

PROTOCOL

on the Authentic Quinquelingual Text of
the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)

Signed at Montreal on 29 September 1995

PROTOCOLE

concernant le texte authentique quinquélingue
de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944)

Signé à Montréal le 29 septembre 1995

ПРОТОКОЛ

об аутентичном пятиязычном тексте
Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год)

Подписано в Монреале 29 сентября 1995 года

PROTOCOLO

relativo al texto auténtico quinquelingüe del
Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)

Firmado en Montreal el 29 de septiembre de 1995

بروتوكول

بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات
لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤)
وَقَع فِي مونتريال فِي ٢٩ سبتمبر/ ايلول ١٩٩٥



1995

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

منظمة الطيران المدني الدولي

Published by authority of the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, to whom all correspondence, except orders and subscriptions, should be addressed.

Publié sous l'autorité du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à qui toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, doit être adressée.

Опубликовано с санкции Генерального секретаря Международной организации гражданской авиации, которому следует направлять всю корреспонденцию, за исключением заказов и подписки.

Publicado bajo la responsabilidad del Secretario General de la Organización de Aviación Civil Internacional, a quien debe dirigirse toda la correspondencia, con excepción de los pedidos y suscripciones.

صدرت هذه الوثيقة بموجب السلطة المخولة للأمين العام لمنظمة الطيران المدني الدولي الذي يجب أن توجه إليه كل المراسلات باستثناء طلبات الحصول على هذه الوثيقة أو طلبات الاشتراك .

Orders should be sent to one of the following addresses, together with the appropriate remittance (by bank draft, cheque or money order) in U.S. dollars or the currency of the country in which the order is placed.

Envoyer les commandes aux adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque, chèque bancaire ou mandat) en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat.

Заказы следует направлять по одному из указанных ниже адресов с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долларах США или в валюте страны, в которой размещается заказ.

Los pedidos deben dirigirse a las direcciones siguientes junto con la correspondiente remesa (mediante giro bancario, cheque o giro internacional) en dólares estadounidenses o en la moneda del país de compra.

ترسل طلبات الحصول على هذه الوثيقة مصحوبة بمسند سداد قيمتها (سواء بشيك مصرفي أو شيك أو حوالة مالية مصرفية) على أي من العناوين التالية ، وذلك بالدولار الأمريكي أو بعملة البلد المرسل الطلب منها .

Document Sales Unit
International Civil Aviation Organization
1000 Sherbrooke Street West, Suite 400
Montreal, Quebec
Canada H3A 2R2
Tel.: (514) 285-8022
Telex: 05-24513
Fax: (514) 285-6769
Sitatex: YULCAYA

Credit card orders (Visa or American Express only) are accepted at the above address.

Les commandes par carte de crédit (Visa et American Express seulement) sont acceptés à l'adresse ci-dessus.

Заказы с оплатой кредитными карточками (только "Виза" или "Америкэн экспресс") направлять по вышеуказанному адресу.

En la dirección indicada se aceptan pedidos pagaderos con tarjetas de crédito (Visa o American Express exclusivamente).

تقبل بطاقات الائتمان (فيزا أو أمريكان اكسبريس فقط) على العنوان المذكور أعلاه .

Egypt. ICAO Representative, Middle East Office, 9 Shagaret El Dorr Street, Zamalek 11211, Cairo.

France. Représentant de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex).

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001
or 17 Park Street, Calcutta 700016.

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomom, Minato-Ku, Tokyo.

Kenya. ICAO Representative, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi.

Mexico. Representante de la OACI. Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Apartado postal 5-377, C.P. 06500, México, D.F.

Peru. Representante de la OACI. Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100.

Senegal. Représentant de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar.

Spain. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11. 28027 Madrid.

Thailand. ICAO Representative, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901.

United Kingdom. Civil Aviation Authority, Printing and Publications Services, Greville House, 37 Gratton Road, Cheltenham, Glos., GL50 2BN.

PROTOCOL

on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)

THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING that the 29th Session of the Assembly, in Resolution A29-21, requested *inter alia*, the Council and the Secretary General to take the necessary measures for strengthening the use of the Arabic language in ICAO and to closely monitor these measures with the objective of achieving the utilization of the Arabic language in ICAO on the same level as the other languages in the Organization;

CONSIDERING that the English text of the Convention on International Civil Aviation was opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

CONSIDERING that, pursuant to the Protocol signed at Buenos Aires on 24 September 1968 on the authentic trilingual text of the Convention on International Civil Aviation done at Chicago, 7 December 1944, the text of the Convention on International Civil Aviation (hereinafter called the Convention) was adopted in the French and Spanish languages and, together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as provided for in the final clause of the Convention;

CONSIDERING that a Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation and a Protocol on the Authentic Quadrilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) were adopted on 30 September 1977, providing for the authenticity of the text of the Convention and amendments thereto in the Russian language;

CONSIDERING accordingly, that it is appropriate to make the necessary provision for the text of the Convention to exist in the Arabic language;

CONSIDERING that in making such provision account must be taken of the existing amendments to the Convention in the English, French, Russian and Spanish languages, the texts of which are equally authentic and that, according to Article 94(a) of the Convention, any amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

HAVE AGREED as follows:

Article I

The text of the Convention and of the amendments thereto in the Arabic language annexed to this Protocol, together with the text of the Convention and of the amendments thereto in the English, French, Russian and Spanish languages, constitutes a text equally authentic in the five languages.

Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94(a) thereof, then the text of such amendment in the English, Arabic, French, Russian and Spanish languages shall be deemed to refer to the text equally authentic in the five languages, which results from this Protocol.

Article III

1. The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to the present Protocol either by:
 - (a) signature without reservation as to acceptance, or
 - (b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or
 - (c) acceptance.
2. This Protocol shall remain open for signature at Montreal until 10 October 1995 and thereafter at Washington, D.C.
3. Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.
4. Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

Article IV

1. This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation as to acceptance or accepted it and after entry into force of the Protocol relating to an amendment to the Convention on International Civil Aviation signed on 29 September 1995, which provides that the text of the Convention in the Arabic language is of equal authenticity.
2. As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to acceptance or the date of its acceptance.

Article V

Any adherence of a State to the Convention after this Protocol has entered into force shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

Article VI

Acceptance by a State of this Protocol shall not be regarded as ratification by it of any amendment to the Convention.

Article VII

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

Article VIII

1. This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.
2. This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

Article IX

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

- (a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;
- (b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;
- (c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1.

Article X

This Protocol, drawn up in the English, Arabic, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Governments of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, sign this Protocol.

DONE at Montreal on the twenty-ninth day of September of the year one thousand nine hundred and ninety-five.

PROTOCOLE

concernant le texte authentique quinquélingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944)

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

CONSIDÉRANT que l'Assemblée (29^e session), par sa Résolution A29-21, a demandé notamment au Conseil et au Secrétaire général de prendre les mesures nécessaires pour renforcer l'emploi de la langue arabe à l'OACI et de suivre attentivement ces mesures dans le but de s'assurer que l'emploi de la langue arabe à l'OACI atteindra le même niveau que celui des autres langues de l'Organisation;

CONSIDÉRANT que la Convention relative à l'aviation civile internationale a été ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, dans un texte en langue anglaise;

CONSIDÉRANT que, en vertu du Protocole signé à Buenos Aires le 24 septembre 1968 concernant le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago le 7 décembre 1944, le texte de cette Convention (désignée ci-après «la Convention»), a été adopté en langues française et espagnole et constitue, conjointement avec le texte en langue anglaise de la Convention, le texte faisant également foi dans ces trois langues, ainsi qu'il est prévu dans la clause finale de la Convention;

CONSIDÉRANT qu'un Protocole concernant un amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale et un Protocole concernant le texte authentique quadrilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) ont été adoptés le 30 septembre 1977, attestant l'authenticité du texte en langue russe de la Convention et de ses amendements;

CONSIDÉRANT, en conséquence, qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour qu'existe un texte de la Convention en langue arabe;

ESTIMANT que, lors de l'adoption desdites dispositions, il est nécessaire de tenir compte de l'existence d'amendements de la Convention en langues française, anglaise, espagnole et russe, ces textes faisant également foi et chacun de ces amendements ne pouvant, en vertu de l'article 94, alinéa a), de la Convention, entrer en vigueur qu'à l'égard des États qui l'ont ratifié;

SONT CONVENU de ce qui suit:

Article premier

Le texte en langue arabe de la Convention et de ses amendements annexé au présent Protocole, constitue, conjointement avec le texte en langues française, anglaise, espagnole et russe de la Convention et de ses amendements, un texte faisant également foi dans les cinq langues.

Article II

Lorsqu'un État partie au présent Protocole a ratifié ou ratifie ultérieurement un amendement apporté à la Convention, conformément aux dispositions de l'article 94, alinéa a), de celle-ci, le texte en langues française, anglaise, arabe, espagnole et russe de cet amendement est réputé se référer au texte faisant également foi dans les cinq langues qui résulte du présent Protocole.

Article III

1. Les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale peuvent devenir parties au présent Protocole:
 - a) soit en le signant, sans réserve d'acceptation;
 - b) soit en le signant, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation;
 - c) soit en l'acceptant.
2. Le présent Protocole restera ouvert à la signature à Montréal jusqu'au 10 octobre 1995 et après cette date à Washington (D.C.).
3. L'acceptation est effectuée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.
4. L'adhésion au présent Protocole, sa ratification ou son approbation est considérée comme acceptation du Protocole.

Article IV

1. Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour après que douze États l'aient signé sans réserve d'acceptation ou accepté, conformément aux dispositions de l'article III, et après que le Protocole concernant un amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signé le 29 septembre 1995 et selon lequel le texte de la Convention en langue arabe fait également foi, sera entré en vigueur.
2. En ce qui concerne tout État qui deviendra ultérieurement partie au présent Protocole, conformément aux dispositions de l'article III, le Protocole entrera en vigueur à la date de sa signature sans réserve d'acceptation ou à la date de son acceptation.

Article V

L'adhésion d'un État à la Convention après l'entrée en vigueur du présent Protocole vaut acceptation du présent Protocole.

Article VI

L'acceptation du présent Protocole par un État n'est pas considérée comme ratification par cet État d'un amendement quelconque de la Convention.

Article VII

Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies et auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article VIII

1. Le présent Protocole reste en vigueur aussi longtemps que la Convention est en vigueur.
2. Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard d'un État, seulement lorsque cet État cesse d'être partie à la Convention.

Article IX

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique notifie à tous les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale et à l'Organisation elle-même:

- a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature, en indiquant si la signature a été apposée sans ou sous réserve d'acceptation;
- b) le dépôt de tout instrument d'acceptation et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément aux dispositions de son article IV, paragraphe 1.

Article X

Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise, arabe, espagnole et russe, chaque texte faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, apposent leur signature au présent Protocole.

FAIT à Montréal, le vingt-neuf septembre mil neuf cent quatre-vingt-quinze.

ПРОТОКОЛ

об аутентичном пятиязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год)

НИЖЕПОДПИСАВШИЕСЯ ПРАВИТЕЛЬСТВА,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в резолюции A29-21 29-я сессия Ассамблеи, в частности, просила Совет и Генерального секретаря принять необходимые меры по усилению использования арабского языка в ИКАО и внимательно следить за реализацией этих мер в целях обеспечения использования арабского языка в ИКАО на уровне, аналогичном использованию других языков в Организации,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что текст Конвенции о международной гражданской авиации был открыт для подписания в Чикаго 7 декабря 1944 года на английском языке,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что в соответствии с подписанным 24 сентября 1968 года в Буэнос-Айресе Протоколом об аутентичном трехязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации, совершенной в Чикаго 7 декабря 1944 года, был принят текст Конвенции о международной гражданской авиации (именуемой ниже "Конвенция") на испанском и французском языках, который вместе с текстом Конвенции на английском языке составляет текст, равно аутентичный на этих трех языках, как это предусмотрено в заключительном положении Конвенции,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации, и Протокол об аутентичном четырехязычном тексте Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год), принятые 30 сентября 1977 года, предусматривают аутентичность текста Конвенции и поправок к ней на русском языке,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ соответственно, что целесообразно предусмотреть необходимые положения о существовании текста Конвенции на арабском языке,

ПРИНИМАЯ ВО ВНИМАНИЕ, что при принятии таких положений необходимо учитывать существование поправок к Конвенции на русском, английском, испанском и французском языках, тексты которых являются равно аутентичными и каждая из которых в соответствии со Статьей 94 а) Конвенции может вступить в силу только в отношении государства, ратифицировавшего ее,

СОГЛАСИЛИСЬ о нижеследующем:

Статья I

Текст Конвенции и тексты поправок к ней на арабском языке, приложенные к настоящему Протоколу, вместе с текстом Конвенции и поправок к ней на русском, английском, испанском и французском языках составляют текст, равно аутентичный на этих пяти языках.

Статья II

Если Государство - участник настоящего Протокола ратифицировало или в будущем ратифицирует любую поправку, сделанную к Конвенции в соответствии со Статьей 94 а) Конвенции, то текст такой поправки на русском, английском, арабском, испанском и французском языках будет считаться относящимся к тексту, равно аутентичному на пяти языках, предусмотренному настоящим Протоколом.

Статья III

1. Государства - члены Международной организации гражданской авиации могут стать участниками настоящего Протокола путем:
 - а) подписания без оговорки в отношении принятия, или
 - б) подписания с оговоркой в отношении принятия с последующим принятием, или
 - в) принятия.
2. Настоящий Протокол остается открытым для подписания в Монреале до 10 октября 1995 года и после этого - в Вашингтоне, округ Колумбия.
3. Принятие осуществляется путем сдачи на хранение документа о принятии Правительству Соединенных Штатов Америки.
4. Присоединение к настоящему Протоколу, или ратификация, или утверждение настоящего Протокола рассматриваются как его принятие.

Статья IV

1. Настоящий Протокол вступает в силу на тридцатый день после того, как двенадцать государств в соответствии с положениями Статьи III подпишут его без оговорки в отношении принятия или примут его, и после того, как вступит в силу Протокол, касающийся изменения Конвенции о международной гражданской авиации, подписанный 29 сентября 1995 года и предусматривающий, что текст Конвенции на арабском языке является равно аутентичным.
2. В отношении любого государства, которое впоследствии становится участником настоящего Протокола в соответствии со Статьей III, Протокол вступает в силу на дату его подписания без оговорки в отношении принятия или на дату его принятия.

Статья V

Любое присоединение государства к Конвенции после вступления в силу настоящего Протокола рассматривается как принятие настоящего Протокола.

Статья VI

Принятие государством настоящего Протокола не рассматривается как ратификация им любой поправки к Конвенции.

Статья VII

После вступления настоящего Протокола в силу он регистрируется в Организации Объединенных Наций и в Международной организации гражданской авиации Правительством Соединенных Штатов Америки.

Статья VIII

1. Настоящий Протокол остается в силе до тех пор, пока остается в силе Конвенция.
2. Настоящий Протокол утрачивает силу для государства только в том случае, если это государство перестает быть участником Конвенции.

Статья IX

Правительство Соединенных Штатов Америки уведомляет все государства - члены Международной организации гражданской авиации и саму Организацию о:

- a) каждом подписании настоящего Протокола и дате подписания, сообщая при этом о наличии или отсутствии оговорки в отношении принятия;
- b) сдаче на хранение каждого документа о принятии и дате его;
- c) дате вступления в силу настоящего Протокола в соответствии с положениями пункта 1 Статьи IV.

Статья X

Настоящий Протокол, составленный на русском, английском, арабском, испанском и французском языках, причем текст на каждом из них является равно аутентичным, сдается на хранение в архивы Правительства Соединенных Штатов Америки, которое направляет должным образом заверенные копии его Правительствам государств - членом Международной организации гражданской авиации.

В УДОСТОВЕРЕНИЕ ЧЕГО нижеподписавшиеся должным образом уполномоченные Представители подписали настоящий Протокол.

СОВЕРШЕНО в Монреале двадцать девятого дня сентября месяца одна тысяча девятьсот девяносто пятого года.

PROTOCOLO

relativo al texto auténtico quinquelingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)

LOS GOBIERNOS FIRMANTES,

CONSIDERANDO que la Asamblea en la Resolución A29-21 de su 29º período de sesiones solicitó, entre otras cosas, al Consejo y al Secretario General que tomaran las medidas necesarias para intensificar el uso del idioma árabe en la OACI y que supervisarán de cerca estas medidas con el objeto de lograr que el árabe se utilice en un plano de igualdad con los demás idiomas de la Organización;

CONSIDERANDO que el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en su texto original en inglés, fue abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944;

CONSIDERANDO que, de conformidad con el Protocolo firmado en Buenos Aires el 24 de septiembre de 1968, sobre el texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional hecho en Chicago el 7 de diciembre de 1944, se adoptó el texto del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (en adelante llamado "el Convenio") en español y francés, que, junto con el texto del Convenio en inglés, tienen igual autenticidad tal como se estipula en la disposición final del Convenio;

CONSIDERANDO que el 30 de septiembre de 1977 se adoptó un Protocolo relativo a una enmienda del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y un Protocolo relativo al texto auténtico cuadrilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), para establecer la autenticidad del texto del Convenio y sus enmiendas en ruso;

CONSIDERANDO que, por lo tanto, conviene adoptar las disposiciones necesarias para que exista el texto del Convenio en árabe;

CONSIDERANDO que, al adoptar tales disposiciones, debe tenerse en cuenta que existen enmiendas al Convenio en los idiomas español, francés, inglés y ruso, cuyos textos son igualmente auténticos y que, de acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, toda enmienda solamente entrará en vigor con respecto a los Estados que la hayan ratificado;

HAN ACORDADO lo siguiente:

Artículo I

El texto en árabe del Convenio y de sus enmiendas adjunto al presente Protocolo constituye, con el texto del Convenio y de sus enmiendas en español, francés, inglés y ruso, un texto igualmente auténtico en los cinco idiomas.

Artículo II

Si un Estado parte en el presente Protocolo ha ratificado o en el futuro ratifica cualquier enmienda hecha al Convenio de acuerdo con el Artículo 94 a) del mismo, se considerará que el texto en los idiomas español, árabe, francés, inglés y ruso de tal enmienda se refiere al texto de igual autenticidad en los cinco idiomas que resulta del presente Protocolo.

Artículo III

1. Los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional podrán ser partes en el presente Protocolo mediante:
 - a) la firma, sin reserva de aceptación, o
 - b) la firma, bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación, o
 - c) la aceptación.
2. El presente Protocolo quedará abierto a la firma en Montreal hasta el 10 de octubre de 1995 y después de esta fecha en Washington, D.C.
3. La aceptación se llevará a cabo mediante el depósito de un instrumento de aceptación ante el Gobierno de los Estados Unidos de América.
4. La adhesión al presente Protocolo o su ratificación o aprobación se considerarán como aceptación del mismo.

Artículo IV

1. El presente Protocolo entrará en vigor el trigésimo día después de que doce Estados, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, lo hayan firmado sin reserva de aceptación o lo hayan aceptado después de que haya entrado en vigor el Protocolo relativo a una enmienda al Convenio sobre Aviación Civil Internacional firmado el 29 de septiembre de 1995, que dispone que el texto del Convenio en árabe se considerará igualmente auténtico.
2. Por lo que se refiere a cualquier Estado que sea posteriormente parte en el presente Protocolo, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, el Protocolo entrará en vigor en la fecha de la firma sin reserva de aceptación o en la fecha de la aceptación.

Artículo V

La adhesión de un Estado al Convenio después de que el presente Protocolo haya entrado en vigor será considerada como aceptación del mismo.

Artículo VI

La aceptación del presente Protocolo por un Estado no se considerará como ratificación de ninguna enmienda del Convenio.

Artículo VII

Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, será registrado ante las Naciones Unidas y la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Artículo VIII

1. El presente Protocolo permanecerá en vigor mientras lo esté el Convenio.
2. El presente Protocolo cesará de estar en vigor con respecto a un Estado solamente cuando dicho Estado cese de ser parte en el Convenio.

Artículo IX

El Gobierno de los Estados Unidos de América comunicará a todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional y a la Organización misma:

- a) toda firma del presente Protocolo y su fecha, indicando si la firma se hizo sin reserva o bajo reserva de aceptación;
- b) el depósito de cualquier instrumento de aceptación y la fecha del mismo;
- c) la fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el Artículo IV, párrafo 1.

Artículo X

El presente Protocolo, redactado en los idiomas español, árabe, francés, inglés y ruso, siendo cada texto igualmente auténtico, será depositado en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias debidamente certificadas a los gobiernos de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios que lo suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Protocolo.

HECHO en Montreal, el veintinueve de septiembre del año mil novecientos noventa y cinco.

[تعديل المادة (٥٠) (أ)]

١٩٩٠/١٠/٢٦
26/10/1990

فى الفقرة (أ) من المادة الخمسين من الاتفاقية ، تعدل الجملة الثانية باحلال "ست وثلاثين" محل "ثلاث وثلاثين".

[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".

[اضافة المادة الثالثة مكررا]

١٩٨٤/٥/١٠
10/5/1984

تضاف بعد المادة الثالثة ، المادة الثالثة مكرر الجديدة التالية :

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

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

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

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

[إضافة 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 (١٧) و (٣٠) و (٣١) و (٣٢) (أ) ، عند استثمار طائرة مسجلة في دولة متعاقدة بموجب اتفاق لايجار أو استئجار أو تبادل الطائرة أو بموجب أى ترتيب مماثل ، بواسطة مستثمر يكون مركز أعماله الرئيسى أو يكون محل إقامته الدائمة ان لم يكن له مركز عمل رئيسى ، فى 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 (١٧) و (٣٠) و (٣١) و (٣٢) (أ) . وتعفى دولة التسجيل من المسؤولية فيما يتعلق بالمهام والواجبات المنقولة .

(ب) لا يصبح النقل نافذا بالنسبة لدول متعاقدة أخرى قبل أن يكون الاتفاق الذى يتضمنه قد سجل لدى المجلس وأعلن وفقا للمادة الثالثة والثمانين ، أو قبل أن تكون سلطات الدولة أو الدول المتعاقدة الأخرى المعنية قد أخطرت مباشرة بوجود الاتفاق ونطاقه بواسطة دولة طرف فى الاتفاق .

(ج) تسرى أحكام الفقرتين (أ) و (ب) أعلاه كذلك على الحالات التى تشملها المادة السابعة والسبعون .

[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 ، والاسبانية ، وهي متساوية في الحجية . وتودع هذه النصوص لدى محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تسلم صوراً معتمدة رسمياً منها لحكومات كل الدول التي توقع على هذه الاتفاقية أو تنضم إليها . وستكون هذه الاتفاقية معدة للتوقيع عليها في واشنطن العاصمة .

التوقيع على الاتفاقية

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

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

(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 أى تعديل لهذه الاتفاقية بأغلبية ثلثي الأصوات فى الجمعية العمومية ويصبح نافذا ، بالنسبة للدول التى 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 تشترط فى قرارها الذى توصى فيه باعتماد تعديل معين أن أى دولة لا تصدق على هذا التعديل خلال مدة محددة بعد نفاذه تسقط عضويتها فى المنظمة واشتراكها فى الاتفاقية ، وذلك اذا رأت الجمعية العمومية أن طبيعة التعديل تبرر هذا الاجراء .

المادة الخامسة والتسعون

نقض الاتفاقية

- (أ) يجوز لأي دولة متعاقدة أن تنقض هذه الاتفاقية بعد ثلاث سنوات من نفاذها ، وذلك باخطار يرسل الى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التى تبلغه فوراً لكل من الدول المتعاقدة .
- (ب) يصبح هذا النقض نافذا بعد سنة من تاريخ تسلم الاخطار به ولا أثر له الا بالنسبة للدولة التى باشرته .

الفصل الثانى والعشرون

تعاريف

المادة السادسة والتسعون

لأغراض هذه الاتفاقية ، يقصد بالعبارات الآتية المعانى المذكورة أمامها :

- (أ) "خط جوى" يقصد به أى 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 اقليم أكثر من دولة واحدة .
- (ج) "مؤسسة نقل جوى" يقصد بها أى مؤسسة نقل جوى تقوم بعرض أو تشغيل خط جوى دولى .
- (د) "هبوط لأغراض غير تجارية" يقصد به هبوط لأي غرض آخر غير أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد .

- (ب) بمجرد تصديق ست وعشرين دولة على هذه الاتفاقية أو انضمامها إليها تصبح نافذة فيما بين هذه الدول من اليوم الثلاثين بعد ايداع الوثيقة السادسة والعشرين . وتصبح نافذة بالنسبة لكل دولة تصدق عليها بعد ذلك في اليوم الثلاثين بعد ايداع وثيقة تصديقها .
- (ج) تبلغ حكومة الولايات المتحدة الأمريكية حكومة كل من الدول الموقعة أو المنظمة بالتاريخ الذي تصبح فيه هذه الاتفاقية نافذة .

المادة الثانية والتسعون

الانضمام الى الاتفاقية

- (أ) يفتح باب الانضمام الى هذه الاتفاقية للدول الأعضاء في الأمم المتحدة والدول المشتركة معها والدول التي لزمت الحياد في النزاع الدولي الحاضر .
- (ب) ويتم الانضمام باخطار يرسل الى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ويصبح نافذا في اليوم الثلاثين بعد أن تستلم هذا الاخطار حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي عليها ابلاغه لجميع الدول المتعاقدة .

المادة الثالثة والتسعون

قبول دول أخرى

يجوز ، بموافقة أى منظمة دولية عامة تنشئها أمم العالم للحفاظ على السلم ، قبول أن تشترك في هذه الاتفاقية دول غير الدول المنصوص عليها في المادة الحادية والتسعين والفقرة (أ) من المادة الثانية والتسعين ، اذا وافقت على ذلك الجمعية العمومية بأغلبية أربعة أخماس أعضائها وبالشروط التي تقرها : على أن من الضروري في كل حالة موافقة أى دولة غزتها أو اعتدت عليها في الحرب الحالية الدولة الطالبة للقبول .

المادة الثالثة والتسعون مكرر*

- (أ) بغض النظر عن أحكام المواد الحادية والتسعين والثانية والتسعين والثالثة والتسعين السابقة :
- (١) كل دولة توصى 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 تقصى من عضوية الأمم المتحدة تفقد من تلقاء نفسها عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي ما لم ترفق الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها الخاص بالاقصاء توصية تنص على خلاف ذلك .
- (ب) كل دولة تفقد 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 تعدل اتفاقية شيكاغو بادخال المادة الثالثة والتسعين مكرر . وطبقا للمادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية ، فقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتبارا من ١٩٦١/٣/٢٠ بالنسبة للدول التي صدقت عليه .

المادة الثامنة والثمانون

الجزء 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 لأي من الدول المتعاقدة صاحبة الشأن ، سواء كانت محاربة أو محايدة . وينطبق نفس هذا المبدأ على أي دولة متعاقدة تعلن حالة الطوارئ الوطنية وتبلغ 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 للملاحق نافذاً 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 فوراً جميع الدول المتعاقدة بنفاذ كل ملحق وكل تعديل للملاحق .

الفصل الحادي 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 الإيداع لكل من الدول الموقعة على الاتفاقية والمنظمة إليها .

الفصل الثامن عشر

النزاعات والاخلال بالتعهدات

المادة الرابعة والثمانون

فض النزاعات

إذا نشأ نزاع بين دولتين متعاقدتين أو أكثر على تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية أو ملاحقتها ولم يمكن فضه عن طريق التفاوض ، يبت فيه المجلس بناء على طلب أى دولة طرف فى النزاع . ولا يجوز لأى عضو فى 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 فى النزاع أو أمام محكمة العدل الدولية الدائمة . ويخطر المجلس بأى استئناف من هذا القبيل خلال ستين يوما من تسلم الاخطار بقرار المجلس .

المادة الخامسة والثمانون

اجراءات التحكيم

إذا لم تقبل الدولة المتعاقدة الطرف فى نزاع نظام محكمة العدل الدولية الدائمة فى نزاع لا يزال قرار المجلس فيه محل استئناف ، ولم تتمكن الدول المتعاقدة الأطراف فى هذا النزاع من اختيار محكمة تحكيم ، فتختار كل دولة متعاقدة طرف فى النزاع محكما ويعين هؤلاء المحكمون رئيسا لهم . فإذا لم تعين أى من الدول المتعاقدة الأطراف فى 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 الاستعانة بهم . وإذا لم يتفق المحكمون على رئيس لهم خلال ثلاثين يوما ، يعين رئيس المجلس هذا الرئيس من القائمة المشار إليها آنفا . وعندئذ يشكل المحكمون ورئيسهم محكمة تحكيم . وتتولى أى محكمة تحكيم منشأة طبقا لأحكام هذه المادة أو المادة السابقة وضع اجراءاتها واصدار قراراتها بأغلبية الأصوات ، على أنه يجوز للمجلس البت فى المسائل الاجرائية فى حالة حدوث أى تأخير يرى المجلس أنه كبير .

المادة السادسة والثمانون

الاستئنافات

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

المادة السابعة والثمانون

الجزاء بالنسبة لمؤسسة النقل الجوى المخالفة

تتعهد كل دولة متعاقدة بالأ ترخص بالطيران فوق اقليمها لأى مؤسسة نقل جوى تابعة لدولة متعاقدة إذا كان المجلس قد قرر أن هذه المؤسسة لا تنفذ القرار النهائى الذى اتخذ طبقا لأحكام المادة السابقة .

الباب الرابع أحكام ختامية

الفصل السابع عشر اتفاقات وترتيبات جوية أخرى

المادة الثمانون

اتفاقيتا باريس وهافانا

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم ، بمجرد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة ، اخطارا بانتهاء اتفاقية تنظيم الملاحة الجوية الموقعة في باريس في الثالث عشر من أكتوبر ١٩١٩ أو الاتفاقية الخاصة بالطيران التجارى الموقعة في هافانا في العشرين من فبراير ١٩٢٨ اذا كانت طرفا فى أى من هاتين الاتفاقيتين ، وتحل هذه الاتفاقية فيما بين الدول المتعاقدة محل اتفاقيتى باريس وهافانا سالفتى الذكر .

المادة الحادية والثمانون

تسجيل الاتفاقات القائمة

تسجل لدى المجلس فورا كل الاتفاقات الجوية القائمة وقت نفاذ هذه الاتفاقية بين دولة متعاقدة وأى دولة أخرى أو بين أى مؤسسة نقل جوى تابعة لدولة متعاقدة وأى دولة أخرى أو أى مؤسسة نقل جوى تابعة لأى دولة أخرى .

المادة الثانية والثمانون

الغاء الترتيبات المتعارضة مع الاتفاقية

توافق الدول المتعاقدة على أن تلغى 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 عضوا فى المنظمة ، قد ارتبطت مع دولة غير متعاقدة أو أحد رعايا دولة متعاقدة أو رعايا دولة غير متعاقدة بالتزامات تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية ، فعليها أن تتخذ بدون ابطاء الاجراءات اللازمة للتحرر من هذه الالتزامات . وإذا ارتبطت مؤسسة نقل جوى تابعة لاحدى الدول المتعاقدة بمثل هذه الالتزامات التي تتعارض مع الاتفاقية فتبذل الدولة التي تتبعها هذه المؤسسة كل ما فى وسعها من جهد لالغاء هذه الالتزامات فورا ، وعلى أى حال فعليها أن تتخذ الاجراءات اللازمة لالغائها فى أقرب وقت ممكن من الناحية القانونية بعد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة .

المادة الثالثة والثمانون

تسجيل الترتيبات الجديدة

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

المادة السادسة والسبعون

رد المبالغ

ترد المبالغ التي حصل عليها المجلس عن طريق اعادة مبالغ بمقتضى المادة الخامسة والسبعين ومن مدفوعات الفوائد والاستهلاك المستلمة بمقتضى المادة الرابعة والسبعين الى الدول التي شملها التقسيم أصلا وبنسب هذا التقسيم على النحو الذى يحدده المجلس ، وذلك فى حالة المبالغ المقدمة أصلا بتمويل من الدول بمقتضى المادة الثالثة والسبعين .

الفصل السادس عشر

هيئات الاستثمار المشترك والخطوط الجوية المشتركة

المادة السابعة والسبعون

جواز انشاء هيئات للاستثمار المشترك

ليس فى أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين متعاقدتين أو أكثر من انشاء هيئات للاستثمار المشترك أو مؤسسات استثمار دولية للنقل الجوى ، أو من اتباع نظام الخطوط الجوية المشتركة على أى خط أو فى أى منطقة ، على أن تخضع هذه الهيئات أو المؤسسات وهذه الخطوط المشتركة لجميع أحكام هذه الاتفاقية ، بما فى ذلك الأحكام المتعلقة بتسجيل الاتفاقات لدى المجلس . ويحدد المجلس الطرق التى تتبع فى تطبيق الأحكام المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية والخاصة بجنسية الطائرات على الطائرات التى تستثمرها مؤسسات الاستثمار الدولية .

المادة الثامنة والسبعون

دور المجلس

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

المادة التاسعة والسبعون

الاشتراك فى هيئات الاستثمار

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

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 فى ذلك خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاد الجوية ، المطلوبة فى إقليم تلك الدولة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية التابعة للدول المتعاقدة الأخرى تشغيلاً يتسم بالأمان والانتظام والكفاءة والاقتصاد ، ويجوز له أن يوافق على تزويد هذه المطارات والتسهيلات بالموظفين وصيانتها وإدارتها وأن يحدد رسوماً عادلة ومعقولة نظير استخدام التسهيلات الموفرة .

المادة الثانية والسبعون

تملك الأراضي أو الانتفاع بها

إذا لزمّت أراضٍ من أجل التسهيلات التى يمولها المجلس كلياً أو جزئياً بناء على طلب دولة متعاقدة ، فإما أن توفر هذه الدولة بنفسها الأرض وتحتفظ بملكيتها إذا رغبت فى ذلك ، وإما أن تسهل للمجلس الانتفاع بالأرض بشروط عادلة ومعقولة وطبقاً لقوانينها .

المادة الثالثة والسبعون

المصروفات وتقسيم الاعتمادات

يجوز للمجلس أن ينفق المصروفات الجارية اللازمة للأغراض المبينة فى هذا الفصل من الاعتمادات العامة للمنظمة ، وذلك فى حدود الاعتمادات التى توفرها له الجمعية العمومية طبقاً لأحكام الفصل الثانى عشر . ويقسم المجلس المبالغ المالية المطلوبة لأغراض هذا الفصل بالنسب التى يكون قد تم الاتفاق عليها قبل ذلك ولمدة معقولة بين الدول المتعاقدة التى تقبل ذلك والتى تستخدم مؤسساتها للنقل الجوى تلك التسهيلات . كما يجوز للمجلس أن يقسم أى اعتمادات لازمة للتشغيل بين الدول التى 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 فى الإشراف على المطارات والتسهيلات الأخرى وتشغيلها ، ودفع نفقات تشغيل هذه المطارات والتسهيلات الأخرى وقيمة الفوائد والاستهلاك من الإيرادات المستمدة من تشغيل هذه المطارات والتسهيلات الأخرى .

المادة الخامسة والسبعون

الاستيلاء على التسهيلات التى وفرها المجلس

يجوز لأي دولة متعاقدة أن تتحرر فى أى وقت من أى التزام ارتبطت به بمقتضى المادة السبعين وأن تستولى على المطارات والتسهيلات الأخرى التى وفرها المجلس فى إقليمها وفقاً لأحكام المادتين الحادية والسبعين والثانية والسبعين ، وذلك بأن تدفع للمجلس المبلغ الذى يرى المجلس أنه معقول فى هذه الظروف . وإذا رأت الدولة أن المبلغ الذى حدده المجلس غير معقول جاز لها استئناف قرار المجلس أمام الجمعية العمومية ويجوز للجمعية العمومية أن تؤيد أو تعدل قرار المجلس .

الباب الثالث

النقل الجوي الدولي

الفصل الرابع عشر

المعلومات والتقارير

المادة السابعة والستون

تقديم التقارير الى المجلس

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم مؤسسات النقل الجوي الدولي التابعة لها الى المجلس ، وفقا للمتطلبات التي يقرها المجلس ، تقارير عن حركة النقل بها واحصاءات للتكاليف 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 الذي يجب أن يسلكه فوق اقليمها كل خط جوي دولي والمطارات التي 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 ، في دولة متعاقدة غير كافية بقدر معقول لكفالة تشغيل الخطوط الجوية الدولية القائمة أو المزمع انشاؤها تشغيلاً يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد ، يتشاور المجلس مع الدولة المعنية مباشرة والدول الأخرى المتأثرة بذلك بغية التوصل الى وسيلة لمعالجة الوضع ، ويجوز له أن يقدم توصيات في هذا الصدد . ولا تعتبر أي دولة متعاقدة مرتكبة مخالفة لهذه الاتفاقية إذا أخفقت في تنفيذ تلك التوصيات .

المادة السبعون

تمويل تسهيلات الملاحة الجوية

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

المادة الثالثة والستون

مصروفات الوفود وغيرهم من الممثلين

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

الفصل الثالث عشر

ترتيبات دولية أخرى

المادة الرابعة والستون

ترتيبات 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 التى تدخل فى اختصاصها والتى تؤثر على الأمن العالمى مباشرة .

المادة الخامسة والستون

الترتيبات مع الهيئات الدولية الأخرى

يجوز للمجلس أن يبرم باسم المنظمة مع هيئات دولية أخرى اتفاقات للابقاء على خدمات مشتركة ولاتخاذ 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 باتفاقات أخرى

(أ) تؤدى المنظمة أيضا المهام المنوطة بها بمقتضى الاتفاقية الخاصة بمرور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية النقل الجوى الدولى المبرمتين بشيكاغو فى السابع من ديسمبر ١٩٤٤ ، وذلك طبقا 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 الى الجمعية العمومية أو المجلس طبقا لأحكام احدى هاتين الاتفاقيتين .

المادة الستون

حصانات وامتيازات الموظفين

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

الفصل الثاني عشر

المالية

المادة الحادية والستون*

الميزانية وتقسيم المصروفات

يقدم المجلس الى الجمعية العمومية ميزانيات سنوية وبيانات سنوية للحسابات وتقديرات سنوية لكل الإيرادات والمصروفات . وتعتمد الجمعية العمومية هذه الميزانيات بعد أن تدخل عليها ما تراه ملائماً من تعديلات ، وتقسم مصروفات 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

ايقاف حق التصويت

يجوز للجمعية العمومية أن توقف حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس بالنسبة لكل دولة لا تضى خلال مدة معقولة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة .

* هذا هو نص المادة بعد تعديلها 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 (أ) من الاتفاقية . أما بالنسبة للدول التي لم تصدق على التعديل ، فإن النص الأصلي للاتفاقية ما زال نافذاً ونصه كالاتي :

"يقدم المجلس الى الجمعية العمومية ميزانية سنوية وبيانات سنوية للحسابات وتقديرات سنوية لكل الإيرادات والمصروفات . وتعتمد الجمعية العمومية هذه الميزانية بعد أن تدخل عليها ما تراه ملائماً من تعديلات ، وتقسم مصروفات 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" .

الفصل العاشر

لجنة الملاحة الجوية

المادة السادسة والخمسون

الترشيح والتعيين فى اللجنة

تتألف لجنة الملاحة الجوية من خمسة عشر عضوا يعينهم المجلس من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول المتعاقدة . ويجب أن تتوافر لدى هؤلاء الأشخاص المؤهلات والخبرة المناسبة من ناحيتى العلم والعمل فى 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 ملاحق هذه الاتفاقية ورفع توصية الى المجلس لاقرارها .
- (ب) انشاء لجان فرعية فنية يجوز تمثيل أى دولة متعاقدة فيها اذا رغبت فى ذلك .
- (ج) اسداء المشورة للمجلس فيما يتعلق بجمع كل المعلومات التى تراها لازمة ونافعة لتقدم الملاحة الجوية وبابلاغها للدول المتعاقدة .

الفصل الحادى عشر

الموظفون

المادة الثامنة والخمسون

تعيين الموظفين

مع عدم الاخلال بما تضعه الجمعية العمومية من قواعد ومع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية ، يقرر المجلس طريقة تعيين الأمين العام وموظفى المنظمة الآخرين وانهاء خدمتهم وتدريبهم وتحديد رواتبهم ومخصصاتهم وشروط خدمتهم ، ويجوز له تعيين رعايا أى دولة متعاقدة أو الاستعانة بخدماتهم .

المادة التاسعة والخمسون

الصفة الدولية للموظفين

لا يجوز لرئيس المجلس والأمين العام والموظفين الآخرين أن يطلبوا أو يتلقوا تعليمات من أى سلطة خارج المنظمة فيما يتعلق بأداء مهامهم . وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تحترم تماما الصفة الدولية لمسؤوليات هؤلاء الموظفين وبأن لا تسعى الى التأثير على أى من رعاياها فى قيامهم بمسؤولياتهم .

* هذا هو نص المادة بعد تعديلها فى الدورة الثامنة عشرة للجمعية العمومية فى ١٩٧١/٧/٧ ، وقد أصبح هذا التعديل نافذا فى ١٩٧٤/١٢/١٩ . وكان النص الأصيل للاتفاقية يقضى بأن تتألف لجنة الملاحة الجوية من اثنى عشر عضوا .

- (هـ) انشاء لجنة للملاحة الجوية طبقا لأحكام الفصل العاشر .
- (و) ادارة مالية المنظمة طبقا لأحكام الفصلين الثاني عشر والخامس عشر .
- (ز) تحديد مخصصات رئيس المجلس .
- (ح) تعيين موظف تنفيذى رئيسى يسمى الأمين العام ، واتخاذ التدابير اللازمة لتعيين الموظفين الآخرين اللازمين طبقا لأحكام الفصل الحادى عشر .
- (ط) طلب وجمع ودراسة ونشر المعلومات المتعلقة بتقديم الملاحة الجوية وبتشغيل الخطوط الجوية الدولية ، بما فى ذلك المعلومات عن تكاليف التشغيل وتفاصيل الاعانات التى 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 فى مدة معقولة بعد اخطارها بوقوع المخالفة .
- (ل) اعتماد قواعد قياسية دولية وأساليب عمل دولية موصى بها يسميها - من باب التسهيل - ملاحق لهذه الاتفاقية ، وذلك طبقا لأحكام الفصل السادس ، وتبليغ التدابير التى تتخذ فى هذا الشأن لجميع الدول المتعاقدة .
- (م) بحث توصيات لجنة الملاحة الجوية بتعديل الملاحق واتخاذ الاجراءات اللازمة طبقا لأحكام الفصل العشرين .
- (ن) بحث أى مسألة متعلقة بالاتفاقية ، ترفعها اليه أى دولة متعاقدة .

المادة الخامسة والخمسون

المهام الاختيارية للمجلس

يجوز للمجلس :

- (أ) انشاء لجان فرعية للنقل الجوى على أساس اقليمى أو غيره ، متى كان ذلك ملائما 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 فى هذه الاتفاقية والغاء أو تعديل هذه التفويضات للسلطة فى أى وقت .
- (ج) اجراء بحوث فى كل جوانب النقل الجوى والملاحة الجوية التى لها أهمية دولية ، وابلاغ نتائج بحوثه للدول المتعاقدة ، وتسهيل تبادل الدول المتعاقدة المعلومات عن مسائل النقل الجوى والملاحة الجوية .
- (د) دراسة أى أمور لها علاقة بتنظيم وتشغيل النقل الجوى الدولى ، بما فى ذلك الملكية والتشغيل الدوليين للخطوط الجوية الدولية على الطرق الرئيسية ، وعرض خطط تتعلق بذلك على الجمعية العمومية .
- (هـ) التحقيق ، بناء على طلب أى دولة متعاقدة ، فى أى موقف قد يظهر أنه يضع عراقيل يمكن تجنبها أمام تطور الملاحة الجوية الدولية ، واصدار ما يراه مطلوباً من تقارير بعد انتهاء التحقيق .

(ج) لا يجوز لأي ممثل لدولة متعاقدة عضو في المجلس أن يشترك بصورة فعلية في استثمار خط جوى دولي أو أن يكون له مصلحة مالية في مثل هذا الخط .

المادة الحادية والخمسون

رئيس المجلس

ينتخب المجلس رئيسه لمدة ثلاث سنوات . ويجوز إعادة انتخابه . ولا يكون له حق التصويت . وينتخب المجلس من بين أعضائه نائبا واحدا أو أكثر للرئيس يحتفظون بحق التصويت عندما ينوبون 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 ولجنة الملاحة الجوية للانعقاد .

(ب) تمثيل المجلس .

(ج) القيام باسم المجلس بتأدية المهام التي يكلفه المجلس بها .

المادة الثانية والخمسون

التصويت في المجلس

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

المادة الثالثة والخمسون

الاشتراك بدون حق التصويت

يجوز لأي دولة متعاقدة أن تشترك بدون حق التصويت في نظر المجلس أو لجانه في أى مسألة تمس مصالحها بصورة خاصة . ولا يجوز لأي عضو في المجلس أن يصوت عند نظر المجلس في نزاع يكون هو طرفا فيه .

المادة الرابعة والخمسون

المهام الالزامية للمجلس

يقوم المجلس بما يلي :

(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) تعيين لجنة للنقل الجوى يختار أعضاؤها من بين ممثلي أعضاء المجلس وتحديد مهامها وتكون هذه اللجنة مسؤولة أمامه .

- (هـ) اعتماد ميزانيات سنوية وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة طبقاً لأحكام الفصل الثاني عشر .
 (و) مراجعة المصروفات واعتماد حسابات المنظمة .
 (ز) إحالة أى مسألة داخلية فى اختصاصها ، وفقاً لتقديرها ، الى المجلس أو اللجان الفرعية أو أى هيئة أخرى .
 (ح) تخويل المجلس السلطات والصلاحيات اللازمة أو المطلوبة لأداء مهام المنظمة وسحب أو تعديل تخويل هذه السلطات والصلاحيات فى أى وقت .
 (ط) تنفيذ أحكام الفصل الثالث عشر المعنية .
 (ى) بحث المقترحات الخاصة بتغيير أو تعديل أحكام هذه الاتفاقية ، وعليها اذا أقرتها أن ترفع توصيات بها الى الدول المتعاقدة ، وفقاً لأحكام الفصل الحادى والعشرين .
 (ك) معالجة أى مسألة داخلية فى اختصاص المنظمة ولا يكلف المجلس صراحة بمعالجتها .

الفصل التاسع

المجلس

المادة الخمسون

تشكيل وانتخاب المجلس

- (أ) يكون المجلس هيئة دائمة مسؤولة أمام الجمعية العمومية . ويتألف من ثلاث وثلاثين دولة متعاقدة تنتخبها الجمعية العمومية . ويتم الانتخاب فى أول دورة للجمعية العمومية ويجرى بعد ذلك كل ثلاث سنوات . ويبقى أعضاء المجلس المنتخبون على هذا النحو فى مناصبهم حتى الانتخاب التالى .
 (ب) تراعى الجمعية العمومية ، فى انتخاب أعضاء المجلس ، تمثيلاً ملائماً للدول الآتية : (١) الدول التى لها أهمية رئيسية فى مجال النقل الجوى ، (٢) والدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي تقدم أكبر مساهمة فى توفير التسهيلات للملاحة الجوية المدنية الدولية ، (٣) والدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي يضمن انتخابها تمثيل جميع المناطق الجغرافية الرئيسية بالعالم فى المجلس . وعلى الجمعية العمومية أن تملأ أى مقعد شاغر بالمجلس فى أقرب وقت ممكن ، وعلى أى دولة متعاقدة تنتخب على هذا النحو لعضوية المجلس أن تشغل مقعدها حتى نهاية مدة عضوية سلفها .

* هذا هو نص المادة بعد تعديلها فى الدورة الثامنة للجمعية العمومية فى ١٩٥٤/٦/١٤ ، وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٥٦/٨/٢٨ بالنسبة للدول المتعاقدة التى صدقت عليه ، وذلك طبقاً لأحكام المادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية . أما بالنسبة للدول التى لم تصدق على التعديل ، فإن النص الأصيل للاتفاقية لا زال نافذاً ونصه كالتالى :

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

** هذا هو نص المادة بعد تعديلها فى الدورة الحادية والعشرين للجمعية العمومية فى ١٩٧٤/١٠/١٤ . وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٨٠/٢/٨٥ . وكان النص الأصيل للاتفاقية يقضى بأن يتألف المجلس من ٢١ عضواً . وعُدل النص بعد ذلك فى الدورة الثالثة عشرة (غير العادية) للجمعية العمومية فى ١٩٦١/٦/١٩ ، وأصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٦٢/٧/١٧ ، ويقضى بأن يتألف المجلس من ٢٧ عضواً . ثم اعتمد تعديل آخر فى الدورة السابعة عشرة (أ) (غير العادية) للجمعية العمومية فى ١٩٧١/٣/١٢ ، وأصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٧٣/١/١٦ ، ويقضى بأن يتألف المجلس من ٣٠ عضواً .

الفصل الثامن

الجمعية العمومية

المادة الثامنة والأربعون

دورات انعقاد الجمعية العمومية والتصويت

- (أ) تنعقد الجمعية العمومية مرة على الأقل كل ثلاث سنوات ويدعو المجلس الى انعقادها في الزمان والمكان المناسبين . ويجوز 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 ولكل دولة الحق في صوت واحد . ويجوز 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 يلي :

- (أ) انتخاب رئيسها وأعضاء هيئة المكتب الآخرين في كل دورة .
- (ب) انتخاب الدول المتعاقدة التي تمثل في المجلس ، وذلك طبقا لأحكام الفصل التاسع .
- (ج) بحث تقارير المجلس واتخاذ اجراءات ملائمة بناء عليها والبت في أي مسألة يحيلها المجلس اليها .
- (د) وضع قواعد الاجراءات الخاصة بها وتشكيل لجان فرعية حسبما قد تراه ضروريا أو مستحسنا .

هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الرابعة عشرة للجمعية العمومية في ١٩٦٢/٩/١٤ . وقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتبارا من ١٩٧٥/٩/١١ بالنسبة للدول التي صدقت عليه ، وذلك طبقا لأحكام المادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية . وفيما يلي النص السابق لهذه المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٩٥٤/٦/١٤ ، والذي أصبح نافذا اعتبارا من ١٩٥٦/٢/٨٢ :

"(أ) تنعقد الجمعية العمومية مرة على الأقل كل ثلاث سنوات ويدعوها المجلس للانعقاد في الزمان والمكان المناسبين . ويجوز 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 يلي النص الأصلي غير المعدل في الاتفاقية :

"(أ) تنعقد الجمعية العمومية سنويا ويدعوها المجلس للانعقاد في الزمان والمكان المناسبين . ويجوز 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" .

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 النحو عن ثلاثة أخماس العدد الكلي للدول المتعاقدة .

المادة السادسة والأربعون

الدورة الأولى للجمعية العمومية

يدعو المجلس المؤقت للمنظمة المؤقتة سائلة الذكر الدورة الأولى للجمعية العمومية إلى الانعقاد في الزمان والمكان اللذين يحددهما وذلك بمجرد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة .

المادة السابعة والأربعون

الأهلية القانونية

تمتع المنظمة في إقليم كل دولة متعاقدة بالأهلية القانونية اللازمة لتأدية وظائفها . وتمنح 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 ١٩٥٨/٥/١٦ بالنسبة للدول التي صدقت عليه ، وذلك طبقاً لأحكام المادة الرابعة والتسعين (أ) 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" .

الباب الثانى

منظمة الطيران المدنى الدولى

الفصل السابع

المنظمة

المادة الثالثة والأربعون

التسمية والتشكيل

أنشئت بمتضى هذه الاتفاقية منظمة تسمى "منظمة الطيران المدنى الدولى" . وتتكون هذه المنظمة من جمعية عمومية ومجلس وأى هيئات أخرى قد تصبح ضرورية .

المادة الرابعة والأربعون

الأهداف

ان غايات وأهداف المنظمة هى 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 المدنى الدولى فى جميع أنحاء العالم .
- (ب) تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها لأغراض سلمية .
- (ج) تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية للطيران المدنى الدولى .
- (د) تلبية احتياجات شعوب العالم الى نقل جوى يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد .
- (هـ) منع الهدر الاقتصادى الناتج عن المنافسة غير المعقولة .
- (و) ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة واثاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة لاستثمار مؤسسات للنقل الجوى الدولى .
- (ز) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة .
- (ح) تعزيز سلامة الطيران فى الملاحة الجوية الدولية .
- (ط) تعزيز تطور جميع جوانب الطيران المدنى الدولى بوجه عام .

المادة الأربعةون

صلاحية الشهادات والرخص المعتمدة

لا يجوز لأي طائرة أو لأي عضو في طاقم طائرة ممن لديهم شهادات أو رخص معتمدة على هذا النحو أن يشتركوا في الملاحة الدولية ، الا اذا كان ذلك باذن من الدولة أو الدول التي يدخلون أراضيها . أما تسجيل أو استخدام مثل هذه الطائرة ، أو أى جزء مرخص من أجزاء الطائرة ، فى دولة غير الدولة التى أصدرت فيها شهاداتها أصلا ، فيترك لتقدير الدولة التى تستورد اليها 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 فى الأصل قبل انتهاء السنة التالية للتاريخ الذى 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 .

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

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

المادة الثامنة والثلاثون

الخروج عن القواعد القياسية والاجراءات الدولية

على أى دولة ترى أنه يتعذر عليها عمليا الامتثال فى كل الوجوه لأى من هذه القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية ، أو جعل قواعدها أو اجراءاتها الخاصة متفقة تماما مع أى من القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية بعد تعديل هذه الاجراءات ، أو ترى من الضرورى اعتماد أنظمة أو اجراءات مختلفة فى ناحية معينة عن الأنظمة أو الاجراءات التى قررتها قاعدة قياسية دولية ، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدنى الدولى بالاختلافات بين اجراءاتها الخاصة وبين الاجراءات التى قررتها القاعدة القياسية الدولية . وفى حالة التعديلات على القواعد القياسية الدولية ، فعلى كل دولة لا تدخل على قواعدها أو اجراءاتها التعديلات الملائمة أن تخطر المجلس بذلك خلال الستين يوماً التالية لاعتماد تعديل القاعدة القياسية الدولية ، أو أن توضح الاجراء الذى تعتمده . وفى هذه الأحوال ، يبلغ المجلس فوراً جميع الدول الأخرى بالاختلاف القائم بين عنصر أو أكثر من عناصر القاعدة القياسية الدولية المعنية وبين ما يقابلها من الاجراءات الوطنية فى تلك الدولة .

المادة التاسعة والثلاثون

اعتماد الشهادات والرخص

- (أ) أى طائرة أو جزء منها توجد بصدها قاعدة قياسية دولية خاصة بالصلاحية للطيران أو الأداء ولم تف فى أى جانب كان لتلك القاعدة عند اصدار شهادة صلاحيتها للطيران ، فيجب أن يدوّن على شهادة صلاحيتها للطيران ، أو فى ملحق لها ، بيان كامل بالتفاصيل التى لم تف فيها الطائرة أو أحد أجزائها بالقاعدة القياسية .
- (ب) أى شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفى تماماً الشروط المفروضة فى القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التى يحملها ، فيجب أن يدوّن على رخصته أو فى ملحق لها بيان كامل بتفاصيل عدم استيفائه لهذه الشروط .

المادة الرابعة والثلاثون

سجلات الرحلات

يحتفظ لكل طائرة تعمل فى الملاحة الدولية بسجل رحلات تقيد به البيانات عن الطائرة وطاقمها وعن كل رحلة من رحلاتها ، وذلك بالشكل الذى يقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية .

المادة الخامسة والثلاثون

القيود المفروضة على نقل البضائع

(أ) لا يجوز نقل ذخائر حربية أو مواد حربية الى داخل اقليم دولة أو فوقه بطائرة تعمل فى الملاحة الدولية الا 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 التى قد تصدرها منظمة الطيران المدنى الدولى من وقت لآخر .

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها فى أن تنظم أو تحظر ، لأسباب تتعلق بالنظام العام والسلامة ، نقل أشياء خلاف ما ذكر فى الفقرة (أ) داخل اقليمها أو فوقه ، وذلك بشرط ألا يكون هناك تمييز فى هذا الشأن بين طائراتها الوطنية التى تعمل فى الملاحة الدولية وبين طائرات الدول الأخرى العاملة فى نفس المجال ، وبشرط ألا يفرض أى 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 التى تطير فوق اقليمها .

الفصل السادس

القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دوليا

المادة السابعة والثلاثون

اعتماد القواعد القياسية والاجراءات الدولية

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد فى الأنظمة والقواعد القياسية والاجراءات والتنظيم ، فيما يتعلق بالطائرات والأفراد والطرق الجوية والخدمات المساعدة ، فى جميع الأمور التى يؤدى فيها هذا التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها .

وتحقيقا لهذا الهدف ، تقوم منظمة الطيران المدنى الدولى من وقت لآخر ، وحسب الضرورة ، باعتماد أو تعديل القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل والاجراءات الدولية الموصى بها ، والتى تتعلق بالمسائل الآتية :

- (د) سجل رحلاتها .
- (هـ) رخصة جهازها اللاسلكى 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 اللاسلكى بالطائرات

- (أ) لا يجوز لطائرات كل دولة متعاقدة ، أن تحمل جهاز ارسال لاسلكى أثناء وجودها فى اقليم دولة متعاقدة أخرى أو فوق ذلك الاقليم ، الا اذا كانت السلطات المختصة فى الدولة المسجلة فيها الطائرة قد أصدرت ترخيصا بتركيب مثل هذا الجهاز وتشغيله . ويكون استعمال جهاز الارسال اللاسلكى داخل اقليم الدولة المتعاقدة التى تطير الطائرة فوقه خاضعا للأنظمة التى تضعها تلك الدولة .
- (ب) لا يجوز أن يستعمل جهاز الارسال اللاسلكى الا أعضاء طاقم الطيران الذين لديهم رخصة خاصة لهذا الغرض صادرة من السلطات المختصة فى الدولة المسجلة فيها الطائرة .

المادة الحادية والثلاثون

شهادات الصلاحية للطيران

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

المادة الثانية والثلاثون

رخص الأفراد

- (أ) يشترط فى قائد كل طائرة تعمل فى الملاحة الدولية وباقى أعضاء طاقم قيادتها أن تكون لديهم شهادات أهلية ورخص صادرة أو معتمدة من الدولة المسجلة فيها الطائرة .
- (ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة بحقها فى عدم الاعتراف ، فيما يتعلق بالطيران فوق اقليمها ، بشهادات الأهلية والرخص التى تمنحها لى 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 التى أصدرت أو اعتمدت بمقتضاها تلك الشهادات أو الرخص معادلة أو أعلى من الحد الأدنى للقواعد القياسية التى قد تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية .

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

(ج) لا تستفيد من أحكام هذه المادة الا الدول الأطراف فى هذه الاتفاقية والتي تكون اما (١) دولا أطرافا فى الاتفاقية الدولية لحماية حقوق الملكية الصناعية وفى أى تعديلات لتلك الاتفاقية ، (٢) أو دولا أصدرت بشأن براءات الاختراع قوانين تعترف بمقتضاها باختراعات رعايا الدول الأخرى الأطراف فى هذه الاتفاقية وتمنحها حماية ملائمة .

المادة الثامنة والعشرون

التسهيلات والأنظمة القياسية للملاحة الجوية

تتعهد كل دولة متعاقدة ، فى حدود امكانياتها العملية ، بالآتى :

(أ) أن توفر فى اقليمها مطارات وخدمات لاسلكية وخدمات أرساد جوية وغيرها من تسهيلات الملاحة الجوية لتسهيل الملاحة الجوية الدولية طبقا للقواعد القياسية وأساليب العمل التى يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية .

(ب) أن تعتمد وتنفذ النظم القياسية الملائمة بشأن اجراءات الاتصالات والرموز والعلامات والاشارات والاضاءة وغيرها من أساليب وقواعد العمل التى قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية .

(ج) أن تتعاون فى التدابير الدولية لتأمين نشر الخرائط والرسومات الجوية طبقا للقواعد القياسية التى قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية .

الفصل الخامس

الشروط الواجب توافرها بالنسبة للطائرات

المادة التاسعة والعشرون

المستندات التى تحمل على متن الطائرات

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

(أ) شهادة تسجيلها .

(ب) شهادة صلاحيتها للطيران .

(ج) الرخص اللازمة لكل من أعضاء طاقمها .

المادة الرابعة والعشرون

الرسوم الجمركية

(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 . ويعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغير ذلك من الرسوم والفرائض المماثلة التي تفرضها الدولة أو السلطات المحلية ، الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والأجهزة المعتادة والمؤن 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 أى كميات أو مواد تُنزل من الطائرة ، الا اذا سمحت 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 فى طائرة دولة متعاقدة أخرى تعمل فى 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 فى حالة خطر

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

المادة السادسة والعشرون

التحقيق فى الحوادث

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

المادة السابعة والعشرون

الاعفاء من توقيع الحجز فى حالة الدعاوى المتعلقة ببراءات الاختراع

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

المادة التاسعة عشرة

القوانين الوطنية التي تحكم التسجيل

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

المادة العشرون

إبراز العلامات

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

المادة الحادية والعشرون

تقارير التسجيل

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم ، بناءً 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 ، طبقاً للقواعد التي قد تقرها هذه المنظمة ، تقارير تحتوي على البيانات الملائمة التي يمكن توفيرها فيما يتعلق بملكية وإدارة الطائرات المسجلة في تلك الدولة والمستخدم عادة في الملاحة الجوية الدولية . وتضع منظمة الطيران المدني الدولي البيانات التي حصلت عليها بهذه الطريقة تحت تصرف الدول المتعاقدة الأخرى بناءً على طلبها .

الفصل الرابع

إجراءات تسهيل الملاحة الجوية

المادة الثانية والعشرون

تبسيط الإجراءات

توافق كل دولة متعاقدة على أن تتخذ ، عن طريق إصدار أنظمة خاصة أو بأي وسيلة أخرى ، كل التدابير العملية لتسهيل ملاحه الطائرات بين أقاليم الدول المتعاقدة وتسريعها ، وتجنب أي تأخير لا داعي له للطائرات والطواقم والركاب والبضائع ، خصوصاً فيما يتعلق بتطبيق قوانين الهجرة والحجر الصحي والجمارك وإجراءات التصريح .

المادة الثالثة والعشرون

إجراءات الجمارك والهجرة

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تضع ، إلى الحد الذي تراه ممكناً من الوجهة العملية ، إجراءات الجمارك والهجرة المتعلقة بالملاحه الجوية الدولية طبقاً 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 .

المادة الخامسة عشرة

رسوم المطارات والرسوم المماثلة

كل مطار موجود فى 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 فى 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 فى خطوط جوية دولية منتظمة ، عن الرسوم التى تدفعها طائراتها الوطنية من نفس النوع والمستخدمه فى عمليات مماثلة .

(ب) بالنسبة للطائرات المستخدمة فى خطوط جوية دولية منتظمة ، عن الرسوم التى تدفعها طائراتها الوطنية المستخدمة فى خطوط جوية دولية مماثلة .

تنشر جميع هذه الرسوم وتبلغ بها منظمة الطيران المدنى الدولى ، مع العلم بأنه بناء على طلب من الدولة المتعاقدة صاحبة الشأن ، فإن الرسوم المفروضة مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الأخرى تخضع للبحث من المجلس ، الذى عليه أن يعد تقريرا أو يوجه توصيات فى هذا الشأن الى الدولة أو الدول التى يعينها الأمر . ولا يجوز لأى دولة متعاقدة أن تفرض رسوما أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أى طائرة تابعة لدولة متعاقدة فوق اقليمها أو دخولها فيه أو خروجها منه ، أو تتعلق بأشخاص أو أموال على متنها .

المادة السادسة عشرة

تفتيش الطائرات

للسلطات المختصة فى كل من الدول المتعاقدة الحق فى تفتيش طائرات الدول المتعاقدة الأخرى عند الهبوط أو المغادرة ، وفحص الشهادات والمستندات الأخرى التى 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 فى أكثر من دولة واحدة ، ولكن يجوز نقل تسجيلها من دولة الى أخرى .

المادة العاشرة

الهبوط فى مطار جمركى

باستثناء الحالة التى يسمح فيها للطائرات ، بموجب أحكام هذه الاتفاقية أو بموجب ترخيص خاص ، بعبور اقليم دولة متعاقدة بدون هبوط ، تهبط كل طائرة تدخل اقليم دولة متعاقدة فى مطار معين من هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركى وغيره ، اذا كانت قواعد هذه الدولة تتطلب ذلك . وعلى مثل هذه الطائرة ، عند مغادرتها اقليم دولة متعاقدة ، أن تغادره من مطار جمركى معين بنفس الطريقة . وتعلن الدولة خصائص جميع المطارات الجمركية المعينة وترسلها الى منظمة الطيران المدنى الدولى ، المنشأة بموجب الباب الثانى من هذه الاتفاقية ، لابلغ 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 فى الملاحة الجوية الدولية الى 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

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تعتمد الاجراءات التى تكفل امتثال كل طائرة تطير فوق اقليمها أو تقوم بتحركات فى داخله وكل طائرة تحمل علامة جنسيتها ، فى أى مكان وجدت ، للقواعد والأنظمة النافذة فى ذلك المكان بخصوص طيران الطائرات وتحركاتها . وتعهد كل دولة متعاقدة بأن تظل قواعدها الخاصة فى هذا الصدد مطابقة ، الى أقصى حد ممكن ، للأنظمة التى قد تقرر من وقت لآخر بموجب هذه الاتفاقية . وتسرى فوق أعالي البحار القواعد المقررة بموجب هذه الاتفاقية . وتعهد كل دولة متعاقدة بتقديم جميع الأشخاص الذين يخالفون الأنظمة السارية للمحاكمة .

المادة الثالثة عشرة

قواعد التصاريح والدخول

ان القوانين والقواعد المعمول بها فى دولة متعاقدة والمتعلقة بدخول ركاب الطائرات وطواقمها والبضائع المنقولة عليها الى اقليمها أو خروجهم منه ، كالأنظمة المتعلقة بالدخول والتصريح والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحى ، يجب اتباعها عند دخول اقليم تلك الدولة أو الخروج منه أو أثناء البقاء فيه ، بواسطة أو بالنيابة عن هؤلاء الركاب أو الطواقم ، 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 : الكوليرا ، والتيفوس (البوابى) ، والجدرى ، والحمى الصفراء ، والطاعون ، وغيرها من الأمراض المعدية التى تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر ، وتحقيقا لهذا الغرض ، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار فى التشاور الوثيق مع الهيئات المعنية بالأنظمة الدولية المتعلقة بالاجراءات الصحية التى تطبق على الطائرات . ويجرى هذا التشاور دون مساس بتطبيق أى اتفاقية دولية قائمة فى هذا الخصوص وتكون الدول المتعاقدة أطرافا فيها .

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 الى نقطة أخرى داخل اقليمها . وتتعهد كل دولة متعاقدة ألا تعقد أى ترتيبات تمنح 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 التى تطير بدون طيار

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

المادة التاسعة

المناطق المحظورة

(أ) يجوز لكل دولة متعاقدة أن تقيّد 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 فى هذا الخصوص بين طائرات هذه الدولة المستخدمة فى خطوط جوية دولية منتظمة وبين طائرات الدول المتعاقدة الأخرى المستخدمة فى خطوط مماثلة . ويجب أن تكون مساحة وموقع تلك المناطق المحظورة معقولين حتى لا تعاق الملاحه الجوية بلا ضرورة . وتبلغ الدول المتعاقدة الأخرى ومنظمة الطيران المدنى الدولى بأسرع ما يمكن بأوصاف تلك المناطق المحظورة فى اقليم دولة متعاقدة ، وكذلك بكل ما يطرأ عليها من تغيير بعد ذلك .

(ب) تحتفظ كل دولة متعاقدة أيضا بالحق ، فى ظروف استثنائية أو أثناء الحالات الطارئة أو لصالح السلامة العامة ، فى أن تقيّد 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 التى قد تقرها ، أن تلزم أى طائرة تدخل المناطق المشار إليها فى الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) أعلاه بالهبوط بأسرع ما يمكن من الناحية العملية فى مطار معين داخل اقليمها .

المادة الثانية

الاقليم

لأغراض هذه الاتفاقية ، يعتبر اقليم الدولة الأراضى البرية والمياه الاقليمية 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 فى خدمات عسكرية أو جمركية أو فى خدمات الشرطة .
- (ج) لا يجوز لآى طائرة من طائرات الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق اقليم دولة أخرى أو أن تهبط فيه الا اذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك من خلال اتفاق خاص أو غيره ، وطبقا لشروط ذلك الترخيص .
- (د) تتعهد الدول المتعاقدة عند اصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية .

المادة الرابعة

اساءة استخدام الطيران المدنى

توافق كل دولة متعاقدة على ألا تستخدم الطيران المدنى لآى غرض يتنافى مع أهداف هذه الاتفاقية .

الفصل الثانى

الطيران فوق أقاليم الدول المتعاقدة

المادة الخامسة

حق الطيران غير المنتظم

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

وإذا كانت الطائرات المذكورة مستخدمة فى نقل ركاب أو بضائع أو بريد لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير ما عدا الخطوط الجوية الدولية المنتظمة ، فيكون لها أيضا امتياز أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد ، شريطة مراعاة أحكام المادة السابعة ، مع احتفاظ الدولة التى يتم فيها الأخذ أو الانزال بالحق فى فرض ما قد تراه ملائما من أنظمة أو شروط أو قيود .

اتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي¹

ديباجة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد 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 .

لذلك ، فان الحكومات الموقعة أدناه ، وقد اتفقت ، مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم ، وتحقق انشاء خطوط جوية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة .

قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض .

الباب الأول

الملاححة الجوية

الفصل الأول

مبادئ عامة وتطبيق الاتفاقية

المادة الأولى

السيادة

تعترف الدول المتعاقدة بأن لكل دولة السيادة الكاملة والمطلقة على الفضاء الجوي الذي يعلو اقليمها .

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

المادة السابعة

على حكومة الولايات المتحدة الأمريكية أن تسجل هذا البروتوكول لدى الأمم المتحدة ولدى منظمة الطيران المدني الدولي في أقرب وقت ممكن بعد دخوله حيز التنفيذ .

المادة الثامنة

- ١- يظل هذا البروتوكول ساريا ما دامت الاتفاقية سارية .
- ٢- لا ينتهى سريان هذا البروتوكول بالنسبة لأى دولة الا عندما تنتفى عن تلك الدولة صفة الطرف فى الاتفاقية .

المادة التاسعة

- على حكومة الولايات المتحدة الأمريكية اخطار جميع الدول الأعضاء فى منظمة الطيران المدني الدولي والمنظمة نفسها بما يلى :
- (أ) أى توقيع على هذا البروتوكول وتاريخ هذا التوقيع ، مع بيان ما اذا كان التوقيع بتحفظ أو بدون تحفظ على قبوله .
 - (ب) ايداع أى وثيقة قبول وتاريخ الايداع .
 - (ج) تاريخ سريان هذا البروتوكول وفقا لأحكام الفقرة (١) من المادة الرابعة .

المادة العاشرة

هذا البروتوكول ، المحرر باللغات العربية والروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية ، والمتساوية جميعا فى الحجية ، يودع فى محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ، التى يجب عليها أن ترسل صورة منه معتمدة على النحو الواجب الى حكومات الدول الأعضاء فى منظمة الطيران المدني الدولي .

اثباتا لذلك ، فان المفوضين الموقعين أدناه ، المخولين حسب الأصول ، يوقعون على هذا البروتوكول .

حسب فى مونتريال فى اليوم التاسع والعشرين من شهر سبتمبر/ أيلول من عام ألف وتسعمائة وخمسة وتسعين .

المادة الثانية

إذا كانت دولة طرف في هذا البروتوكول قد صدقت أو ستصدق في المستقبل على أى تعديل للاتفاقية وفقا للفقرة (أ) من المادة الرابعة والتسعين ، فإن نص هذا التعديل باللغات العربية والروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية ، سيعتبر حينئذ أنه يشير الى النص المتساوى فى الحجية باللغات الخمس ، الذى يسفر عنه هذا البروتوكول .

المادة الثالثة

١- يمكن للدول الأعضاء فى منظمة الطيران المدنى الدولى أن تصبح أطرافا فى هذا البروتوكول بأى من الطرق التالية :

(أ) التوقيع بدون تحفظ على القبول .

(ب) أو التوقيع مع التحفظ على القبول ثم القبول .

(ج) أو القبول .

٢- يظل باب التوقيع على هذا البروتوكول مفتوحا فى مونتريال حتى اليوم العاشر من شهر أكتوبر/ تشرين الأول ١٩٩٥ ، ويظل بعد ذلك مفتوحا للتوقيع فى واشنطن العاصمة .

٣- يتم القبول بايداع وثيقة بذلك لدى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية .

٤- يعتبر الانضمام الى هذا البروتوكول أو التصديق عليه أو الموافقة عليه قبولا له .

المادة الرابعة

١- يدخل هذا البروتوكول حيز التنفيذ فى اليوم الثلاثين بعد أن تكون اثنتا عشرة دولة قد قامت ، طبقا لأحكام المادة الثالثة ، اما بالتوقيع عليه بدون تحفظ على القبول واما بقبوله ، وبعد سريان مفعول البروتوكول بشأن التعديل لاتفاقية الطيران المدنى الدولى الذى وقع فى التاسع والعشرين من شهر سبتمبر/ أيلول ١٩٩٥ والذى نص على تساوى نص الاتفاقية باللغة العربية فى الحجية مع اللغات الأخرى .

٢- عندما تصبح أى دولة طرفا فى وقت لاحق فى هذا البروتوكول وفقا للمادة الثالثة ، يصبح البروتوكول ساريا بالنسبة لها اما فى تاريخ توقيعها عليه بدون تحفظ على القبول ، واما فى تاريخ قبولها له .

المادة الخامسة

يعتبر انضمام أى دولة للاتفاقية بعد دخول هذا البروتوكول حيز التنفيذ قبولا لهذا البروتوكول .

المادة السادسة

لا يعتبر قبول أى دولة لهذا البروتوكول تصديقا منها على أى تعديل للاتفاقية .

بروتوكول

بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤)

ان الحكومات الموقعة أدناه

اذ تضع في اعتبارها أن الدورة التاسعة والعشرين للجمعية العمومية قد طلبت ، ضمن أمور أخرى ، في القرار ٢٩٩-٢١ ، من المجلس والأمين العام اتخاذ الاجراءات اللازمة لتعزيز استخدام اللغة العربية في المنظمة ، والمتابعة الحثيثة لهذه الاجراءات بهدف استخدام اللغة العربية على قدم المساواة مع اللغات الأخرى في المنظمة .

وتضع في اعتبارها أن باب التوقيع على النص الانجليزي لاتفاقية الطيران المدني الدولي قد فتح في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر/ كانون الأول عام ألف وتسعمائة وأربعة وأربعين .

وتضع في اعتبارها أنه ، عملا بالبروتوكول الموقع في بوينس آيرس يوم ٢٤ سبتمبر/ أيلول ١٩٦٨ بشأن النص الرسمي الثلاثي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو يوم ٧ ديسمبر/ كانون الأول ١٩٤٤ ، فقد تم اعتماد نص اتفاقية الطيران المدني الدولي (المشار إليها فيما بعد باسم "الاتفاقية") باللغتين الفرنسية والأسبانية وأصبح يشكل ، مع نص الاتفاقية باللغة الانجليزية ، النص المتساوي في الحجية باللغات الثلاث على النحو المذكور في البند الختامي من الاتفاقية .

وتضع في اعتبارها أن البروتوكول المتعلق بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي والبروتوكول الخاص بالنص الرسمي الرباعي اللغات لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤) قد اعتمدا في يوم ٣٠ سبتمبر/ أيلول ١٩٧٧ ، ونصا على حجية نص الاتفاقية وتعديلاتها باللغة الروسية .

وتضع في اعتبارها تبعا لذلك ، أنه أصبح من الملائم ايراد النص اللازم لقرار نص الاتفاقية باللغة العربية .

وتضع في اعتبارها أنه يجب عند اقرار هذا الحكم مراعاة التعديلات التي أدخلت على الاتفاقية باللغات الروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية ، التي تتساوى نصوصها في الحجية ، وأنه طبقا للفقرة (أ) من المادة الرابعة والتسعين من الاتفاقية لا يصح أي تعديل ساريا الا تجاه الدولة التي صدقت عليه .

قد اتفقت على ما يلي :

المادة الأولى

ان النص العربي للاتفاقية وتعديلاتها ، المرفق بهذا البروتوكول ، يشكل مع نص الاتفاقية وتعديلاتها باللغات الروسية والفرنسية والأسبانية والانجليزية ، نصا متساويا في الحجية باللغات الخمس .

12/95, Q5/P1/3000

Order No. 9663
Printed in ICAO

بروتوكول

بشأن النص الرسمي الخماسي اللغات
لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤)
وَقَع فِي مونتريال فِي ٢٩ سبتمبر/ ايلول ١٩٩٥

PROTOCOL

on the Authentic Quinquelingual Text of
the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)

Signed at Montreal on 29 September 1995

PROTOCOLE

concernant le texte authentique quinquélingue
de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944)

Signé à Montréal le 29 septembre 1995

ПРОТОКОЛ

об аутентичном пятиязычном тексте
Конвенции о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год)

Подписано в Монреале 29 сентября 1995 года

PROTOCOLO

relativo al texto auténtico quinquelingüe del
Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)

Firmado en Montreal el 29 de septiembre de 1995



1995

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
منظمة الطيران المدني الدولي