

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

**INTERNATIONAL CONFERENCE
ON AIR LAW**

**(The Authentic Arabic Text of the
Convention on International Civil Aviation)**

Montreal, 25 – 29 September 1995

MINUTES AND DOCUMENTS

2001

Published in separate English, Arabic, French, Russian and Spanish editions by the International Civil Aviation Organization. All correspondence, except orders and subscriptions, should be addressed to the Secretary General.

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. Credit card orders (American Express, MasterCard and Visa) are accepted at ICAO Headquarters.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit

999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7

Telephone: +1 (514) 954-8022; Telex: 05-24513; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA;

E-mail: sales_unit@icao.int

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,

Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776

Telephone: +20 (2) 267-4840; Facsimile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,

92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)

Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Télécopieur: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001

or 17 Park Street, Calcutta 700016

Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

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

Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,

P.O. Box 46294, Nairobi

Telephone: +254 (2) 622-395; Facsimile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,

Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570

Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Sitatex: MEXCAYA

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos

Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK

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

Teléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Russian Federation. Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351

Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

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

Téléphone: +221 8-23-54-52; Télécopieur: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky,

State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21, Slovak Republic

Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg, Republic of South Africa

Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,

Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid

Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo electrónico: sccc.ventasoci@aena.es

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

Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

12/01

Catalogue of ICAO Publications and Audio-visual Training Aids

Issued annually, the Catalogue lists all publications and audio-visual training aids currently available.

Monthly supplements announce new publications and audio-visual training aids, amendments, supplements, reprints, etc.

Available free from the Document Sales Unit, ICAO

TABLE OF CONTENTS

	Page
PART I	
INTRODUCTION	3
PART II	
LIST OF DELEGATES	7
MINUTES OF THE PLENARY MEETINGS OF THE CONFERENCE AND OF THE COMMISSION OF THE WHOLE	
FIRST PLENARY MEETING, 25 September 1995	13
Opening of the Conference	13
Adoption of the Agenda	15
Adoption of the Rules of Procedure	15
Establishment of the Credentials Committee	16
Election of the President and of the Vice-Presidents of the Conference	16
Organization of work	17
FIRST MEETING OF THE COMMISSION OF THE WHOLE, 29 September 1995	19
Report of the Committee on the Arabic Text of the Convention and the Amendments thereto and the Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)	19
Draft Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)	20
Draft Final Act of the Conference	20
SECOND PLENARY MEETING, 25 September 1995	21
Report of the Credentials Committee	21
THIRD PLENARY MEETING, 29 September 1995	23
Report of the Credentials Committee	23
Consideration of AAT Docs Nos. 6, 7 and 8	23

FOURTH PLENARY MEETING, 29 September 1995	25
Signature of the Final Act of the Conference and of the <i>Protocol on the Authentic</i> <i>Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)</i>	25

PART III

DOCUMENTATION

AAT Doc No. 1 (Revised)	Provisional Agenda	35
AAT Doc No. 2	Provisional Rules of Procedure	37
AAT Doc No. 3	Draft Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)	45
AAT Doc No. 4 (Revised)	Convention on International Civil Aviation	49
AAT Doc No. 5	Amendments to the Convention on International Civil Aviation	83
AAT Doc No. 6	Report of the Committee on the Arabic Text of the Convention and the Amendments thereto and the Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)	89
AAT Doc No. 7	Draft Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)	91
AAT Doc No. 8	Draft Final Act of the Conference (not reproduced)	133
AAT Doc No. 9	Report of the Credentials Committee	135

PART IV

PROTOCOL ON THE AUTHENTIC QUINQUELINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)	141
--	-----

PART V

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE AUTHENTIC ARABIC TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)	185
---	-----



PART I

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INTRODUCTION

The International Conference on the Authentic Arabic Text of the Convention on International Civil Aviation was convened by the International Civil Aviation Organization during its 31st Session of the Assembly for the purpose of adopting the Authentic Arabic Text of the Convention.

The Conference was held in Montreal from 25 to 29 September 1995.

Trilingual Text

The *Convention on International Civil Aviation* had been opened for signature, in English only, at the International Conference on Civil Aviation in Chicago (USA) on 7 December 1944. However, the Final Clause of the Convention provided that the text of the Convention, drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature at Washington, D.C.

Therefore, the International Conference of Plenipotentiary Representatives held in Buenos Aires from 9 to 24 September 1968 adopted the *Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)* which was opened for signature on 24 September 1968 and came into force on 24 October 1968.

Quadrilingual Text

Since the Convention signed in 1944 only provided for the authentic text in three languages, the addition of any other language to the authentic text requires, firstly, an amendment to the Final Clause to provide for the authentic text in such a language, and secondly, the adoption of a protocol which contains the authentic text in such a language. Consequently, the 22nd Session of the Assembly (1977) adopted a Protocol amending the Final Clause of the Convention to provide for the authentic text of the Convention in the Russian language. The International Conference on the Authentic Russian Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944), held at Montreal from 19 to 30 September 1977, adopted the *Protocol on the Authentic Quadrilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)*, which was opened for signature on 30 September 1977 and came into force on 16 September 2000.

Quinquelingual Text

In accordance with the decision of the 23rd Session of the Assembly, an Arabic version of the *Convention on International Civil Aviation*, intended for internal purposes of the Organization, was issued in 1983. Assembly Resolution A29-21, on strengthening the use of the Arabic language in ICAO, requested the Council and the Secretary General to take the necessary measures to intensify the progressive use of the Arabic language in interpretation and translation services and to report to the 30th Session of the Assembly, "with the objective of achieving the utilization of the Arabic language in ICAO on the same level as the other languages in the Organization by the end of 1998". At the 8th meeting of its 142nd Session on 13 June 1994, the Council decided to convene in 1995, concurrently with the 31st Session of the Assembly, an International Conference on the Authentic Arabic Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

In 1995, the 31st Session of the Assembly adopted a Protocol amending the Final Clause of the Convention to provide for the authentic text of the Convention in the Arabic language. The International Conference on the Authentic Arabic Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) adopted the *Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)*, which was opened for signature on 29 September 1995. This Protocol will come into force when the Protocol amending the Final Clause of the Convention relating to the authentic Arabic text comes into force.

The Final Act of the International Conference on the Authentic Arabic Text of the Convention on International Civil Aviation was signed on 29 September 1995 by 65 States. It is set out in Part V of this publication.

PART II

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

LIST OF DELEGATES

ARGENTINE REPUBLIC, THE

L. O'Connel De Alurralde
J. L. Peralta Monti
E. Martinez Gondra

ARMENIA, THE REPUBLIC OF

G. Nanagoulian

AUSTRALIA

J. M. Weber
H. B. O'Keeffe
L. A. Keith
M. W. Wilkes
J. L. Manning
H. Addison

BAHRAIN, THE STATE OF

I. A. Al-Hamer
A. K. Al-Mutawa
M. A. Juman

BELGIUM, THE KINGDOM OF

A. Kundycki

BELIZE

D. R. Lindo
H. J.F. Bloomfield
J. Huang

BENIN, THE REPUBLIC OF

A. De Souza

BRAZIL, THE FEDERATIVE REPUBLIC OF

R. C. Pereira

CANADA

G. Lauzon
B. Labrosse
J. Murphy

CHILE, THE REPUBLIC OF

G. Miranda
P. Campos
L. Lennon
J. Pablos Langlois
J. Ansted
J. Manuel Sánchez
A. Arévalo
J. Sánchez
M. Poklepovic

CHINA, THE PEOPLE'S REPUBLIC OF

R. Lu
Y. Zhang
M. Diao
J. Zhang
Z. Wu
X. Zhang

CROATIA, THE REPUBLIC OF

J. Kapetanović
Ž. Slijepčević
K. Tamhina

CUBA, THE REPUBLIC OF

R. Acevedo Gonzalez

CZECH REPUBLIC, THE

O. Vodička
M. Beránek
J. Zbiralová

DENMARK, THE KINGDOM OF

V. K. H. Eggers
B. Willumsen
K. V. Andersen
K. Thcil
H. Christensen

DOMINICAN REPUBLIC, THE

L. A. Flores Mota

ECUADOR, THE REPUBLIC OF

W. E. Birkett

EGYPT, THE ARAB REPUBLIC OF

S. Abdel-Monsef Mahmoud
N. K. E. Ahmed Zaki
M. N. Riad
N. H. Al Aasar
Z. H. Arafa

FINLAND, THE REPUBLIC OF

M. Talvitie
L. Lökvist
K. Salonen
M. Lampi

FRENCH REPUBLIC, THE

X. Fels
P. Langumier
J-C Bugnet

GERMANY, THE FEDERAL REPUBLIC OF

F. von Rottenburg
R. Münz

HELLENIC REPUBLIC, THE

A. Exintaris
V. Simantirakis
D. Loannou
A. Giokaris

ICELAND, THE REPUBLIC OF

P. Pálsson
G. Matthiasson
P. Ó. Sigurdsson

INDONESIA, THE REPUBLIC OF

H. Dhanutirto
B. Parwoto
Z. Sikado
S. Soemodihardjo

IRAN, THE ISLAMIC REPUBLIC OF

A. Manzari

ITALIAN REPUBLIC, THE

R. Ruggiero
U. Leanza
E. Chiavarelli

JAMAICA

R. Pickersgill
K. Rattray
D. M. Clarke

JAPAN

N. Nakahira
A. Kitada
M. Mukai
N. Fujii
K. Uchinami
T. Miyashita
H. Misaki
A. Shimamura
Y. Toi
H. Nakai

JORDAN, THE HASHEMITE KINGDOM OF

A. Jweiber
B. Salaytah
A-R Akour
A. Al Moumini
Y. Al Zaabi

KENYA, THE REPUBLIC OF

J. B. Okara
J. P. Ayuga
S. W. Githaiga
P. K. Lagat
W. J. Yagomba
J. Ong'era

KUWAIT, THE STATE OF

J. M. A. Al-Ahmad Al Sabbah
Z. A. M. Alzamel
F. A. A. Alfarah
M. A. K. Allasiqah
N. A. Mohareb

LEBANESE REPUBLIC, THE

R. El Abdallah
S. Sassine

**LIBYAN ARAB JAMAHIRIYA, THE
SOCIALIST PEOPLE'S**

M. O. Abughreiss
A. A. Almeslaty
M. R. Kaddah
M. H. Zaghwan
M. M. Maatouq
B. M. Shekouka
A. S. M. Almasarty

MALAYSIA

C. K. Wat

MALI, THE REPUBLIC OF

M. A. Touré

**MAURITANIA, THE ISLAMIC REPUBLIC
OF**

M'B. O. Gharve

MAURITIUS, THE REPUBLIC OF

V. Poonoosamy

MOROCCO, THE KINGDOM OF

A. J. Al Daoudi

NEPAL, THE KINGDOM OF

K. Basnyat

H. Bhakta Shrestha

NIGER, THE REPUBLIC OF THE

A. Aboubacar

J-L. Magdelénat

NIGERIA, THE FEDERAL REPUBLIC OF

M. A. B. Adcyanju

J. P. Hirse

T. O. Akercle

F. O. Osobukola

NORWAY, THE KINGDOM OF

O. M. Rambech

OMAN, THE SULTANATE OF

A. S. Al-Rawahy

PERU, THE REPUBLIC OF

R. Rivera

PORTUGUESE REPUBLIC, THE

J. J. De Carvalho

QATAR, THE STATE OF

E-S. A. H. Salatt

H. B. M. Al-Thani

I. Abdul Qadir

A. M. S. Al-Abdul Rahman Al-Thani

REPUBLIC OF KOREA, THE

T-K Yang

Y-K. Kim

Y-K Hahm

ROMANIA

A. Țăncu

I. Tănase

C. D. Manea

S. P. Stoicescu

L. Pop

L. Sandu

M. Trandafir

A. Liciu

V. Marinescu

S. Andriano

RUSSIAN FEDERATION, THE

V. V. Zamotin
V. A. Routhkine
A. E. Bavykin
A. V. Nemchinov

SAUDI ARABIA, THE KINGDOM OF

A. B. A. R. Alkhalaf
S. B. A. Al-Ghamdi
R. A. El Bakri

SENEGAL, THE REPUBLIC OF

T. Sylla
A. B. Diagne
C. M. Diop

SOUTH AFRICA, THE REPUBLIC OF

J. J. Smit
R. W. Van Zyl

SPAIN, THE KINGDOM OF

L. Adrover Davila

SUDAN, THE REPUBLIC OF THE

M. O. Nuwari

SWEDEN, THE KINGDOM OF

G. Stjernberg
H. Jansson

SWISS CONFEDERATION, THE

A. Auer
G. Panchard
U. Haldimann
F. Frochaux

**THE FORMER YUGOSLAV REPUBLIC
OF MACEDONIA**

G. Pavlovski
L. Sotirovski
D. Selmic

TOGOLESE REPUBLIC, THE

A. Akakpo
B. B. Hodjo
K. Tsidji

TUNISIA, THE REPUBLIC OF

M. Taieb
H. Mougaida
N. Chettaoui

TURKEY, THE REPUBLIC OF

T. Ülgen

UKRAINE

V. P. Shmyhun

UNITED ARAB EMIRATES, THE

M. Y. Al Suweidi
M. A. Ahli
J. N. Mookerjee

**UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND, THE**

D. S. Evans

UNITED MEXICAN STATES, THE

J. Pérez y Bouras

J. Sánchez Gutiérrez

D. Castellanos Saavedra

UNITED STATES OF AMERICA, THE

C. J. Carmody

J. P. Orlando

VENEZUELA, THE REPUBLIC OF

F. García Zambrano

N. Pulido de Tagliaferro

Y. Parada

C. Fraino Lander

J. Antonio Rudas

I. Vargas Torres

J. Gregorio Gómez Barroeta

A. López Ruiz

D. Rodríguez de Souza

YEMEN, THE REPUBLIC OF

M. M. M. Elyoussefi

M. S. Ali

M. A. R. El Madhajy

M. A. R. Abdel Kader

**INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE AUTHENTIC ARABIC TEXT
OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)**

FIRST PLENARY MEETING

(Monday, 25 September 1995, at 1030 hours)

Acting President: Dr. A. Kotaite, President of the Council of ICAO
President: Dr. A. Al-Khalaf

Agenda Item 1: Opening of the Conference

1. Dr. Assad Kotaite, President of the Council of ICAO, as Acting President of the Conference, declared open the International Conference on the Authentic Arabic Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) and spoke as follows:

"It is a great honour and privilege to declare this Diplomatic Conference on Air Law open. On behalf of the Council and the Secretary General of the International Civil Aviation Organization, I would like to extend to all of you a warm welcome to ICAO's Headquarters.

On 7 December 1994, as the world gathered at ICAO's Headquarters, 50 years from the date the *Convention of International Civil Aviation* was signed, the Council celebrated that anniversary of our Organization in the presence of the Secretary-General of the United Nations, Dr. Boutros Boutros-Ghali, who said "*in its area of competence and through the activities it carries out, the International Civil Aviation Organization shares the same ideal and contributes to the same objective as the United Nations and the other agencies of the United Nations System as a whole*".

On the 26th day of June this year, at a solemn ceremony commemorating the 50th anniversary of the signing of the United Nations Charter in San Francisco, the Secretary-General of the United Nations pledged that the United Nations will keep alive the dream of global co-operation.

If one casts one's mind back to more than 50 years ago, one will recall that, in accordance with the Regulations of the Chicago Conference, English was the official language of the Conference, and that consequently only the English text of the Chicago Convention was opened for signature in 1944, it being understood that a text drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which being equally authentic, would be open for signature by Contracting States, as well as the Protocol concerning the final clause.

During the discussion concerning the other languages that should be used in the Chicago documents together with the English language, the Delegation of Lebanon at the Chicago Conference of 1944 requested that if other languages are used, the Arabic language "*should be accepted as an official language in the Conference*". The Document presented by Lebanon went on to say: "*in support of this proposal the Lebanese Delegation wishes to draw the attention of the Executive Committee to the fact that the Arabic language is the official language of around 100 million people living in a vast area extending from the Gulf to the Atlantic Ocean. Its adoption by the Conference on International Aviation will undoubtedly promote better understanding and a more complete development of civil aviation in these vital regions*".

I am pleased to announce today that the Arabic language is now one of the official and working languages of the Organization.

The *Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)*, which was signed at Buenos Aires on 24 September 1968, entered into force on 24 October 1968. In 1977, in the spirit of Assembly Resolution A21-13 which requested the Council to undertake the necessary measures for the preparation of the authentic text of the Chicago Convention in the Russian language, a text was drawn up and the *Protocol on the Authentic Quadrilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)* was adopted by a Diplomatic Conference on 30 September 1977.

Today, this Diplomatic Conference is meeting to adopt the Arabic text of the Chicago Convention and of the amendments thereto.

It should be recalled that in accordance with the decision of the 23rd Session of the Assembly, the Arabic version of the *Convention on International Civil Aviation* was published in 1983 and it was intended for the internal purposes of the Organization. Assembly Resolution A29-21 on *strengthening the use of the Arabic language in ICAO* requested the Council and the Secretary General to take the necessary measures to intensify the progressive use of the Arabic language in interpretation and translation services and to report to this session of the Assembly, "*with the objective of achieving the utilization of the Arabic language in ICAO on the same level as the other languages in the Organization by the end of 1998*". In 1994, the Council considered this subject on several occasions and it requested the Secretary General to present a working paper on the authentic Arabic text of the Chicago Convention and of the amendments thereto. These texts were submitted to all Contracting States. The comments received from States have been incorporated in the draft Arabic text of the Chicago Convention and of the amendments thereto, which was submitted to the Council for approval, together with the draft Protocol for the Diplomatic Conference on Air Law.

Last Friday, 22 September, the Assembly, in accordance with Article 94 of the Chicago Convention, formally approved an amendment to the final clause of that Convention and consequently this Conference is now invited, in accordance with the procedure to be followed, to consider the texts submitted to it for approval.

In this regard, in accordance with Rule 5 of the Conference's Rules of Procedure which will be submitted for its approval, a Committee of limited membership will be established with the task of considering the draft Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation, as well as the draft Arabic text of the Convention and of the amendments thereto. This task should prove an easy one in view of the comments received to date from States which were incorporated in the texts submitted to the Conference. In this regard, speaking personally and on behalf of the Secretary General, I would like to thank all Governments for their co-operation and assistance in the matter which is the subject of this meeting of the international aeronautical community.

I wish to add that the adoption in the next few days of the authentic Arabic text of the Chicago Convention is only one of the stages in the process which, in accordance with the Resolution of the 29th Session of the Assembly, is aimed at achieving the utilization of the Arabic language in ICAO on the same level as the other languages of the Organization.

Finally, I would like to draw the attention of the Conference and of the eminent representatives of sovereign States of whom the Conference is composed, to the need to ratify as soon as possible the texts submitted for the approval of the Conference. If law is to be applicable, it has to be in force. Acceptance of the Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Chicago Convention will be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America which will be the depositary thereof. However, during the signing ceremony which will take place at the end of this Conference on 29 September, States may become parties to the Protocol by signature without reservation as to acceptance.

ICAO is the depositary of the Protocol relating to an Amendment to the Chicago Convention amending the final clause thereof and the Protocol will enter into force as among the States which have ratified it on the date on which the 122nd instrument of ratification is deposited in accordance with Article 94 of the Convention. It is important to note that while these two Protocols are quite separate instruments, they are nevertheless closely linked since the Protocol on the Authentic Quinquelingual Text can only enter into force after it has received the number of ratifications required, as established by the Conference, and **after** entry into force of the amendment to the final clause of the Convention, which provides that the text of the Convention in the Arabic language is of equal authenticity.

I would like to wish this Conference complete success in its work."

Agenda Item 2: Adoption of the Agenda

2. The Acting President of the Conference invited attention to the provisional agenda set forth in AAT Doc No. 1 Revised, which was adopted without comment.

Agenda Item 3: Adoption of the Rules of Procedure

3. The provisional Rules of Procedure contained in AAT Doc No. 2 were then reviewed. The Delegate of Egypt requested, on behalf of the Arabic Delegations, that minutes of the Conference be prepared in accordance with Rule 28, paragraph 1, and it was so agreed. The Rules of Procedure were then adopted as presented.

Agenda Item 4: Establishment of the Credentials Committee

4. The Acting President of the Conference, referring to Rule 2 of the Rules of Procedure which dealt with the establishment of the Credentials Committee, invited the Delegations of Brazil, France, Jordan, Nigeria and Tunisia to designate one representative each to sit on the Committee. The Committee would meet immediately following the close of the present meeting and, in accordance with Rule 2, paragraph 3, would elect its Chairman. A preliminary report of the Credentials Committee would be made during the Second Meeting of the Plenary that afternoon.

Agenda Item 5: Election of the President and of the Vice-Presidents of the Conference

5. In accordance with Rule 4, paragraph 1, of the Rules of Procedure, the Delegate of India proposed, as President of the Conference, Dr. A. Al-Khalaf, Chief Delegate of Saudi Arabia, who had served as President of Civil Aviation of Saudi Arabia since 1992. Citing the academic and professional background of Dr. Al-Khalaf and his linguistic ability, the Delegate of India was confident that he would lead the Conference to a successful conclusion.

6. Dr. Al-Khalaf was so elected by acclamation.

7. Taking over the Chair, the President of the Conference expressed his sincere thanks and appreciation to the Delegate of India for having put forward his name and for his very kind words, and to the Delegations which had supported his nomination. He also expressed gratitude to the President of the Council, to the Secretary General and to all of the members of the Secretariat for their excellent preparation for this Conference. He thanked everyone for the confidence that had been placed in him and for entrusting him with this task, which he considered to be a great honour and privilege for him personally, for his country, the Kingdom of Saudi Arabia, as well as for the Arab and Islamic worlds. Noting the widespread use of the Arabic language in the international community, he expressed confidence that, with the co-operation and constructive participation of those in attendance, the Conference would reach a successful conclusion.

8. The President of the Conference having invited nominations for the offices of the four Vice-Presidents pursuant to Rule 4, paragraph 2, of the Rules of Procedure, the following names were put forward:

First Vice-President: Air Vice-Marshal S. A. Monsef Mahmoud (Egypt)
(nominated by the Delegate of Mexico)

Second Vice-President: Mr P. Benjamin (Indonesia)
(nominated by the Delegate of Tunisia)

Third Vice-President: Mr. D. S. Evans (United Kingdom)
(nominated by the Delegate of Thailand)

Fourth Vice-President: Mr. M. A. Touré (Mali)
(nominated by the Delegate of El Salvador)

9. Air Vice-Marshal Monsef Mahmoud, Mr. Benjamin, Mr. Evans and Mr. Touré were so elected by acclamation.

Agenda Item 6: Organization of work

10. The Conference agreed that a Committee on the Arabic Text of the Convention and the Amendments thereto and the Protocol on the Authentic Qinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) be established and composed of members of the following Delegations: Argentina, Brazil, Cameroon, Canada, China, Egypt, France, Germany, India, the Islamic Republic of Iran, Japan, Jordan, Lebanon, Mali, Mexico, Morocco, Pakistan, Saudi Arabia, Senegal, Spain, Sudan, the United Arab Emirates, the United Kingdom, the United Republic of Tanzania, the United States and Yemen. It was understood that the Committee would convene its first meeting that afternoon, at 1430 hours, at which time it would elect its Chairman. The Committee would have, as the basis for its discussion, the draft Arabic text of the Convention on International Civil Aviation and amendments thereto (AAT Doc Nos. 4 and 5), as well as the draft Protocol on the Authentic Qinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) (AAT Doc No. 3).

11. The meeting adjourned at 1200 hours.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

**INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE AUTHENTIC ARABIC TEXT
OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)**

FIRST MEETING OF THE COMMISSION OF THE WHOLE

(Friday, 29 September 1995, at 0930 hours)

President: Dr A. Al-Khalaf

Agenda Item No. 1: Report of the Committee on the Arabic Text of the Convention and the Amendments thereto and the Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)

1. In presenting the above Report, documented in AAT Doc No. 6, the Chairman (Mr. R. Abdallah, Chief Delegate of Lebanon) indicated that, following a detailed review of the draft Arabic text of the Convention on International Civil Aviation and the amendments thereto (AAT Doc Nos. 4 Revised and 5), the draft Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) (AAT Doc No. 7) and the draft Final Act of the Conference (AAT Doc No. 8), the Committee had unanimously approved these documents, subject to certain amendments of an editorial nature. With regard to the draft Protocol, the Committee recommended that, in Article III, paragraph 2, 10 October 1995 be specified as the closing date for signature of the Protocol in Montreal, and that, in Article IV, paragraph 1, twelve be specified as the number of signatures without reservation as to acceptance or acceptances required to fulfill the first condition for the entry into force of the Protocol.
2. The President, in commending the Report, expressed his gratitude to the Chairman and to the Members of the Committee for their efforts.
3. The Delegate of Tunisia proposed that the wording of Article 27, paragraph (a), of the draft Arabic text of the Convention be amended to reflect the exact meaning of the word "saisie" used in the authentic French text thereof. This revision was necessary to align the Arabic text of the Convention with Tunisian legislation.
4. The Chairman, averring that he could make no distinction between the term used in the draft Arabic text approved by the Committee and the term proposed by the Delegate of Tunisia, indicated that he favoured the existing wording. In his capacity as Delegate of Lebanon, he fully supported the text presented by the Committee, as did the Delegates of Egypt, Saudi Arabia, Kuwait, Japan, Sudan, Bahrain and Ukraine.
5. In the absence of further comments, the President declared the Report of the Committee on the Arabic Text of the Convention and the Amendments thereto and the Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) adopted.

Agenda Item No. 2: Draft Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)

6. The Plenary reviewed and adopted the draft Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) (AAT Doc No. 7), with the understanding that certain editorial amendments to the Spanish and Russian language versions put forward during the debate would be taken into account by the Secretariat in finalizing the Protocol.

Agenda Item No. 3: Draft Final Act of the Conference

7. The Plenary then considered the draft *Final Act of the Conference*, adopting it subject to certain editorial amendments being made to the various language versions.

8. In response to queries raised by a number of Delegates, clarifications were provided by the Director of the Legal Bureau, Dr. M. Pourcelet, with regard to the distinction between Credentials and Full Powers and procedural formalities associated with the signature ceremony to take place that afternoon of the Final Act of the Conference and the *Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)*.

9. The meeting adjourned at 1100 hours, to reconvene as the Plenary.

**INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE AUTHENTIC ARABIC TEXT
OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)**

SECOND PLENARY MEETING

(Monday, 25 September 1995, at 1430 hours)

President: Dr. A. Al-Khalaf

Agenda Item 1: Report of the Credentials Committee

Preliminary Report of the Committee

1. At the invitation of the President, the Chairman of the Credentials Committee (Mr. F. O. Osobukola, Chief Delegate of Nigeria), gave a preliminary report of the Credentials Committee, indicating that, as of 1030 hours that day, 101 States and six international organizations had registered for the Conference, with credentials in due and proper form having been deposited by Delegations of 36 States in accordance with Rule 2, paragraph 1, of the Rules of Procedure. Clarification was required in five instances, and the States concerned would be contacted. The Credentials Committee recommended that, pursuant to Rule 3 of the said Rules, and pending receipt of appropriate credentials, all Delegations registered be authorized to participate in the work of the Conference. Those Delegations which had not yet presented their credentials to the Secretary General were requested to do so as soon as possible. The Committee's final report would be submitted during the Third Meeting of the Plenary, to be convened on Friday, 29 September 1995, at 1000 hours. The Conference so approved.

2. The meeting adjourned at 1500 hours.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE AUTHENTIC ARABIC TEXT
OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

THIRD PLENARY MEETING

(Friday, 29 September 1995, at 1100 hours)

President: Dr. A. Al-Khalaf

Agenda Item No. 1: Report of the Credentials Committee

1. In presenting the Report of the Credentials Committee documented in AAT Doc No. 9, the Chairman (Mr. F. O. Osobukola, Chief Delegate of Nigeria) indicated that, subsequent to the publication of that paper, four additional States (Malaysia, Mauritius, Oman and Portugal) had submitted Credentials and three additional States (Malaysia, Mauritius and Portugal) had submitted Full Powers. Thus a total of 63 Credentials and 52 Full Powers had been received in due and proper form. With regard to the Full Powers, 17 authorized signature of the *Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)* without reservation as to acceptance, 15 authorized signature thereof with reservation as to acceptance and 30 authorized signature without any specification being made. An editorial amendment to the second paragraph on page 2 of the Report was noted. Delegations were invited to contact the Chairman and the Secretary of the Credentials Committee to obtain clarifications regarding any outstanding Credentials or Full Powers. In concluding, the Chairman thanked the Members of the Credentials Committee for their assistance.

2. The President expressed his gratitude to Mr. Osobukola and to the Members of the Committee for their detailed report. Noting that the said Protocol would be open for signature at ICAO Headquarters until 10 October 1995, he clarified that any Full Powers received after the signature ceremony scheduled to take place that afternoon and prior to that date could be presented to the Secretary General and signature of the Protocol could be effected accordingly.

3. In the absence of further comments, the President declared the Report of the Credentials Committee adopted.

Agenda Item No. 2: Consideration of AAT Docs Nos. 6, 7 and 8

4. The Plenary then reviewed and adopted, without amendment, the following: the Report of the Committee on the Arabic Text of the Convention and the Amendments thereto and the Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) (AAT Doc No. 6); the draft Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) (AAT Doc No. 7), and the draft Final Act of the Conference (AAT Doc No. 8)

5. The meeting adjourned at 1130 hours.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

**INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE AUTHENTIC ARABIC TEXT
OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)**

FOURTH PLENARY MEETING

(Friday, 29 September 1995, at 1630 hours)

President: Dr. A. Al-Khalaf

Agenda Item 1: Signature of the Final Act of the Conference and of the Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)

1. The President of the Conference declared open the Fourth Meeting of the Plenary and the signature ceremony for the two instruments arising from the work of the Conference, namely, the Final Act of the Conference and the *Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)*.
2. The Secretary General of the Conference having outlined the procedure to be followed in signing the said instruments, the Final Act was signed on behalf of the 65 States indicated below.

Argentine Republic, the
Armenia, the Republic of
Australia
Bahrain, the State of
Belgium, the Kingdom of
Belize
Brazil, the Federative Republic of
Canada
Chile, the Republic of
China, the People's Republic of
Croatia, the Republic of
Cuba, the Republic of
Czech Republic, the
Denmark, the Kingdom of
Dominican Republic, the
Ecuador, the Republic of
Egypt, the Arab Republic of
Finland, the Republic of
French Republic, the
Germany, the Federal Republic of
Hellenic Republic, the
Iceland, the Republic of
Indonesia, the Republic of
Iran, the Islamic Republic of
Italian Republic, the

Jamaica
Japan
Jordan, the Hashemite Kingdom of
Kenya, the Republic of
Kuwait, the State of
Lebanese Republic, the
Libyan Arab Jamahiriya,
the Socialist People's
Malaysia
Mali, the Republic of
Mauritania, the Islamic Republic of
Mauritius, the Republic of
Morocco, the Kingdom of
Nepal, the Kingdom of
Niger, the Republic of the
Nigeria, the Federal Republic of
Norway, the Kingdom of
Oman, the Sultanate of
Peru, the Republic of
Portuguese Republic, the
Qatar, the State of
Republic of Korea, the
Romania
Russian Federation, the
Saudi Arabia, the Kingdom of

Senegal, the Republic of
 South Africa, the Republic of
 Spain, the Kingdom of
 Sudan, the Republic of the
 Sweden, the Kingdom of
 Swiss Confederation, the
 Togolese Republic, the
 Tunisia, the Republic of
 Turkey, the Republic of

Ukraine
 United Arab Emirates, the
 United Kingdom of Great Britain
 and Northern Ireland, the
 United Mexican States, the
 United States of America, the
 Venezuela, the Republic of
 Yemen, the Republic of

3. *The Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)* was signed on behalf of the following 19 States **without reservation** as to acceptance:

Bahrain, the State of
 Brazil, the Federative Republic of
 China, the People's Republic of
 Denmark, the Kingdom of
 Egypt, the Arab Republic of
 Hellenic Republic, the
 Iceland, the Republic of
 Kuwait, the State of
 Malaysia
 Mali, the Republic of

Mauritius, the Republic of
 Norway, the Kingdom of
 Peru, the Republic of
 Portuguese Republic, the
 Republic of Korea, the
 Sudan, the Republic of the
 Turkey, the Republic of
 Ukraine
 Yemen, the Republic of

and on behalf of the following 31 States **with reservation** as to acceptance:

Armenia, the Republic of
 Belgium, the Kingdom of
 Belize
 Chile, the Republic of
 Croatia, the Republic of
 Cuba, the Republic of
 Czech Republic, the
 Dominican Republic, the
 Finland, the Republic of
 French Republic, the
 Germany, the Federal Republic of
 Indonesia, the Republic of
 Iran, the Islamic Republic of
 Italian Republic, the
 Jamaica
 Jordan, the Hashemite Kingdom of

Lebanese Republic, the
 Morocco, the Kingdom of
 Niger, the Republic of the
 Nigeria, the Federal Republic of
 Romania
 Russian Federation, the
 Saudi Arabia, the Kingdom of
 Senegal, the Republic of
 Spain, the Kingdom of
 Togolese Republic, the
 United Arab Emirates, the
 United Kingdom of Great Britain
 and Northern Ireland, the
 United Mexican States, the
 United States of America, the
 Venezuela, the Republic of

4. The President of the Conference expressed his gratitude to all States signatories of these two historic instruments for their contribution to this great achievement. He noted that the Protocol would remain open for signature at Montreal until 10 October 1995, and that it would thereafter be open for signature at Washington, D.C., pursuant to Article III, paragraph 2, thereof. The President then invited those Delegations wishing to make general statements to do so.

General Statements

5. The Chief Delegate of Egypt indicated that it was indeed an honour and a privilege for him to extend his sincere congratulations to all Arabic-speaking States on this historic occasion. He affirmed that all of the Arab countries would cherish this date, 29 September 1995, the day on which the Arabic text of the *Convention on International Civil Aviation* attained equal authenticity with the other texts thereof. It was a day that had been long awaited since the establishment of ICAO in 1947.

It was also a pleasure for the Chief Delegate of Egypt to inform those present of the entry into force, that day, of the Agreement establishing the Arab Civil Aviation Commission, following the deposit at the Headquarters of the League of Arab States in Cairo of the requisite number of instruments of ratification/accession of the Agreement.

On behalf of his Government, the Chief Delegate of Egypt extended sincere thanks to Dr. Assad Kotaite, the President of the Council, as well as to Dr. Philippe Rochat, the Secretary General of the Organization, and the Secretariat for their outstanding contributions in the preparation of the International Conference and in the drafting of its documents. A special thanks went to ICAO's Arabic Section for having prepared the Arabic text of the *Convention on International Civil Aviation*. The Chief Delegate of Egypt would be remiss if he did not sincerely thank all of the Delegations which had supported the introduction of the Arabic language into the Organization. He was convinced that this would have a positive impact on the activities and work of ICAO. It was indeed his hope that an International Conference on the authentic Chinese text of the *Convention on International Civil Aviation* would be convened very soon.

6. The Chief Delegate of Lebanon noted that it had been an honour for Lebanon to have been among those States which had participated in the preparation of the *Convention on International Civil Aviation* in Chicago in 1944 and to have signed the Convention at that time. It was a pleasure for his country to have signed today the Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of that Convention. The Chief Delegate of Lebanon wished to express his country's sincere thanks to all those who had participated in this Conference and who had contributed to its success, notably, the President of the Council, the Secretary General and all the Secretariat, in particular, the staff of the Arabic Section. It was his duty to thank also the President of the Conference, Dr. Ali Al-Khalaf, who had steered their deliberations and their work in a wise and sage manner. Lebanon hoped to participate very soon in a International Conference on the authentic Chinese text of the *Convention on International Civil Aviation*. The congratulations of his country were extended to all of the Arabic-speaking countries which were proud of this day on which the authentic Arabic text of the Convention had been adopted.

7. The Chief Delegate of the Libyan Arab Jamahiriya emphasized that this historic day which saw the approval of the authentic Arabic text of the 1944 *Convention on International Civil Aviation* represented to his country, and to the group of Arab countries as a whole, an important event and the culmination of many years' efforts. During that evolution, his country had played a pioneering role through its active endeavours to accelerate the use of the Arabic language and to have it established as one of the official languages of the Organization. His country believed that the adoption of the authentic Arabic text of the Convention was the crowning point of its tireless efforts to this end. Thus the large number of workers in the field of civil aviation and those who used that sector of the industry, whether in the present or in the future, and who spoke the Arabic language, would never forget the date of this Conference. It would be engraved in their memories.

The Chief Delegate of the Libyan Arab Jamahiriya noted that the arrival of the Plenipotentiary authorized to sign the *Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)* on behalf of his country had been unfortunately delayed. The Plenipotentiary would, however, be signing the Protocol in Montreal in the next few days.

The Chief Delegate of the Libyan Arab Jamahiriya wished to express his thanks to all Contracting States which had provided support to the Arab countries with a view to according the Arabic language the status it deserved in the Organization. On behalf of his country, he wished to thank the Secretariat as a whole and the staff of the Arabic Section in particular - each and every person who had contributed to the preparation of this Conference, putting it on the right track and sparing no effort in order for the participants to reap the fruit of their labours in a way which had greatly facilitated their task.

8. The Chief Delegate of Yemen averred that it was indeed an historic day which saw the signature of the Final Act of the Conference and the *Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)*. The Arabic language was used by over 100 million people, and the adoption of an authentic Arabic text of the Convention would facilitate world-wide co-operation and understanding in the fields of civil aviation and air transport. It was indeed a pleasure for his country to take part in this signature ceremony, which represented the highest level of co-operation and understanding among the peoples of the world.

The Chief Delegate of Yemen wished to extend his country's deep thanks to the President of the International Conference, who had led the deliberations of the Conference in a very successful manner. Thanks were likewise extended to all friendly countries which had contributed to the success of this Conference. The Chief Delegate of Yemen also expressed his country's gratitude to the President of the Council and to the Secretary General for their efforts to render the Conference a success. He wished to single out the Chief of the Arabic Section, Mr. S. Mostafa, for the tremendous efforts which he had expended to make this Conference a successful one.

9. On behalf of his country, the Chief Delegate of Sudan wished to congratulate the international community on the establishment of the Arabic language as an official language of ICAO, a great achievement which would enhance world knowledge of civil aviation and the introduction of the Arab world into this legacy of civil aviation. There was no doubt that the geographic location of the Arab world made this achievement one of utmost importance and a significant accomplishment in the history of the international community. The Chief Delegate of Sudan wished to thank all those who had contributed to this achievement. His country was of the view that the work of the Organization would be even further enhanced by the introduction of other languages.

10 The Chief Delegate of France expressed his pleasure at having been able to sign that day the Final Act of the Conference and the *Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)*. His country was very glad that this had taken place, which event would allow ICAO to radiate outwards even further, to take into account all the diverse cultures which had an impact on its work and to better disseminate all the results arising therefrom. The Chief Delegate of France was even more pleased to greet the Arab world with which his country maintained very close and friendly relations.

11. The Chief Delegate of China expressed his happiness on this very important occasion. His country commended the introduction of another official text of the *Convention on International Civil Aviation*. He affirmed that the authentic Arabic text of the Convention would contribute to the development of international civil aviation.

12. The Chief Delegate of Mexico, upon a special request from his Government, indicated that it gave him great pleasure to congratulate the Arab States for having achieved something reflective of all the efforts which had been made during the 12 years that he had served in the Council, including the last five as Dean of the same. The Arab States deserved the note of satisfaction which they could now experience, and the Chief Delegate of Mexico was very happy that the Arabic language had now been officially recognized here by this Organization.

The Chief Delegate of Mexico wished the Arab States every success, affirming that he went hand-in-hand with them, like their older brother on the Council.

13. The Chief Delegate of Morocco expressed appreciation for the great efforts expended in directing the Conference towards the fulfilment of its objective. With the signature that day of the *Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)*, it had been shown that there was a great deal of understanding and co-operation among all Contracting States. This would lead to a common vision, which in turn would facilitate their activities and common endeavours. The Chief Delegate of Morocco wished to congratulate all Arab countries, particularly as they had been able, in the course of an earlier Committee meeting, to unify their opinions so as to arrive at a text acceptable to all Arab countries, something which had facilitated the efforts of the Plenary.

In conclusion, the Chief Delegate of Morocco wished to congratulate the President of the Conference for the wisdom he had shown in leading the deliberations of the Conference, which had enabled this achievement. He also wished to thank all those who had contributed to the success of this Conference, particularly the staff of the Arabic Section, who had expended great efforts.

14. The Chief Delegate of Denmark congratulated the International Civil Aviation Organization and all the States who used the Arabic language in their endeavours to fulfill the aims of ICAO on the occasion of having taken this serious issue so far as to have concluded this Conference with its splendid result. It was with great pleasure and promptness that he had, in accordance with his Full Powers, signed that day, on behalf of his Government, the Final Act and the *Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)*. The Chief Delegate of Denmark expressed his conviction that the use of the Arabic language would also improve the possibilities of those countries who used the Arabic language to enhance their already high level of flight safety, to the benefit of all users of that part of global aviation.

Closing Remarks

15. The President of the Council, Dr. Assad Kotaite, cited the historic nature of this Conference which had seen the adoption of the authentic Arabic text of the *Convention on International Civil Aviation*. Fifty years had elapsed since the Chicago Conference on International Civil Aviation. The present Conference served to underline the importance of air transport, which shortened the distance among peoples and countries to the point that the whole world was now considered to be a global village. The President of the Council wished to express his deep gratitude and thanks to all Delegates who had attended and participated in this Conference under the wise presidency of Dr. Ali Al-Khalaf, the Chief Delegate of Saudi Arabia; a Conference, which, thanks to the wisdom of its President, had achieved its objective in the shortest possible time. The President of the Council requested those States on whose behalf the *Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)* had been signed with reservation as to acceptance and those on whose behalf the Protocol had not yet been signed to take the necessary measures as soon as possible in order to accelerate the entry into force of the Protocol and thus render valid the authentic Arabic text of the Convention.

The President of the Council availed himself of this opportunity to thank Dr. Philippe Rochat, the *Secretary General of ICAO*; Dr. M. Pourcelet, the *Director of the Legal Bureau*; and Mr. S. Mostafa, *Chief of the Arabic Section*, who had expended tremendous efforts in preparing for this Conference which had culminated in an authentic Arabic text of the *Convention on International Civil Aviation* accepted by all *Arabic-speaking Delegates*. The President of the Council expressed the hope that the Organization would soon be celebrating the signature of the authentic Chinese text of the *Convention on International Civil Aviation*.

16. The Secretary General, Dr. Philippe Rochat, affirmed that it had been an honour for him to attend this historic event. He was sure that this sentiment was shared by the members of the Secretariat; in particular, by the *Director of the Legal Bureau*, the *Chief of the Arabic Section* and their colleagues. He was especially pleased to see among the participants in the Conference all of the staff members from the *Arabic Section* and their families. Referring to the debate which had taken place earlier in the day, during a meeting of the Plenary of the 31st Session of the Assembly, the Secretary General took pleasure in announcing that the establishment of the *Arabic Section* would progressively increase in the future.

17. The President of the Conference, Dr. Ali Al-Khalaf, expressed his appreciation for the efforts of the President of the Council, the Secretary General and the members of the Secretariat for their efforts in bringing the Conference to a successful conclusion. The excellent manner in which the Arabic text of the *Convention on International Civil Aviation* had been prepared had greatly facilitated the task of the Conference.

The adoption of the authentic Arabic text in such a short interval of time could be considered an historic event by any measure, relating, as it did, to the Articles of the *Convention on International Civil Aviation*, which highlighted the importance of developing friendship and co-operation among all peoples. There was no doubt that this introduction of the Arabic language would enhance the environment of civil aviation and co-operation and friendship among all peoples. This, in turn, would lead to the regular development of civil aviation in the world.

The President of the Conference recalled that the question of an authentic Arabic text of the *Convention on International Civil Aviation* dated back to 1944, when the Delegation of Lebanon had presented a working paper to the Conference on International Civil Aviation clarifying the importance of the Arabic language and the role it could play in the development of the air transport industry. Despite the fact that the march had been quite long, everyone appreciated the efforts which had been expended to enhance the use of the Arabic language in the Organization as an official working language. It would now take its due place among all other languages and could thus be used in all mechanisms, including the interpretation services. The President of the Conference expressed confidence that the President of Council, the Secretary General and the Secretariat would spare no efforts in that respect. It was his pleasure to confirm his heartfelt satisfaction with the outcome of this Conference, which would enhance air transport in the world, in the Arab world in particular, and, in turn, the implementation of ICAO's Standards. He was confident that the Arab and Islamic countries would be very happy to receive such news. Noting that he had been honoured by the confidence of the Delegates when they had elected him as President of the Conference, he indicated that this confidence had been crowned with the fruitful co-operation which had led to this signature ceremony, an experience which he would cherish forever.

In conclusion, the President of the Conference reiterated to all present his heartfelt thanks, in particular, to the President of Council, the Secretary General, the Chief of the Arabic Section and the other members of the Secretariat for their excellent performance which had ensured the success of this Conference. In extending his best wishes, the President of the Conference expressed the hope that a International Conference on the authentic Chinese text of the *Convention on International Civil Aviation* would be convened in the near future.

18 The President of the Conference declared the International Conference on the Authentic Arabic Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) closed at 1800 hours.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PART III

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK



**INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
AUTHENTIC ARABIC TEXT OF THE
CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
(CHICAGO, 1944)**

(Montreal, September 1995)

PROVISIONAL AGENDA

1. Opening of the Conference by the President of the Council of ICAO.
2. Adoption of the Agenda.
3. Adoption of the Rules of Procedure.
4. Establishment of Credentials Committee.
5. Election of the President of the Conference.
6. Election of Vice-Presidents of the Conference.
7. Organization of work:
 - (a) procedure for the consideration of the draft Arabic text of the Convention on International Civil Aviation and amendments thereto and of the related draft Protocol;
 - (b) appointment of Commission of the Whole and of Committees, as necessary for such purpose.
8. Adoption of the proposed Protocol and the Arabic text of the said Convention and amendments thereto and of the Final Act of the Conference.
9. Signature of the Final Act and of the Protocol, together with the Arabic text of the Convention and amendments thereto.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK



**INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
AUTHENTIC ARABIC TEXT OF THE
CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
(CHICAGO, 1944)**

(Montreal, September 1995)

PROVISIONAL RULES OF PROCEDURE

Rule 1 (Composition of the Conference)

- (1) The Conference shall be composed of the Representatives of the States invited by the Council of ICAO to attend the Conference.
- (2) Representatives may be accompanied by alternates and advisers.
- (3) International organizations invited by the Council of ICAO to attend the Conference may be represented by observers.

Rule 2 (Credentials and Credentials Committee)

- (1) The credentials of Representatives of the States, their alternates and advisers and of observers shall be submitted to the Secretary General if possible not later than twenty-four hours after the opening of the Conference. The credentials shall be issued either by the Head of the State or Government, or by the Minister for Foreign Affairs. No person shall be the Representative of more than one State.
- (2) A credentials Committee shall be established at the beginning of the Conference. It shall consist of five members representing five States nominated by the President of the Conference.
- (3) The Credentials Committee shall elect its own Chairman and shall examine the credentials of Delegates and report to the Conference without delay.

Rule 3 (Eligibility for participation in meetings)

Any members of a Delegation shall be entitled, pending the presentation of a report by the Credentials Committee and Conference action thereon, to attend meetings and to participate in them, subject, however, to the limits set forth in these Rules. The Conference may bar from any further part in its activities any member of a Delegation whose credentials it finds to be insufficient.

Rule 4 (Officers)

- (1) The Conference shall elect its President. Until such election, the President of the ICAO Council or, in his absence, his nominee, shall act as President of the Conference.
- (2) The Conference shall elect four Vice-Presidents and the Chairman of the Commissions referred to in Rule 5.
- (3) The Conference shall have a Secretary General who shall be the Secretary General of the International Civil Aviation Organization or his nominee.

Rule 5 (Commissions, Committees and Working Groups)

- (1) The Conference shall establish such Commissions open to all delegations or Committees of limited membership as it may consider to be necessary or desirable.
- (2) A Commission or a Committee shall establish such Working Groups as it may consider to be necessary or desirable. Each Committee or Working Group shall elect its own Chairman.

Rule 6 (Public and private meetings)

Meetings of the Conference shall be held in public unless the Conference decides that any of its meetings shall be held in private. Meetings of the Commissions, Committees and Working Groups shall not be open to the public except by decision of the Commissions, Committees or Working Groups concerned.

Rule 7 (Participation of observers)

- (1) Observers may participate without vote in the deliberations of the Conference, when its meetings are not held in private. With respect to private meetings, individual observers may be invited by the Conference to attend and to be heard.
- (2) Observers may attend and be heard by the Commissions, Committees and Working Groups if invited by the body concerned.

Rule 8 (Quorum)

- (1) A majority of the States represented at the Conference and whose Representatives have not notified the Secretary General of their departure shall constitute a quorum.
- (2) The Conference shall determine the quorum for the Commissions and Committees if, in any case, it is considered necessary that a quorum be established for such bodies.

Rule 9 (Powers of the presiding Officer)

The presiding Officer of the Conference, a Commission, a Committee or a Working Group shall declare the opening and closing of each meeting, direct the discussion, ensure observance of these rules, accord the right to speak, put questions and announce decisions. He shall rule on points of order and subject to these Rules, shall have complete control of the proceedings of the body concerned and over the maintenance of order at its meetings.

Rule 10 (Speakers)

- (1) The presiding Officer shall call upon speakers in the order in which they have expressed their desire to speak; he may call a speaker to order if his observations are not relevant to the subject under discussion.
- (2) Generally, no delegation should be called to speak a second time on any question except for clarification, until all other delegations desiring to speak have had an opportunity to do so.
- (3) At meetings of the Conference, the Chairman of a Commission or a Committee may be accorded precedence for the purpose of explaining the conclusions arrived at by the body concerned. In Commission or Committee meetings, a similar precedence may be given to the Chairman of a Working Group.

Rule 11 (Points of Order)

During the discussion on any matter, and notwithstanding the provisions of Rule 10, a Representative of a State may at any time raise a point of order, and the point of order shall be immediately decided by the presiding officer. Any Representative of a State may appeal against the ruling of the presiding officer and any discussion on the point of order shall be governed by the procedure stated in Rule 14. The ruling of the presiding officer shall stand unless over-ruled by a majority of votes cast. A Representative of a State speaking on a point of order may speak only on this point, and may not speak on the substance of the matter under discussion before the point was raised.

Rule 12 (Time limit of Speeches)

A presiding Officer may limit the time allowed to each speaker, unless the body concerned decides otherwise.

Rule 13 (Motions and Amendments)

- (1) A motion or amendment shall not be discussed until it has been seconded. Motions and amendments may be presented and seconded only by Representatives of States. However, observers may make a motion or amendment provided that such motion or amendment must be seconded by the Representatives of two States.

(2) A motion shall not be withdrawn when an amendment to the motion is under discussion or has been adopted.

Rule 14 (Procedural Motions)

Subject to the provisions of Rule 13(1) any Representative of a State may move at any time the suspension or adjournment of the meeting, the adjournment of the debate on any question, the deferment of discussion of an item, or the closure of the debate on an item. After such a motion has been made and explained by its proposer, only one speaker shall normally be allowed to speak in opposition to it, and no further speeches shall be made in its support before a vote is taken. Additional speeches on such motion may be allowed at the discretion of the presiding officer, who shall decide the priority of recognition.

Rule 15 (Order of Procedural Motions)

The following motions shall have priority over all other motions, and shall be taken in the following orders:

- (a) to suspend the meeting;
- (b) to adjourn the meeting;
- (c) to adjourn the debate on an item;
- (d) to defer the debate on an item;
- (e) for closure of the debate on an item.

Rule 16 (Reconsideration of Proposals)

Permission to speak on a motion to reopen a debate already completed by a vote on a given question shall normally be accorded only to the proposer and to one speaker in opposition, after which it shall be immediately put to vote. Additional speeches on such a motion may be allowed at the discretion of the presiding Officer, who shall decide the priority of recognition. Speeches on a motion to reopen shall be limited in content to matters bearing directly on the justification for reopening. Such reopening shall require a two-thirds majority of the representatives present and voting.

Rule 17 (Discussions in Working Groups)

Working Groups shall conduct their deliberations informally and Rules 11, 12, 13, 14, 15 and 16 shall not apply to them.

Rule 18 (Voting Rights)

(1) Each State duly represented at the Conference shall have one vote at meetings of the Conference.

- (2) Each State represented in a Commission, Committee or Working Group shall have one vote at meetings of such bodies.
- (3) Observers shall not be entitled to vote.

Rule 19 (Voting of presiding Officer)

Subject to the provisions of Rule 18, the presiding Officer of the Conference, Commission, Committee or Working Group shall have the right to vote on behalf of his State.

Rule 20 (Majority required)

- (1) Decisions of the Conference on all matters of substance shall be taken by a two-thirds majority of the Representatives present and voting.
- (2) Decisions of the Conference on matters of procedure shall be taken by a majority of the Representatives present and voting.
- (3) If the question arises whether a matter is one of procedure or of substance, the presiding Officer shall rule on the question. An appeal against this ruling shall immediately be put to the vote and the presiding Officer's ruling shall stand unless the appeal is approved by a majority of the Representatives present and voting.
- (4) For the purpose of these rules, the phrase "Representatives present and voting" means Representatives present and casting an affirmative or negative vote. Representatives who abstain from voting shall be considered as not voting.

Rule 21 (Method of Voting)

Voting shall normally be by voice, by show of hands, or by standing. In meetings of the Conference there shall be a roll-call if requested by the Representatives of two States. The vote or abstention of each State participating in a roll-call shall be recorded in the minutes.

Rule 22 (Division of Motions)

On request of any Representative of a State and unless the Conference decides otherwise, parts of a motion shall be voted on separately. The resulting motion shall then be put to a final vote in its entirety.

Rule 23 (Voting on Amendments)

Any amendment to a motion shall be voted on before vote is taken on the motion. When two or more amendments are moved to a motion, the vote should be taken on them in their order of remoteness from the original motion,

commencing with the most remote. The presiding Officer shall determine whether a proposed amendment is so related to the motion as to constitute a proper amendment thereto, or whether it must be considered as an alternative or substitute motion.

Rule 24 (Voting on Alternative or Substitute Motions)

Alternative or substitute motions, shall, unless the meeting otherwise decides, be put to vote in the order in which they are presented, and after the disposal of the original motion to which they are alternative or in substitution. The presiding Officer shall decide whether it is necessary to put such alternative or substitute motions to vote in the light of the vote on the original motions and any amendments thereto. This ruling may be reversed by a majority of votes cast.

Rule 25 (Tie vote)

In the event of a tie vote, a second vote on the motion concerned shall be taken at the next meeting, unless the Conference, Commission, Committee or Working Group decides that such second vote be taken during the meeting at which the tie vote took place. Unless there is a majority in favour of the motion on this second vote, it shall be considered lost.

Rule 26 (Proceedings of Commissions, Committees and Working Groups)

Subject to the provisions of Rule 17 the provisions contained in Rules 10 to 25 above shall be applicable, *mutatis mutandis*, to the proceedings of Commissions, Committees and Working Groups, except that decisions of such bodies shall be taken by a majority of the representatives present and voting, but not in the case of a reconsideration of proposals or amendments in which the majority required shall be that established by Rule 16.

Rule 27 (Languages)

(1) Documents of the Conference shall be prepared and circulated in the Arabic, English, French, Russian and Spanish languages.

(2) The Arabic, English, French, Russian and Spanish languages shall be used in the deliberations of the Conference, Commissions, Committees and Working Groups. Speeches made in any of the five languages shall be interpreted into the other four languages, except where such interpretation is dispensed with by unanimous consent.

(3) Any representative may make a speech in a language other than the official languages. In this case he shall himself provide for interpretation into one of the working languages. Interpretation into the other working languages by the interpreters of the Secretariat may be based on the interpretation given in the first working language.

Rule 28 (Records of Proceedings)

- (1) Minutes of the meetings of the Conference shall be prepared by the Secretariat and approved by the Conference.
- (2) Proceedings of Commissions, Committees and Working Groups shall be recorded in such form as the body concerned may decide.

Rule 29 (Amendment of the Rules of Procedure)

These Rules may be amended, or any portion of the rules may be suspended, at any time by a decision of the Conference taken by a majority vote of the Representatives present and voting.

Rule 30 (Representative of a State - Definition)

In these Rules, except Rule 1, the expression "Representative of a State" shall be deemed to include any member of the delegation of a State.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK



**INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
AUTHENTIC ARABIC TEXT OF THE
CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
(CHICAGO, 1944)**

(Montreal, September 1995)

DRAFT 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 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 Arabic, English, 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 the _____ of _____ 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 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 amendment to the final clause of the Convention adopted on _____, 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 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 Arabic, English, 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, have signed this Protocol.

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

هذه النسخة المنقحة من نص اتفاقية شيكاغو باللغة العربية تحتوي على عدد من التغييرات التي تسلمتها المنظمة في شهر يوليو ١٩٩٥ من المغرب ، باسم جميع الدول العربية ، وكذلك من الأردن . والتغييرات صياغية في طبيعتها ولا تؤثر في جوهر النص الموزع على الدول المتعاقدة بموجب كتاب المنظمة O 1/1.5 - 95/8 المؤرخ ١٠/٢/١٩٩٥ .

This revised version of the Arabic text of the Chicago Convention reflects a number of changes that have been received by ICAO in July 1995 from Morocco acting on behalf of the Arab Contracting States as a group, and from Jordan. The changes are purely editorial in nature and do not affect the substance of the text communicated to Contracting States under cover of State Letter O 1/1.5 - 95/8 dated 10 February 1995.

La présente version révisée du texte arabe de la Convention de Chicago contient un certain nombre de changements transmis à l'OACI en juillet 1995 par le Maroc, au nom des États contractants arabes, en groupe, et par la Jordanie. Ces changements ne portent que sur la forme du texte communiqué aux États contractants par la lettre O 1/1.5 - 95/8 du 10 février 1995; ils n'en modifient pas le fond.

Esta versión revisada del texto árabe del Convenio de Chicago refleja varios cambios recibidos por la OACI en julio de 1995 de Marruecos, en nombre de los Estados contratantes árabes como grupo, y de Jordania. Los cambios son de carácter puramente editorial y no afectan la esencia del texto transmitido a los Estados contratantes con la comunicación O 1/1.5 - 95/8 del 10 de febrero de 1995.

Настоящий пересмотренный вариант текста Чикагской конвенции на арабском языке отражает ряд изменений, направленных ИКАО в июле 1995 года Марокко от имени группы арабских Договаривающихся государств, а также Иорданией. Изменения носят чисто редакционный характер и не затрагивают существа текста, который был направлен Договаривающимся государствам письмом O 1/1.5 - 95/8 от 10 февраля 1995 года.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK



**INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE AUTHENTIC ARABIC TEXT
OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)**

(Montreal, September 1995)

CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

**CONFÉRENCE INTERNATIONALE SUR LE TEXTE AUTHENTIQUE EN LANGUE ARABE
DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)**

(Montréal, septembre 1995)

CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE EL TEXTO ÁRABE AUTÉNTICO DEL
CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)**

(Montreal, septiembre de 1995)

CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АУТЕНТИЧНОМУ АРАБСКОМУ ТЕМУ
КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЧИКАГО, 1944)**

(Монреаль, сентябрь 1995 года)

КОНВЕНЦИЯ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**المؤتمر الدولي بشأن النص العربي الرسمي
لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ، 1944)**

(مونتريال ، سبتمبر 1995)

اتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

اتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي¹

ديباجة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وابقاء الصداقة والتناغم 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 ، فإن الحكومات الموقعة أدناه ، وقد اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم ، وتحقق انشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة .

قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض .

الباب الأول

الملاحسة 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 إليها وفقا للمادة الحادية والتسعين (ب) .

المادة الثانية

الاقليم

لأغراض هذه الاتفاقية ، يعتبر اقليم الدولة الأراضي 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 في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة .
- (ج) لا يجوز لأي 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 المدني

توافق كل دولة متعاقدة على ألا تستخدم الطيران المدني لأي 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 اقليمها 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 بالهبوط . ومع ذلك تحتفظ كل دولة متعاقدة ، لأسباب تتعلق بسلامة الطيران ، بالحق في الزام الطائرات التي ترغب في الطيران فوق مناطق يتعذر الوصول اليها 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 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 التي يتم فيها الأخذ أو الانزال بالحق في فرض ما قد تراه ملائما من أنظمة أو شروط أو قيود .

المادة العاشرة

الهبوط في مطار جمركي

باستثناء الحالة التي يسمح فيها للطائرات ، بموجب أحكام هذه الاتفاقية أو بموجب ترخيص خاص بعبور اقليم دولة متعاقدة بدون هبوط ، تهبط كل طائرة تدخل اقليم دولة متعاقدة في مطار معين من هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركي وغيره ، إذا 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 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 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 ، وتعهد كل دولة متعاقدة بأن تظل قواعدها الخاصة في هذا الصدد مطابقة ، الى أقصى حد ممكن ، للأنظمة التي 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 في دولة متعاقدة والمتعلقة بدخول ركاب الطائرات وطواقمها والبضائع المنقولة عليها الى اقليمها أو خروجهم منه ، كالأنظمة المتعلقة بالدخول والتصريح 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 الطواقم ، أو فيما يتعلق بهذه البضائع

المادة الرابعة عشرة

مع انتشار الأمراض

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

المادة الخامسة عشرة

رسوم المطارات والرسوم المماثلة

كل مطار موجود في دولة متعاقدة ومنشوح 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 تطبيق 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 والمستخدم 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 الى الدولة أو الدول التي يعينها الأمر . ولا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تفرض رسوما أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أى طائرة تابعة لدولة متعاقدة فوق إقليمها أو دخولها فيه أو خروجها منه ، أو تتعلق بأشخاص أو أموال على متنها .

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 أخيرا 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 تسجيلها من دولة الى أخرى .

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 ملاحة 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 بالملاحة 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 يجمع من إنشاء مطارات غير جمركية .

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 ، القود وزيوت التشحيم وقطع الفيار 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 أي 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 الفيار 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

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتخذ ما تراه ممكنا من التدابير لتقديم المساعدة للطائرات التي تكون في حالة خطر في اقليمها ، وأن تسمح لمالكي الطائرة أو لسلطات الدولة المسجلة بها الطائرة بتقديم المساعدة التي نوجدها الظروف بشرط أن يكون ذلك تحت رقابة سلطات تلك الدولة . وتعاون كل دولة متعاقدة ، عند قيامها بالبحث عن طائرات مفقودة ، في اتخاذ التدابير المنسقة 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 ، نتجت عنه وفاة أو اصابة خطيرة أو كشف عن خلل فني حسيب بالطائرة أو بتسهيلات الملاحة الجوية ، تجري الدولة التي وقع فيها الحادث تحقيقا في ملابسات الحادث طبعا للاجراءات 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

الاعضاء 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 تعبره عبورا مرخصا به ، سواء تضمن هذا العبور هبوطا أو لم تتضمنه ، فلا يجوز حجز هذه الطائرة أو ضبطها أو اقامة أي دعوى ضد مالكيها أو مستثمريها ، ولا اجراء أي تدخل آخر فيما من تلك الدولة أو بالنيابة عنها أو من أي شخص فيها ، على أساس أن بناء الطائرة أو أليتها أو أجزاءها أو ملحقاتها أو تشغيلها ، يشكل تعديا على أي براءة اختراع ممنوحة 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 كغالة مقابل الاعضاء المذكور أعلاه من حجز الطائرة أو ضبطها .

(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 في اقليم أى دولة متعاقدة أخرى ، على أنه لا يجوز بيع أى من القطع أو المعدات المحمية ببراءة اختراع والتي خزنت بهذه الصفة أو توزيعها في داخل الدولة المتعاقدة التي دخلتها الطائرة ، كما لا يجوز تصديرها تجاريا خارج هذه الدولة .

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

المادة الثامنة والعشرون

التسهيلات والأنظمة القياسية للملاحة الجوية

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

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

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

(ج) أن تتعاون في التدابير الدولية لتأمين نشر الخرائط والرسومات الجوية طبقا للقواعد القياسية التي قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقا 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 طبقا للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية :

(أ) شهادة تسجيلها .

(ب) شهادة صلاحيتها للطيران

(ج) الرخص اللازمة لكل من أعضاء طاقمها .

- (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 وباقي 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 لآى 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 .

المادة الرابعة والثلاثون

سجلات الرحلات

يحتفظ لكل طائرة تعمل في الملاحة الدولية بسجل رحلات تقيد به البيانات عن الطائرة وطاقمها وعن كل رحلة من رحلاتها ، وذلك بالشكل الذى يقرر من وقت لآخر تطبيقاً 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 في 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 سلامة 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 دولياً

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 يؤدي فيها هذا التوحيد الى تسهيل الملاحة الجوية وتحسينها .

وتحقيقاً 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 :

- (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 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 التي في حالة خطر والتحقيق في الحوادث .

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

المادة الثامنة والثلاثون

الخروج عن القواعد القياسية والاجراءات الدولية

على أي دولة ترى أنه يتعذر عليها عمليا الامتثال في كل الوجوه لأي من هذه القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية ، أو جعل قواعدها أو اجراءاتها الخاصة متفقة تماما مع أي من القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية بعد تعديل هذه الاجراءات ، أو ترى من الضروري اعتماد أنظمة أو اجراءات مختلفة في ناحية معينة عن الأنظمة أو الاجراءات التي قررتها فاعدة قياسية دولية ، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي بالاختلافات بين اجراءاتها الخاصة وبين الاجراءات التي قررتها القاعدة القياسية الدولية . وفي حالة التعديلات على القواعد القياسية الدولية ، فعلى كل دولة لا تدخل على قواعدها أو اجراءاتها التعديلات الملائمة أن تخطر المجلس بذلك خلال الستين يوما التالية لاعتماد تعديل القاعدة القياسية الدولية ، أو أن توضح الاجراء الذي تعتمزم اتخاذه . وفي 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 في تلك الدولة .

المادة التاسعة والثلاثون

اعتماد الشهادات والرخص

- (أ) أي طائرة أو جزء منها يوجد بصدها 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 يستوفي تماما 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 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 أي 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 أي 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". وتتكون 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 الجوي الدولي من أجل ما يلي :

- (أ) تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم .
- (ب) تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها لأغراض سلمية .
- (ج) تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي .
- (د) تلبية احتياجات شعوب العالم الى نقل جوي 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 للنقل الجوي الدولي .
- (ز) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة .
- (ح) تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية .
- (ط) تعزيز تطور جميع جوانب الطيران المدني الدولي 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 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

الصفة القانونية

تمتع المنظمة في إقليم كل دولة متعاقدة بالصفة 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 لإحكام 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".

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 يتقل 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 ١٩٥٦/١٢/١٢ :

(أ) تنعقد الجمعية العمومية مرة على الأقل كل ثلاث سنوات ويدعوها المجلس للاعتماد 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 .

وهما يلي النص الأصلي غير المعدل في الاتفاقية :

(أ) تنعقد الجمعية العمومية سنويا ويدعوها المجلس للاعتماد 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 .

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

الفصل التاسع

المجلس

المادة الخمسون

تشكيل واختاب المجلس

- (أ) يكون المجلس هيئة دائمة مسؤولة أمام الجمعية العمومية . ويتألف من ثلاث 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 الجوي ، (٢) والدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي تقدم أكبر مساهمة في توفير التسهيلات 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 أي دولة متعاقدة تنتخب على هذا النحو لعضوية المجلس أن تشغل مقعدها حتى نهاية مدة عضوية سلفها .

هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٩٥٤/٦/١٤ ، وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٥٦/١٢/١٢ بالنسبة للدول المتعاقدة 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 ونصه كالآتي :

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

هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الحادية والعشرين للجمعية العمومية في ١٩٧٤/١٠/١٤ وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٨٠/٢/١٥ . وكان النص الأصلي للاتفاقية يقضي بأن يتألف المجلس من ٢١ عضواً . وعُدل النص بعد ذلك في الدورة الثالثة عشرة (غير العادية) للجمعية العمومية في ١٩٦١/٦/١٩ ، وأصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٦٢/٧/١٧ ، ويقضي بأن يتألف المجلس من ٢٧ عضواً . ثم اعتمد تعديل آخر في الدورة السابعة عشرة (أ) غير العادية للجمعية العمومية في ١٩٧١/٢/١٢ ، وأصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٧٢/١/١٦ . ويقضي بأن يتألف المجلس من ٢٠ عضواً

(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 ناشئا واحدا أو أكثر للرئيس يحتفظون بحق التصويت عندما ينوبون عن الرئيس . وليس من الضروري أن ينتخب الرئيس من بين ممثلي أعضاء المجلس . ولكن إذا انتخب ممثل فيعتبر مقعده شاغرا وتملاه الدولة التي يمثلها . ويتولى الرئيس المهام الآتية .

(أ) دعوة المجلس ولجنة النقل الجوى ولجنة الملاحة الجوية للاعقاد

(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 أي 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 أي 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 المتوقعة به بتمتضى 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) إنشاء لجنة للملاحة الجوية طبقاً لأحكام الفصل العاشر .
- (و) ادارة مالية المنظمة طبقاً لأحكام الفصلين الثاني عشر والخامس عشر
- (ز) تحديد مخصصات رئيس المجلس
- (ح) تعيين موظف تنفيذي رئيسي يسمى الأمين العام ، واتخاذ التدابير اللازمة لتعيين الموظفين الآخرين اللازمين طبقاً لأحكام الفصل الحادي 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 الجوي من الأموال العامة .
- (ي) 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 - ملاحق لهذه الاتفاقية ، وذلك طبقاً لأحكام الفصل السادس ، وتبليغ التدابير التي تتخذ في هذا الشأن لجميع الدول المتعاقدة .
- (م) بحث توصيات لجنة الملاحة الجوية بتعديل الملاحق واتخاذ الاجراءات اللازمة طبقاً لأحكام الفصل العشرين .
- (ن) بحث أي مسألة متعلقة بالاتفاقية ، ترفعها اليه أي دولة متعاقدة .

المادة الخامسة والخمسون

المهام الاختيارية للمجلس

يجوز للمجلس :

- (أ) إنشاء لجان فرعية للنقل الجوي على أساس اقليمي أو غيره ، متى كان ذلك ملائماً وأظهرت التجربة أنه أمر مستحسن ، وتعيين مجموعات من الدول أو من مؤسسات النقل الجوي 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 والغاء أو تعديل هذه التفويضات للسلطة في أي وقت .
- (ج) اجراء بحوث في كل جوانب النقل الجوي والملاحة الجوية التي لها أهمية دولية ، وابلاغ نتائج بحوثه للدول المتعاقدة ، وتسهيل تبادل الدول المتعاقدة المعلومات عن مسائل النقل الجوي والملاحة الجوية .
- (د) دراسة أي أمور لها علاقة بتنظيم وتشغيل النقل الجوي الدولي ، بما في ذلك الملكية والتشغيل الدوليين للخطوط الجوية الدولية على الطرق الرئيسية ، وعرض خطط تتعلق بذلك على الجمعية العمومية .
- (هـ) 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 مطلوباً من تقارير بعد انتهاء التحقيق .

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 لافرارها .
- (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

تعين 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 تسمى 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 ١٩٧٤/١٢/٩ وكان النص الأسمى للاتفاقية يقضى بأن تتألف لجنة الملاحة الجوية من اثني عشر عضوا

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 يمثلهم 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 تفي 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" .

المادة الثالثة والستون

مصروفات الوفود وغيرهم من الممثلين

تتحمل كل دولة متعاقدة مصروفات وفدها للجمعية العمومية ومخصصات أى شخص تعيينه فى المجلس ومصروفات سفره ومصروفاته الأخرى ، وتتحمل المخصصات والمصروفات المماثلة للأشخاص الذين ترشحهم كأعضاء أو تعيينهم 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 ولا اتخاذ 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 .

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 إيراداتها .

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 إقليمها 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 لكنالة تشغيل الخطوط الجوية الدولية القائمة أو المزمع انشاؤها تشغيلاً يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد ، يتشاور المجلس مع الدولة المعنية مباشرة والدول الأخرى المتأثرة بذلك بصفة 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 الحادية والسبعون

توفير التسهيلات وصيانتها بواسطة المجلس

يجوز للمجلس ، بناءً 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 في إقليم تلك الدولة لتشغيل الخطوط الجوية الدولية التابعة للدول المتعاقدة الأخرى تشغيلاً ينسجم 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 التي يمولها المجلس كلياً أو جزئياً بناءً على طلب دولة متعاقدة ، فإما أن توفر هذه الدولة بنفسها الأرض وتحتفظ بملكيّتها إذا رغبت في ذلك ، وإما أن تسهل للمجلس الانتفاع بالأرض بشروط عادلة ومعقولة وطبقاً لمواثيقها .

المادة الثالثة والسبعون

المصروفات وتقسيم الاعتمادات

يجوز للمجلس أن ينفق المصروفات الجارية اللازمة للأغراض المبينة في هذا الفصل من الاعتمادات العامة للمنظمة ، وذلك في حدود الاعتمادات التي توفرها له الجمعية العمومية طبقاً لأحكام الفصل الثاني عشر . ويفسّم المجلس المبالغ المالية المطلوبة لأغراض هذا الفصل بالنسب التي يكون قد تمّ الاتفاق عليها قبل ذلك ولعدة معقولة بين الدول المتعاقدة التي تقبل ذلك والتي تستخدم مؤسساتها للنقل الجوي تلك التسهيلات . كما يجوز للمجلس أن يقسم أي اعتمادات لازمة للتشغيل بين الدول التي تقبل ذلك .

المادة الرابعة والسبعون

المساعدة الفنية واستخدام الإيرادات

إذا قام المجلس ، بناءً 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 والتسهيلات الأخرى وتشغيلها ، ودفع نفقات تشغيل هذه المطارات والتسهيلات الأخرى وقبلة الضوائد والاستهلاك من الإيرادات المستمدة من تشغيل هذه المطارات والتسهيلات الأخرى .

المادة الخامسة والسبعون

الاستيلاء على التسهيلات التي وفّرها المجلس

يجوز لأي دولة متعاقدة أن تتحرر في أي وقت من أي التزام ارتبطت به بمقتضى المادة السبعين وأن يسدلي على المطارات والتسهيلات الأخرى التي وفّرها المجلس في إقليمها وفقاً لأحكام المادتين الحادية والسبعين والثانية والسبعين ، وذلك بأن يدفع للمجلس المبلغ الذي يرى المجلس أنه معقول في هذه الظروف . وإذا رأب الدولة أن المبلغ الذي حدده المجلس غير معقول جاز لها استئناف قرار المجلس أمام الجمعية العمومية ويجوز للجمعية العمومية أن تؤيد أو تعدل قرار المجلس .

المادة السادسة والسبعون

رد المبالغ

ترد المبالغ التي حصل عليها المجلس عن طريق اعادة مبالغ بمقتضى المادة الخامسة والسبعين ومن مدفوعات التوائد والاستهلاك المستلمة بمقتضى المادة الرابعة والسبعين الى الدول التي شملها التقسيم أصلا وينسب هذا التقسيم على النحو الذي يحدده المجلس ، وذلك في 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 في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين متعاقدتين أو أكثر من انشاء 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 الاتفاقات 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 والسبعون

دور المجلس

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

المادة التاسعة والسبعون

الاشتراك في هيئات الاستثمار

لأي دولة أن تشارك 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 ، كلياً أو جزئياً ، أو مملوكة لأفراد ، وذلك طبقاً لما تراه الدولة وحدها .

الباب الرابع أحكام ختامية

الفصل السابع عشر اتفاقات وترتيبات جوية أخرى

المادة الثمانون

اتفاقينا باريس وهافانا

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم ، بمجرد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة ، اخطارا بادعاء 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 إذا كانت طرفا في أي من هاتين الاتفاقيتين ، وتحل هذه الاتفاقية فيما بين الدول المتعاقدة محل اتفاقيتي باريس وهافانا سالفتي الذكر .

المادة الحادية والثمانون

تسجيل الاتفاقات القائمة

تسجل لدى المجلس فورا كل الاتفاقات الجوية القائمة وقت نفاذ هذه الاتفاقية بين دولة متعاقدة وأي دولة أخرى أو بين أي مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة وأي دولة أخرى أو أي مؤسسة نقل جوي تابعة لأي دولة أخرى .

المادة الثانية والثمانون

الغاء الترتيبات المتعارضة مع الاتفاقية

توافق الدول المتعاقدة على أن تلغى هذه الاتفاقية جميع الالتزامات وارتباطات التزامها بينها التي تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية ، وتعهد بأن لا تأخذ على عاتقها مثل هذه الالتزامات والارتباطات ، وأي دولة متعاقدة تكون ، قبل أن تصبح عضوا في 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 جوي تابعة لاحدى الدول المتعاقدة بمثل هذه الالتزامات التي تتعارض مع الاتفاقية فتبذل الدولة التي تتبعها هذه المؤسسة كل ما في وسعها من جهد لالغاء هذه الالتزامات فورا ، وعلى أي حال فعليها أن تتخذ الاجراءات اللازمة لالغائها في أقرب وقت ممكن من الناحية القانونية بعد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة .

المادة الثالثة والثمانون

تسجيل الترتيبات الجديدة

مع مراعاة أحكام المادة السابقة ، يجوز لأي دولة متعاقدة أن تتخذ ترتيبات لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية ويسجل فورا أي من هذه الترتيبات لدى المجلس ، الذي عليه أن يعلن عنها في أقرب وقت ممكن .

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 ، يبيت فيه المجلس بناء على طلب أي دولة طرف في النزاع . ولا يجوز لأي عضو في المجلس أن يصوت عند بحث المجلس لنزاع يكون هو طرفاً فيه . ومع مراعاة أحكام المادة الخامسة والثمانين ، يجوز لأي 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 بأي استئناف من هذا القبيل خلال ستين يوماً من تسلم الاخطار بقرار المجلس .

المادة الخامسة والثمانون

اجراءات التحكيم

إذا 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 محكماً ويعين هؤلاء المحكمون رئيساً لهم . فإذا لم تعين أي من الدول المتعاقدة الأطراف في النزاع محكماً خلال الثلاثة الشهور التالية لتاريخ الاستئناف . يعين رئيس المجلس محكماً 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 يوماً ، يعين رئيس المجلس هذا الرئيس من القائمة المشار إليها آنفاً . وعندئذ يشكل المحكمون ورئيسهم محكمة تحكيم . وتتولى أي محكمة تحكيم منشأة طبقاً لأحكام هذه المادة أو المادة السابقة وضع اجراءاتها وأصدار قراراتها بأغلبية الأصوات . على أنه يجوز للمجلس البت في المسائل الاجرائية في حالة حدوث أي تأخير يري المجلس أنه كبير .

المادة السادسة والثمانون

الاستثناءات

كل قرار يصدره المجلس بشأن ما إذا كان تشغيل مؤسسة للنقل الجوي الدولي متوافقاً مع أحكام هذه الاتفاقية يظل نافذاً ، إلا إذا قرر المجلس خلاف ذلك ، ما لم ينقض القرار في الاستئناف . وإذا استؤنفت 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

الجزء بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المخالفة

تتعهد كل دولة متعاقدة بالأ ترخص بالطيران فوق اقليمها لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة إذا كان المجلس قد قرر أن هذه المؤسسة لا تنفذ القرار النهائي الذي اتخذ طبقاً لأحكام المادة السابقة

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 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 بسنذ 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 ونودع وثائق التصديق بمحفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ، التي تعلن تاريخ هذا الايداع لكل من الدول الموقعة على الاتفاقية والمنضمة اليها

- (ب) بمجرد تصديق ست وعشرين دولة على هذه الاتفاقية أو انضمامها اليها تصبح نافذة فيما بين هذه الدول من اليوم الثلاثين بعد ايداع الوثيقة السادسة والعشرين . وتصيح 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 المنضمة بالتاريخ الذي تصيح 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 لزمته 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 أي 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 أي دولة غزتها أو اعتدت عليها في الحرب الحالية الدولة الطالبة للقبول .

المادة الثالثة والتسعون مكرر*

- (أ) يفض النظر عن أحكام المواد الحادية والتسعين والثانية والتسعين والثالثة والتسعين السابقة .
- (١) كل دولة توصي الجمعية العامة للأمم المتحدة باستقاط 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 تقصي 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 تطبيقاً لأحكام الفقرة (أ) السابقة يجوز ، بموافقة الجمعية العامة للأمم المتحدة ، قبولها من جديد في منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلبها وبموافقة أغلبية أعضاء المجلس .

* قررت الجمعية العمومية في ١٩٤٧/٥/٢٧ أن تعدل اتفاقية شيكاغو بادخال المادة الثالثة والتسعين مكرر وطقاً للمادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية . فقد أصح هذا التعديل نافذا اعتباراً من ١٩٦١/٢/٢٠ بالنسبة للدول التي صدقت عليه .

(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 نافذاً ، 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 تشترط في قرارها الذي توصى فيه باعتماد تعديل معين أن أي دولة لا تصدق على هذا التعديل خلال مدة محددة بعد نفاذه 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 لأي دولة متعاقدة أن تنقض هذه الاتفاقية بعد ثلاث سنوات من نفاذها ، وذلك باخطار يرسل الى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تبلغه فوراً لكل من الدول المتعاقدة
- (ب) يصبح هذا النقض نافذاً 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 المعاني المذكورة أمامها

- (أ) "خط جوي" يقصد به أي خط جوي منتظم تستخدم فيه طائرات للنقل العام للركاب أو البريد أو البضائع .
- (ب) "خط جوي دولي" يقصد به خط جوي يمر خلال الفضاء الجوي فوق اقليم أكثر من دولة واحدة .
- (ج) "مؤسسة نقل جوي" يقصد بها أي مؤسسة نقل جوي تقوم بعرض أو تشغيل خط جوي دولي .
- (د) "هبوط لأغراض غير تجارية" يقصد به هبوط لأي غرض آخر غير أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد

التوقيع على الاتفاقية

اثباتاً لذلك ، قام المفاوضون 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 من عام ألف وتسعمائة وأربعة وأربعين باللغة الانجليزية . وأعد نص لها متساو في الحجية باللغات الانجليزية والفرنسية والأسبانية ، ويفتح باب التوقيع على هذا النص في واشنطن العاصمة . ويودع النصان في محفوظات حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تسلم صوراً معتمدة رسمياً منهما إلى حكومات كل الدول الموقعة على هذه الاتفاقية أو المنضمة إليها .



**INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE AUTHENTIC ARABIC TEXT OF THE
CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)**

(Montreal, September 1995)

AMENDMENTS TO THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

**CONFÉRENCE INTERNATIONALE SUR LE TEXTE AUTHENTIQUE EN LANGUE ARABE
DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)**

(Montréal, septembre 1995)

AMENDEMENTS DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE EL TEXTO ÁRABE AUTÉNTICO DEL
CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)**

(Montreal, septiembre de 1995)

ENMIENDAS DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АУТЕНТИЧНОМУ АРАБСКОМУ ТЕКСТУ
КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЧИКАГО, 1944)**

(Монреаль, сентябрь 1995 года)

ПОПРАВКИ К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

**المؤتمر الدولي بشأن النص العربي الرسمي
لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو ، ١٩٤٤)**

(مونتريال ، سبتمبر ١٩٩٥)

التعديلات على اتفاقية الطيران المدني الدولي

FINAL PROVISIONS
DISPOSITIONS FINALES
DISPOSICIONES FINALES
ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ
البند الختامي

تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي

[البند الختامي]

بتاريخ ١٩٧٧/٩/٣٠

يستعاض عن البند الختامي من الاتفاقية بالنص التالي :

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

Article 83 bis
Article 83 bis
Artículo 83 bis
Статья 83 bis
المادة (٨٣) مكرر

تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي

[إضافة المادة (٨٣) مكرر]

بتاريخ ١٩٨٠/١٠/٦

تضاف بعد المادة (٨٣) ، المادة الجديدة (٨٣) مكرر التالية :

المادة (٨٣) مكرر

نقل بعض المهام والواجبات

(أ) بغض النظر عن أحكام المواد (١٢) و (٣٠) و (٣١) و (٣٢) (أ) ، عند تشغيل طائرة مسجلة في دولة متعاقدة بموجب اتفاق لايجار أو استئجار أو تبادل الطائرة أو بموجب أى ترتيب مماثل بواسطة مشغل 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 (١٢) 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 (٨٣) ، 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 (٧٧) .

Article 3 bis
Article 3 bis
Artículo 3 bis
Статья 3 bis
المادة (٣) مكرر

تعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي

[إضافة المادة (٣) مكرراً]

بتاريخ ١٠/٥/١٩٨٤

تضاف بعد المادة (٣) ، المادة (٣) مكرر الجديدة التالية :

(أ) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع عن اللجوء الى 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 أية طائرة مدنية تطير فوق اقليمها بدون سند ، أو اذا كانت ثمة أسباب معقولة يستتج منها أن الطائرة يجري استعمالها لأي غرض لا يتفق مع أغراض هذه الاتفاقية ، ويجوز للدولة أيضا أن تصدر لتلك الطائرة أية تعليمات أخرى لوضع حد لتلك الانتهاكات . ولهذا الغرض ، يجوز للدول المتعاقدة أن تلجأ لأية 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 تشر 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 لأية طائرة مدنية مسجلة في تلك الدولة أو يقوم بتشغيلها مشغّل 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 بتشغيلها مشغّل 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 .

Article 56
Article 56
Artículo 56
Статья 56
المادة (٥٦)

تعديل المادة (٥٦)
من اتفاقية الطيران المدني الدولي

بتاريخ ١٩٨٩/١٠/٦

في المادة (٥٦) من الاتفاقية ، يستعاض عن عبارة "خمسة عشر عضوا" بعبارة "تسعة عشر عضوا".

Article 50 a)
Article 50 a)
Artículo 50 a)
Статья 50 а)
المادة (٥٠) (أ)

تعديل المادة (٥٠) (أ)

من اتفاقية الطيران المدني الدولي

بتاريخ ١٩٩٠/١٠/٢٦

في المادة (٥٠) (أ) من الاتفاقية ، تعدل الجملة الثانية باحلال "ست وثلاثين" محل "ثلاث وثلاثين" .



**INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
AUTHENTIC ARABIC TEXT OF THE
CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
(CHICAGO, 1944)**

(Montreal, September 1995)

**REPORT OF THE COMMITTEE ON THE ARABIC TEXT OF
THE CONVENTION AND THE AMENDMENTS THERETO AND
THE PROTOCOL ON THE AUTHENTIC QUINQUELINGUAL TEXT OF THE
CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
(CHICAGO, 1944)**

1. The Committee was composed of the following States:
 - 1.1 Argentina, Brazil, Cameroon, Canada, China, Egypt, France, Germany, India, Islamic Republic of Iran, Japan, Jordan, Lebanon, Mali, Mexico, Morocco, Pakistan, Saudi Arabia, Senegal, Spain, Sudan, United Arab Emirates, United Kingdom, United Republic of Tanzania, United States and Yemen.
 - 1.2 Mr. R. Abdallah (Lebanon) was elected Chairman of the Committee. The Secretary was the Director of the Legal Bureau of the ICAO Secretariat, Dr. M. Pourcelet. The following members of the ICAO Secretariat also assisted in the work of the Committee: Mr. J. Augustin of the Legal Bureau, Mr. Y.N. Beliaev, Chief of the Language and Publications Branch and Mr. S. Mostafa, Chief of the Arabic Section.
2. The Committee held one meeting on 25 September 1995.
3. The text of the Arabic version of the Chicago Convention (AAT Doc No. 4 Revised) with the amendments (AAT Doc No. 5) were unanimously approved, with minor amendments, by the Committee.
 - 3.1 Regarding the draft Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944), the Committee recommended that the Protocol should remain open for signature at Montreal until 10 October 1995 (draft Article III(2)) and that the Protocol should 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 amendment to the final clause of the Convention adopted on 29 September 1995, which provides that the text of the Convention in the Arabic language is of equal authenticity (draft Article IV(1)).
 - 3.2 In the English version of draft Article IV(2), it was decided to insert the words "the date" in between the words "or" and "of" in the last line so that the last line reads: "acceptance or the date of its acceptance."
 - 3.3 The text of the draft Protocol in the English, Arabic, French, Spanish and Russian languages, adopted by the Committee on 25 September 1995, and the text of the Arabic version of the Convention with the amendments, are reproduced in AAT Doc No. 7.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK



**INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE AUTHENTIC ARABIC TEXT
OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)**

(Montreal, September 1995)

**DRAFT PROTOCOL ON THE AUTHENTIC QUINQUELINGUAL TEXT OF
THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)**

**CONFÉRENCE INTERNATIONALE SUR LE TEXTE AUTHENTIQUE EN LANGUE ARABE
DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)**

(Montréal, septembre 1995)

**PROJET DE PROTOCOLE CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE QUINQUÉLINGUE DE
LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)**

**МЕЖДУНАРОДНАЯ КОНФЕРЕНЦИЯ ПО АУТЕНТИЧНОМУ АРАБСКОМУ ТЕКСТУ
КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЧИКАГО, 1944)**

(Монреаль, сентябрь 1995 года)

**ПРОЕКТ ПРОТОКОЛА ОБ АУТЕНТИЧНОМ ПЯТИЯЗЫЧНОМ ТЕКСТЕ
КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ЧИКАГО, 1944)**

**CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE EL TEXTO ÁRABE AUTÉNTICO DEL
CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)**

(Montreal, septiembre de 1995)

**PROYECTO DE PROTOCOLO RELATIVO AL TEXTO AUTÉNTICO QUINQUELINGÜE DEL
CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)**

**المؤتمر الدولي بشأن النص العربي الرسمي
لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤)**

(مونتريال، سبتمبر/أيلول ١٩٩٥)

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

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

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 amendment to the final clause of the Convention adopted 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.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

اتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي¹

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 .

لذلك ، فإن الحكومات الموقعة أدناه ، وقد اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم ، وتحقق انشاء خطوط دولية 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 الثانية

الاقليم

لأغراض هذه الاتفاقية ، يعتبر اقليم الدولة الاراضى 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 فتط ولا تطبق على طائرات الدولة .
- (ب) تعتبر من طائرات الدولة الطائرات المستخدمة في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة .
- (ج) لا يجوز لأي 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 المدني

توافق كل دولة متعاقدة على ألا تستخدم الطيران المدني لأي 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 في 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 اليها 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 .

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 بالألا 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 التي تطير بدون طيار

لا يجوز لأى طائرة يمكن طيارتها بدون طيار أن تطير بدون طيار 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 تقيد 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 الملاحة 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 تقيد 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 العاشرة

الهبوط في مطار جمركي

باستثناء الحالة التي يسمح فيها للطائرات ، بموجب أحكام هذه الاتفاقية أو بموجب ترخيص خاص ، بعبور اقليم دولة متعاقدة بدون هبوط ، تهبط كل طائرة تدخل اقليم دولة متعاقدة في مطار معين من هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركي وغيره ، 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 الثامن 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 في 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

تعهد كل دولة متعاقدة بأن تعتمد الاجراءات 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 . وتعهد كل دولة متعاقدة بأن تظل قواعد الخاصة في هذا الصدد مطابقة ، الى أقصى حد ممكن ، للأنظمة التي قد تقرر من وقت لآخر بموجب هذه الاتفاقية . وتسري 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 في دولة متعاقدة والمتعلقة بدخول ركاب الطائرات وطواقمها والبضائع المنقولة عليها الى اقليمها أو خروجهم منه ، كالأنظمة المتعلقة بالدخول والتصريح 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 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 (الوبائي) ، والجدرى ، والحمى الصفراء ، والطاعون ، وغيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر ، وتحققا لهذا الغرض ، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الهيئات المعنية بالأنظمة الدولية المتعلقة بالاجراءات الصحية التي تطبق على الطائرات . ويجري 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 .

وأي رسوم تفرضها أو تسمح بفرضها دولة متعاقدة نظير استخدام تلك المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية بواسطة طائرات أي 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 والمستخدمه 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 الى الدولة أو الدول التي يعنيه الأمر . ولا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تفرض رسوما أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أي 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 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 .

الموصل 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 تسجيلها من دولة الى أخرى .

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

تعهد 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 للتواعد التي قد تقررها 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

تعهد 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 انشاء مطارات غير جمركية .

المادة الرابعة والعشرون

الرسوم الجمركية

(أ) تعنى 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 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 أي كميات أو مواد تنزل من الطائرة ، الا اذا سمحت بذلك الأنظمة الجمركية للدولة التي قد تقتضى وضع هذه الكميات أو المواد تحت رقابة السلطات الجمركية .

(ب) تعنى 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

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتخذ ما تراه ممكنا من التدابير لتقديم المساعدة للطائرات التي تكون في حالة خطر في 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 وتعاون كل دولة متعاقدة ، عند قيامها بالبحث عن طائرات مفقودة ، في اتخاذ التدابير المنسقة 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 ، نتجت عنه وفاة أو اصابة خطيرة أو كشف عن خلل فني جسيم بالطائرة أو بتسهيلات الملاحة الجوية ، تجري الدولة التي وقع فيها الحادث تحقيقا في ملابسات الحادث طبقا للإجراءات التي قد توحي بها منظمة الطيران المدني الدولي ، وذلك بغدر ما تسمح به قوانين تلك الدولة . وتتاح للدوله 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 تعبره عبورا مرخصا به ، سواء تضمن هذا العبور هبوطا أو لم يتضمنه ، فلا يجوز حجز هذه الطائرة أو ايقافها أو اقامة أي دعوى ضد مالكيها أو مستثمريها ، ولا اجراء أي تدخل آخر فمها من تلك الدولة أو بالنيابة عنها أو من أي شخص فيها ، على أساس أن بناء الطائرة أو آليتها أو أجزاءها أو ملحقاتها أو تشغيلها ، يشكل تعديا على أي براءة اختراع ممنوحة 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 كفاية 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 لاصلاح طائرة تابعة لدولة متعاقدة في اقليم أى دولة متعاقدة أخرى ، على أنه لا يجوز بيع أى من القطع أو المعدات المحمية ببراءة اختراع والتي خزنت بهذه الصفة أو توزيعها في داخل الدولة المتعاقدة التي دخلتها الطائرة ، كما لا يجوز تصديرها تجاريا خارج هذه الدولة .

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

المادة الثامنة والعشرون

التسهيلات والأنظمة القياسية للملاحة الجوية

تتعهد كل دولة متعاقدة ، في حدود امكانياتها العملية ، بالآتي

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

(ج) أن تتعاون في التدابير الدولية لتأمين نشر الخرائط والرسومات الجوية طبقا للقواعد القياسية التي قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقا 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 طبقا للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية :

(أ) شهادة تسجيلها .

(ب) شهادة صلاحيتها للطيران .

(ج) الرخص اللازمة لكل من أعضاء طاقمها .

- (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 بالبيضاع 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 وياقى 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

المادة الرابعة والثلاثون

سجلات الرحلات

يحتفظ لكل طائرة تعمل في الملاحة الدولية بسجل رحلات تقيده البيانات عن الطائرة وطاقمها وعن كل رحلة من رحلاتها ، وذلك بالشكل الذي يقرر من وقت لآخر تطبيقاً 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 في 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 التي قد تصدرها منظمة الطيران المدني الدولي من وقت لآخر

(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 اقليمها 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 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 التي تطير فوق اقليمها .

الفصل السادس

القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل الموصى بها دولياً

المادة السابعة والثلاثون

اعتماد القواعد القياسية والاجراءات الدولية

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

وتحقيقاً لهذا الهدف تقوم منظمة الطيران المدني الدولي من وقت لآخر ، وحسب الضرورة باعتماد أو تعديل القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل والاجراءات 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 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 التي في حالة خطر والتحقيق في الحوادث .

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

المادة الثامنة والثلاثون

الخروج عن القواعد القياسية والاجراءات الدولية

على أي دولة ترى أنه يتعذر عليها عمليا الامتثال في كل الوجوه لأي من هذه القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية ، أو جعل قواعدها أو اجراءاتها الخاصة منقطة تماما مع أي من القواعد القياسية أو الاجراءات الدولية بعد تعديل هذه الاجراءات ، أو ترى من الضروري اعتماد أنظمة أو اجراءات مختلفة في ناحية معينة عن الأنظمة أو الاجراءات التي قررتها قاعدة قياسية دولية ، أن تبلغ فوراً منظمة الطيران المدني الدولي بالاختلافات بين اجراءاتها الخاصة وبين الاجراءات التي قررتها القاعدة القياسية الدولية . وفي 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 الذي تعزم اتخاذه . وفي 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 في تلك الدولة

المادة التاسعة والثلاثون

اعتماد الشهادات والرخص

- (أ) أي طائرة أو جزء منها توجد بصدها 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 اجراءاتها بالقاعدة القياسية .
- (ب) أي شخص لديه رخصة ولكنه لا يستوفي 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 لأي طائرة أو لأي عضو في طاقم طائرة ممن لديهم شهادات أو رخص معتمدة على هذا النحو أن يشتركوا في الملاحة الدولية ، إلا إذا كان ذلك بلذن من الدولة أو الدول التي يدخلون أراضيها . أما تسجيل أو استخدام مثل هذه الطائرة ، أو أي جزء مرخص من أجزاء الطائرة ، في دولة غير الدولة التي أصدرت فيها شهاداتها أصلاً ، فيترك لتقدير الدولة التي تستورد إليها الطائرة أو جزء الطائرة .

المادة الحادية والأربعون

الاعتراف بالقواعد القياسية القائمة الخاصة بالصلاحية للطيران

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

المادة الثانية والأربعون

الاعتراف بالتواعد القياسية القائمة الخاصة بأهلية أفراد طاقم القيادة

لا تسري 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 تسري على أي 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

أُنشئت بعمتضى هذه الاتفاقية منظمة تسمى "منظمة الطيران المدني الدولي". وتتكون 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 الجوي الدولي من أجل ما يلي

- (أ) تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم .
- (ب) تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها لأغراض سلمية
- (ج) تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي
- (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 للنقل الجوي الدولي .
- (ز) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة .
- (ح) تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية
- (ط) تعزيز تطور جميع جوانب الطيران المدني الدولي 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 النحو عن ثلاثة أخماس العدد الكلي للدول المتعاقدة

المادة السادسة والأربعون

الدورة الأولى للجمعية العمومية

يدعو المجلس المؤقت للمنظمة المؤقتة منالعة الذكر الدورة الأولى للجمعية العمومية الى الاعتقاد في الزمان والمكان اللذين يحددهما وذلك بمجرد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة .

المادة السابعة والأربعون

الأهلية القانونية

تتمتع المنظمة في اقليم 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 .

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 بناءً على دعوة من المجلس أو بناءً 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 طبقاً لأحكام الفصل التاسع .
- (ج) بحث تقارير المجلس واتخاذ اجراءات ملائمة بناءً عليها والبت في أي مسألة يحيلها المجلس اليها .
- (د) وضع قواعد الاجراءات الخاصة بها وتشكيل لجان فرعية حسبما قد تراه ضرورياً أو مستحسناً .

هذا هو نص المادة بعد تعديلها 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 والتسعين (أ) من الاتفاقية . وفيما يلي النص السابق لهذه المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٩٥٤/٦/١٤ ، والذي أصبح نافذاً اعتباراً 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 بناءً على دعوة المجلس أو بناءً على طلب أي عشر دول متعاقدة ، ويقدم ذلك الطلب الى الأمين العام . وفيما يلي النص الأصلي غير المعدل في الاتفاقية .

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

- (هـ) اعتماد ميزانيات سنوية وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة طبقاً لأحكام الفصل الثاني عشر .
(و) مراجعة المصروفات واعتماد حسابات المنظمة .
(ز) إحالة أي مسألة داخلية في اختصاصها ، وفقاً لتقديرها ، إلى المجلس أو اللجان الفرعية أو أي هيئة أخرى .
(ح) تخويل المجلس السلطات والصلاحيات اللازمة أو المطلوبة لأداء مهام المنظمة وسحب أو تعديل تخويل هذه السلطات والصلاحيات في أي وقت .
(ط) تنفيذ أحكام الفصل الثالث عشر المصنفة .
(ي) بحث المقترحات الخاصة بتغيير أو تعديل أحكام هذه الاتفاقية ، وعليها إذا أقرتها أن ترفع توصيات بها إلى الدول المتعاقدة ، وفقاً لأحكام الفصل الحادي والعشرين
(ك) معالجة أي مسألة داخلية في 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 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 الجوي ، (٢) والدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي تقدم أكبر مساهمة في توفير التسهيلات 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 أي دولة متعاقدة تنتخب على هذا النحو لعضوية المجلس أن تشغل مقعدها حتى نهاية مدة عضوية سلفها .

هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٩٥٤/٦/١٤ . وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٥٦/١٢/١٢ بالنسبة للدول المتعاقدة 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 ونصه كالآتي

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

هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الحادية والعشرين للجمعية العمومية في ١٩٧٤/١٠/١٤ . وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٨٠/٢/١٥ وكان النص الأصلي للاتفاقية يقضي بأن يتألف المجلس من ٢١ عضواً وعدل النص بعد ذلك في الدورة الثالثة عشرة (غير العادية) للجمعية العمومية في ١٩٦١/٦/١٩ . وأصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٦٢/٧/١٧ ، ويقضي بأن يتألف المجلس من ٢٧ عضواً . ثم اعتمد تعديل آخر في الدورة السابعة عشرة (أ) (غير العادية) للجمعية العمومية في ١٩٧١/٢/١٢ ، وأصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٧٢/١/١٦ ، ويقضي بأن يتألف المجلس من ٣٠ عضواً .

(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 ناشيا واحدا أو أكثر للرئيس يحتفظون بحق التصويت عندما ينوبون عن الرئيس . وليس من الضروري أن ينتخب الرئيس من بين ممثلي أعضاء المجلس . ولكن إذا انتخب ممثل فيعتبر مقعده شاغرا وتملاء 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 أي 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 أي 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 الإلزامية 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) 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 تنفيذي رئيسي 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 احطارها 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 اقليمي أو غيره ، متى كان ذلك ملائما وأظهرت التجربة أنه أمر مستحسن ، وتمييز 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 والفاء أو تعديل هذه التفويضات للملطة 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 يضيع 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

الترشيح والتعيين في 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 ناحية 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 يلي :

- (أ) بحث التعديلات المطلوب ادخالها على ملاحق 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 وبإبلاغها للدول المتعاقدة .

الفصل الحادي 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 وموظفي المنظمة الآخرين وانهاء خدمتهم وتدريبهم وتحديد رواتبهم ومخصصاتهم وشروط خدمتهم ، ويجوز له تعيين رعايا أي دولة متعاقدة أو الاستعانة بخدماتهم .

المادة التاسعة والخمسون

الصفة الدولية للموظفين

لا يجوز لرئيس المجلس والأمين العام والموظفين الآخرين أن يطلبوا أو يلقوا تعليمات من أي 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 أي من رعاياها في قيامهم بمسؤولياتهم .

هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة عشرة للجمعية العمومية في ١٩٧١/٧/٧ . وقد أصبح هذا التعديل نافذا في ١٩٧٤/٨/٢/٨٩ . وكان النص الأصلي للاتفاقية يقضى بأن تتألف لجنة الملاحة الجوية من اثني عشر عضوا .

المادة الستون

حصانات وامتيازات الموظفين

تتعهد كل دولة متعاقدة ، بقدر ما تسمح به اجراءاتها الدستورية ، بأن تمنح لرئيس المجلس والأمين العام والموظفين الآخرين للمنظمة الحصانات والامتيازات الممنوحة لمن يمثلهم 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

العالية

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 ، وتقسيم 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

إيقاف حق التصويت

يجوز للجمعية العمومية أن توقف حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس بالنسبة لكل دولة لا تفي 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 ، وتقسيم 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 الثالثة والستون

مصروفات الوفود وغيرهم من الممثلين

تتحمل كل دولة متعاقدة مصروفات وفدها للجمعية العمومية ومخصصات أى شخص تعيينه فى المجلس ومصروفات سفره ومصروفاته الأخرى ، وتتحمل المخصصات والمصروفات المعادلة للأشخاص الذين ترشحهم كأعضاء أو تعيينهم 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 يرم 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 إحدى هاتين الاتفاقيتين .

الباب الثالث

النقل الجوي الدولي

الفصل الرابع عشر

المعلومات والتقارير

المادة السابعة والمستون

تقديم التقارير الى المجلس

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم مؤسسات النقل الجوي الدولي التابعة لها الى المجلس ، وفقا للمتطلبات التي يقررها 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 يعلكه 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 بتدر 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 أخذت في تنفيذ تلك التوصيات .

المادة المبعون

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 الحادية والسبعون

توفر 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 في 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 التي يمولها المجلس كلياً أو جزئياً بناءً على طلب دولة متعاقدة ، فإما أن توفر هذه الدولة بنفسها الأرض وتحتفظ بملكيّتها إذا رغبت في ذلك ، وإما أن تسهل للمجلس الانتفاع بالأرض بشروط عادلة ومعقولة وطبقاً لقوانينها .

المادة الثالثة والسبعون

المصروفات وتقسيم الاعتمادات

يجوز للمجلس أن ينقّق المصروفات الجارية اللازمة للأغراض المبينة في هذا الفصل من الاعتمادات العامة للمنظمة ، وذلك في حدود الاعتمادات التي توفرها له الجمعية العمومية طبقاً لأحكام الفصل الثامن عشر . ويقسم المجلس المبالغ المالية المطلوبة لأغراض هذا الفصل بالنسب التي يكون قد تم الاتفاق عليها قبل ذلك ولمدة معقولة بين الدول المتعاقدة التي تقبل ذلك والتي تستخدم مؤسساتها لتقلّل الجوى تلك التسهيلات . كما يجوز للمجلس أن ينقسم أي اعتمادات لازمة للتشغيل بين الدول التي تقبل ذلك .

المادة الرابعة والسبعون

المساعدة الفنية واستخدام الإيرادات

إذا قام المجلس ، بناءً 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 والتسهيلات الأخرى وتشغيلها ، ودفع نفقات تشغيل هذه المطارات والتسهيلات الأخرى بقيمة الفوائد والاستهلاك من الإيرادات المستمدة من تشغيل هذه المطارات والتسهيلات الأخرى .

المادة الخامسة والسبعون

الاستيلاء على التسهيلات التي وفرها المجلس

يجوز لأي دولة متعاقدة أن نتحرر في أي وقت من أي التزام ارتبطت به بمقتضى المادة السبعين وأن تستولى على المطارات والتسهيلات الأخرى التي وفرها المجلس في إقليمها 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 حدده المجلس غير معقول جاز لها استئناف قرار المجلس أمام الجمعية العمومية ويجوز للجمعية العمومية أن تؤيد أو تعدل قرار المجلس

المادة السادسة والسبعون

رد المبالغ

ترد المبالغ التي حصل عليها المجلس عن طريق اعادة مبالغ بمقتضى المادة الخامسة والسبعين ومن مدفوعات الضوائد والاستهلاك المستلمة بمقتضى المادة الرابعة والسبعين الى الدول التي شملها التقسيم أصلا وينسب هذا التقسيم على النحو الذي 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 التي تتبع فى تطبيق الأحكام المنصوص عليها فى هذه الاتفاقية والخاصة بجنسية الطائرات على الطائرات التي تستثمرها مؤسسات الاستثمار الدولية .

المادة الثامنة والسبعون

دور المجلس

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

المادة التاسعة والسبعون

الاشتراك فى هيئات الاستثمار

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

الباب الرابع

أحكام ختامية

الفصل السابع عشر

اتفاقات وترتيبات جوية أخرى

المادة الثمانون

اتفاقيتنا 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 التجاري الموقعة في هافانا في العشرين من فبراير ١٩٢٨ إذا كانت طرفا في أي من هاتين الاتفاقيتين ، وتحل هذه الاتفاقية فيما بين الدول المتعاقدة محل اتفاقيتي باريس وهافانا سالتى الذكر

المادة الحادية والثمانون

تسجيل الاتفاقات القائمة

تسجل لدى المجلس فورا كل الاتفاقات الجوية القائمة وقت نفاذ هذه الاتفاقية بين دولة متعاقدة وأي دولة أخرى أو بين أي مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة وأي دولة أخرى أو أي مؤسسة نقل جوي تابعة لأي دولة أخرى .

المادة الثانية والثمانون

الغاء الترتيبات المتعارضة مع الاتفاقية

توافق الدول المتعاقدة على أن تلغى هذه الاتفاقية جميع الالتزامات وارتباطات التزامهم بينها التي تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية ، وتتعهد بأن لا تأخذ على عاتقها مثل هذه الالتزامات والارتباطات . وأي دولة متعاقدة تكون ، قبل أن تصبح عضوا في 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 جوي تابعة لاحدى الدول المتعاقدة بمثل هذه الالتزامات التي تتعارض مع الاتفاقية فتبذل الدولة التي تتبعها هذه المؤسسة كل ما في وسعها من جهد لالغاء هذه الالتزامات فورا وعلى أي حال فعليها أن تتخذ الاجراءات اللازمة لالغائها في أقرب وقت ممكن من الناحية القانونية بعد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة .

المادة الثالثة والثمانون

تسجيل الترتيبات الجديدة

مع مراعاة أحكام المادة السابقة ، يجوز لأي دولة متعاقدة أن تتخذ ترتيبات لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية ، ويسجل فورا أي من هذه الترتيبات لدى المجلس ، الذي عليه أن يعلن عنها في أقرب وقت ممكن .

الفصل الثامن عشر

النزاعات والاخلال بالتعهدات

المادة الرابعة والثمانون

فض النزاعات

إذا نشأ نزاع بين دولتين متعاقدين أو أكثر على تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية أو ملاحظتها ولم يمكن فضه عن طريق التفاوض ، يبت فيه المجلس بناء على طلب أي دولة طرف في النزاع ، ولا يجوز لأي عضو في المجلس أن يصوت عند بحث المجلس لنزاع يكون هو طرفاً فيه . ومع مراعاة أحكام المادة الخامسة والثمانين ، يجوز لأي 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 بأي استئناف من هذا القبيل خلال ستين يوماً من تسلم الاخطار بقرار المجلس .

المادة الخامسة والثمانون

اجراءات التحكيم

إذا 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 محكماً ويعين هؤلاء المحكمون رئيساً لهم . فإذا لم تعين أي من الدول المتعاقدة الأطراف في النزاع محكماً خلال الثلاثة الشهور التالية لتاريخ الاستئناف ، يعين رئيس المجلس محكماً 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 يوماً ، يعين رئيس المجلس هذا الرئيس من القائمة المشار إليها أيضاً وعندئذ يشكل المحكمون ورئيسهم محكمة تحكيم . وتتولى أي محكمة تحكيم منشأة طبقاً لأحكام هذه المادة أو المادة السابقة وضع اجراءاتها واصدار قراراتها بأغلبية الأصوات ، على أنه يجوز للمجلس البت في المسائل الاجرائية في حالة حدوث أي تأخير يرى المجلس أنه كبير .

المادة السادسة والثمانون

الاستئنافات

كل قرار يصدره المجلس بشأن ما إذا كان تشغيل مؤسسة للنقل الجوي الدولي متوافقاً مع أحكام هذه الاتفاقية يظل نافذاً ، إلا إذا قرر المجلس خلاف ذلك ، ما لم ينتقض القرار في الاستئناف . وإذا استؤنفت 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 الجوي المخالفة

تعهد كل دولة متعاقدة بالألا ترخص بالطيران فوق اقليمها لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة إذا كان المجلس قد قرر أن هذه المؤسسة لا تنفذ القرار النهائي الذي اتخذ طبقاً لأحكام المادة السابقة .

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 للملحق 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 للملحق .

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 والمنضمة إليها .

(ب) بمجرد تصديق ست وعشرين دولة على هذه الاتفاقية أو انضمامها اليها 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) تلغ حكومة الولايات المتحدة الأمريكية حكومة كل من الدول الموقعة أو المنضمة 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 لزمته 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 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 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 أي دولة عزتها 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 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 تقصي من عضوية الأمم المتحدة تعقد من تلقاء نفسها عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي ما لم ترفق الجمعية العامة للأمم المتحدة بقرارها الخاص بالاقصاء توصية تنص على خلاف ذلك

(س) كل دولة تعقد عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي تطبيقاً لأحكام الفقرة (أ) السابقة يجوز . بموافقة الجمعية العامة للأمم المتحدة ، قبولها من جديد في منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلبها وبموافقة أغلبية أعضاء المجلس

قررت الجمعية العمومية في ١٩٤٧/٥/٢٧ أن تعدل اتفاقية تيكاجو بادخال المادة الثالثة والتسعين مكرر وطبقاً للمادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية . فقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٦١/٣/٢٠ بالنسبة للدول التي صدقت عليه

(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 نافذاً ، بالنسبة للدول التي صدقت عليه ، بعد أن يصدق عليه عدد من الدول المتعاقدة تحدد الجمعية العمومية ولا يقل العدد المحدد على هذا النحو عن ثلثي مجموع عدد الدول المتعاقدة .
- (ب) يجوز للجمعية العمومية أن تشترط في قرارها الذي توصى فيه باعتماد تعديل معين أن أي دولة لا تصدق على هذا التعديل خلال مدة محددة بعد نفاذه 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 لأي دولة متعاقدة أن تنقض هذه الاتفاقية بعد ثلاث سنوات من نفاذها ، وذلك باخطار يرسل الى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي تبلغه فوراً لكل من الدول المتعاقدة .
- (ب) يصبح هذا النقض نافذاً بعد سنة من تاريخ تسلم الاخطار به ولا أثر له الا بالنسبة للدولة التي باشرته .

الفصل الثاخي والعشرون

تعريف

المادة السادسة والتسعون

لأغراض هذه الاتفاقية ، يقصد بالعبارات الآتية المعاني المذكورة أمامها :

- (أ) "خط جوي" يقصد به أي خط جوي منتظم تستخدم فيه طائرات للنقل العام للركاب أو البريد أو البضائع .
- (ب) "خط جوي دولي" يقصد به خط جوي يمر خلال النضااء الجوي فوق اقليم أكثر من دولة واحدة .
- (ج) "مؤسسة نقل جوي" يقصد بها أي مؤسسة نقل جوي تقوم بعرض أو تشغيل خط جوي دولي
- (د) "هبوط لأغراض غير تجارية" يقصد به هبوط لأي غرض آخر غير أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد .

التوقيع على الاتفاقية

اثباتاً لذلك ، قام المنووضون 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 من عام ألف وتسعمائة وأربعة وأربعين باللغة الانجليزية . وأعد نص لها متساو 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 منهما إلى حكومات كل الدول الموقعة على هذه الاتفاقية أو المنضمة إليها .

١ 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 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 ممتدة رسمياً منها لحكومات كل الدول التي توقع على هذه الاتفاقية أو تنضم إليها . وستكون هذه الاتفاقية معدة للتوقيع عليها في واشنطن العاصمة .

[إضافة المادة (٨٢) مكرر]

١٩٨٠/١٠/٦
6/10/1980

نضاف 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 لايجار أو استئجار أو تبادل الطائرة أو بموجب أي ترتيب مماثل ، بواسطة مستثمر يكون مركز أعماله الرئيسي أو يكون محل إقامته الدائمة ان لم يكن له مركز عمل رئيسي ، 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 المسؤولية فيما يتعلق بالمهام والواجبات المنتقلة .

(ب) لا يصبح النقل نافذا بالنسبة لدول متعاقدة أخرى قبل أن يكون الاتفاق الذي 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 في الاتفاق .

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

إضافة 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 الى 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 تلتزم بالهبوط في مطار معين ما أي طائرة مدنية تطير فوق إقليمها بدون سند . أو إذا كانت ثمة أسباب معقولة يستتبع منها أن الطائرة يجري 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 باعتراف 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 إقامته 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 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 ، تعدل الجملة الثانية بإحلال "ست وثلاثين" محل "ثلاث وثلاثين".

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

DRAFT FINAL ACT OF THE CONFERENCE

(Not reproduced)

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK



**INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
AUTHENTIC ARABIC TEXT OF THE
CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
(CHICAGO, 1944)**

(Montreal, September 1995)

REPORT OF THE CREDENTIALS COMMITTEE

1. At its first meeting held on 25 September 1995 the Conference established a Credentials Committee and the Delegations of Brazil, France, Jordan, Nigeria and Tunisia were invited to nominate members for this Committee.

2. On 25 September 1995 at 1215 hours there was a meeting of the Credentials Committee which was composed as follows:

B. Mussi	(Brazil)
J.-C. Bugnet	(France)
B. Salaytah	(Jordan)
F.O. Osobukola	(Nigeria)
H. Mougaida	(Tunisia)

3. On the proposal made by the Delegate of Brazil, the Delegate of Nigeria, Mr. F.O. Osobukola, was unanimously elected Chairman of the Committee.

4. At the second meeting of the Plenary of the Conference, the Chairman of the Credentials Committee presented a preliminary report, and informed the Conference that Delegations of 101 States had registered for the Conference and that as of 25 September 1995, 36 States had presented credentials in due form, according to Rule 2(1) of the Rules of Procedure.

5. The Committee recommended to the Conference, in conformity with Rule 3 of the Rules of Procedure, that all Delegations registered be permitted to participate in the Conference pending receipt of their credentials in due form. Furthermore, the Committee urged all States registered to present their credentials to the Secretary at their earliest convenience. The Conference accepted the recommendation of the Credentials Committee that all the Delegations who had registered be permitted to attend the Conference pending the submission of credentials.

On 28 September 1995 the Committee met again and examined the credentials which had been received to date. At this meeting, Brazil was represented by M. Baranski and Jordan was represented by A. Al-Momani. The credentials of the following Delegations were found to be in due and proper form:

Argentina	Lebanon
Armenia	Mali
Australia	Mauritania
Bahrain	Mexico

Belgium	Morocco
Benin	Nepal
Brazil	Nigeria
Canada	Norway
Chile	Peru
China	Qatar
Croatia	Republic of Korea
Cuba	Romania
Czech Republic	Russian Federation
Denmark	Saudi Arabia
Dominican Republic	Senegal
Ecuador	South Africa
Egypt	Spain
Finland	Sudan
France	Sweden
Germany	Switzerland
Greece	The former Yugoslav Republic of Macedonia
Iceland	Togo
Indonesia	Tunisia
Iran, Islamic Republic of	Turkey
Italy	United Arab Emirates
Jamaica	United Kingdom
Japan	United States
Jordan	Venezuela
Kenya	Yemen
Kuwait	

The Credentials Committee took note that, at 1500 hours on 29 September 1995, the following Delegations had deposited their full powers to sign the Protocol:

Argentina	Lebanon
Armenia	Mali
Bahrain	Mexico
Belgium	Morocco
Benin	Nepal
Brazil	Nigeria
Chile	Norway
China	Peru
Croatia	Republic of Korea
Cuba	Romania
Czech Republic	Russian Federation
Denmark	Saudi Arabia
Dominican Republic	Senegal
Egypt	Spain
Finland	Sudan
France	Sweden
Germany	The former Yugoslav Republic of Macedonia
Greece	Togo
Iceland	Turkey
Indonesia	United Arab Emirates
Islamic Republic of Iran	United Kingdom
Italy	United States

Jamaica
Jordan
Kuwait

Venezuela
Yemen

These full powers were found to be in good and proper order.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PART IV

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

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)
وَقَّعَ 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

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PROTOCOL

on the Authentic Quinquellngual 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 Quadrlingual 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.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

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

قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض .

الباب الأول

الملاحاة 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 الثانية

الاقليم

لأغراض هذه الاتفاقية ، يعتبر اقليم 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 هي خدمات الشرطة .
- (ج) لا يجوز لأي 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 التواعد 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 لأي غرض يتناقى مع أهداف هذه الاتفاقية .

الفصل الخامس

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 اقليمها 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 بالهبوط . ومع ذلك تحتفظ كل دولة متعاقدة ، لأسباب تتعلق بسلامة الطيران ، بالحق في الزام الطائرات التي ترغب في الطيران فوق مناطق يتعذر 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 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 التي يتم فيها الأخذ أو الانزال بالحق في فرض ما قد تراه ملائما من أنظمة أو شروط أو قيود .

المادة السادسة

الخطوط الجوية المنتظمة

لا يجوز تشغيل أي خط جوي دولي منتظم فوق إقليم دولة متعاقدة أو في داخله ، إلا باذن خاص أو أي ترخيص آخر من تلك الدولة وطبقا لشروط ذلك الاذن أو الترخيص .

المادة السابعة

النقل الداخلي

يكون لكل دولة متعاقدة الحق في أن ترفض السماح لطائرات الدول المتعاقدة الأخرى بأن تأخذ في إقليمها أي ركاب أو بريد أو بضائع لنقلهم لقاء أجر أو بموجب عقد تأجير إلى نقطة أخرى داخل إقليمها . وتتعهد كل دولة متعاقدة بالألا تعقد أي ترتيبات تمنح بالتحديد مثل هذا الامتياز ، على أساس مطلق ، لدولة أخرى أو لمؤسسة نقل جوي تابعة لدولة أخرى ، أو أن تحصل لنفسها على مثل هذا الامتياز المطلق من أي دولة أخرى .

المادة الثامنة

الطائرات التي تطير بدون طيار

لا يجوز لأي طائرة يمكن طيرانها بدون طيار أن تطير بدون طيار فوق إقليم دولة متعاقدة الا 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 تقيّد أو تحظر بشكل موحد طيران طائرات الدول الأخرى فوق مناطق معينة من إقليمها ، لأسباب تتعلق بضرورة عسكرية أو بالسلامة العامة ، بشرط ألا يمارس أي تمييز في هذا الخصوص بين طائرات هذه الدولة المستخدمة في خطوط جوية دولية منتظمة وبين طائرات الدول المتعاقدة الأخرى المستخدمة في خطوط معاملة . ويجب أن تكون مساحة وموقع تلك المناطق المحظورة معقولين حتى لا تعاق الملاحة الجوية بلا ضرورة . وتبلغ الدول المتعاقدة الأخرى ومنظمة الطيران المدني الدولي بأسرع ما يمكن بأوصاف تلك المناطق المحظورة في إقليم 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 تقيّد أو تحظر مؤقتا ويأثر فوري الطيران فوق إقليمها 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 تقرها ، أن تلزم أي طائرة تدخل المناطق المشار إليها في الفقرتين الفرعيتين (أ) و (ب) أعلاه بالهبوط بأسرع ما يمكن من الناحية العملية في مطار معين داخل إقليمها .

المادة العاشرة

هبوط في مطار جمركي

باستثناء الحالة التي يسمح فيها للطائرات ، بموجب أحكام هذه الاتفاقية أو بموجب ترخيص خاص ، بعبور اقليم دولة متعاقدة بدون هبوط ، تهبط كل طائرة تدخل اقليم دولة متعاقدة في مطار معين من هذه الدولة لأغراض التفتيش الجمركي وغيره . إذا 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 ، 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 في 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 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 . وتعهد كل دولة متعاقدة بأن تظل قواعدها الخاصة في هذا الصدد مطابقة ، الى أقصى حد ممكن ، للأنظمة التي 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 في دولة متعاقدة والمتعلقة بدخول ركاب الطائرات وطواقمها والبضائع المنقولة عليها الى اقليمها أو خروجهم منه ، كالأظمة المتعلقة بالدخول والتصريح 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 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 (البوابي) ، والجدرى ، والحمى الصفراء ، والطاعون ، وغيرها من الأمراض المعدية التي تقرر الدول المتعاقدة تحديدها من وقت لآخر ، وتحقيقا لهذا الغرض ، تحافظ الدول المتعاقدة على الاستمرار في التشاور الوثيق مع الهيئات المعنية بالأنظمة الدولية المتعلقة بالاجراءات الصحية التي تطبق على الطائرات . ويجرى هذا التشاور دون مساس بتطبيق أي اتفاقية دولية قائمة في هذا الخصوص وتكون الدول المتعاقدة أطرافا 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 يمتنع على النحو ذاته بشروط موحدة أمام طائرات جميع الدول المتعاقدة الأخرى . وكذلك نطبق 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

وأي رسوم تفرضها أو تسمح بفرضها دولة متعاقدة نظير استخدام تلك المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية بواسطة طائرات أي 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 والمستخدمه 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 الى الدولة أو الدول التي يمتنيها الأمر . ولا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تفرض رسوما أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أي 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 في كل من الدول المتعاقدة الحق في تفتيش طائرات الدول المتعاقدة الأخرى عند الهبوط أو المغادرة ، وفحص الشهادات والمستندات الأخرى التي تنص عليها هذه الاتفاقيه ، 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 تسجيلها من دولة الى أخرى .

المادة التاسعة عشرة

القوانين الوطنية التي تحكم التسجيل

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

المادة العشرون

أبراز 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 للتواعد التي قد تقرها هذه المنظمة ، تقارير تحتوي 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 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 قواعد 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 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 المعاملة 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 أي 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 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

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تتخذ ما تراه ممكنا من التدابير لتقديم المساعدة للطائرات التي تكون في حالة خطر في 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 ، في اتخاذ التدابير المنسقة التي قد يوصى بها من وقت لآخر بمتنصتي هذه الاتفاقية .

المادة السادسة والعشرون

التحقيق في الحوادث

في حال وقوع حادث لطائرة تابعة لدولة متعاقدة في اقليم دولة متعاقدة أخرى ، نتجت عنه وفاة أو إصابة خطيرة أو كشف عن خلل فني جسيم بالطائرة أو بتسهيلات الملاحة الجوية ، تجري الدولة التي وقع فيها الحادث تحقيقا في ملاحظات 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 لتميين مراقبين لحضور التحقيق ، وتقوم الدولة التي تجري التحقيق بإبلاغ دولة التسجيل بالتقرير والنتائج ذات العلاقة .

المادة السابعة والعشرون

الاعفاء من توقيع الحجز في حالة دعاوى المتعلقة ببراءات الاختراع

(أ) اذا دخلت طائرة تابعة لدولة متعاقدة ومستخدمة في 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 إيقافها أو إقامة أي دعوى ضد مالكها أو مستثمرها ، ولا إجراء أي تدخل آخر فيها من تلك الدولة أو بالنيابة عنها أو من أي شخص فيها ، على أساس أن بناء الطائرة أو أليتها أو أجزاءها أو ملحقاتها أو تشغيلها ، يشكل تعديا على أي براءة اختراع ممنوحة 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 إيقافها .

(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 في اقليم أى دولة متعاقدة أخرى ، على أنه لا يجوز بيع أى من القطع أو المعدات المحمية ببراءة اختراع والتي خزنت بهذه الصفة أو توزيعها في داخل الدولة المتعاقدة التي دخلتها الطائرة ، كما لا يجوز تصديرها تجاريا خارج هذه الدولة .

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

المادة الثامنة والعشرون

التسهيلات والأنظمة القياسية للملاحة الجوية

تتعهد كل دولة متعاقدة ، في حدود امكانياتها العملية ، بالآتي -

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

(ج) أن تتعاون في التدابير الدولية لتأمين نشر الخرائط والرسومات الجوية طبقا للقواعد القياسية التي قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقا 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 طبقا للشروط المنصوص عليها في هذه الاتفاقية :

(أ) شهادة تسجيلها .

(ب) شهادة صلاحيتها للطيران .

(ج) الرخص اللازمة لكل من أعضاء طاقمها .

- (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 بالبيضاغ واقرارات تفصيلية بشأنها ، اذا كانت تحمل بيضاغ .

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 وباقي 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 للتواعد القياسية التى قد تقرر من وقت لآخر تطبيقا لهذه الاتفاقية

المادة الرابعة والثلاثون

سجلات الرحلات

يحتفظ لكل طائرة تعمل في الملاحة الدولية بسجل رحلات تقيده البيانات عن الطائرة وطاقتها وعن كل رحلة من رحلاتها ، وذلك بالشكل الذي يقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية .

المادة الخامسة والثلاثون

القيود المفروضة على نقل البضائع

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

(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 ملاحقتها 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 إقليمها .

الفصل السادس

القواعد القياسية الدولية

وأساليب العمل الموصى بها دولياً

المادة السابعة والثلاثون

اعتماد القواعد القياسية والاجراءات الدولية

تعهد كل دولة متعاقدة بأن تتعاون لبلوغ أقصى درجة ممكنة من التوحيد في الأنظمة والقواعد القياسية والاجراءات 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 لآخر ، وحسب الضرورة ، باعتماد أو تعديل القواعد القياسية الدولية وأساليب العمل والاجراءات الدولية الموصى بها ، والتي تتعلق بالمسائل الآتية :

- (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 قورا 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 يوما التالية لاعتماد تعديل القاعدة القياسية الدولية ، أو أن توضح الاجراء الذى تعتمزم اتخاذه . وفى هذه الأحوال ، يبلغ المجلس قورا 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 تماما 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 الأربعون

صلاحية الشهادات والرخص الممتدة

لا يجوز لأي طائفة أو لأي عضو في طاقم طائفة ممن لديهم شهادات أو رخص ممتدة على هذا النحو أن يشتركوا في الملاحة الدولية ، إلا إذا كان ذلك باذن من الدولة أو الدول التي يدخلون أراضيها . أما تسجيل أو استخدام مثل هذه الطائفة ، أو أي جزء مرخص من أجزاء الطائفة ، في دولة غير الدولة التي أصدرت فيها شهادتها أصلاً ، فيترك لتقدير الدولة التي تستورد إليها الطائفة أو جزء الطائفة .

المادة الحادية والأربعون

الاعتراف بالتواعد القياسية القائمة
الخاصة بالصلاحية للطيران

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

المادة الثانية والأربعون

الاعتراف بالتواعد القياسية القائمة
الخاصة بأهلية أفراد طاقم القيادة

لا تسري 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 تسري على أي 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". وتتكون 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 الجوي الدولي من أجل ما يلي :

- (أ) تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم .
- (ب) تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها لأغراض سلمية .
- (ج) تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي .
- (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 للنقل الجوي الدولي .
- (ز) تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة .
- (ح) تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية
- (ط) تعزيز تطور جميع جوانب الطيران المدني الدولي 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 النحو عن ثلاثة أخماس العدد الكلي للدول المتعاقدة .

المادة السادسة والأربعون

الدورة الأولى للجمعية العمومية

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

المادة السابعة والأربعون

الأهلية القانونية

تتمتع 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 .

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 طبقاً 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 .

⁴ هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الرابعة عشرة للجمعية العمومية في ١٩٦٧/٩/١٤ وقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتباراً من ١٩٧٥/٩/١١ بالنسبة للدول التي صدقت عليه ، وذلك طبقاً 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 اعتباراً من ١٩٥٦/٧/١٧ :

"(أ) تنعقد الجمعية العمومية مرة على الأقل كل ثلاث سنوات ويدعوها المجلس للاعتماد 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 للاعتماد 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

- (هـ) اعتماد ميزانيات سنوية وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة طبقاً لأحكام الفصل الثاني عشر .
(و) مراجعة المصروفات واعتماد حسابات المنظمة .
(ز) إحالة أي مسألة داخلية في اختصاصها ، وفقاً لتقديرها ، إلى المجلس أو اللجان الفرعية أو أي هيئة أخرى .
(ح) تخويل المجلس السلطات والصلاحيات اللازمة أو المطلوبة لإداء مهام المنظمة وسحب أو تعديل تخويل هذه السلطات والصلاحيات في أي وقت .
(ط) تنفيذ أحكام الفصل الثالث عشر المعنية
(ي) بحث المقترحات الخاصة بتغيير أو تعديل أحكام هذه الاتفاقية ، وعليها إذا أقرتها أن ترفع توصيات بها إلى الدول المتعاقدة ، وفقاً لأحكام الفصل الحادي والعشرين .
(ك) معالجة أي مسألة داخلية في 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 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 الجوي ، (٢) والدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي تقدم أكبر مساهمة في توفير التسهيلات 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 أي دولة متعاقدة تنتخب على هذا النحو لعضوية المجلس أن تشغل مقعدها حتى نهاية مدة عضوية سلفها .

* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة للجمعية العمومية في ١٩٥٤/٦/١٤ ، وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٥٦/١٢/١٢ بالنسبة للدول المتعاقدة 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 ونصه كالآتي .
" (هـ) اعتماد ميزانية سنوية وتقرير الترتيبات المالية للمنظمة طبقاً لأحكام الفصل الثاني عشر " .

** هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الحادية والعشرين للجمعية العمومية في ١٩٧٤/١٠/١٤ . وقد أصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٨٠/٧/١٥ . وكان النص الأصلي للاتفاقية ينص بأن يتألف المجلس من ٢١ عضواً . وعُدل النص بعد ذلك في الدورة الثالثة عشرة (غير العادية) للجمعية العمومية في ١٩٦١/٦/١٩ ، وأصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٦٢/٧/١٧ ، وينص بأن يتألف المجلس من ٢٧ عضواً ثم اعتمد تعديل آخر في الدورة السابعة عشرة (أ) (غير العادية) للجمعية العمومية في ١٩٧١/٢/١٢ ، وأصبح هذا التعديل نافذاً اعتباراً من ١٩٧٢/١/١٦ ، وينص بأن يتألف المجلس من ٣٠ عضواً .

(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 إذا انتخب ممثل فيعتبر مقعده شاغرا وتملأه الدولة التي يمثلها . ويتولى الرئيس المهام الآتية :

(أ) دعوة المجلس ولجنة النقل الجوى ولجنة الملاحة الجوية للاعتماد .

(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 أي لجنة من لجان المجلس .

المادة الثالثة والخمسون

الاشتراك بدون حق التصويت

يجوز لأي دولة متعاقدة أن تشترك بدون حق التصويت في نظر المجلس أو لجانته في أي 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 الإلزامية للمجلس

يتوم 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 إجراءاته .

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

- (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 تنفيذي رئيسي يسمى الأمين العام . واتخاذ التدابير اللازمة لتعيين الموظفين الآخرين للزمين طبقا لأحكام الفصل الحادي 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 الجوي من الأموال العامة .
- (ي) 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 - ملاحق لهذه الاتفاقية ، وذلك طبقا لأحكام الفصل السادس ، وتبلغ التدابير التي تتخذ في هذا الشأن لجميع الدول المتعاقدة .
- (م) بحث توصيات لجنة الملاحة الجوية بتعديل الملاحق واتخاذ الاجراءات اللازمة طبقا 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 الجوي على أساس اقليمي أو غيره ، متى كان ذلك ملائما وأظهرت التجربة أنه أمر مستحسن ، وتعيين مجموعات من الدول أو من مؤسسات النقل الجوي 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 والغاء أو تعديل هذه التفويضات للسلطة في أي وقت .
- (ج) اجراء بحوث في كل جوانب النقل الجوي والملاحة الجوية التي لها أهمية دولية ، وابلاغ نتائج بحوثه للدول المتعاقدة ، وتسهيل تبادل الدول المتعاقدة المعلومات عن مسائل النقل الجوي والملاحة الجوية .
- (د) دراسة أي أمور لها علاقة بتنظيم وتشغيل النقل الجوي الدولي ، بما في ذلك الملكية والتشغيل الدوليين للخطوط الجوية الدولية على الطرق الرئيسية ، وعرض خطط تتعلق بذلك على الجمعية العمومية .
- (هـ) 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

الترشيح والتعيين في اللجنة

تتألف لجنة الملاحة الجوية من خمسة عشر عضوا يعينهم المجلس من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول المتعاقدة . ويجب أن تتوافق 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 يلي :

- (أ) بحث التعديلات المطلوب ادخالها على ملاحق 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 لتتقدم الملاحة الجوية وبابلاغها للدول المتعاقدة .

الفصل الحادي 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 وموظفي المنظمة الآخرين وانتهاء خدماتهم وتدريبهم وتحديد رواتبهم ومخصصاتهم وشروط خدماتهم ، ويجوز له تعيين رعايا أي 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 أي 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 أي من رعاياها في قيامهم بمسؤولياتهم .

* هذا هو نص المادة بعد تعديلها في الدورة الثامنة عشرة للجمعية العمومية في ١٩٧١/٧/٧ ، وقد أصبح هذا التعديل نافذا في ١٩٧٤/٢/١٩ . وكان النص الأصلي للاتفاقية يفرض بأن تتألف لجنة الملاحة الجوية من اثني عشر عضوا

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 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 بمتضى 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 ملائما 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

إيقاف حق التصويت

يجوز للجمعية العمومية أن توقف حق التصويت في الجمعية العمومية وفي المجلس بالنسبة لكل دولة لا تفي 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 اعتبارا من ١٩٥٦/١٢/١٢ بالنسبة للدول التي صدقت عليه ، وذلك طبقا لأحكام المادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية . أما بالنسبة للدول التي لم تصدق على التعديل ، فإن النص الأصلي للاتفاقية ما زال نافذا ونصه كالآتي :

"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 ملائما 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 الثالثة والستون

مصروفات الوفود وغيرهم من الممثلين

تتحمل كل دولة متعاقدة مصروفات وقدها للجمعية العمومية ومخصصات أى شخص نعيته فى المجلس ومصروفات سفره ومصروفاته الأخرى . وتحمل المخصصات والمصروفات المماثلة للأشخاص الذين ترشحهم كأعضاء أو تعيينهم 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 يتبلوا 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 إحدى هاتين الاتفاقيتين .

الباب الثالث

النقل الجوي الدولي

الفصل الرابع عشر

المعلومات والتقارير

المادة السابعة والستون

تقديم التقارير الى المجلس

تتمهد 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 أخذت 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 الحادية والسبعون

توفير التسهيلات وصيانتها بواسطة المجلس

يجوز للمجلس ، بناءً على طلب دولة متعاقدة ، أن يوافق على توفير كل أو بعض المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية الأخرى ، بما في ذلك خدمات الاتصالات اللاسلكية والأرصاء الجوية ، المطلوبة في 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 التي يمولها المجلس كلياً أو جزئياً بناءً على طلب دولة متعاقدة ، فإما أن توفر هذه الدولة بنفسها الأرض وتحتفظ بملكيّتها إذا رغبت في ذلك ، وإما أن تسهل للمجلس الانتفاع بالأرض بشروط عادلة ومعقولة وطبقاً لتواظيفها .

المادة الثالثة والسبعون

المصرفوات وتقسيم الاعتمادات

يجوز للمجلس أن ينفق المصرفوات الجارية اللازمة للأغراض المبينة في هذا الفصل من الاعتمادات العامة للمنظمة ، وذلك في حدود الاعتمادات التي توفرها له الجمعية العمومية طبقاً لأحكام الفصل الثاني عشر . ويقسم المجلس المبالغ المالية المطلوبة لأغراض هذا الفصل بالنسب 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 للتشغيل بين الدول التي تقبل ذلك .

المادة الرابعة والسبعون

المساعدة الفنية واستخدام الإيرادات

إذا قام المجلس ، بناءً 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 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 التي وفرها المجلس

يجوز لأي دولة متعاقدة أن تتحرر في أي وقت من أي التزام ارتبطت به بمقتضى المادة السبعين وأن تستولي على المطارات والتسهيلات الأخرى التي وفرها المجلس في إقليمها 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 حدده المجلس غير معقول جاز لها استئناف قرار المجلس أمام الجمعية العمومية ويجوز للجمعية العمومية أن تؤيد أو تعدل قرار المجلس .

المادة السادسة والسبعون

رد المبالغ

ترد المبالغ التي حصل عليها المجلس عن طريق إعادة مبالغ بمقتضى المادة الخامسة والسبعين ومن مدفوعات الخوائد والاستهلاك المستلمة بمقتضى المادة الرابعة والسبعين الى الدول التي شملها التقسيم أصلا وينسب 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 المتخصص 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 تكوّن هيئات مشتركة لاستثمار الخطوط الجوية فى أى طريق أو منطقة .

المادة التاسعة والسبعون

الاشتراك فى هيئات الاستثمار

لأى دولة أن تشارك 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 .

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 التجاري الموقعة في هافانا في العشرين من فبراير ١٩٢٨ اذا كانت طرفا في أي من هاتين الاتفاقيتين ، وتحل هذه الاتفاقية فيما بين الدول المتعاقدة محل اتفاقيتي باريس وهافانا سالفتي الذكر .

المادة الحادية والثمانون

تسجيل الاتفاقات القائمة

تسجل لدى المجلس فورا كل الاتفاقات الجوية القائمة وقت نفاذ هذه الاتفاقية بين دولة متعاقدة وأي دولة أخرى أو بين أي مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة وأي دولة أخرى أو أي مؤسسة نقل جوي تابعة لأي دولة أخرى .

المادة الثانية والثمانون

الغاء الترتيبات المتعارضة مع الاتفاقية

توافق الدول المتعاقدة على أن تُلغى هذه الاتفاقية جميع الالتزامات وارتباطات التفاهم بينها التي تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية ، وتتعهد بأن لا تأخذ على عاتقها مثل هذه الالتزامات والارتباطات . وأي دولة متعاقدة تكون ، قبل أن تصبح عضوا في 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 الإجراءات اللازمة للتحرر من هذه الالتزامات وإذا ارتبطت مؤسسة نقل جوي تابعة لأحدى الدول المتعاقدة بمثل هذه الالتزامات التي تتعارض مع الاتفاقية فتبذل الدولة التي تتبعها هذه المؤسسة كل ما في وسعها من جهد لإلغاء هذه الالتزامات فورا ، وعلى أي حال فعليها أن تتخذ الإجراءات اللازمة لإلغائها في أقرب وقت ممكن من الناحية القانونية بعد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة .

المادة الثالثة والثمانون

تسجيل الترتيبات الجديدة

مع مراعاة أحكام المادة السابقة ، يجوز لأي دولة متعاقدة أن تتخذ ترتيبات لا تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية . ويسجل فورا أي من هذه الترتيبات لدى المجلس ، الذي عليه أن يعلن عنها في أقرب وقت ممكن .

الفصل الثامن عشر النزاعات والاضلال بالتعهدات

المادة الرابعة والثمانون

فض النزاعات

إذا نشأ نزاع بين دولتين متعاقدين أو أكثر على تفسير أو تطبيق هذه الاتفاقية أو ملاحظتها ولم يمكن فضه عن طريق التفاوض ، يبت فيه المجلس بناء على طلب أي دولة طرف في النزاع ، ولا يجوز لأي عضو في المجلس أن يصوت عند بحث المجلس لنزاع يكون هو طرفاً فيه . ومع مراعاة أحكام المادة الخامسة والثمانين ، يجوز لأي 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 يوماً من تسلم الإخطار بقرار المجلس .

المادة الخامسة والثمانون

إجراءات التحكيم

إذا 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 محكماً ويعين هؤلاء المحكمون رئيساً لهم فإذا لم تعين أي من الدول المتعاقدة الأطراف في النزاع محكماً خلال الشهور الثلاثة التالية لتاريخ الاستئناف ، يعين رئيس المجلس محكماً 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 يوماً ، يعين رئيس المجلس هذا الرئيس من القائمة المشار إليها آنفاً . وعندئذ يشكل المحكمون ورئيسهم محكمة تحكيم . وتتولى أي محكمة تحكيم منشأة طبقاً لأحكام هذه المادة أو المادة السابقة وضع إجراءاتها وإصدار قراراتها بأغلبية الأصوات على أنه يجوز للمجلس البت في المسائل الإجرائية في حالة حدوث أي تأخير يرى المجلس أنه كبير

المادة السادسة والثمانون

الاستثناءات

كل قرار يصدره المجلس بشأن ما إذا كان تشغيل مؤسسة للنقل الجوي الدولي متوافقاً مع أحكام هذه الاتفاقية يظل نافذاً ، إلا إذا قرر المجلس خلاف ذلك ، ما لم ينقض القرار في الاستئناف وإذا استؤنفت قرارات المجلس بشأن أي مسألة أخرى ، يوقف تنفيذ هذه القرارات إلى حين البت في الاستئناف . وتكون أحكام محكمة العدل الدولي الدائمة ومحكمة التحكيم نهائية وملزمة .

المادة السابعة والثمانون

الجزء* بالنسبة لمؤسسة النقل الجوي المخالفة

تتعهد كل دولة متعاقدة بالألا ترخص بالطيران فوق إقليمها لأي مؤسسة نقل جوي تابعة لدولة متعاقدة إذا كان المجلس قد قرر أن هذه المؤسسة لا تنفذ القرار النهائي الذي اتخذ طبقاً لأحكام المادة السابقة

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 يعتد 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 والمنضمة إليها .

- (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 بالسبب 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 المنضمة 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 لزمته 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 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 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 أي دولة غزتها أو اعتدت عليها في الحرب الحالية الدولية الطالبة للقبول .

المادة الثالثة والتسعون مكرراً

- (أ) يقض 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 ، تستط 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 بالاقضاء توصية تنص على خلاف ذلك .
- (ب) كل دولة تفقد عضويتها في منظمة الطيران المدني الدولي تطبيقاً لأحكام الفقرة (أ) السابقة يجوز ، بموافقة الجمعية العامة للأمم المتحدة ، قبولها من جديد في منظمة الطيران المدني الدولي بناءً على طلبها وبموافقة أغلبية أعضاء المجلس .

قررت الجمعية العمومية في ١٩٤٧/٥/٢٧ أن تعدل اتفاقية شيكاغو بإدخال المادة الثالثة والتسعين مكرر . وطبقاً للمادة الرابعة والتسعين (أ) من الاتفاقية ، فقد أصبح هذا التعديل نافذا اعتباراً من ١٩٦١/٢/٢٠ بالنسبة للدول التي صدقت عليه .

(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 ويصح نافذاً ، 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 تشترط في قرارها الذي توصي فيه باعتماد تعديل معين أن أي دولة لا تصدق على هذا التعديل خلال مدة محددة بعد نفاذه تستقط عضويتها في المنظمة واشتراكها في الاتفاقية ، وذلك إذا رأت الجمعية العمومية أن طبيعة التعديل تبرر هذا الاجراء .

المادة الخامسة والتسعون

تنقض الاتفاقية

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

الفصل الثامن والعشرون

تعريف

المادة السادسة والتسعون

لأغراض هذه الاتفاقية ، يقصد بالعبارات الآتية المعاني المذكورة أمامها :

- (أ) "خط جوي" يقصد به أي خط جوي منتظم تستخدم فيه طائرات للنقل العام للركاب أو البريد أو البضائع .
- (ب) "خط جوي دولي" يقصد به خط جوي يمر خلال الفضاء الجوي فوق اقليم أكثر من دولة واحدة .
- (ج) "مؤسسة نقل جوي" يقصد بها أي مؤسسة نقل جوي تقوم بعرض أو تشغيل خط جوي دولي .
- (د) "هبوط لأغراض غير تجارية" يقصد به هبوط لأي غرض آخر غير أخذ أو انزال ركاب أو بضائع أو بريد .

التوقيع على الاتفاقية

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

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

ا (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 معتددة رسمياً منها لحكومات كل الدول التي توقع على هذه الاتفاقية أو تنضم إليها . وستكون هذه الاتفاقية معدة للتوقيع عليها في واشنطن العاصمة .

[إضافة المادة (٨٣) مكرر]

١٩٨٠/٨٠/٦
6/10/1980

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

المادة الثالثة والثمانون مكرر

نقل بعض المهام والواجبات

(أ) يفسخ النظر عن أحكام المواد (١٢) و (٣٠) و (٣١) و (٣٢) (أ) ، عند استثمار طائرة مسجلة في دولة متعاقدة بموجب اتفاق لايجار أو استئجار أو تبادل الطائرة أو بموجب أي ترتيب مماثل ، بواسطة مستثمر يكون مركز أعماله الرئيسي أو يكون محل إقامته الدائمة أن لم يكن له مركز عمل رئيسي ، 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) . وتعضي دولة التسجيل من المسؤولية 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 وفقا 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) تسري أحكام الفقرتين (أ) و (ب) أعلاه كذلك على الحالات التي تشملها المادة السابعة والستون .

إضافة 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 الى 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 إقليمها بدون سند ، أو اذا كانت ثمة أسباب معقولة يستتبع منها أن الطائرة بحرى 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 تخضع 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 .

إتعدیل 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 ، تعدل الجملة الثانية بحلال "ست وثلاثين" محل "ثلاث وثلاثين".

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PART V

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

-185-
FINAL ACT

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

held at Montreal in September 1995

ACTE FINAL

de la Conférence internationale sur le texte
authentique en langue arabe de la Convention relative
à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944)

tenue à Montréal en septembre 1995

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЙ АКТ

Международной конференции
по аутентичному арабскому тексту Конвенции
о международной гражданской авиации (Чикаго, 1944 год)

Монреаль, сентябрь 1995 года

ACTA FINAL

de la Conferencia internacional sobre el
texto árabe auténtico del Convenio
sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)

celebrada en Montreal en septiembre de 1995

الوثيقة الختامية

للمؤتمر الدولي بشأن النص العربي الرسمي
لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو، ١٩٤٤)

المنعقد في مونتريال في سبتمبر/أيلول ١٩٩٥



Certified to be a true and complete copy
Copie certifiée conforme
Копия точная и полная
Es copia fiel y auténtica

نسخة معتمدة وطليق العمل

Legal Bureau
Direction des Affaires juridiques
Юридическое управление
Dirección de Asuntos Jurídicos
الإدارة القانونية

ICAO OACI ИКАО ليكاو

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

FINAL ACT

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

held at Montreal in September 1995

The International Conference on the Authentic Arabic Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944), having been convened by the International Civil Aviation Organization, met at Montreal from 25 to 29 September 1995 for the purpose of adopting the authentic text of the Convention and the amendments thereto in the Arabic language

The Governments of 115 member States of the International Civil Aviation Organization were represented at the Conference. Seven international organizations were represented at the Conference by Observers.

The President of the Council of the International Civil Aviation Organization, Dr. Assad Kotaite, opened the Conference.

The Conference elected as President Dr. A. Al-Khalaf (Saudi Arabia) and further elected as Vice-Presidents Messrs. S.A. Monsef Mahmoud (Egypt), P. Benjamin (Indonesia), D.S. Evans (United Kingdom) and M.A. Touré (Mali).

The Secretary General of the Conference was Dr. Philippe Rochat, Secretary General of the International Civil Aviation Organization. Dr. M. Pourcelet, Director of the Legal Bureau of the International Civil Aviation Organization, was the Executive Secretary of the Conference; he was assisted by Mr. R.D. van Dam, Senior Legal Officer and Mr. J.V. Augustin, Legal Officer of the Organization, Mr. S. Mostafa, Chief of the Arabic Section of the Organization and other officials of the Organization.

The Conference established a Commission of the Whole and the following Committees:

CREDENTIALS COMMITTEE

Chairman: F.O. Osobukola (Nigeria)

Members: Brazil
France
Jordan
Tunisia

COMMITTEE ON THE ARABIC TEXT OF THE CONVENTION AND THE AMENDMENTS THERETO AND THE PROTOCOL ON THE AUTHENTIC QUINQUELINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

Chairman: R. Abdallah (Lebanon)

Members: Argentina
Brazil

**Cameroon
Canada
China
Egypt
France
Germany
India
Iran, Islamic Republic of
Japan
Jordan
Mali
Mexico
Morocco
Pakistan
Saudi Arabia
Senegal
Spain
Sudan
United Arab Emirates
United Kingdom
United Republic of Tanzania
United States
Yemen**

The Conference took as a basis for its work the draft of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) and the amendments thereto in the Arabic language and the draft of a related Protocol, which drafts had been prepared under the direction of the Council of the International Civil Aviation Organization.

The Conference adopted on 29 September 1995 the Protocol on the Authentic Quinquelingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

The said Protocol will remain open for signature at Montreal until 10 October 1995. After that date the Protocol will remain open for signature at Washington, D.C.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, sign this Final Act.

DONE at Montreal on the twenty-ninth day of September of the year one thousand nine hundred and ninety-five in five authentic texts in the English, Arabic, French, Russian and Spanish languages in a single copy which shall be deposited with the International Civil Aviation Organization and a certified copy of which shall be delivered by the said Organization to each of the Governments represented at the Conference.

Signed by:

Argentine Republic, the
Armenia, the Republic of
Australia
Bahrain, the State of
Belgium, the Kingdom of
Belize
Brazil, the Federative Republic of
Canada
Chile, the Republic of
China, the People's Republic of
Croatia, the Republic of
Cuba, the Republic of
Czech Republic, the
Denmark, the Kingdom of
Dominican Republic, the
Ecuador, the Republic of
Egypt, the Arab Republic of
Finland, the Republic of
French Republic, the
Germany, the Federal Republic of
Hellenic Republic, the
Iceland, the Republic of
Indonesia, the Republic of
Iran, the Islamic Republic of
Italian Republic, the
Jamaica
Japan
Jordan, the Hashemite Kingdom of
Kenya, the Republic of
Kuwait, the State of
Lebanese Republic, the
Libyan Arab Jamahiriya, the Socialist People's
Malaysia

Mali, the Republic of
Mauritania, the Islamic Republic of
Mauritius, the Republic of
Morocco, the Kingdom of
Nepal, the Kingdom of
Niger, the Republic of the
Nigeria, the Federal Republic of
Norway, the Kingdom of
Oman, the Sultanate of
Peru, the Republic of
Portuguese Republic, the
Qatar, the State of
Republic of Korea, the
Romania
Russian Federation, the
Saudi Arabia, the Kingdom of
Senegal, the Republic of
South Africa, the Republic of
Spain, the Kingdom of
Sudan, the Republic of the
Sweden, the Kingdom of
Swiss Confederation, the
Togolese Republic, the
Tunisia, the Republic of
Turkey, the Republic of
Ukraine
United Arab Emirates, the
United Kingdom of Great Britain and
Northern Ireland, the
United Mexican States, the
United States of America, the
Venezuela, the Republic of
Yemen, the Republic of

© ICAO 2002
3/02, E/P1/1500

Order No. 9783
Printed in ICAO