پیوست

جدول مسیرها

۱- مسیرهایی که ممکن است توسط شرکت (های) هواپیمایی تعیین شده جمهوری اسلامی ایران مورد بهره برداری قرار گیرد.

نقاط مبداء	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
------------	-----------	-----------	-------------

هر نقطه	هر نقطه	هر نقطه	هر نقطه
---------	---------	---------	---------

۲- مسیرهایی که ممکن است توسط شرکت (های) هواپیمایی تعیین شده دولت جمهوری کنیا مورد بهره برداری قرار گیرد.

نقاط مبداء	نقاط واسط	نقاط مقصد	نقاط ماوراء
------------	-----------	-----------	-------------

هر نقطه	هر نقطه	هر نقطه	هر نقطه
---------	---------	---------	---------

تذکر :

۱- هر شرکت هواپیمایی تعیین شده می تواند نقاط واسط و نقاط ماوراء مشخص شده در پیوست این موافقتنامه را در شرایطی مورد بهره برداری قرار دهد که حق بهره برداری از آزادی پنجم حمل و نقل بین این گونه نقاط و سرزمین طرف متعاقد دیگر اعمال نگردد مگر این که در این مورد بین دو طرف متعاقد براساس توصیه های شرکتهای هواپیمایی تعیین شده توافقی به عمل آمده باشد.

۲- از نقاط واسط و نقاط ماوراء در هر یک از مسیرهای مشخص شده می توان به اختیار شرکتهای هواپیمایی تعیین شده در هر پرواز یا کلیه پروازها صرف نظر نمود.

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحده منضم به متن موافقتنامه، شامل مقدمه و نوزده ماده و یک پیوست در جلسه علنی روز سه شنبه مورخ سی ام آذرماه یکهزار و سیصد و هشتاد و نه مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید.

علی لاریجانی

889, 99914

**BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN**

**THE GOVERNMENT OF
THE ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN**

AND

**THE GOVERNMENT OF
THE REPUBLIC OF KENYA**

**THE BILATERAL AIR SERVICES AGREEMENT
BETWEEN THE GOVERNMENT OF THE
ISLAMIC REPUBLIC OF IRAN AND THE
GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF KENYA**

PREAMBLE

The Government of the Islamic Republic of Iran and the Government of the Republic of Kenya being parties to the Convention on International Civil Aviation opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944 (16/09/1323), hereinafter referred to as "the Contracting Parties";

In order to establish and operate scheduled air services between and beyond their respective territories;

HAVE AGREED AS FOLLOWS:

ARTICLE 1 DEFINITIONS

For the purpose of this Agreement:

- (a) The term "Convention" means the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago, on the seventh day of December 1944 (16/09/1323) and includes its amendments adopted under Article 94 of that Convention and have become effective for both Contracting Parties and the Annexes to the Convention and their amendments adopted under Article 90 thereof and have become effective for both Contracting Parties.
- (b) The term "aeronautical authorities" means in the case of the Islamic Republic of Iran, the Civil Aviation Organization and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by the said Organization, and in the case of the Government of Kenya the Minister for the time being responsible for Civil Aviation and any person or body authorized to perform any functions at present exercised by said Minister.
- (c) The term "designated airlines" means one or more airlines which have been designated and authorized in accordance with Article 3 of this Agreement.
- (d) The term "capacity" in relation to an aircraft means the payload of that aircraft available on a route or section of a route and the term "capacity" in relation to "an agreed service" means the capacity of the aircraft used on such service, multiplied by the frequency operated by such aircraft over a given period on a route or section of a route.

- (e) The term "territory" in relation to either Contracting Party means areas under sovereignty of that party.
- (f) The terms "air services", "international air service", "airline", "stop for non-traffic purpose" shall have the meaning respectively assigned to them in Article 96 of the Convention.
- (g) The term "tariff" means the prices to be paid for the carriage of passengers, baggage and cargo and the conditions under which those prices apply, including prices and conditions for agency and other auxiliary services excluding remuneration and conditions for the carriage of mail.

ARTICLE 2 TRAFFIC RIGHTS

- 1- Each Contracting Party grants to the other Contracting Party the following rights for the conduct of scheduled international air services by the designated airline of the other Contracting Party;
 - (a) to fly, without landing, across the territory of the other Contracting Party;
 - (b) to make stops in the said territory for non-traffic purposes; and
 - (c) to make stops in the territory at the points specified for that route in annexed to this Agreement for the purpose of putting down and taking on in international traffic passengers, cargo and mail.

- 2- The exercise of traffic rights in intermediate and beyond points specified in the routes schedule annexed to this agreement is subject to the negotiation and agreement of the designated airlines of the Contracting Parties and approval of their aeronautical authorities.

- 3- Nothing in the provisions of this Agreement shall be deemed to confer on the airline of one Contracting Party the right to take on, in the territory of the other Contracting Party, passengers, cargo and mail carried for remuneration or hire and destined for another point in the territory of the other Contracting Party.

- 4- In areas of hostilities and/or of military occupation, or areas affected thereby, the operation of services referred to this Article shall be subject to the approval of the respective competent authorities.

ARTICLE 3
DESIGNATION AND OPERATINGB
AUTHORIZATIONS

- 1- Each Contracting Party shall have the right to designate by a written notification to the other Contracting Party one or more airlines for the purpose of operating the agreed services on the specified routes and to withdraw or alter, any designated airline(s).
- 2- On receipt of such notification referred to in paragraph (1), the competent authorities of the other Contracting Party, shall, subject to the provisions of paragraphs (3) and (4) of this Article, grant without delay to the airline designated, the appropriate authorization.
- 3- The aeronautical authorities of one Contracting Party may require an airline designated by the other Contracting Party to satisfy them that it is qualified to fulfill the conditions prescribed under the laws and regulations normally and applied to the operation of international air services by such authorities in conformity with the provisions of the Convention.
- 4- Each Contracting Party shall have the right to refuse to grant the operating authorizations referred to in paragraph (2) of this Article or this Article, and or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise by the designated airline of the rights specified in Article (2) of this Agreement, in any case, where the said Contracting Party is not satisfied that substantial ownership of that airline belongs and its effective control is vested in the other Contracting Party or its nationals.

5- At any time after the receipt of authorization referred to in paragraph (2) above, the designated airline may begin to operate the agreed services provided that a tariff established in accordance with the provisions of Article 10 of this Agreement is in force in respect of those services.

ARTICLE 4
SUSPENSION AND REVOCATION

- 1- Each Contracting Party shall have the right to revoke an operating authorization or to suspend the exercise of the rights specified in Article 2 of this Agreement by the other Contracting Party or to impose such conditions as it may deem necessary on the exercise of these rights:
 - (a) In any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control of that airline are vested in the Contracting Party designating the airline or its nationals; or,
 - (b) in the case of failure by that airline to comply with the laws or regulations of the Contracting Party granting the rights; or
 - (c) in case the airline otherwise fails to operate in accordance with the conditions prescribed under this Agreement.

- 2- Unless immediate revocation, suspension or imposition of the conditions mentioned in paragraph (1) of this Article is essential to prevent further infringements of laws and/or regulations and/or provisions of this agreement it shall be exercised only after consultation with the other Contracting Party. Such consultation between the aeronautical authorities shall begin as soon as possible after the request is received.

ARTICLE 5
APPLICABILITY OF LAWS AND
REGULATIONS

- 1- The laws and regulations of each Contracting Party relating to entry into or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation as well as operations and navigation of such aircraft above or within its territory shall apply to aircraft of the designated airline of the other Contracting Party.
- 2- The laws and regulations of each Contracting Party governing entry into, sojourn in, and departure as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, cargo or mail from its territory, such as formalities regarding entry, exit, emigration and immigration, as well as exit customs and sanitary measures shall apply to passengers, crew, cargo or mail carried by the aircraft of the designated airline of the other Contracting Party while they are within the said territory.
- 3- Each Contracting Party shall, upon request, supply to the other Contracting Party copies of the relevant laws and regulations referred to in this Article.
- 4- The designated airline of each Contracting Party shall have the right to maintain its own agency in the territory of the other Contracting Party and/or appoint its general or general sales agent. Appointment of a general or general sales agent shall be in accordance with the laws and regulations of the other Contracting Party.

5- Transfer of revenues earned by the designated airline of each Contracting Party shall be made in accordance with the foreign exchange regulations of the other Contracting Party after the deduction of expenditure. The Contracting Parties shall do everything in their power to facilitate the transfer of such revenues earned by the designated airline of the service provided for in this agreement.

ARTICLE 6
EXEMPTION FROM CUSTOMS AND OTHER
DUTIES AND TAXES

- 1- Aircraft of the designated airline of one Contracting Party operating international services, and supplies of fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment, and stores retained on board such aircraft of the airline of one Contracting Party authorized to operate the routes and services provided for in this agreement shall, upon arriving in or leaving the territory of the other Contracting Party, be exempted, on the basis of reciprocity, from custom duties, inspection fees and other similar national or local charges and duties, even though such supplies be used or consumed by such aircraft on flights above that territory.
- 2- Fuel, lubricating oils, consumable technical supplies, spare parts, regular equipment, and stores entered into the territory of the other Contracting Party by one Contracting Party or its nationals, and intended solely for use by aircraft of designated airline of such Contracting Party shall be exempted, on the basis of reciprocity, from customs duties, inspection fees and other national or local charges and duties.
- 3- Fuel, lubricating oils, other consumable technical supplies, spare parts, regular equipment, and stores taken on board aircraft of the designated airline of one Contracting Party in the territory of the other Contracting Party and used in international services shall be exempted, on the basis of reciprocity, from customs duties, taxes, inspection fees and other fees and other national or local charges and duties.

- 4- The regular airborne equipment, as well as the materials and supplies retained on board the aircraft of the designated airline of each Contracting Party may be unloaded in the territory of the other Contracting Party only with the approval of the customs authorities of that Contracting Party. In such a case, they may be placed under the supervision of the said authorities up to such time as they are re-exported or otherwise disposed of in accordance with customs regulations.
- 5- Passengers, baggage and cargo in direct transit across the territory of one Contracting Party and not leaving the area of the airport reserved for such purpose, shall only be subject to a simplified control. Baggage and cargo shall, up to such time that they are on direct transit, be exempted from customs duties and any taxes.
- 6- There shall also be exemption from all customs duties and/or taxes on a reciprocal basis for official documents bearing the badge of the airline such as luggage tags, air tickets, airway bills, boarding cards, and timetables imported into the territory of either Contracting Party for the exclusive use by the designated airline of the other Contracting Party.

ARTICLE 7
AIRPORT FACILITIES AND CHARGES

- 1- Each Contracting Party shall designate an airport or airports in its territory for the use of the designated airline of the other Contracting Party on specified routes and provide designated airline of the other Contracting Party with communication, aviation and meteorological facilities and other services necessary for the operation of agreed services.

- 2- Each of the Contracting Parties may receive just and reasonable charges for the use of airports and other facilities by aircraft of the designated airline of the other Contracting Party provided that such charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its air transport carriers engaged in similar international service.

ARTICLE 8
CAPACITY REGULATIONS AND APPROVAL OF
TIMETABLES

- 1- The designated airlines of the Contracting Parties shall be afforded fair and equal treatment in order that they may enjoy equal opportunities in the operation of the agreed services on the specified routes.
- 2- In operating the agreed services, the designated airline of each Contracting Party shall take into account the interests of the airline of the other Contracting Party so as not to affect unduly the services, which the latter provides on the whole, or part of the same routes.
- 3- The agreed services provided by the designated airlines of the Contracting Parties shall have as their primary objective the provision, at a reasonable load factor, of capacity adequate to carry the current and reasonably anticipated requirements for carriage of passengers, cargo and mail between the territory of the Contracting Party designating the airline and the territory of the other Contracting Party.
- 4- Subject to the principles laid down in paragraphs (1), (2) and (3) of this Article, designated airline of each Contracting Party may also provide capacity to meet the traffic requirements between the territories of the third countries listed in the routes schedule annexed to this Agreement and the territory of the other Contracting Party.

5- The capacity to be provided including the frequency of services and the type of aircraft to be used by the designated airlines of the Contracting Parties on the agreed services may be suggested by the designated

airlines. The designated airlines shall make such suggestion after due negotiations and exchange of views between themselves taking into account the principles laid down in paragraphs (1), (2) and (3) of this Articles. The said capacity shall be designated and enforced upon approval by aeronautical authorities of the Contracting Parties.

6- In case of disagreement between the designated airlines of the Contracting Parties, the issues referred to in paragraph (5) shall be resolved by agreement between the aeronautical authorities of the two Contracting Parties. Until such agreement has been reached, the capacity provided by the designated airlines shall remain unchanged.

7- The designated airline(s) of each Contracting Party shall submit flight timetables for approval to the aeronautical authorities of the other Contracting Party not later than thirty (30) days prior to the introduction of services on the specified routes. This shall, likewise, apply to later changes. In special cases, this time limit may be changed subject to the approval of the said authorities.

ARTICLE 9
RECOGNITION OF CERTIFICATES AND
LICENCES

Certificates of airworthiness, certificates of competency and licenses issued or rendered valid by one Contracting Party, and are still in force, shall be recognized as valid by the other Contracting Party for the purpose of operating the routes and services provided for in this Agreement, provided that the requirements under which such certificates and licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which are or may be established pursuant to the Convention. Each Contracting Party reserves the right, however, to refuse to recognize, for the purpose of flights above its own territory, certificates of competency and licenses granted to its own nationals or rendered valid for them by the other Contracting Party or by any other State.

ARTICLE 10
AIR TRANSPORT TARIFFS

- 1- The tariffs to be charged by the airlines of the Contracting Parties for the agreed services shall be established at reasonable level, due regard being paid to all relevant factors including cost of operation, reasonable profit, characteristics of service and the tariffs of other airlines operating scheduled services over the whole or part of the same routes.

- 2- The tariffs referred to in paragraph (1) of this Article shall be established according to the following rules:
 - (a) when the designated airlines of both Contracting Parties are members of an international airline association with a rate-fixing machinery and a tariff resolution already exists in respect of the agreed services, the tariffs shall be agreed upon by the designated airlines of the Contracting Parties in accordance with such tariff resolution.
 - (b) where either or both of the designated airlines of the Contracting parties are not members of the airline association or when there is no tariff resolution referred to in sub-paragraph (a) above, the designated airlines of the Contracting Parties shall agree between themselves on the tariffs to be charged in respect of the agreed services.
 - (c) The tariffs so agreed upon in accordance with sub-paragraphs (a) and (b) above shall be submitted for the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties at least thirty (30) days before the proposed date of their introduction. This time limit may be changed, subject to the consent of the said authorities.

(d) In case the designated airlines of the Contracting Parties fail to agree on the tariffs to be charged, or where a Contracting Party has not designated its airline for the operation of the agreed services, or where during the first (15) days of the (30) days period referred to in sub-paragraph (c) of this Article, the aeronautical authorities of a Contracting Party give the aeronautical authorities of the other Contracting Party notice of their dissatisfaction with any tariff agreed between the designated airlines of the Contracting Parties in accordance with sub-paragraphs (a) and (b) of this Article, the aeronautical authorities of the Contracting Parties shall try to reach an agreement on the appropriate tariffs to be charged. As a general rule no tariff shall be charged before the approval of the aeronautical authorities of the Contracting Parties. However, the tariffs shall be deemed approved if the aeronautical authorities of either Contracting Party have not given notice of their dissatisfaction with any tariff agreed between the designated airlines during the above mentioned (15) days period.

3- The tariffs established in accordance with this Article shall remain in force until new tariffs have been established. Each Contracting Party may require notification or filing of tariffs.

ARTICLE 11
AVIATION SECURITY

- 1- The Contracting Parties reaffirm their rights and obligations under international law to each other to protect the security of civil aviation against acts of unlawful interference. Without limiting the generality of their rights and obligations under international law, the Contracting Parties shall in particular act in conformity with the provisions of the Convention on offences and certain other acts committed on board of an aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963 (23/06/1342), the Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft, signed at the Hague on 16 December 1970 (25/09/1349) and the Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation, signed at Montreal on 23 September 1971 (01/07/1350).
- 2- The Contracting Parties shall provide upon request all necessary assistance to each other to prevent unlawful seizure of civil aircraft and other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports and air navigation facilities, and any other threat to the security of civil aviation.
- 3- The Contracting Parties shall, in their mutual relations, act in conformity with the aviation security provisions established by the International Civil Aviation Organization and designated as Annexes to the Convention on International Civil Aviation to the extent that such security provisions are applicable to the Contracting Parties. Either Contracting Party shall require those operators of aircraft of their registry or operators of aircraft who have their

principal place of business or permanent residence in their territory and

the operators of airports in their territory act in conformity with such aviation security provisions.

- 4- Each Contracting Party may require such operators of aircraft to observe the aviation security provisions referred to in paragraph (3) above required by the other Contracting Party for entry into, departure from, or while within its territory. Each Contracting Party shall ensure that adequate measures are effectively applied within its territory to protect the aircraft and to inspect passengers, crew, carry-on items, baggage, cargo and aircraft stores prior to and during boarding or loading. Each Contracting Party shall also give sympathetic consideration to any request from the other Contracting Party for reasonable special security measures to meet a particular threat.
- 5- When a civil aircraft is unlawfully seized and/or other unlawful acts against the safety of such aircraft, their passengers and crew, airports or air navigation facilities and/or a threat in this respect occurs, the Contracting Parties shall assist each other by facilitating communications and adopting other appropriate measures intended to terminate rapidly and safely such incident or foil the said threat.

ARTICLE 12 AVIATION SAFETY

- 1- Each Contracting Party may request consultations at any time concerning the safety standards maintained by the other Contracting Party in areas relating to aeronautical facilities, flight crew, aircraft and the operation of aircraft. Such consultations shall take place within thirty days of that request.
- 2- If, following such consultations, one Contracting Party finds that the other Contracting Party does not effectively maintain and administer safety standards in the areas referred to in paragraph 1 that meet the standards established at that time pursuant to the Convention, the other Contracting Party shall be informed of such findings and of the steps considered necessary to conform with the ICAO standards. The other Contracting Party shall then take appropriate corrective action within an agreed time period.
- 3- Pursuant to Article 16 of the Convention, it is further agreed that, any aircraft operated by or on behalf of a designated airline of one Contracting Party, on service to or from the territory of another Contracting Party may, while within the territory of the other Party be the subject of a search by the authorized representative of the other Contracting Party, provided this does not cause unreasonable delay in the operation of the aircraft. Notwithstanding the obligations mentioned in Article 33 of the Convention, the purpose of this search is to verify the validity of the relevant aircraft documentation, the licensing of its crew, and that the aircraft equipment and the condition of the aircraft conform to the

standards established at that time pursuant to the Convention.

- 4- When urgent action is essential to ensure the safety of a designated airline operation, each Contracting Party reserves the right to immediately suspend or vary the operating authorization of the designated airline or airlines of the other Contracting Party.
- 5- Any action by one Contracting Party in accordance with paragraph 4 above shall be discontinued once the basis for the taking of that action ceases to exist.
- 6- With reference to paragraph 2 above if it is determined that one Contracting Party remains in non-compliance with ICAO standards when the agreed time period has lapsed, the Secretary General of ICAO should be advised thereof. The latter should also be advised of the subsequent satisfactory resolution of the situation.

ARTICLE 13
SUPPLY OF STATISTICS

The aeronautical authorities of either Contracting Parties shall supply to the aeronautical authorities of the other Contracting Party, at their request, such information and statistics relating to the traffic carried on the agreed services by their designated airline to and from the territory of the other Contracting Party as may normally be prepared and submitted by the designated airline to their national aeronautical authorities. Submission of any additional statistical traffic data requested by the aeronautical authorities of a Contracting Party from the aeronautical authorities of the other Contracting Party shall be subject to negotiation and agreement between the two Contracting Parties.

ARTICLE 14
CONSULTATION, MODIFICATION AND
AMMENDMENT

- 1- In order for proper implementation of this agreement, the Contracting Parties shall cooperate with each other through their aeronautical authorities and to this end the aeronautical authorities of a Contracting Party may at any time request a consultation with the aeronautical authorities of the other Contracting Party.
- 2- A consultation requested by the aeronautical authorities of either Contracting Party shall begin within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the request.
- 3- Each Contracting Party may, at any time which deems necessary, request the modification or amendment of the provisions of this agreement, and in this case the Contracting Parties shall negotiate in this respect within a period of sixty (60) days from the date of receipt of the negotiation request by the other Contracting Party.
- 4- Any modification or amendment of this Agreement shall enter into force subject to the provisions of the article (19) of this Agreement.
- 5- Notwithstanding the provisions of paragraph (4), amendment of the routes schedule annexed to this Agreement may be agreed directly between the aeronautical authorities of the Contracting Parties. They shall enter into force by an exchange of diplomatic notes.

ARTICLE 15
SETTLEMENT OF DISPUTES

- 1- If any dispute arises between the Contracting Parties relating to the interpretation or application of this agreement and its Annex(es) the Contracting Parties shall in the first place endeavor to settle it by negotiation.
- 2- If the Contracting Parties fail to reach a settlement by negotiation, they may agree to refer the dispute for an advisory opinion to some person or body.
- 3- If the Contracting Parties fail to reach a settlement pursuant to paragraphs (1) and (2) above, either Contracting Party may in accordance with its relevant laws and regulations, while sending a notice to the other Contracting Party, refer the dispute to a arbitral tribunal of three arbitrators, two of whom to be nominated by the Contracting Parties and one umpire.

In case the dispute is referred to arbitration, each of the Contracting Parties shall nominate an arbitrator within a period of sixty (60) days from the date of receipt a notice in respect of reference of the dispute to arbitration and the umpire shall be appointed within a further period of sixty (60) days from the last appointment by the two so nominated. If either Contracting Party fails to nominate its arbitrator within the specified period, or nominated arbitrators fail to agree on the umpire within the said period, the President of the Council of the International Civil Aviation Organization may be requested by either

Contracting Party to appoint the arbitrator of failing party or the umpire as the case may require.

However the umpire shall be a national of a state having diplomatic relation with both Contracting Parties at the time of the appointment.

- 4- In the case of the appointment of the umpire by the President of the Council of International Civil Aviation Organization, if the President of the Council of International Civil Aviation Organization is prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by the Vice-president and if the Vice-president is also prevented from carrying out the said function or if he is a national of either Contracting Party, the appointment shall be made by senior member of the Council who is not a national of either Contracting Party.
- 5- Subject to other provisions agreed by the Contracting Parties, the arbitral tribunal shall determine its procedure and the place of arbitration.
- 6- The decisions of the arbitral tribunal shall be binding for the Contracting Parties.
- 7- The expenses of the arbitral tribunal, including the fees and expenses of the arbitrators shall be shared equally by the Contracting Parties. Any expenses incurred by the Council in connection with the appointment of the umpire and/or the arbitrator of the failing party as referred to in paragraph (3) of this Article shall be considered to be part of the expenses of the arbitral tribunal.

ARTICLE 16
TERMINATION

Either Contracting Party may, at any time, give written notice to the other Contracting Party of its intention to terminate this Agreement. Such notice shall simultaneously be communicated to the International Civil Aviation Organization and in such case the agreement shall be deemed to be terminated twelve (12) months after the date of receipt of the notice by the other Contracting Party, unless the notice to terminate is withdrawn by an agreement between the Contracting Parties before the expiry of this period. In the absence of acknowledgment of receipt of termination notice by the other Contracting Party, the notice shall be deemed to have been received fourteen (14) days after the receipt of the notice by the International Civil Aviation Organization.

ARTICLE 17
CONFORMITY WITH MULTILATERAL
AGREEMENTS OR CONVENTIONS

If a multilateral air transport agreement or convention comes into force in respect of both Contracting Parties, this agreement and its Annex(es) shall be amended by negotiation referred to in Article (14) so as to its provisions conform with the provisions of such agreement or convention.

**ARTICLE 18
REGISTRATION**

This Agreement and its Annex(es) and all amendments thereto shall be registered with the International Civil Aviation Organization.

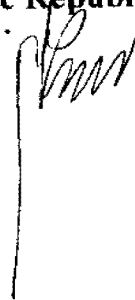
ARTICLE 19
ENTRY INTO FORCE

This Agreement shall enter into force on the date of the last notification by either Contracting Party to the other Contracting Party that it has fulfilled necessary measures in accordance with its laws and regulations for the entry into force of this Agreement.

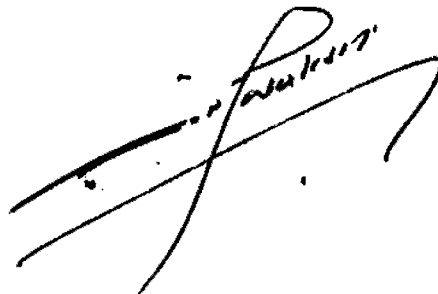
In witness whereof the undersigned plenipotentiaries being duly authorized by their respective governments, have signed this agreement.

Done at Nairobi this 9th day of December of the year 2009 in duplicate, in English and Persian languages, all texts being equally authentic.

**For the Government of
the Islamic Republic of Iran**



**For the Government of
the Republic of Kenya**



ANNEX
ROUTE SCHEDULE

1-Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of the Government of the Islamic Republic of Iran.

Points of Origin Beyond	Intermediate Points	Entry Points in Kenya
Any Any	Any	Any

2-Routes on which air services may be operated by the designated airline(s) of the Government of the Republic of Kenya.

Points of Origin Beyond	Intermediate Points	Entry Points in Iran
Any Any	Any	Any

NOTES

- 1- Each designated airline may serve intermediate points and points beyond specified in the Annex of the present Agreement on condition that no fifth freedom traffic rights shall be exercised between these points and the territory of the other Contracting Party, unless an agreement to that effect is made between the two Contracting Parties, based on the recommendations of the designated airlines.
- 2- Intermediate points and points beyond any of the specified routes may, at the option of the designated airlines, be omitted on any or all flights.