

اتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي^١

ديباجة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على ايجاد وابقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه ، بينما يمكن لاساءة استخدامه أن تشكل خطرا على الأمن العام .

ولما كان من المرغوب فيه تجنب الخلافات بين الأمم والشعوب والنهوض فيما بينها بالتعاون الذي يعتمد عليه سلام العالم .

ذلك ، فان الحكومات الموقعة أدناه ، وقد اتفق ، ، مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم ، وتحقق انشاء خطوط طيران دولية للنقل الجوى على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة .

قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض .

الباب الأول

الملاحة الجوية

الفصل الأول

مبادئ عامة وتطبيق الاتفاقية

المادة الأولى

السيادة

تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوى الذى يعلو أقليمها .

¹ دخلت حيز التنفيذ في ٤/٤/١٩٤٧ وهو اليوم الثالثين بعد أن أودعت لدى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية الوثيقة السادسة والعشرين للتصديق على الاتفاقية أو اخطار الانضمام إليها وفقا للمادة الحادية والتسعين (ب) .

المادة الثانية

الإقليم

لأغراض هذه الاتفاقية ، يعتبر أقليم الدولة الأراضي البرية والمياه الإقليمية المتاخمة لها الخاضعة لسيادة تلك الدولة أو سلطتها أو حمايتها أو انتدابها .

المادة الثالثة

الطائرات المدنية وطائرات الدولة

- (أ) تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة .
- (ب) تعتبر من طائرات الدولة الطائرات المستخدمة في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة .
- (ج) لا يجوز لأى طائرة من طائرات الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق أقليم دولة أخرى أو أن تربط فيه إلا إذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك من خلال اتفاق خاص أو غيره ، وطبقاً لشروط ذلك الترخيص .
- (د) تتعهد الدول المتعاقدة عند إصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية .

المادة الرابعة

اساءة استخدام الطيران المدني

توافق كل دولة متعاقدة على ألا تستخدم الطيران المدني لأى غرض يتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية .

الفصل الثاني

الطيران فوق أقاليم الدول المتعاقدة

المادة الخامسة

حق الطيران غير المنتظم

توافق كل دولة متعاقدة على أن لجميع طائرات الدول المتعاقدة الأخرى غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة الحق ، بشرط مراعاة أحكام هذه الاتفاقية ، في الطيران فوق أقاليمها أو عبوره بدون توقف ، أو التوقف فيه لأغراض غير تجارية بدون الحاجة للحصول على ترخيص مسبق ، مع احتفاظ الدولة التي يتم الطيران فوقها بالحق في أن تلزمها بالبيروت . ومع ذلك تحتفظ كل دولة متعاقدة ، لأسباب تتعلق بسلامة الطيران ، بالحق في الزام الطائرات التي ترغب في الطيران فوق مناطق يتغذى الوصول إليها أو مناطق غير مزودة بتسهيلات كافية للملاحة الجوية ، بأن تتبع الطرق المعينة أو أن تحصل على إذن خاص لمثل هذه الرحلات .

وإذا كانت الطائرات المذكورة مستخدمة في نقل ركاب أو بضائع أو بريده لقاء أجراً أو بموجب عقد تأجير ما عدا الخطوط الجوية الدولية المنتظمة ، فيكون لها أيضاً امتياز أخذ أو إزال ركاب أو بضائع أو بريده ، شريطة مراعاة أحكام المادة السابعة ، مع احتفاظ الدولة التي يتم فيها الأخذ أو الإزال بالحق في فرض ما قد تراه ملائماً من أنظمة أو شروط أو قيود .

المادة السادسة

الخطوط الجوية المنتظمة

لا يجوز تشغيل أى خط جوى دولى منتظم فوق اقليم دولة متعاقدة أو فى داخله ، الا باذن خاص أو أى ترخيص آخر من تلك الدولة وطبقا لشروط ذلك الاذن أو الترخيص .

المادة السابعة

النقل الداخلى

يكون لكل دولة متعاقدة الحق فى أن ترفض السماح لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بأن تأخذ فى اقليمها أى ركاب أو بريد أو بضائع لنقلهم لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير إلى نقطة أخرى داخل اقليمها . وتتعهد كل دولة متعاقدة بألا تعدد أى ترتيبات تمنع بالتحديد مثل هذا الامتياز ، على أساس مطلق ، لدولة أخرى أو لمؤسسة نقل جوى تابعة لدولة أخرى ، أو أن تحصل لنفسها على مثل هذا الامتياز المطلق من أى دولة أخرى .

المادة الثامنة

الطائرات التي تطير بدون طيار

لا يجوز لأى طائرة يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير بدون طيار فوق اقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقا لشروط ذلك الترخيص . وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تخضع طيران مثل هذه الطائرة بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية ، لمراقبة تسمح بتجنب كل خطر على الطائرات المدنية .

المادة التاسعة

المناطق المحظورة

(أ) يجوز لكل دولة متعاقدة أن تقييد أو تحظر بشكل موحد طيران طائرات الدول الأخرى فوق مناطق معينة من اقليمها ، لأسباب تتعلق بضرورة عسكرية أو بالسلامة العامة ، بشرط ألا يمارس أى تمييز في هذا الخصوص بين طائرات هذه الدولة المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة وبين طائرات الدول المتعاقدة الأخرى المستخدمة في خطوط مماثلة . ويجب أن تكون مساحة وموقع تلك المناطق المحظورة معقولين حتى لا تعاقد الملاحة الجوية بلا ضرورة . وتبليغ الدول المتعاقدة الأخرى ومنظمة الطيران المدني الدولي بأسرع ما يمكن بأوصاف تلك المناطق المحظورة في اقليم دولة متعاقدة ، وكذلك بكل ما يطرأ عليها من تغيير بعد ذلك .

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة أيضا بالحق ، في ظروف استثنائية أو أثناء الحالات الطارئة أو لصالح السلامة العامة ، في أن تقييد أو تحظر مؤقتا وبأثر فوري الطيران فوق اقليمها بأكمله أو فوق جزء منه ، بشرط أن يطبق هذا التقييد أو الحظر بدون تمييز بسبب الجنسية على طائرات جميع الدول الأخرى .

(ج) يجوز لكل دولة متعاقدة ، وفقا للقواعد التي قد تقررها ، أن تلزم أى طائرة تدخل المناطق المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) أعلاه بالهبوط بأسرع ما يمكن من الناحية العملية في مطار معين داخل اقليمها .

الهبوط في مطار جمركي

باستثناء الحالة التي يسمح فيها للطائرات ، بموجب أحكام هذه الاتفاقية أو بموجب ترخيص خاص ، بغير اقليم دولة متعاقدة بدون هبوط ، تهبط كل طائرة تدخل اقليم دولة متعاقدة في مطار معين من هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركي وغيرها ، اذا كانت قواعد هذه الدولة تتطلب ذلك . وعلى مثل هذه الطائرة ، عند مغادرتها اقليم دولة متعاقدة ، أن تغادره من مطار جمركي معين بنفس الطريقة . وتعلن الدولة خصائص جميع المطارات الجمركية المعينة وترسلها الى منظمة الطيران المدني الدولي ، المنشأة بموجب الباب الثاني من هذه الاتفاقية ، لابلاغ جميع الدول المتعاقدة الأخرى بها .

المادة الحادية عشرة

تطبيق القواعد الجوية

مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية ، تطبق قوانين وقواعد الدولة المتعاقدة المتعلقة بدخول الطائرات المستخدمة في الملاحة الجوية الدولية إلى اقليمها أو خروجها منه ، أو المتعلقة بتشغيل هذه الطائرات وملاحتها أثناء وجودها داخل اقليمها ، تطبق على طائرات جميع الدول المتعاقدة بدون تمييز بسبب الجنسية ، وتمثل لها هذه الطائرات عند دخولها اقليم تلك الدولة أو خروجها منه أو أثناء وجودها فيه .

المادة الثانية عشرة

قواعد الجو

تعتبر كل دولة متعاقدة بأن تعتمد الإجراءات التي تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق اقليمها أو تقوم بتحركات في داخله وكل طائرة تحمل علامة جنسيتها ، في أي مكان وجدت ، للقواعد والأنظمة النافذة في ذلك المكان بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها . وتعتبر كل دولة متعاقدة بأن تظل قواعدها الخاصة في هذا الصدد مطابقة ، إلى أقصى حد ممكن ، لأنظمة التي قد تقرر من وقت لآخر بموجب هذه الاتفاقية . وتسرى فوق أعلى البحار القواعد المقررة بموجب هذه الاتفاقية . وتعتبر كل دولة متعاقدة بتقديم جميع الأشخاص الذين يخالفون الأنظمة السارية للمحاكمة .

المادة الثالثة عشرة

قواعد التصاريح والدخول

ان القوانين والقواعد المعمول بها في دولة متعاقدة والمتعلقة بدخول ركاب الطائرات وطواقيها والبضائع المنقولة عليها إلى اقليمها أو خروجهم منه ، كالأنظمة المتعلقة بالدخول والتصاريح والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي ، يجب اتباعها عند دخول اقليم تلك الدولة أو الخروج منه أو أثناء البقاء فيه ، بواسطة أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب أو الطواقي ، أو فيما يتعلق بهذه البضائع .

المادة الرابعة عشرة

منع انتشار الأمراض

توافق كل دولة متعاقدة على اتخاذ التدابير الفعالة لمنع انتشار الأمراض الآتية بواسطة الملاحة الجوية : الكولييرا ، والتيفوس (الوبائي) ، والجدرى ، والحمى الصفراء ، والطاعون ، وغيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر ، وتحقيقاً لهذا الغرض ، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الهيئات المعنية بالأنظمة الدولية المتعلقة بالإجراءات الصحية التي تطبق على الطائرات . ويحرى هذا التشاور دون مساس بتطبيق أي اتفاقية دولية قائمة في هذا الخصوص وتكون الدول المتعاقدة أطرافاً فيها .

المادة الخامسة عشرة

رسوم المطارات والرسوم المماثلة

كل مطار موجود في دولة متعاقدة ومفتوح للاستعمال العام أمام طائراتها الوطنية يجب مع مراعاة أحكام المادة الثامنة والستين أن يفتح على النحو ذاته بشروط موحدة أمام طائرات جميع الدول المتعاقدة الأخرى . وكذلك تطبق شروط موحدة على استعمال طائرات كل دولة متعاقدة لجميع تسهيلات الملاحة الجوية ، بما في ذلك خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاد الجوية ، المقدمة لأغراض الاستعمال العام من أجل سلامة الملاحة الجوية وسرعة حركتها .

وأى رسوم تفرضها أو تسمح بفرضها دولة متعاقدة نظير استخدام تلك المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية بواسطة طائرات أى دولة متعاقدة أخرى يجب ألا تزيد ،

- (أ) بالنسبة للطائرات غير المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة ، عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية من نفس النوع والمستخدمة في عمليات مماثلة .
- (ب) بالنسبة للطائرات المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة ، عن الرسوم التي تدفعها طائراتها الوطنية المستخدمة في خطوط جوية دولية مماثلة .

تنشر جميع هذه الرسوم وتبلغ بها منظمة الطيران المدني الدولي ، مع العلم بأنه بناء على طلب من الدولة المتعاقدة صاحبة الشأن ، فإن الرسوم المفروضة مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الأخرى تخضع للبحث من المجلس ، الذي عليه أن يعد تقريرا أو يوجه توصيات في هذا الشأن إلى الدولة أو الدول التي يعنيها الأمر . ولا يجوز لأى دولة متعاقدة أن تفرض رسوما أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أى طائرة تابعة لدولة متعاقدة فوق أقليمها أو دخولها فيه أو خروجها منه ، أو تتعلق باشخاص أو أموال على متنه .

المادة السادسة عشرة

تفتيش الطائرات

للسلطات المختصة في كل من الدول المتعاقدة الحق في تفتيش طائرات الدول المتعاقدة الأخرى عند الهبوط أو المغادرة ، وفحص الشهادات والمستندات الأخرى التي تنص عليها هذه الاتفاقية ، بدون أن تسبب تأخيرا غير معقول .

الفصل الثالث

جنسية الطائرات

المادة السابعة عشرة

جنسية الطائرات

تحمل الطائرات جنسية الدولة المسجلة فيها .

المادة الثامنة عشرة

ازدواجية التسجيل

لا يمكن تسجيل طائرة ما تسجيلا صحيحا في أكثر من دولة واحدة ، ولكن يجوز نقل تسجيبلها من دولة إلى أخرى .

المادة التاسعة عشرة

القوانين الوطنية التي تحكم التسجيل

يتم تسجيل الطائرات أو نقل تسجيلها في أي دولة متعاقدة طبقا لقوانينها وأنظمتها .

المادة العشرون

ابراز العلامات

تحمل كل طائرة مستعملة في الملاحة الجوية الدولية علامات الجنسية والتسجيل الخاصة بها .

المادة الحادية والعشرون

تقارير التسجيل

تعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم ، بناء على طلب أي دولة متعاقدة أخرى أو منظمة الطيران المدني الدولي ، معلومات بخصوص تسجيل وملكية أي طائرة مسجلة في تلك الدولة . وبالإضافة إلى ذلك ، تقدم كل دولة متعاقدة إلى منظمة الطيران المدني الدولي ، طبقا للقواعد التي قد تقررها هذه المنظمة ، تقارير تحتوى على البيانات الملائمة التي يمكن توفيرها فيما يتعلق بملكية وإدارة الطائرات المسجلة في تلك الدولة والمستخدمة عادة في الملاحة الجوية الدولية . وتضع منظمة الطيران المدني الدولي البيانات التي حصلت عليها بهذه الطريقة تحت تصرف الدول المتعاقدة الأخرى بناء على طلبها .

الفصل الرابع

اجراءات تسهيل الملاحة الجوية

المادة الثانية والعشرون

تبسيط الاجراءات

توافق كل دولة متعاقدة على أن تتخذ ، عن طريق اصدار أنظمة خاصة أو بأى وسيلة أخرى ، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحة الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة وتسريعاها ، وتجنب أي تأخير لا داعي له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع ، خصوصا فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك واجراءات التصريح .

المادة الثالثة والعشرون

اجراءات الجمارك والهجرة

تعهد كل دولة متعاقدة بأن تضع ، إلى الحد الذي تراه ممكنا من الوجهة العملية ، اجراءات الجمارك والهجرة المتعلقة بالملاحة الجوية الدولية طبقا لأساليب العمل التي قد تقرر أو يوصى بها من وقت لآخر بمقتضى هذه الاتفاقية . ولا يفسر أي من أحكام هذه الاتفاقية بأنه يمنع من إنشاء مطارات غير جمركية .

الرسوم الجمركية

المادة الرابعة والعشرون

(أ) تعفى مؤقتا من الرسوم الجمركية كل طائرة أثناء قيامها برحلة الى أو من أو عبر اقليم دولة متعاقدة أخرى بشرط مراعاة الأنظمة الجمركية لتلك الدولة . ويعنى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغير ذلك من الرسوم والغرائض المعمالة التي تفرضها الدولة أو السلطات المحلية ، الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والأجهزة المعتمدة والمؤمن الموجودة على متن طائرة تابعة لدولة متعاقدة ، لدى وصولها الى اقليم دولة متعاقدة أخرى متى بقيت هذه المواد بالطائرة عند مغادرتها لهذا الاقليم . ولا يسرى هذا الاعفاء على أي كميات أو مواد تنزل من الطائرة ، الا اذا سمح بذلك الأنظمة الجمركية للدولة التي قد تقتضى وضع هذه الكميات أو المواد تحت رقابة السلطات الجمركية .

(ب) تعفى من الرسوم الجمركية قطع الغيار والمعدات المستوردة الى اقليم دولة متعاقدة لتركيبها أو استعمالها في طائرة دولة متعاقدة أخرى تعمل في الملاحة الجوية الدولية ، وذلك مع مراعاة قواعد الدولة المعنية التي قد تقتضى وضع هذه المواد تحت اشراف ورقابة السلطات الجمركية .

المادة الخامسة والعشرون

الطائرات التي في حالة خطر

تعهد كل دولة متعاقدة بأن تتخذ ما تراه مكنا من التدابير لتقديم المساعدة للطائرات التي تكون في حالة خطر في اقليمها ، وأن تسمح لمالكي الطائرة أو لسلطات الدولة المسجلة بها الطائرة تقديم المساعدة التي توجبها الظروف ، بشرط أن يكون ذلك تحت رقابة سلطات تلك الدولة . وتعاون كل دولة متعاقدة ، عند قيامها بالبحث عن طائرات مفقودة ، في اتخاذ التدابير المناسبة التي قد يوصى بها من وقت لآخر بمقتضى هذه الاتفاقية .

المادة السادسة والعشرون

التحقيق في الحوادث

في حال وقوع حادث لطائرة تابعة لدولة متعاقدة في اقليم دولة متعاقدة أخرى ، تتجه عنه وفاة أو اصابة خطيرة أو كشف عن خلل فني جسيم بالطائرة أو بمتسليلات الملاحة الجوية ، تجري الدولة التي وقع فيها الحادث تحقيقا في ملابسات الحادث طبقا للإجراءات التي قد توصى بها منظمة الطيران المدني الدولي ، وذلك بقدر ما تسمح به قوانين تلك الدولة . وتتاح للدولة المسجلة فيها الطائرة الفرصة لتعيين مراقبين لحضور التحقيق ، وتقوم الدولة التي تجري التحقيق بإبلاغ دولة التسجيل بالتقرير والنتائج ذات العلاقة .

المادة السابعة والعشرون

الاعفاء من توقيع الحجز في حالة الدعاوى المتعلقة ببراءات الاختراع

(أ) اذا دخلت طائرة تابعة لدولة متعاقدة ومستخدمة في الملاحة الجوية الدولية اقليم دولة متعاقدة أخرى دخولا مرخصا به أو كانت تعبّر عبورا مرخصا به ، سواء تضمن هذا العبور ميوطا أو لم يتضمنه ، فلا يجوز حجز هذه الطائرة أو ايقافها أو اقامته أي دعوى ضد مالكها أو مستثمرها ، ولا اجراء أي تدخل آخر فيها من تلك الدولة أو بالنيابة عنها أو من أي شخص فيها ، على أساس أن بناء الطائرة أو أكياسها أو أجزاءها أو ملحقاتها أو تشغيلها ، يشكل تediما على أي براءة اختراع ممنوعة أو تصميم أو نموذج مسجل على النحو الواجب في الدولة التي دخلت الطائرة اقليمها ، ومن المتفق عليه أنه لا يجوز في أي حالة أن يطلب في الدولة التي دخلتها الطائرة دفع كفالة مقابل الاعفاء المذكور أعلاه من حجز الطائرة أو ايقافها .

(ب) تسرى أحكام الفقرة (أ) من هذه المادة أيضا على خزن قطع الغيار والمعدات الاحتياطية للطائرات وكذلك على حق استعمالها وتركيبها لصلاح طائرة تابعة لدولة متعاقدة في إقليم أى دولة متعاقدة أخرى ، على أنه لا يجوز بيع أى من القطع أو المعدات المحمية ببراءة اختراع والتى خزنت بهذه الصفة أو توزيعها فى داخل الدولة المتعاقدة التى دخلتها الطائرة ، كما لا يجوز تصديرها تجاريًا خارج هذه الدولة .

(ج) لا تستفيد من أحكام هذه المادة إلا الدول الأطراف في هذه الاتفاقية والتي تكون أما (1) دولاً أطرافاً في الاتفاقية الدولية لحماية حقوق الملكية الصناعية وفي أى تعديلات لتلك الاتفاقية ، (2) أو دولاً أصدرت بشأن براءات الاختراع قوانين تعرف بمقتضاهما باختراعات رعايا الدول الأخرى الأطراف في هذه الاتفاقية وتمتحناها حماية ملائمة .

المادة الثامنة والعشرون

التسهيلات والأنظمة القياسية للملاحة الجوية

تعهد كل دولة متعاقدة ، في حدود امكانياتها العملية ، بالآتي :

(أ) أن توفر في إقليمها مطارات وخدمات لاسلكية وخدمات أرصاد جوية وغيرها من تسهيلات الملاحة الجوية لتسهيل الملاحة الجوية الدولية طبقاً للقواعد القياسية وأساليب العمل التي يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقها لهذه الاتفاقية .

(ب) أن تعتمد وتتعذر النظم القياسية الملاعبة بشأن إجراءات الاتصالات والرموز والعلامات والاشارات والاضاءة وغيرها من أساليب وقواعد العمل التي قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقها لهذه الاتفاقية .

(ج) أن تتعاون في التدابير الدولية لتأمين نشر الخرائط والرسومات الجوية طبقاً للقواعد القياسية التي قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقها لهذه الاتفاقية .

الفصل الخامس

الشروط الواجب توافرها بالنسبة للطائرات

المادة التاسعة والعشرون

المستندات التي تحمل على متن الطائرات

تحمل على متن كل طائرة تابعة لدولة متعاقدة وتعمل في الملاحة الدولية المستندات الآتية طبقاً للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية :

(أ) شهادة تسجيلها .

(ب) شهادة صلاحيتها للطيران .

(ج) الشخص اللازم لكل من أعضاء طاقمها .

(د) سجل رحلاتها .

(هـ) رخصة جهازها اللاسلكي اذا كانت مجهزة بمثل هذا الجهاز .

(و) قائمة بأسماء الركاب وأماكن المغادرة والمقصد ، اذا كانت تحمل ركابا .

(ز) قائمة بالبضائع واقرارات تفصيلية بشأنها ، اذا كانت تحمل بضائع .

المادة الثلاثون

جهاز اللاسلكي بالطائرات

(أ) لا يجوز لطائرات كل دولة متعاقدة ، أن تحمل جهاز ارسال لاسلكي أثناء وجودها في اقليم دولة متعاقدة أخرى أو فوق ذلك الاإقليم ، الا اذا كانت السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة قد أصدرت ترخيصا بتركيب مثل هذا الجهاز وتشغيله . ويكون استعمال جهاز الارسال اللاسلكي داخل اقليم الدولة المتعاقدة التي تطير الطائرة فوقه خاضعا للأنظمة التي تضعها تلك الدولة .

(ب) لا يجوز أن يستعمل جهاز الارسال اللاسلكي الا أعضاء طاقم الطيران الذين لديهم رخصة خاصة لهذا الغرض صادرة من السلطات المختصة في الدولة المسجلة فيها الطائرة .

المادة الحادية والثلاثون

شهادات الصلاحية للطيران

تزود كل طائرة مستخدمة في الملاحة الدولية بشهادة صلاحية للطيران صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة .

المادة الثانية والثلاثون

رخصاً أفراد

(أ) يشترط في قائد كل طائرة تعمل في الملاحة الدولية وباقى أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهاداتأهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة .

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في عدم الاعتراف ، فيما يتعلق بالطيران فوق اقليمها ، بشهادات الأهلية والرخص التي تمنحها لأى من رعاياها دولة متعاقدة أخرى .

المادة الثالثة والثلاثون

الاعتراف بالشهادات والرخص

تعترف الدول المتعاقدة الأخرى بصحة شهادات الصلاحية للطيران وشهادات الأهلية والرخص الصادرة أو المعتمدة من الدولة المتعاقدة المسجلة بها الطائرة ، بشرط أن تكون الشروط التي أصدرت أو اعتمدت بمقتضاهما تلك الشهادات أو الرخص معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية التي قد تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية .

المادة الرابعة والثلاثون

سجلات الرحلات

يحتفظ لكل طائرة تعمل في الملاحة الدولية بسجل رحلات تقييد به البيانات عن الطائرة وطاقمها وعن كل رحلة من رحلاتها ، وذلك بالشكل الذي يقرر من وقت آخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية .

المادة الخامسة والثلاثون

القيود المفروضة على نقل البضائع

(أ) لا يجوز نقل ذخائر حربية أو مواد حربية إلى داخلإقليم دولة أو فوقه بطايرة تعمل في الملاحة الدولية إلا باذن من تلك الدولة . وتحدد كل دولة ، عن طريق قواعد تصدرها ، ما يعتبر ذخائر حربية أو مواد حربية لأغراض هذه المادة ، مع اعطاء الاعتبار الواجب ، لأغراض التوحيد ، للتوصيات التي قد تصدرها منظمة الطيران المدني الدولي من وقت آخر .

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها في أن تنظم أو تحظر ، لأسباب تتعلق بالنظام العام والسلامة ، نقل أشياء خلاف ما ذكر في الفقرة (أ) داخل إقليمها أو فوقه ، وذلك بشرط ألا يكون هناك تمييز في هذا الشأن بين طائراتها الوطنية التي تعمل في الملاحة الدولية وبين طائرات الدول الأخرى العاملة في نفس المجال ، وبشرط ألا يفرض أي قيد من شأنه أن يعيق نقل أو استعمال أجهزة على متن الطائرات تكون لازمة لتشغيل تلك الطائرات أو ملاحتها أو لسلامة أفراد الطاقم أو الركاب .

المادة السادسة والثلاثون

آلات التصوير

يجوز لكل دولة متعاقدة أن تحظر أو تنظم استعمال آلات التصوير على متن الطائرات التي تطير فوق أقليها .

الفصل السادس

القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دولياً

المادة السابعة والثلاثون

اعتماد القواعد القياسية والإجراءات الدولية

تعهد كل دولة متعاقدة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والإجراءات والتنظيم ، فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والطرق الجوية والخدمات المساعدة ، في جميع الأمور التي يؤدي فيها هذا التوحيد إلى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها .

وتحقيقاً لهذا الهدف ، تقوم منظمة الطيران المدني الدولي من وقت آخر ، وحسب الضرورة ، باعتماد أو تعديل القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل والإجراءات الدولية الموصى بها ، والتي تتعلق بالمسائل الآتية :

- (أ) نظم الاتصالات ومساعدات الملاحة الجوية ، بما في ذلك العلامات الأرضية .
- (ب) خصائص المطارات ومناطق الهبوط .
- (ج) قواعد الجو واجراءات مراقبة الحركة الجوية .
- (د) اصدار الرخص لفراد التشفيل والصيانة .
- (ه) صلاحية الطائرات للطيران .
- (و) تسجيل الطائرات وتمييز هويتها .
- (ز) جمع معلومات الأرصاد الجوية وتبادلها .
- (ح) سجلات الرحلات .
- (ط) الخرائط والرسومات الجوية .
- (ئ) اجراءات الجمارك والهجرة .
- (ك) الطائرات التي في حالة خطر والتحقيق في الحوادث .

وكذلك جميع المسائل الأخرى التي تتصل بسلامة الملاحة الجوية وانتظامها وفعاليتها ، حسبما تدعو إليها الحاجة من وقت آخر .

المادة الثامنة والثلاثون

الخروج عن القاعدة القياسية والإجراءات الدولية

على أي دولة ترى أنه يتغدر عليها عملياً الامتثال في كل الوجوه لأى من هذه القواعد القياسية أو الإجراءات الدولية ، أو جعل قواعدها أو إجراءاتها الخاصة متفقة تماماً مع أي من القواعد القياسية أو الإجراءات الدولية بعد تعديل هذه الإجراءات ، أو ترى من الضروري اعتماد أنظمة أو إجراءات مختلفة في ناحية معينة عن الأنظمة أو الإجراءات التي قررتها قاعدة قياسية دولية ، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي بالاختلافات بين إجراءاتها الخاصة وبين الإجراءات التي قررتها القاعدة القياسية الدولية . وفي حالة التعديلات على القواعد القياسية الدولية ، فعلى كل دولة لا تدخل على قواعدها أو إجراءاتها التعديلات الملائمة أن تخطر المجلس بذلك خلال السنتين يوماً التالية لاعتماد تعديل القاعدة القياسية الدولية ، أو أن توضح الإجراء الذي تعتزم اتخاذه . وفي هذه الأحوال ، يبلغ المجلس فوراً جميع الدول الأخرى بالاختلاف القائم بين مناصر أو أكثر من عناصر القاعدة القياسية الدولية المعنية وبين ما يقابلها من الإجراءات الوطنية في تلك الدولة .

المادة التاسعة والثلاثون

اعتماد الشهادات والرخص

(أ) أي طائرة أو جزء منها توجد بتصديقها قاعدة قياسية دولية خاصة بالصلاحية للطيران أو الأداء ولم تف في أي جانب كان لتلك القاعدة عند اصدار شهادة صلاحيتها للطيران ، فيجب أن يدوّن على شهادة صلاحيتها للطيران ، أو في ملحق لها ، بيان كامل بالتفاصيل التي لم تف فيها الطائرة أو أحد أجزائها بالقاعدة القياسية .

(ب) أي شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفى تماماً الشروط المفروضة في القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التي يحملها ، فيجب أن يدوّن على رخصته أو في ملحق لها بيان كامل بتفاصيل عدم استيفائه لهذه الشروط .

المادة الأربعون

صلاحية الشهادات والرخص المعتمدة

لا يجوز لأى طائرة أو لأى عضو فى طاقم طائرة ممن لديهم شهادات أو رخص معتمدة على هذا النحو أن يشتراكوا في الملاحة الدولية ، الا اذا كان ذلك باذن من الدولة أو الدول التي يدخلون أراضيها . أما تسجيل أو استخدام مثل هذه الطائرات ، أو أى جزء مرخص من أجزاء الطائرة ، في دولة غير الدولة التي أصدرت فيها شهادتها أصلا ، فيترك لتقدير الدولة التي تستورد إليها الطائرة أو جزء الطائرة .

المادة الحادية والأربعون

الاعتراف بالقواعد القياسية القائمة الخاصة بالصلاحية للطيران

لا تسرى أحكام هذا الفصل على الطائرات ومعدات الطائرات من أنواع قدمت نماذجها الأولية الى السلطات الوطنية المختصة من أجل الحصول لها على شهادات قبل مضي ثلاث سنوات على تاريخ اعتماد قاعدة قياسية دولية بخصوص الصلاحية للطيران بالنسبة الى هذه المعدات .

المادة الثانية والأربعون

الاعتراف بالقواعد القياسية القائمة الخاصة بأهلية أفراد طاقم القيادة

لا تسرى أحكام هذا الفصل على أفراد طاقم القيادة الذين أصدرت رخصهم في الأصل قبل انتهاء السنة التالية للتاريخ الذي تعتمد فيه لأول مرة قاعدة قياسية دولية بخصوص أهلية هؤلاء الأفراد . ولكن هذه الأحكام تسرى على أى حال على جميع أفراد الطاقم الذين تبقى رخصهم صالحة لمدة خمس سنوات بعد تاريخ اعتماد مثل هذه القاعدة القياسية .

الباب الثاني

منظمة الطيران المدني الدولي

الفصل السابع

المنظمة

المادة الثالثة والأربعون

التسمية والتشكيل

أنشئت بمقتضى هذه الاتفاقية منظمة تسمى "منظمة الطيران المدني الدولي". وت تكون هذه المنظمة من جمعية عمومية ومجلس وأى هيئات أخرى قد تصبح ضرورية.

المادة الرابعة والأربعون

الأهداف

ان غايات وأهداف المنظمة هي العمل على تطوير مبادئ وتقنيات الملاحة الجوية الدولية وعلى تعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوى الدولى من أجل ما يلى :

- (أ) تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولى فى جميع أنحاء العالم .
- (ب) تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها لغراض سلمية .
- (ج) تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولى .
- (د) تلبية احتياجات شعوب العالم الى نقل جوى يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد .
- (هـ) منع الهدر الاقتصادي الناتج عن المنافسة غير المعقولة .
- (و) ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة واتاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة لاستثمار مؤسسات النقل الجوى الدولى .
- (ز) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة .
- (ح) تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية .
- (ط) تعزيز تطور جميع جوانب الطيران المدني الدولى بوجه عام .

المادة الخامسة والأربعون

المقر الدائم

يكون المقر الدائم للمنظمة في المكان الذي تحدده آخر دورة للجمعية العمومية المؤقتة للمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي المنشأة طبقاً للاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي الموقع بشيكاغو في السابع من ديسمبر ١٩٤٤ . ويجوز نقل المقر مؤقتاً إلى مكان آخر بقرار من المجلس ، وخلافاً للنقل المؤقت يكون النقل بقرار من الجمعية العمومية ، ويتخذ هذا القرار بعدد الأصوات الذي تحدده الجمعية العمومية . ويشترط ألا يقل عدد الأصوات المحدد على هذا التحول عن ثلاثة أخماس العدد الكلي للدول المتعاقدة .

المادة السادسة والأربعون

الدورة الأولى للجمعية العمومية

يدعو المجلس المؤقت للمنظمة المؤقتة سالفه الذكر الدورة الأولى للجمعية العمومية إلى الاعتقاد في الزمان والمكان اللذين يحدد هما وذلك بمجرد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة .

المادة السابعة والأربعون

الأهلية القانونية

تتمتع المنظمة في أقليم كل دولة متعاقدة **بالأهلية القانونية** الالزمة لتأدية وظائفها . وتمتنع المنظمة شخصية اعتبارية كاملة حيثما يكون ذلك متوافقاً مع دستور الدولة المعنية وقوانينها .

هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٩٥٤/٦/١٤ . وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٥٨/٥/٦ بالنسبة للدول التي صدقت عليه ، وذلك طبقاً لأحكام المادة الرابعة والتسعين (١) من الاتفاقية . أما بالنسبة للدول التي لم تصدق على التعديل ، فإن النص الأصلي للاتفاقية لا زال نافذاً . وفيما يلي النص الأصلي قبل التعديل :

يكون المقر الدائم للمنظمة في المكان الذي تحدده آخر دورة للجمعية العمومية المؤقتة للمنظمة المؤقتة للطيران المدني الدولي المنشأة طبقاً للاتفاق المؤقت بشأن الطيران المدني الدولي الموقع بشيكاغو في ١٩٤٤/١٢/٧ . ويجوز نقل المقر مؤقتاً إلى مكان آخر بقرار من المجلس .

الفصل الثامن

الجمعية العمومية

المادة الثامنة والأربعون

دورات انعقاد الجمعية العمومية والتصويت

(أ) تتعقد الجمعية العمومية مرة على الأقل كل ثلاث سنوات ويدعو المجلس الى انعقادها في الزمان والمكان المناسبين . ويحوز أن تعقد دورة غير عادية للجمعية العمومية في أي وقت بناء على دعوة من المجلس أو بناء على طلب ما لا يقل عن خمس العدد الاجمالي للدول المتعاقدة ، ويقدم ذلك الطلب الى الأمين العام .

(ب) لكل الدول المتعاقدة حقوق متساوية في أن تمثل في جلسات الجمعية العمومية وكل دولة الحق في صوت واحد . ويحوز أن يعاون المندوبين الذين يمثلون الدول المتعاقدة مستشارون فنيون يجوز لهم الاشتراك في الجلسات ولكن ليس لهم حق التصويت .

(ج) يتطلب تشكيل النصاب القانوني لجلسات الجمعية العمومية حضور ممثلي أغلبية الدول المتعاقدة . وتصدر قرارات الجمعية العمومية بأغلبية الأصوات المدلى بها ، ما لم ينص على خلاف ذلك في هذه الاتفاقية .

المادة التاسعة والأربعون

سلطات ومهام الجمعية العمومية

تكون سلطات ومهام الجمعية العمومية كما يلى :

(أ) انتخاب رئيسها وأعضاء هيئة المكتب الآخرين في كل دورة .

(ب) انتخاب الدول المتعاقدة التي تمثل في المجلس ، وذلك طبقاً لأحكام الفصل التاسع .

(ج) بحث تقارير المجلس واتخاذ اجراءات ملائمة بناء عليها والبت في أي مسألة يحيطها المجلس اليها .

(د) وضع قواعد الاجراءات الخاصة بها وتشكيل لجان فرعية حسبما قد تراه ضروريأ أو مستحسنأ .

هذا هو نص المادة بعد تعديليها في الدورة الرابعة عشرة للجمعية العمومية في ١٩٦٢/٩/١٤ . وقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتباراً من ١٩٧٥/٩/١١ بالنسبة للدول التي صدقت عليه ، وذلك طبقاً لأحكام المادة الرابعة والخمسين (أ) من الاتفاقية . وفيما يلى النص السابق لهذه المادة بعد تعديليها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٩٥٤/٦/١٤ ، والذي أصبح نافذاً اعتباراً من ١٩٥٦/١٢/١٢ :

"(أ) تتعقد الجمعية العمومية مرة على الأقل كل ثلاث سنوات ويدعوها المجلس للانعقاد في الزمان والمكان المناسبين . ويحوز أن تعقد دورات غير عادية للجمعية العمومية في أي وقت بناء على دعوة المجلس أو بناء على طلب أي عشر دول متعاقدة ، ويقدم ذلك الطلب الى الأمين العام ."

وفيما يلى النص الأصلي غير المعدل في الاتفاقية :

"(أ) تتعقد الجمعية العمومية سنوياً ويدعوها المجلس للانعقاد في الزمان والمكان المناسبين . ويحوز أن تعقد دورات غير عادية للجمعية العمومية في أي وقت بناء على دعوة المجلس أو بناء على طلب أي عشر دول متعاقدة ، ويقدم ذلك الطلب الى الأمين العام ."

- (ه) اعتماد ميزانية سنوية وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة طبقاً لأحكام الفصل الثاني عشر .
- (و) مراجعة المصاروفات واعتماد حسابات المنظمة .
- (ز) حالة أى مسألة داخلة في اختصاصها ، وفقاً لتقديرها ، إلى المجلس أو اللجان الفرعية أو أى هيئة أخرى .
- (ح) تخويل المجلس السلطات والصلاحيات الازمة أو المطلوبة لأداء مهام المنظمة وسحب أو تعديل تخويل هذه السلطات والصلاحيات في أى وقت .
- (ط) تنفيذ أحكام الفصل الثالث عشر المعنية .
- (ي) بحث المقترنات الخاصة بتغيير أو تعديل أحكام هذه الاتفاقية ، وعليها إذا أقرتها أن ترفع توصيات بها إلى الدول المتعاقدة ، وفقاً لأحكام الفصل الحادى والعشرين .
- (ك) معالجة أى مسألة داخلة في اختصاص المنظمة ولا يكلف المجلس صراحة بمعالجتها .

الفصل التاسع

المجلس

المادة الخمسون

تشكيل وانتخاب المجلس

(أ) يكون المجلس هيئه دائمة مسؤولة أمام الجمعية العمومية . ويتألف من ثلاثة وثلاثين دولة متعاقدة تنتخبها الجمعية العمومية . ويتم الانتخاب في أول دورة للجمعية العمومية ويجرى بعد ذلك كل ثلاث سنوات . ويبقى أعضاء المجلس المنتخبون على هذا النحو في مناصبهم حتى الانتخاب التالي .**

(ب) تراعى الجمعية العمومية ، في انتخاب أعضاء المجلس ، تمثيلاً ملائماً للدول الآتية : (١) الدول التي لها أهمية رئيسية في مجال النقل الجوى ، (٢) والدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي تقدم أكبر مساهمة في توفير التسويقات للملاحة الجوية المدنية الدولية ، (٣) والدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي يضمن انتخابها تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية بالعالم في المجلس . وعلى الجمعية العمومية أن تملأ أي مقعد شاغر بالمجلس في أقرب وقت ممكن ، وعلى أى دولة متعاقدة ت منتخب على هذا النحو لعضوية المجلس أن تشغل مقعدها حتى نهاية مدة عضويتها سلعها .

* هذا هو نص المادة بعد تعديليها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٩٥٤/٦/٤ ، وقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتباراً من ١٩٥٦/١٢/٢ بالنسبة للدول المتعاقدة التي صدقت عليه ، وذلك طبقاً لأحكام المادة الرابعة والستين (أ) من الاتفاقية . أما بالنسبة للدول التي لم تصدق على التعديل ، فإن النص الأصلي للاتفاقية لا زال نافذاً ونسمه كالتالي :

"(ه) اعتماد ميزانية سنوية وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة طبقاً لأحكام الفصل الثاني عشر".

** هذا هو نص المادة بعد تعديليها في الدورة الحادية والعشرين للجمعية العمومية في ١٩٧٤/١٠/٤ . وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٨٠/٧/٥ . وكان النص الأصلي للاتفاقية يقتضي بأن يتتألف المجلس من ٢١ عضواً . وعدل النص بعد ذلك في الدورة الثالثة عشرة (غير العادية) للجمعية العمومية في ١٩٦١/٩/١٩ ، وأصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٦٢/٧/٧ ، ويقتضي بأن يتتألف المجلس من ٢٧ عضواً . ثم اعتمد تعديل آخر في الدورة السابعة عشرة (غير العادية) للجمعية العمومية في ١٩٧١/٣/١٢ ، وأصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٧٣/١٦/٦ ، ويقتضي بأن يتتألف المجلس من ٣٠ عضواً .

(ج) لا يجوز لأى ممثل لدولة متعاقدة عضو فى المجلس أن يشتراك بصورة فعلية فى استثمار خط جوى دولى أو أن يكون له مصلحة مالية فى مثل هذا الخط .

المادة الحادية والخمسون

رئيس المجلس

ينتخب المجلس رئيسه لمدة ثلاثة سنوات . ويجوز اعادة انتخابه . ولا يكون له حق التصويت . وينتخب المجلس من بين أعضائه نائبا واحدا أو أكثر للرئيس يحتفظون بحق التصويت عندما يتولون عن الرئيس . وليس من الضروري أن ينتخب الرئيس من بين ممثلي أعضاء المجلس ، ولكن اذا انتخب ممثل فيعتبر مقعده شاغرا وتملاه الدولة التي يمثلها . ويتولى الرئيس المهام الآتية :

- (أ) دعوة المجلس ولجنة النقل الجوى وللجنة الملاحة الجوية للانعقاد .
- (ب) تمثيل المجلس .
- (ج) القيام باسم المجلس بتأدية المهام التى يكلفه المجلس بها .

المادة الثانية والخمسون

التصويت فى المجلس

تصدر قرارات المجلس بموافقة أغلبية أعضائه . ويجوز للمجلس أن يخول لجنة من أعضائه السلطة فيما يتعلق بأى مسألة معينة . ويجوز لأى دولة متعاقدة معنية أن تستأنف أمام المجلس قرارات أى لجنة من لجان المجلس .

المادة الثالثة والخمسون

الاشتراك بدون حق التصويت

يجوز لأى دولة متعاقدة أن تشتراك بدون حق التصويت فى نظر المجلس أو لجاته فى أى مسألة تمس مصالحها بصورة خاصة . ولا يجوز لأى عضو فى المجلس أن يصوت عند نظر المجلس فى نزاع يكون هو طرفا فيه .

المادة الرابعة والخمسون

المهام الازامية للمجلس

يقوم المجلس بما يلى :

- (أ) تقديم تقارير سنوية الى الجمعية العمومية .
- (ب) تنفيذ توجيهات الجمعية العمومية والوفاء بالمهام والالتزامات المنوطة به بمقتضى هذه الاتفاقية .
- (ج) تحديد تنظيمه وقواعد اجراءاته .
- (د) تعين لجنة للنقل الجوى يختار أعضاؤها من بين ممثلي أعضاء المجلس وتحدد مهامها وتكون هذه اللجنة مسؤولة أمامه .

- (ه) انشاء لجنة للملاحة الجوية طبقاً لأحكام الفصل العاشر .
- (و) ادارة مالية منتظمة طبقاً لأحكام الفصلين الثاني عشر والخامس عشر .
- (ز) تحديد مخصصات رئيس المجلس .
- (ح) تعيين موظف تنفيذي رئيسي يسمى الأمين العام ، واتخاذ التدابير الازمة لتعيين الموظفين الآخرين الازمين طبقاً لأحكام الفصل الحادى عشر .
- (ط) طلب وجمع ودراسة ونشر المعلومات المتعلقة بتقدم الملاحة الجوية وبتشغيل الخطوط الجوية الدولية ، بما في ذلك المعلومات عن تكاليف التشغيل وتفاصيل الاعانات التي تدفع لمؤسسات النقل الجوى من الأموال العامة .
- (ى) ابلاغ الدول المتعاقدة عن كل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية ، وكذلك عن كل حالة عدم تنفيذ توصيات المجلس أو قراراته .
- (ك) ابلاغ الجمعية العمومية عن كل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية اذا لم تتخذ دولة متعاقدة الاجراءات الملائمة في مدة معقولة بعد اخطارها بوقوع المخالفة .
- (ل) اعتماد قواعد قياسية دولية وأساليب عمل دولية موصى بها يسميها - من باب التسهيل - ملائق لهذه الاتفاقية ، وذلك طبقاً لأحكام الفصل السادس ، وتبيين التدابير التي تتخذ في هذا الشأن لجميع الدول المتعاقدة .
- (م) بحث توصيات لجنة الملاحة الجوية بتعديل الملاحق واتخاذ الاجراءات الازمة طبقاً لأحكام الفصل العشرين .
- (ن) بحث أي مسألة متعلقة بالاتفاقية ، ترفعها اليه أي دولة متعاقدة .

المادة الخامسة والخمسون

المهام الاختيارية للمجلس

يجوز للمجلس :

- (أ) انشاء لجان فرعية للنقل الجوى على أساس اقليمى أو غيره ، متى كان ذلك ملائماً وأظهرت التجربة أنه أمر مستحسن ، وتعيين مجموعات من الدول أو من مؤسسات النقل الجوى يمكنه العمل معها أو من خلالها على تيسير تحقيق أهداف هذه الاتفاقية .
- (ب) تفويض لجنة الملاحة الجوية سلطة أداء مهام علاوة على المهام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والقاء أو تعديل هذه التفويضات للسلطة في أي وقت .
- (ج) اجراء بحوث في كل جوانب النقل الجوى والملاحة الجوية التي لها أهمية دولية ، وابلاغ نتائج بحوثه للدول المتعاقدة ، وتسهيل تبادل الدول المتعاقدة المعلومات عن مسائل النقل الجوى والملاحة الجوية .
- (د) دراسة أي أمور لها علاقة بتنظيم وتشغيل النقل الجوى الدولى ، بما في ذلك الملكية والتشغيل الدوليين للخطوط الجوية الدولية على الطرق الرئيسية ، وعرض خطط تتعلق بذلك على الجمعية العمومية .
- (ه) التحقيق ، بناء على طلب أي دولة متعاقدة ، في أي موقف قد يظهر أنه يضع عراقيل يمكن تجنبها أمام تطور الملاحة الجوية الدولية ، واصدار ما يراه مطلوبا من تقارير بعد انتهاء التحقيق .

الفصل العاشر

لجنة الملاحة الجوية

المادة السادسة والخمسون

الترشح والتعيين في اللجنة

تألف لجنة الملاحة الجوية من خمسة عشر عضواً يعينهم المجلس من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول المتعاقدة . ويجب أن تتوافر لدى هؤلاء الأشخاص المؤهلات والخبرة المناسبة من ناحيتي العلم والعمل في مجال الطيران . ويطلب المجلس من جميع الدول المتعاقدة تقديم ترشيحات . ويعين المجلس رئيس لجنة الملاحة الجوية .

المادة السابعة والخمسون

مهام اللجنة

تقوم لجنة الملاحة الجوية بما يلى :

- (أ) بحث التعديلات المطلوب ادخالها على ملائق هذه الاتفاقية ورفع توصية الى المجلس لاقرارها .
- (ب) انشاء لجان فرعية فنية يجوز تمثيل أي دولة متعاقدة فيها اذا رغبت في ذلك .
- (ج) اسداء المشورة للمجلس فيما يتعلق بجمع كل المعلومات التي تراها لازمة ونافعة لتقديم الملاحة الجوية وبابلاغها للدول المتعاقدة .

الفصل الحادى عشر

الموظفون

المادة الثامنة والخمسون

تعيين الموظفين

مع عدم الالخل بما تضعه الجمعية العمومية من قواعد ومع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية ، يقرر المجلس طريقة تعيين الأمين العام وموظفي المنظمة الآخرين وانها خدمتهم وتدريبهم ورواتبهم ومخصصاتهم وشروط خدمتهم ، ويجوز له تعيين رعايا أي دولة متعاقدة أو الاستعانتة بخدماتهم .

المادة التاسعة والخمسون

الصفة الدولية للموظفين

لا يجوز لرئيس المجلس والأمين العام والموظفين الآخرين أن يطلبوا أو يتلقوا تعليمات من أي سلطة خارج المنظمة فيما يتعلق بأداء مهامهم . وتعهد كل دولة متعاقدة بأن تحترم تماماً الصفة الدولية لمسؤوليات هؤلاء الموظفين وبأن لا تسعى إلى التأثير على أي من رعاياها في قيامهم بمسؤولياتهم .

* هذا هو نص المادة بعد تعديليها في الدورة الثامنة عشرة للجمعية العمومية في ١٩٧١/٧/٧ ، وقد أصبح هذا التعديل نافذاً في ١٩٧٤/١٢/٩ . وكان النص الأصلي للاتفاقية يتضمن بأن تتألف لجنة الملاحة الجوية من اثنى عشر عضواً .

المادة الستون

حصانات وامتيازات الموظفين

تعهد كل دولة متعاقدة ، بقدر ما تسمح به اجراءاتها الدستورية ، بأن تمنح رئيس المجلس والأمين العام والموظفين الآخرين للمنظمة الحصانات والامتيازات المنوحة لمن يماثلهم من موظفى المنظمات الدولية العامة الأخرى . وإذا تم التوصل إلى اتفاقية دولية عامة بشأن حصانات وامتيازات الموظفين الدوليين فتكون الحصانات والامتيازات التي تمنح لرئيس المجلس والأمين العام والموظفين الآخرين للمنظمة هي الحصانات والامتيازات المنوحة بمقتضى تلك الاتفاقية الدولية العامة .

الفصل الثاني عشر

المالية

المادة الحادية والستون*

الميزانية وتقسيم المصاروفات

يقدم المجلس إلى الجمعية العمومية ميزانيات سنوية وبيانات سنوية للحسابات وتقديرات سنوية لكل الإيرادات والمصاروفات . وتعتمد الجمعية العمومية هذه الميزانيات بعد أن تدخل عليها ما تراه ملائماً من تعديلات ، وتقسم مصاروفات المنظمة بين الدول المتعاقدة على الأساس الذي تحدده من وقت لآخر ، وذلك باستثناء المبالغ المنصوص في الفصل الخامس عشر على تقسيمها بين الدول التي تقبل ذلك .

المادة الثانية والستون

إيقاف حق التصويت

يحوز للجمعية العمومية أن توافق حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس بالنسبة لكل دولة لا تفي خلال مدة معقولة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة .

هذا هو نص المادة بعد تعديليها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٩٥٤/٦/١٤ . وقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتباراً من ١٩٥٦/١٢/١٢ بالنسبة للدول التي صدقت عليه ، وذلك طبقاً لأحكام المادة الرابعة والتسعين (١) من الاتفاقية . أما بالنسبة للدول التي لم تصدق على التعديل ، فإن النص الأصلي للاتفاقية ما زال نافذا ونصه كالتالي :

"يقدم المجلس إلى الجمعية العمومية ميزانية سنوية وبيانات سنوية للحسابات وتقديرات سنوية لكل الإيرادات والمصاروفات . وتعتمد الجمعية العمومية هذه الميزانية بعد أن تدخل عليها ما تراه ملائماً من تعديلات ، وتقسم مصاروفات المنظمة بين الدول المتعاقدة على أساس الذي تحدده من وقت لآخر ، وذلك باستثناء المبالغ المنصوص في الفصل الخامس عشر على تقسيمها بين الدول التي تقبل ذلك " .

المادة الثالثة والستون

مصروفات الوفود وغيرهم من الممثلين

تحمل كل دولة متعاقدة مصروفات وفدها للجمعية العمومية ومخصصات أى شخص تعينه في المجلس ومصروفات سفره ومصروفاته الأخرى ، وتحمل المخصصات والمصروفات المماثلة للأشخاص الذين ترشحهم كأعضاء أو تعينهم كممثلين في أى من اللجان أو اللجان الفرعية للمنظمة .

الفصل الثالث عشر

ترتيبيات دولية أخرى

المادة الرابعة والستون

ترتيبيات الأمن

يجوز للمنظمة بقرار من الجمعية العمومية أن تتخذ ترتيبات ملائمة مع أى منظمة عامة تنشئها أمم العالم لصون السلم ، وذلك فيما يتعلق بمسائل الطيران التي تدخل في اختصاصها والتي تؤثر على الأمن العالمي مباشرة .

المادة الخامسة والستون

الترتيبات مع الهيئات الدولية الأخرى

يجوز للمجلس أن يبرم باسم المنظمة مع هيئات دولية أخرى اتفاقيات للابقاء على خدمات مشتركة ولا تأخذ ترتيبات مشتركة فيما يتعلق بالموظفين ، ويجوز له بموافقة الجمعية العمومية أن يتخذ أى ترتيبات أخرى من شأنها تسهيل عمل المنظمة .

المادة السادسة والستون

المهام المتعلقة باتفاقيات أخرى

(أ) تؤدي المنظمة أيضاً المهام المنوطة بها بمقتضى الاتفاقية الخاصة بمرور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية النقل الجوى الدولى المبرمتين بشيكاغو فى السابع من ديسمبر ١٩٤٤ ، وذلك طبقاً لأحكام وشروط هاتين الاتفاقيتين .

(ب) لا يكون لأعضاء الجمعية العمومية والمجلس الذين لم يقبلوا الاتفاقية الخاصة بمرور الخطوط الجوية الدولية أو على اتفاقية النقل الجوى الدولى المبرمتين بشيكاغو فى السابع من ديسمبر ١٩٤٤ حق التصويت بشأن أى مسائل تحال إلى الجمعية العمومية أو المجلس طبقاً لأحكام أحدى هاتين الاتفاقيتين .

الباب الثالث

النقل الجوى الدولى

الفصل الرابع عشر

المعلومات والتقارير

المادة السابعة والستون

تقديم التقارير الى المجلس

تعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم مؤسسات النقل الجوى الدولى التابعة لها الى المجلس ، وفقاً للمتطلبات التى يقررها المجلس ، تقارير عن حركة النقل بها واحصاءات للتکاليف وبيانات مالية يكون من ضمن محتوياتها مقدار ومصادر كل ايراداتها .

الفصل الخامس عشر

المطارات والتسهيلات الأخرى للملاحة الجوية

المادة الثامنة والستون

تعيين الطرق والمطارات

مع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية ، يجوز لكل دولة متعاقدة أن تعين الطريق الذى يجب أن يسلكه فوق أقليمها كل خط جوى دولى والمطارات التى يمكنه استخدامها .

المادة التاسعة والستون

تحسين تسهيلات الملاحة الجوية

إذا رأى المجلس أن المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية الأخرى ، بما فيها خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاد الجوية ، فى دولة متعاقدة غير كافية بقدر معقول لكتالبة تشغيل الخطوط الجوية الدولية القائمة أو المزمع إنشاؤها تشغيلها يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد ، ينثاشور المجلس مع الدولة المعنية مباشرة والدول الأخرى المتتأثرة بذلك بغية التوصل إلى وسيلة لمعالجة الوضع ، ويجوز له أن يقدم توصيات فى هذا الصدد . ولا تعتبر أى دولة متعاقدة مرتكبة مخالفة لهذه الاتفاقية إذا أخفقت فى تنفيذ تلك التوصيات .

المادة السبعون

تمويل تسهيلات الملاحة الجوية

يجوز لأى دولة متعاقدة ، فى الظروف المبينة فى المادة التاسعة والستين ، أن تتفق مع المجلس على ترتيب لتنفيذ توصياته بهذا الصدد . ويجوز للدولة أن تختار تحمل جميع التکاليف التى يستدعيها ذلك الترتيب . وإذا لم تختار الدولة ذلك ، فيجوز للمجلس أن يوافق ، بناء على طلب الدولة ، على أن يتحمل كل أو بعض هذه التکاليف .

المادة الحادية والسبعون

توفير التسهيلات وصيانتها بواسطة المجلس

يجوز للمجلس ، بناء على طلب دولة متعاقدة ، أن يوافق على توفير كل أو بعض المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية الأخرى ، بما في ذلك خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاد الجوية ، المطلوبة فيإقليم تلك الدولة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية التابعة للدول المتعاقدة الأخرى تشغيلًا يتسم بالأمان والانتظام والكتامة والاقتصاد ، ويجوز له أن يوافق على تزويد هذه المطارات وتسهيلات بالموظفين وصيانتها وإدارتها وأن يحدد رسومًا عادلة ومعقولة نظير استخدام التسهيلات الموفرة .

المادة الثانية والسبعون

تملك الأراضي أو الانتفاع بها

إذا لزمت أراض من أجل التسهيلات التي يمولها المجلس كلياً أو جزئياً بناء على طلب دولة متعاقدة ، فاما أن توفر هذه الدولة بنفسها الأرض وتحتفظ بملكيتها اذا رغبت في ذلك ، وأما أن تسهل للمجلس الانتفاع بالأرض بشروط عادلة ومعقولة وطبقاً لقوانينها .

المادة الثالثة والسبعون

المصروفات وتقسيم الاعتمادات

يجوز للمجلس أن ينفق المصروفات الجارية الالزمة للأغراض المبينة في هذا الفصل من الاعتمادات العامة المنظمة ، وذلك في حدود الاعتمادات التي توفرها له الجمعية العمومية طبقاً لأحكام الفصل الثاني عشر . ويقسم المجلس المبالغ المالية المطلوبة لأغراض هذا الفصل بالنسبة التي يكون قد تم الاتفاق عليها قبل ذلك ولمدة معقولة بين الدول المتعاقدة التي تقبل ذلك والتي تستخدم مؤسساتها للنقل الجوي تلك التسهيلات . كما يجوز للمجلس أن يقسم أي اعتمادات لازمة لتشغيل بين الدول التي تقبل ذلك .

المادة الرابعة والسبعون

المساعدة الفنية واستخدام الإيرادات

إذا قام المجلس ، بناء على طلب دولة متعاقدة ، بتقديم مبالغ أو بتوفير مطارات أو تسهيلات أخرى كلياً أو جزئياً ، فيجوز أن تتضمن الترتيبات المتخذة ، بموافقة تلك الدولة ، تقديم مساعدة فنية في الإشراف على المطارات وتسهيلات الأخرى وتشغيلها ، ودفع نفقات تشغيل هذه المطارات وتسهيلات الأخرى وقيمة الفوائد والاستهلاك من الإيرادات المستمدة من تشغيل هذه المطارات وتسهيلات الأخرى .

المادة الخامسة والسبعون

الاستيلاء على التسهيلات التي وفرها المجلس

يجوز لاي دولة متعاقدة أن تتحرر في أي وقت من أي التزام ارتبطت به بمقتضى المادة السبعين وأن تستولى على المطارات وتسهيلات الأخرى التي وفرها المجلس فيإقليمها وفقاً لأحكام المادتين الحادية والسبعين والثانية والسبعين ، وذلك بأن تدفع للمجلس المبلغ الذي يرى المجلس أنه معقول في هذه الظروف . وإذا رأت الدولة أن المبلغ الذي حددته المجلس غير معقول جاز لها استئناف قرار المجلس أمام الجمعية العمومية ويحوز للجمعية العمومية أن تؤيد أو تعدل قرار المجلس .

المادة السادسة والسبعين

رد المبالغ

ت رد المبالغ التي حصل عليها المجلس عن طريق إعادة مبالغ بمقتضى المادة الخامسة والسبعين ومن مدفوعات الفوائد والاستهلاك المستلمة بمقتضى المادة الرابعة والسبعين إلى الدول التي شملها التقسيم أصلاً وبنسبة هذا التقسيم على النحو الذي يحدده المجلس ، وذلك في حالة المبالغ المقدمة أصلاً بتمويل من الدول بمقتضى المادة الثالثة والسبعين .

الفصل السادس عشر

هيئات الاستثمار المشترك والخطوط الجوية المشتركة

المادة السابعة والسبعين

جواز إنشاء هيئات للاستثمار المشترك

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين متعاقدين أو أكثر من إنشاء هيئات للاستثمار المشترك أو مؤسسات استثمار دولية للنقل الجوي ، أو من اتباع نظام الخطوط الجوية المشتركة على أي خط أو في أي منطقة ، على أن تخضع هذه الهيئات أو المؤسسات وهذه الخطوط المشتركة لجميع أحكام هذه الاتفاقية ، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بتسجيل الاتفاques لدى المجلس . ويحدد المجلس الطرق التي تتبع في تطبيق الأحكام المنصوص عليها في هذه الاتفاقية والخاصة بجنسية الطائرات على الطائرات التي تستثمرها مؤسسات الاستثمار الدولية .

المادة الثامنة والسبعين

دور المجلس

يجوز للمجلس أن يقترح على الدول المتعاقدة صاحبة الشأن أن تكون هيئات مشتركة لاستثمار الخطوط الجوية في أي طريق أو منطقة .

المادة التاسعة والسبعين

الاشتراك في هيئات الاستثمار

لأى دولة أن تشتراك في هيئات للاستثمار المشترك أو في ترتيبات للخطوط الجوية المشتركة ، سواء كان ذلك بواسطة حكومتها أو بواسطة واحدة أو أكثر من مؤسساتها للنقل الجوي المعينة من حكومتها . وقد تكون هذه المؤسسات مملوكة للدولة ، كلها أو جزئياً ، أو مملوكة لأفراد ، وذلك طبقاً لما تراه الدولة وحدها .

الباب الرابع

أحكام ختامية

الفصل السابع عشر

اتفاقات وترتيبات جوية أخرى

المادة العشرون

اتفاقية باريس وهافانا

تعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم ، بمجرد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة ، اخطاراً بانهاء اتفاقية تنظيم الملاحة الجوية الموقعة في باريس في الثالث عشر من أكتوبر ١٩١٩ أو الاتفاقية الخاصة بالطيران التجاري الموقعة في هافانا في العشرين من فبراير ١٩٢٨ اذا كانت طرفاً في أي من هاتين الاتفاقيتين ، وتحل هذه الاتفاقية فيما بين الدول المتعاقدة محل اتفاقيتي باريس وهافانا سالفتي الذكر .

المادة الحادية والثلاثون

تسجيل الاتفاقيات القائمة

تسجل لدى المجلس فوراً كل الاتفاقيات الجوية القائمة وقت نفاذ هذه الاتفاقية بين دولة متعاقدة وأى دولة أخرى أو بين أى مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة وأى دولة أخرى أو أى مؤسسة نقل جوي تابعة لأى دولة أخرى .

المادة الثانية والثلاثون

لغاء الترتيبات المتعارضة مع الاتفاقية

توافق الدول المتعاقدة على أن تلغي هذه الاتفاقية جميع الالتزامات وارتباطات التفاهم بينها التي تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية ، وتعهد بأن لا تأخذ على عاتقها مثل هذه الالتزامات والارتباطات . وأى دولة متعاقدة تكون ، قبل أن تصبح عضواً في المنظمة ، قد ارتبطت مع دولة غير متعاقدة أو أحد رعاياها دولة متعاقدة أو رعاياها دولة غير متعاقدة بالتزامات تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية ، فعليها أن تتخذ بدون ابطاء الاجراءات اللازمة للتحرير من هذه الالتزامات . وإذا ارتبطت مؤسسة نقل جوي تابعة لأحدى الدول المتعاقدة بمثل هذه الالتزامات التي تتعارض مع الاتفاقية فتبدل الدولة التي تتبعها هذه المؤسسة كل ما في وسعها من جهد للغاء هذه الالتزامات فوراً ، وعلى أى حال فعليها أن تتخذ الاجراءات اللازمة للافائها في أقرب وقت ممكن من الناحية القانونية بعد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة .

المادة الثالثة والثلاثون

تسجيل الترتيبات الجديدة

مع مراعاة أحكام المادة السابقة ، يجوز لأى دولة متعاقدة أن تتخذ ترتيبات لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية . ويسجل فوراً أى من هذه الترتيبات لدى المجلس ، الذى عليه أن يعلن عنها في أقرب وقت ممكن .

الفصل الثامن عشر

النزاعات والأخلاق بالتعاهدات

المادة الرابعة والثمانون

فض النزاعات

اذا نشأ نزاع بين دولتين متعاقدتين او أكثر على تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية أو ملحقتها ولم يمكن فضه عن طريق التناوض ، يبيت فيه المجلس بناء على طلب أي دولة طرف في النزاع . ولا يجوز لأى عضو في المجلس أن يصوت عند بحث المجلس لنزاع يكون هو طرفا فيه . ومع مراعاة أحكام المادة الخامسة والثمانين ، يجوز لأى دولة متعاقدة أن تستأنف قرار المجلس أمام محكمة تحكيم خاصة يتفق عليها مع الأطراف الآخرين في النزاع أو أمام محكمة العدل الدولي الدائمة . ويخطر المجلس بأى استئناف من هذا القبيل خلال ستين يوما من تسلم الاخطار بقرار المجلس .

المادة الخامسة والثمانون

اجراءات التحكيم

اذا لم تقبل الدولة المتعاقدة الطرف في نزاع نظام محكمة العدل الدولي الدائمة في نزاع لا يزال قرار المجلس فيه محل استئناف ، ولم تتمكن الدول المتعاقدة الأطراف في هذا النزاع من اختيار محكمة تحكيم ، فتختار كل دولة متعاقدة طرف في النزاع محكما ويعين هؤلاء المحكمون رئيسا لهم . فإذا لم تعين أي من الدول المتعاقدة الأطراف في النزاع محكما خلال الشهور الثلاثة التالية لتاريخ الاستئناف ، يعين رئيس المجلس محكما باسم تلك الدولة يتم اختياره من قائمة يحتفظ بها المجلس بالأشخاص المؤهلين والموجودين من أجل الاستعانت بهم . وإذا لم يتفق المحكمون على رئيس لهم خلال ثلاثة أيام ، يعين رئيس المجلس هذا الرئيس من القائمة المشار إليها آنفا . وعندئذ يشكل المحكمون ورئيسهم محكمة تحكيم . وتتولى أي محكمة تحكيم منشأة طبقا لأحكام هذه المادة أو المادة السابقة وضع اجراءاتها واصدار قراراتها بأغلبية الأصوات ، على أنه يجوز للمجلس البت في المسائل الاجرامية في حالة حدوث أي تأخير يرى المجلس أنه كبير .

المادة السادسة والثمانون

الاستئنافات

كل قرار يصدره المجلس بشأن ما اذا كان تشغيل مؤسسة للنقل الجوى الدولى متوافقا مع أحكام هذه الاتفاقية يظل نافذا ، الا اذا قرر المجلس خلاف ذلك ، ما لم ينتقض القرار في الاستئناف . وإذا استئنفت قرارات المجلس بشأن أي مسألة أخرى ، يوقف تنفيذ هذه القرارات الى حين البت في الاستئناف . وتكون أحكام محكمة العدل الدولي الدائمة ومحكمة التحكيم نهائية وملزمة .

المادة السابعة والثمانون

الجزاء بالنسبة لمؤسسة النقل الجوى المخالفة

تنعم كل دولة متعاقدة بـلا ترخص بالطيران فوق اقليمها لأى مؤسسة نقل جوى تابعة لدولة متعاقدة اذا كان المجلس قد قرر أن هذه المؤسسة لا تنفذ القرار النهائي الذى اتخذ طبقا لأحكام المادة السابقة .

المادة الثامنة والثمانون

الجزاء بالنسبة للدولة المخالفة

توقف الجمعية العمومية حق التصويت فيها وفي المجلس لكل دولة متعاقدة لا تنفذ أحكام هذا الفصل .

الفصل التاسع عشر

الحرب

المادة التاسعة والثمانون

الحرب وحالة الطوارئ

في حالة الحرب ، لا تحد أحكام هذه الاتفاقية من حرية العمل لأى من الدول المتعاقدة صاحبة الشأن ، سواء كانت محاربة أو محايدة . وينطبق نفس هذا المبدأ على أي دولة متعاقدة تعلن حالة الطوارئ الوطنية وتبليغ المجلس بهذه الواقعة .

الفصل العشرون

الملاحق

المادة التسعون

اعتماد الملاحق وتعديلها

(أ) يستوجب اعتماد المجلس للملاحق المنصوص عليها في الفقرة (ل) من المادة الرابعة والخمسين أن يوافق عليها المجلس بأغلبية ثلثي الأصوات في اجتماع يعقد لهذا الغرض ، ويعرض المجلس بعد ذلك الملاحق على كل دولة متعاقدة . ويصبح أي ملحق أو تعديل لملحق بنماذج نافذا بعد عرضه على الدول المتعاقدة بثلاثة شهور أو عند نهاية مدة أطول حسبما يحددها المجلس ، إلا إذا أعلنت أغلبية الدول المتعاقدة للمجلس عدم موافقتها عليه في هذه الأثناء .

(ب) يخطر المجلس فورا جميع الدول المتعاقدة بنماذج كل ملحق وكل تعديل لملحق .

الفصل الحادى والعشرون

التصديق والانضمام والتعديل والنقض

المادة الحادية والتسعون

التصديق على الاتفاقية

(أ) تعرض هذه الاتفاقية على الدول الموقعة عليها للتصديق . وتودع وثائق التصديق بمحفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ، التي تعلن تاريخ هذا الاعتراف لكل من الدول الموقعة على الاتفاقية والمنضمة إليها .

(ب) بمجرد تصديق ست وعشرين دولة على هذه الاتفاقية أو انضمامها إليها تصبح نافذة فيما بين هذه الدول من اليوم الثلاثاء بعد إيداع الوثيقة السادسة والعشرين . وتصبح نافذة بالنسبة لكل دولة تصدق عليها بعد ذلك في اليوم الثلاثاء بعد إيداع وثيقة تصدقها .

(ج) تبلغ حكومة الولايات المتحدة الأمريكية حكومة كل من الدول الموقعة أو المنضمة بالتاريخ الذي تصبح فيه هذه الاتفاقية نافذة .

المادة الثانية والتسعون

الانضمام إلى الاتفاقية

(أ) يفتح باب الانضمام إلى هذه الاتفاقية للدول الأعضاء في الأمم المتحدة والدول المشتركة معها والدول التي لزمهت الحياد في النزاع الدولي الحاضر .

(ب) ويتم الانضمام باخطار يرسل إلى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ويصبح نافذا في اليوم الثلاثاء بعد أن تستلم هذا الاخطار حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي عليها ابلاغه لجميع الدول المتعاقدة .

المادة الثالثة والتسعون

قبول دول أخرى

يجوز ، بموافقة أي منظمة دولية عامة تنشئها أمم العالم للحفاظ على السلم ، قبول أن تشارك في هذه الاتفاقية دول غير الدول المنصوص عليها في المادة الحادية والتسعين والستين والستين ، إذا وافقت على ذلك الجمعية العمومية بأغلبية أربعة خمس أعضائها وبالشروط التي تقررها : على أن من الضروري في كل حالة موافقة أي دولة غزتها أو اعتدت عليها في الحرب الحالية الدولة الطالبة للقبول .

المادة الثالثة والتسعون مكرر

(أ) بعض النظر عن أحكام المواد الحادية والتسعين والثلاثة والتسعين والثلاثة والتسعين السابقة :

(١) كل دولة توصي الجمعية العامة للأمم المتحدة باسقاط عضوية حكومتها من الوكالات الدولية التي أنشأتها الأمم المتحدة أو المرتبطة بها ، تسقط عضويتها من تلقاء نفسها في منظمة الطيران المدني الدولي .

(٢) كل دولة تقضي من عضوية الأمم المتحدة تفقد من تلقاء نفسها عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي ما لم ترافق الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها الخاص بالاقصاء توصية تنص على خلاف ذلك .

(ب) كل دولة تقضي عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي تطبيقا لأحكام الفقرة (أ) السابقة يجوز ، بموافقة الجمعية العامة للأمم المتحدة ، قبولها من جديد في منظمة الطيران المدني الدولي بناء على طلبها وبموافقة أغلبية أعضاء المجلس .

* قررت الجمعية العمومية في ١٩٤٧/٥/٢٧ أن تعديل اتفاقية شيكاغو بدخول المادة الثالثة والتسعين مكرر . وطبقا للمادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية ، فقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتبارا من ١٩٦١/٣/٢٠ بالنسبة للدول التي صدق عليها .

(ج) أعضاء المنظمة الذين يوقف تمتعهم بحقوق وامتيازات عضوية الأمم المتحدة يوقف أيضا ، بناء على طلب الأخيرة ، تمتعهم بحقوق وامتيازات عضوية هذه المنظمة .

المادة الرابعة والتسعون

تعديل الاتفاقية

(أ) تتم الموافقة على أي تعديل لهذه الاتفاقية بأغلبية ثلثي الأصوات في الجمعية العمومية ويصبح نافذا ، بالنسبة للدول التي صدقت عليه ، بعد أن يصدق عليه عدد من الدول المتعاقدة تحدده الجمعية العمومية ولا يقل العدد المحدد على هذا النحو عن ثلثي مجموع عدد الدول المتعاقدة .

(ب) يجوز للجمعية العمومية أن تشرط في قرارها الذي توصي فيه باعتماد تعديل معين أن أي دولة لا تصدق على هذا التعديل خلال مدة محددة بعد نفاذها تسقط عضويتها في المنظمة واشتراكها في الاتفاقية ، وذلك إذا رأت الجمعية العمومية أن طبيعة التعديل تبرر هذا الاجراء .

المادة الخامسة والتسعون

نقض الاتفاقية

(أ) يجوز لأى دولة متعاقدة أن تنقض هذه الاتفاقية بعد ثلاث سنوات من نفاذها ، وذلك باخطار يرسل إلى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تبلغه فورا لكل من الدول المتعاقدة .

(ب) يصبح هذا النقض نافذا بعد سنة من تاريخ تسلم الاخطار به ولا أثر له الا بالنسبة للدولة التي باشرته .

الفصل الثاني والعشرون

تعريف

المادة السادسة والتسعون

لأغراض هذه الاتفاقية ، يقصد بالعبارات الآتية المعانى المذكورة أمامها :

(أ) "خط جوى" يقصد به أي خط جوى منتظم تستخدم فيه طائرات للنقل العام للركاب أو البريد أو البضائع .

(ب) "خط جوى دولى" يقصد به خط جوى يمر خلال الفضاء الجوى فوق أقليم أكثر من دولة واحدة .

(ج) "مؤسسة نقل جوى" يقصد بها أي مؤسسة نقل جوى تقوم بعرض أو تشغيل خط جوى دولى .

(د) "هبوط لأغراض غير تجارية" يقصد به هبوط لأى غرض آخر غير أخذ أو إنزال ركاب أو بضائع أو بريد .

التوقيع على الاتفاقية

اثباتاً لذلك ، قام المفوضون الموقعون أدناه ، المخولون حسب الأصول ، بتوقيع هذه الاتفاقية كل باسم حكومته في التواريخ المبينة أمام كل توقيع .

حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر/كانون الأول من عام ألف وتسعمائة وأربعة وأربعين باللغة الانجليزية . وأعد نص لها متساوٍ في الحجية باللغات الفرنسية والاسبانية والانجليزية ، ويفتح باب التوقيع على هذا النص في واشنطن العاصمة . ويودع النصان في محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تسلم صوراً معتمدة رسمياً منها إلى حكومات كل الدول الموقعة على هذه الاتفاقية أو المنضمة إليها .

[البند الختامي]

١٩٧٧/٩/٣٠
30/9/1977

يستعاض عن البند الختامي من الاتفاقية بالنص التالي :

حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر/كانون الأول ١٩٤٤ باللغة الانجليزية . وأعدت نصوص هذه الاتفاقية باللغات الانجليزية ، والروسية ، والفرنسية ، والأسبانية ، وهي متساوية في الحجية . وتودع هذه النصوص لدى محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تسلم صوراً معتمدة رسمياً منها لحكومات كل الدول التي توقيع على هذه الاتفاقية أو تنضم إليها . وستكون هذه الاتفاقية معدة للتوقيع عليها في واشنطن العاصمة .

[اضافة المادة (٨٣) مكرر]

١٩٨٠/١٠/٦
6/10/1980

تضاف بعد المادة الثالثة والثمانين ، المادة الجديدة الثالثة والثمانون مكرر التالية :

المادة الثالثة والثمانون مكرر

نقل بعض المهام والواجبات

- (أ) بغض النظر عن أحكام المواد (١٢) و (٣٠) و (٣١) و (٣٢) (أ) ، عند استثمار طائرة مسجلة في دولة متعاقدة بموجب اتفاق لا يحار أو استئجار أو تبادل الطائرة أو بمحض أى ترتيب مماثل ، بواسطة مستثمر يكون مركز أعماله الرئيسي أو يكون محل إقامته الدائمة إن لم يكن له مركز عمل رئيسى ، في دولة متعاقدة أخرى ، يجوز لدولة التسجيل ، بالاتفاق مع تلك الدولة الأخرى ، أن تنقل إليها كل أو بعض مهامها أو واجباتها كدولة تسجيل بالنسبة لتلك الطائرة بموجب المواد (١٢) و (٣٠) و (٣١) و (٣٢) (أ) . وتعنى دولة التسجيل من المسؤلية فيما يتعلق بالمهام والواجبات المنقولة .
- (ب) لا يصبح النقل نافذا بالنسبة لدول متعاقدة أخرى قبل أن يكون الاتفاق الذي يتضمنه قد سجل لدى المجلس وأعلن وفقاً للمادة الثالثة والثمانين ، أو قبل أن تكون سلطات الدولة أو الدول المتعاقدة الأخرى المعنية قد أخطرت مباشرة بوجود الاتفاق ونطاقه بواسطة دولة طرف في الاتفاق .
- (ج) تسرى أحكام الفقرتين (أ) و (ب) أعلاه كذلك على الحالات التي تشملها المادة السابعة والسبعين .

[اضافة المادة الثالثة مكرر]

١٩٨٤/٥/١٠

10/5/1984

تضاف بعد المادة الثالثة ، المادة الثالثة مكرر الجديدة التالية :

(أ) تسلم الدول المتعاقدة بأدئه يجب على كل دولة أن تمنع عن اللجوء إلى استعمال الأسلحة ضد الطائرات المدنية أثناء طيرانها ، وبأدئه يجب ، في حالة حدوث اعتراف ، ألا تعرض أرواح الأشخاص الذين على متن الطائرة وسلامة الطائرة للخطر . ولا يفسر هذا الحكم على أنه يعدل بأدئه شكل من الأشكال حقوق والتزامات الدول المنصوص عليها في ميثاق الأمم المتحدة .

(ب) تسلم الدول المتعاقدة بأدئه يحق لكل دولة ، في ممارسة سيادتها ، أن تلزم بالهبوط في مطار معين ما أدى طائرة مدنية تطير فوق إقليمها بدون سند ، أو إذا كانت ثمة أسباب معقولة يستنتج منها أن الطائرة يجري استعمالها لأى غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية ، ويجوز للدولة أيضاً أن تصدر لتلك الطائرة أى تعليمات أخرى لوضع حد للتلك الانتهاكات . ولهذا الغرض ، يجوز للدول المتعاقدة أن تلجأ لأى وسائل ملائمة تتفق مع قواعد القانون الدولي ذات الصلة بذلك ، بما في ذلك الأحكام ذات الصلة في هذه الاتفاقيه ، وبالتحديد الفقرة (أ) من هذه المادة . وتوافق كل دولة متعاقدة على أن تنشر نظمها السارية فيما يتعلق باعتراف الطائرات المدنية .

(ج) تمثل كل طائرة مدنية لأى أمر صادر وفقاً للفقرة (ب) من هذه المادة . ولهذا الفرض تضع كل دولة متعاقدة جميع الأحكام الضرورية في قوانينها أو نظمها الوطنية لجعل هذا الامتثال الرازيماً لأى طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو إقامته الدائمة في تلك الدولة . وتجعل كل دولة متعاقدة كل انتهاك لتلك القوانين أو النظم المطبقة معاقباً عليه بعقوبات شديدة ، وتعرض الحالة على سلطاتها المختصة وفقاً لقوانينها أو نظمها .

(د) تتخذ كل دولة متعاقدة التدابير الملائمة كي تحظر أن تستعمل عمداً لأى غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقيه أي طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم باستثمارها مستثمر يكون مقر عمله الرئيسي أو إقامته الدائمة في تلك الدولة . ولا يؤثر هذا الحكم في الفقرة (أ) أو يخل بما جاء في الفقرتين (ب) و (ج) من هذه المادة .

[تعديل المادة (٥٦)]

١٩٨٩/١٠/٦
6/10/1989

في المادة السادسة والخمسين من الاتفاقية ، يستعاض عن عبارة "خمسة عشر عضوا" بعبارة "تسعة عشر عضوا".

[تعديل المادة (٥٠) (أ)]

١٩٩٠/١٠/٢٦
26/10/1990

في الفقرة (أ) من المادة الخمسين من الاتفاقية ، تعديل الجملة الثانية بحلال "ست وثلاثين" محل "ثلاث وثلاثين".