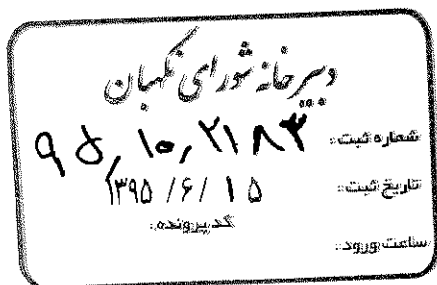


شماره: ۱۰۶/۴۲۳۶۱

تاریخ: ۱۳۹۵/۶/۱۵

پست:



حضرت آیت الله احمد جنتی

دبیر محترم شورای نگهبان

در اجرای اصل نود و چهارم (۹۴) قانون اساسی جمهوری اسلامی

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

دولت جمهوری زیمبابوه که به مجلس شورای اسلامی تقدیم گردیده بود و در

جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ ۱۳۹۵/۶/۱۰ مجلس با اصلاحاتی به تصویب

رسیده است، به پیوست ارسال می گردد.

علی لاریجانی

لایحه موافقتنامه دوجانبه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری زیمبابوه

ماده واحده - موافقتنامه دوجانبه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری زیمبابوه مشتمل بر یک مقدمه و نوزده ماده و یک پیوست، به شرح پیوست تصویب و اجازه تسلیم اسناد آن داده می شود. تبصره الحاقی ۱ - کلیه اصلاحات آتی موضوع ماده (۱۴) موافقتنامه باید طبق اصول هفتاد و هفتم (۷۷) و یکصد و بیست و پنجم (۱۲۵) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران تصویب گردد. تبصره الحاقی ۲ - حل اختلاف از طریق داوری موضوع ماده (۱۵) این موافقتنامه منوط به رعایت اصل یکصد و سی و نهم (۱۳۹) قانون اساسی جمهوری اسلامی ایران می باشد.

بسم الله الرحمن الرحيم

موافقتنامه دوجانبه حمل و نقل هوایی بین دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری زیمبابوه

مقدمه

دولت جمهوری اسلامی ایران و دولت جمهوری زیمبابوه که عضو کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین المللی مورخ ۱۶ آذرماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی می باشند، و از این پس «طرفهای متعاهد» نامیده می شوند، با تمایل یکسان برای انعقاد موافقتنامه ای به منظور تأسیس و بهره برداری از سرویس های هوایی منظم بین و ماورای سرزمین های خود به شرح زیر موافقت کردند:

ماده ۱ - تعاریف

از نظر این موافقتنامه، جز در صورتی که سیاق عبارت به گونه دیگری اقتضاء

نماید:

الف- اصطلاح «کنوانسیون» به کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی که در تاریخ ۱۶ آذرماه ۱۳۲۳ هجری شمسی برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ میلادی در شیکاگو برای امضاء مفتوح گردید، اطلاق می‌شود، و شامل ضوابط کنوانسیون که به موجب ماده (۹۰) کنوانسیون مزبور به تصویب رسیده و نیز اصلاحات پیوست یا کنوانسیون به موجب مواد (۹۰) و (۹۴) آن تا حدودی که موارد مزبور برای طرفهای متعاقد لازم‌الاجراء شده است، خواهد بود.

ب- اصطلاح «مقامات هواپیمایی» درمورد جمهوری اسلامی ایران به رئیس سازمان هواپیمایی کشوری و هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن سازمان باشد اطلاق می‌گردد، و در مورد دولت جمهوری زیمبابوه وزیر مسؤل در امور هوانوردی و یا هر شخص یا سازمانی که مجاز به انجام وظایف فعلی آن مقام باشد، اطلاق می‌شود.

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

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

ث- اصطلاح «سرزمین» در مورد هر یک از طرفهای متعاقد به مناطق خشکی و آبی که تحت حاکمیت آن قرار دارد؛ اطلاق و شامل فضای محاذی آنها نیز می‌شود.

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

چ- اصطلاح «نرخ» به قیمتی اطلاق می‌شود که برای حمل مسافر، بار همراه و غیرهمراه پرداخت گردد و شامل شرایطی که به موجب آن قیمت‌های مزبور اعمال

می شود از جمله قیمتها و شرایط مقرر برای نمایندگی ها و سایر خدمات جنبی به استثنای دستمزدها و شرایط حمل پست، می باشد.

ح- اصطلاح «جدول مسیر» به جدول پیوست این موافقتنامه و هرگونه اصلاحیه آن که طبق مفاد ماده (۱۴) موافقتنامه مورد توافق قرار گرفته است اطلاق می شود. «جدول مسیر» بخش لاینفک موافقتنامه را تشکیل می دهد.

جز در صورتی که سیاق عبارت به گونه دیگری دلالت داشته باشد، کلماتی که در بردارنده مفهوم مفرد می باشند، مفاهیم جمع را نیز شامل می شوند و برعکس.

بدیهی است عناوین مواد این موافقتنامه به هیچ وجه معنای هر یک از مقررات این موافقتنامه را محدود نمی کند یا توسعه نمی دهد.

ماده ۲- اعطای حقوق

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

الف- پرواز بدون فرود از فراز سرزمین طرف متعهد 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 پست در حمل و نقل بین المللی در نقاط مشخص شده برای آن مسیر در جدول مسیر پیوست این موافقتنامه.

۲- استفاده از حق آزادی پنجم پروازی منوط به موافقت مقامات صلاحیتدار طرف مقابل می باشد.

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

۴- در مناطقی که در آن مناصمات مسلحانه جریان دارد و یا در اشغال نظامی است یا در مناطقی که تحت تأثیر مناصمات مسلحانه یا اشغال نظامی قرار

گرفته، انجام سرویس‌های موضوع این ماده منوط به تصویب مقامهای صلاحیتدار مربوطه 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 مقامات صلاحیتدار 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 می‌توانند 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 بهره‌برداری از سرویس‌های هوایی بین‌المللی اعمال می‌گردد، دارا می‌باشد.

۴- هر طرف متعاقد حق دارد در هر مورد که مجاب نشده باشد که مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکت هواپیمایی مربوط در اختیار طرف متعاقد تعیین کننده شرکت (های) هواپیمایی یا اتباع آن طرف متعاقد است از اعطای اجازه بهره‌برداری موضوع بند (۲) این ماده امتناع ورزد 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- شرکت هواپیمایی تعیین شده می‌تواند در هر زمان پس از دریافت اجازه مندرج در بندهای (۱) و (۲) این ماده، بهره‌برداری از سرویس‌های مورد توافق را آغاز کند.

ماده ۴- تعلیق و لغو

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

الف- چنانچه قانع نشود که مالکیت عمده و کنترل مؤثر شرکت هواپیمایی مذکور در اختیار طرف متعاقد تعیین کننده شرکت هواپیمایی یا اتباع طرف متعاقد مزبور می باشد؛ 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 شرایط مقرر به موجب این موافقتنامه تخطی کند.

۲- اعمال حق 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، 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 بین المللی اشتغال دارند و نیز قوانین و مقررات مربوط به بهره برداری و هوانوردی این قبیل هواپیماها مادام که برفراز 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 مسافران، خدمه، بار یا پست از سرزمین آن می باشد از قبیل تشریفات ورود و خروج، مهاجرت و همچنین مقررات گمرکی و بهداشتی در مورد مسافران، 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 دایر نماید و یا اینکه برای خود عامل کل یا

عامل فروش کل تعیین کند. نصب عامل کل یا عامل فروش کل بر اساس قوانین و مقررات مربوط حاکم هر طرف متعاقد صورت خواهد گرفت.

۵- انتقال درآمدهای حاصله توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد طبق مقررات تسعیر ارزهای خارجی جاری در هر دو کشور صورت خواهد گرفت. طرفهای متعاقد بیشترین تلاش خود را برای تسهیل انتقال درآمدهای حاصله مزبور پس از کسر هزینه‌ها به عمل خواهند آورد.

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

۱- هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقدی که سرویس‌های بین‌المللی را انجام می‌دهد 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 می‌باشند 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 بر فراز 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 بار هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد می‌شود و در سرویس‌های بین‌المللی مورد استفاده قرار می‌گیرد 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 هوابرد مورد نیاز جاری، و همچنین مواد و کالاهای نگاهداری شده در هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد تنها با موافقت مقامات گمرکی دیگر طرف متعاقد در آن سرزمین قابل تخلیه است. در این صورت می توان آنها را تا زمانی که طبق مقررات گمرکی مجدداً صادر می شوند 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 متعاقد در گذر (ترانزیت) مستقیم قرار دارند و از حریمی که در فرودگاه بدین منظور اختصاص یافته خارج نمی شوند، فقط مشمول یک کنترل ساده خواهند بود. اثاثیه مسافر و بار تا زمانی که در گذر (ترانزیت) مستقیم است از حقوق گمرکی و سود بازرگانی و هرگونه مالیات معاف خواهد بود.

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

ماده ۷- تسهیلات و هزینه های فرودگاهی

۱- هریک از طرفهای متعاقد در سرزمین خود فرودگاه یا فرودگاههایی را جهت استفاده شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر در مسیرهای مشخص شده تعیین خواهد کرد، و تسهیلات ارتباطی، هوانوردی، هواشناسی و سایر خدماتی را که برای بهره برداری سرویس های مورد توافق لازم است در اختیار شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر قرار خواهد داد.

۲- هریک از طرفهای متعاقد می تواند در قبال استفاده هواپیماهای شرکت هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر از فرودگاهها و سایر تأسیسات آن هزینه های عادلانه و معقولی دریافت دارد، مشروط بر آنکه میزان این هزینه ها از آنچه شرکت های حمل و نقل هوایی که در سرویس های مشابه بین المللی تردد می کنند، برای استفاده از چنین فرودگاه و تأسیساتی می پردازند، 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 بهره‌مند 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 پیش‌بینی شده معقول برای حمل مسافر و بار و پست بین سرزمین طرف متعاقد تعیین کننده شرکت هواپیمایی و سرزمین طرف متعاقد دیگر می‌باشد.
- ۴- شرکت هواپیمایی تعیین شده هر طرف متعاقد همچنین می‌تواند 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 موافقتنامه و سرزمین طرف متعاقد دیگر تأمین نماید.
- ۵- ظرفیتی که عرضه می‌شود شامل تعداد سرویس‌ها و نوع هواپیماهای مورد استفاده شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرفهای متعاقد در سرویس‌های مورد توافق، از سوی مقامهای هواپیمایی مورد توافق قرار خواهد گرفت.
- ۶- شرکت 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 اینکه 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 به رسمیت شناختن 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- هر طرف متعاقد به هر شرکت هواپیمایی تعیین شده اجازه می‌دهد بر اساس ملاحظات بازرگانی بازار برای خدمات هوایی نرخ تعیین کند. هیچ یک از طرفهای متعاقد، شرکتهای هواپیمایی تعیین شده خود را ملزم نمی‌نماید که با شرکتهای هواپیمایی تعیین شده دیگر در مورد نرخهایی که آنها اعمال یا آنها را برای خدمات مشمول این ترتیبات پیشنهاد می‌کنند، مشورت نمایند.

۲- هر طرف متعاقد می‌تواند از شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده خود اعلام یا ثبت هرگونه نرخ مقرر شده را بخواهد. هیچ یک از طرفهای متعاقد خواهان اعلام یا ثبت نرخهایی نخواهد شد که شرکت یا شرکتهای هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر قرار است اعمال نمایند. این نرخها به قوت خود باقی می‌ماند مگر آنکه متعاقباً به موجب بندهای (۳) و (۴) زیر تصویب نشوند.

۳- مداخله طرفهای متعاقد به موارد ذیل محدود می‌شود:

الف) حمایت از مصرف‌کنندگان در مقابل نرخهای گزاف به علت سوءاستفاده از قدرت بازار

ب) پیشگیری از نرخهایی که اعمال آنها رفتار ضدرقابتی تلقی می‌شوند که قطعاً، احتمالاً یا صراحتاً تأثیر بازدارنده، محدودکننده یا منحرف‌کننده رقابت و یا حذف یک رقیب از مسیر را دارند.

۴- هر طرف متعاقد می‌تواند بطور یکجانبه نرخهای ثبت‌شده یا اعمال‌شده توسط شرکتهای هواپیمایی تعیین‌شده خود را قبول ننماید. در هر حال چنین مداخله‌ای تنها در صورتی انجام خواهد شد که به نظر مقام هواپیمایی آن طرف متعاقد نرخ اعمال‌شده یا پیشنهادی، مشمول هر یک از معیارهای مقرر در بند (۳) فوق‌الذکر باشد.

۵- هیچ‌یک از طرفهای متعاقد نباید به‌طور یکجانبه جهت پیشگیری از اجرائی شدن یا تداوم نرخ اعمال‌شده یا پیشنهادی برای اعمال توسط یک شرکت هواپیمایی طرف متعاقد دیگر اقدام نماید. چنانچه یک طرف متعاقد معتقد باشد که هرگونه نرخ از این قبیل با ملاحظات مندرج در بند (۳) فوق‌الذکر ناهماهنگ است، می‌تواند درخواست مشاوره نماید و طرف متعاقد دیگر را از دلایل ناراضی‌تی خود مطلع سازد. این مشاوره‌ها باید پس از دریافت درخواست حداکثر ظرف مدت چهارده روز انجام شود. بدون توافق دو جانبه نرخ، قابل اعمال یا همچنان معتبر خواهد بود.

ماده ۱۱- امنیت هوانوردی

۱- طرفهای متعاقد حقوق و تعهداتی را که به موجب حقوق بین‌الملل در قبال یکدیگر در خصوص حفظ امنیت هواپیمایی کشوری در برابر اعمال مداخله‌گرایانه غیرقانونی دارند، مورد تأکید قرار می‌دهند. طرفهای متعاقد بدون تحدید کلیت حقوق و تعهداتی که به موجب حقوق بین‌الملل به‌عهده دارند، به‌ویژه طبق مفاد کنوانسیون راجع به جرائم و برخی اعمال ارتكابی دیگر در هواپیما، امضاء‌شده در توکیو به تاریخ ۱۳۴۲/۷/۲۳ هجری شمسی مطابق با ۱۴ سپتامبر ۱۹۶۳ میلادی، کنوانسیون راجع به جلوگیری از تصرف غیرقانونی هواپیما، امضاء‌شده در لاهه به تاریخ ۱۳۴۹/۹/۲۵ هجری شمسی مطابق با ۱۶ دسامبر ۱۹۷۰ میلادی 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 میلادی عمل خواهند کرد.

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

۳- طرفهای متعاقد باید در روابط دوجانبه خود طبق مقررات امنیت هوانوردی مصوب سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری که به عنوان ضمام کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی شناخته شده‌اند تا حدودی که مقررات امنیتی مزبور در مورد طرفها قابل اجراء است عمل نمایند. طرفهای متعاقد باید از متصدیان هواپیماهایی که محل ثبت آن هواپیماها یا محل اصلی کار و یا اقامت دائمی متصدیان آنها در سرزمین وی واقع شده و نیز از متصدیان فرودگاههای واقع در سرزمین خود بخواهد که مطابق مقررات امنیتی هوانوردی مزبور عمل کنند.

۴- هر طرف متعاقد می‌تواند از متصدیان هواپیماها بخواهد 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 خود اقدامات کافی برای حفاظت از لوازم همراه مسافر، اثاثیه مسافر، بار و خواربار هواپیما پیش از سوارشدن مسافران یا بارگیری و به هنگام آن به‌نحو مؤثر انجام می‌شود. همچنین هر طرف متعاقد باید هر درخواستی را که طرف متعاقد دیگر برای انجام اقدامات معقول امنیتی ویژه جهت مقابله با تهدیدی خاص به‌عمل آورد، با نظر مساعد مورد توجه قرار دهد.

۵- هرگاه هواپیمای کشوری به‌طور غیرقانونی تصرف شود و یا اعمال غیرقانونی دیگری علیه امنیت این هواپیما، مسافران و خدمه آن، 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 به‌منظور ختم سریع و بی‌خطر حادثه و یا خستی کردن تهدید مزبور به یکدیگر یاری رسانند.

ماده ۱۲- 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 به‌کار گرفته است، درخواست مشاوره نماید. چنین مشاوره‌ای ظرف مدت سی روز از تاریخ درخواست مزبور انجام خواهد شد.

۲- در صورتی که پس از مشاوره مزبور یک طرف متعاقد ملاحظه کند که طرف متعاقد دیگر استانداردهای ایمنی در زمینه‌های مذکور در بند (۱) را که در آن زمان به موجب کنوانسیون وضع شده، به‌طور مؤثر به‌کار نمی‌گیرد یا اجراء نمی‌کند، طرف متعاقد دیگر را از یافته‌های مزبور و اقداماتی که برای تطبیق با استانداردهای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری ضروری به نظر می‌رسد آگاه خواهد کرد. طرف متعاقد دیگر اقدام اصلاحی مناسب را در فرصت زمانی توافق شده اعمال خواهد نمود.

۳- به موجب ماده (۱۶) کنوانسیون توافق می‌شود، هر نوع هواپیمایی که توسط شرکت هواپیمایی تعیین شده یک طرف متعاقد یا از طرف آن، در سرویس‌هایی از مبدأ سرزمین طرف متعاقد دیگر یا بالعکس مورد بهره‌برداری قرار گیرد، می‌تواند مادامی که در سرزمین طرف متعاقد دیگر مشمول بازرسی نماینده مجاز طرف متعاقد دیگر قرار گیرد، مشروط به اینکه این امر، منجر به تأخیر بدون دلیل در بهره‌برداری 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 می‌باشد.

۴- در صورتی که اقدام فوری برای حصول اطمینان از ایمنی بهره‌برداری شرکت هواپیمایی تعیین شده ضرورت داشته باشد، هر طرف متعاقد حق تغییر یا تعلیق فوری مجوز بهره‌برداری شرکت یا شرکت‌های هواپیمایی تعیین شده طرف متعاقد دیگر را برای خود محفوظ می‌دارد.

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

۶- با توجه به بند (۲) فوق اگر مشخص شود که یک طرف متعاقد در وضعیت عدم تطابق با استانداردهای سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری قرار دارد، پس از گذشت فرصت زمانی مورد توافق، مراتب باید به اطلاع دبیر کل سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری برسد. مقام اخیرالذکر باید از تصمیم رضایت بخش بعدی در خصوص وضعیت نیز مطلع گردد.

ماده ۱۳- تسلیم آمار

مقامات هواپیمایی هر طرف متعاقد اطلاعات و آمار مربوط به حمل و نقل انجام شده در سرویس های 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 ملی هوانوردی خود تهیه و به آنها ارائه می گردد، بنابر 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 متقابل طرفهای متعاقد خواهد بود.

ماده ۱۴- مشاوره، تغییر و اصلاح

۱- هر طرف متعاقد یا مقامات هواپیمایی آن می توانند در هر زمان از طرف متعاقد دیگر یا مقامات هواپیمایی آن تقاضای مشاوره کنند.

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

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

۴- علی رغم مفاد بند (۳) اصلاحات جدول مسیر پیوست این موافقتنامه می تواند، بطور مستقیم بین مقامات هواپیمایی طرفهای متعاقد مورد توافق قرار گیرد. این اصلاحات پس از تأیید از طریق مبادله یادداشت دیپلماتیک لازم الاجراء خواهد گردید.

ماده ۱۵- حل اختلافات

۱- هرگاه در مورد تفسیر یا اجرای این موافقتنامه و پیوست(های) 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- هرگاه طرفهای متعاقد نتوانند اختلاف را از طریق مذاکره حل و فصل کنند، می توانند با توافق موضوع را جهت کسب نظر مشورتی به هر شخص یا هیأتی مثل سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری ارجاع کنند.

۳- چنانچه طرفهای متعاقد به موجب بندهای (۱) و (۲) فوق در مورد حل اختلاف به نتیجه نرسند هر یک از طرفهای متعاقد می تواند با رعایت قوانین و مقررات مربوط خود، ضمن ارسال اطلاعیه ای برای طرف متعاقد دیگر موضوع را به هیأت داوری سه نفره ارجاع نماید.

۴- هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت شصت روز از تاریخ دریافت اطلاعیه ارجاع اختلاف به داوری، نسبت به معرفی یک داور اقدام می کند. داور سوم که ریاست هیأت داوری را به عهده خواهد داشت و از این پس سرداور نامیده خواهد شد ظرف مدت شصت روز از آخرین انتخاب توسط همان دو داور منتخب، انتخاب خواهد شد. چنانچه هر یک از طرفهای متعاقد ظرف مدت مقرر داور خود را تعیین نکند، و یا داوران منتخب ظرف مدت مذکور، در مورد انتخاب سرداور به توافق نرسند، هر یک از طرفهای متعاقد می تواند از رئیس شورای سازمان بین المللی 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 انتخاب با طرفهای متعاقد روابط سیاسی دارد.

۵- در مواردی که سرداور باید توسط رئیس شورای سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری تعیین شود چنانچه رئیس شورای سازمان بین المللی 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 هیچ یک از طرفهای متعاقد را نداشته باشد، انجام خواهد شد.

۶- هیأت داوری با توجه به سایر مواردی که طرفهای متعاقد توافق نموده‌اند آیین و محل داوری را تعیین خواهد نمود.

۷- تصمیمات هیأت داوری برای طرفهای متعاقد لازم‌الاتباع است.

۸- مخارج داوری، شامل هزینه‌ها و دستمزدهای داوران به نسبت مساوی توسط طرفهای متعاقد پرداخت خواهد گردید. هرگونه مخارجی که توسط شورای سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری در رابطه با نصب سرداور و یا داور طرف ممتنع به شرح مندرج در بند (۴) این ماده به‌وجود آید به عنوان بخشی از هزینه‌های داوری محسوب خواهد گردید.

ماده ۱۶- فسخ

۱- هر طرف متعاقد می‌تواند در هر زمان قصد خود را مبنی بر فسخ این موافقتنامه طی اطلاعیه کتبی به طرف متعاقد دیگر اعلام نماید. این اطلاعیه همزمان به آگاهی سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری نیز خواهد رسید.

۲- در این صورت موافقتنامه دوازده ماه پس از اعلام دریافت اطلاعیه فسخ توسط طرف متعاقد دیگر فسخ‌شده تلقی خواهد شد، مگر آن که اطلاعیه فسخ قبل از انقضای این مدت با تراضی طرفهای متعاقد مسترد شود. هرگاه طرف متعاقد دیگر دریافت اطلاعیه فسخ را اعلام نکند، اطلاعیه مزبور چهارده روز پس از وصول آن توسط سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری دریافت‌شده تلقی خواهد شد.

ماده ۱۷- مطابقت با کنوانسیون‌ها یا موافقتنامه‌های چندجانبه

چنانچه کنوانسیون یا موافقتنامه چندجانبه حمل‌ونقل هوایی در مورد هر دو طرف متعاقد لازم‌الاجراء گردد، این موافقتنامه و پیوست(های) آن باید به نحوی اصلاح شود که مفاد آن با مقررات کنوانسیون یا موافقتنامه مزبور انطباق یابد.

ماده ۱۸- ثبت

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

شماره: ۱۰۶/۴۲۳۶۱

تاریخ: ۱۳۹۵/۶/۱۵

پیوست:

ماده ۱۹ - لازم الاجراء شدن

این موافقتنامه از تاریخ آخرین اطلاعیه هر طرف متعاقد به طرف متعاقد دیگر مبنی بر اینکه الزامات قانون اساسی خود را برای لازم الاجراء شدن این موافقتنامه به عمل آورده، به مورد اجراء گذارده خواهد شد.

با تأیید مفاد این موافقتنامه، نمایندگان تام‌الاختیار امضاءکننده زیر که از طرف دولتهای متبوع خود مجاز می‌باشند این موافقتنامه را در یک مقدمه و نوزده ماده و یک پیوست امضاء نمودند.

این موافقتنامه در تهران در تاریخ ۱۳۹۱/۷/۲۵ هجری شمسی برابر با ۱۶ اکتبر ۲۰۱۲ میلادی در دو نسخه اصلی به زبانهای فارسی و انگلیسی که تمامی متون دارای اعتبار یکسان می‌باشند، تنظیم گردید.

از طرف

دولت جمهوری زیمبابوه

از طرف

دولت جمهوری اسلامی ایران

شماره: ۱۰۶/۴۲۳۶۱

تاریخ: ۱۳۹۵/۶/۱۵

پیوست:

پیوست

(جدول مسیر)

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

نقاط مبدأ در ایران	نقاط واسط	نقاط مقصد در زیمبابوه	نقاط ماوراء
هر نقطه	هر نقطه	حراره	هر نقطه

۲- مسیرهایی که ممکن است توسط شرکت (های) هواپیمایی تعیین شده دولت جمهوری زیمبابوه مورد بهره‌برداری قرار گیرد:

نقاط مقصد در زیمبابوه	نقاط واسط	نقاط مبدأ در ایران	نقاط ماوراء
هر نقطه	هر نقطه	تهران	هر نقطه

تذکر:

۱- هر شرکت هواپیمایی تعیین شده می‌تواند نقاط واسط و نقاط ماوراء مشخص شده در پیوست این موافقتنامه را در شرایطی مورد بهره‌برداری قرار دهد که حق بهره‌برداری از آزادی پنجم حمل و نقل بین این گونه نقاط و سرزمین طرف متعاقد دیگر اعمال نگردد، مگر اینکه در این مورد بین دو طرف متعاقد توافقی به عمل آمده باشد.

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

لایحه فوق مشتمل بر ماده واحد منضم به متن موافقتنامه، شامل مقدمه و نوزده ماده و یک پیوست در جلسه علنی روز چهارشنبه مورخ دهم شهریورماه یکهزار و سیصد و نود و پنج مجلس شورای اسلامی به تصویب رسید.


 علی لاریجانی