

**ظهير شريف يقضي بنشر الاتفاق الخاص
بالطيران المدني الدولي الممضى عليه بشيكاغو في
7 دجنبر 1944**

صيغة معينة بتاريخ 16 فبراير 2004

ظهير شريف رقم 1.57.172 يقضي بنشر الاتفاق الخاص بالطيران المدني الدولي الممضى عليه بشيكاغو في 7 دجنبر 1944¹

كما تم تعديله بـ:

-الظهير الشريف رقم 1.01.295 صادر في 9 شوال 1424 (4 ديسمبر 2003) بنشر البروتوكول المعدل للمادة 56 من الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع بمونريال في 6 أكتوبر 1989، الجريدة الرسمية عدد 5187 بتاريخ 25 ذو الحجة 1424 (16 فبراير 2004)، ص 586؛

-الظهير الشريف رقم 1.01.296 صادر في 9 شوال 1424 (4 ديسمبر 2003) بنشر البروتوكول المعدل للمادة 50 من الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع بمونريال في 6 أكتوبر 1990، الجريدة الرسمية عدد 5187 بتاريخ 25 ذو الحجة 1424 (16 فبراير 2004)، ص 587؛

-الظهير الشريف رقم 1.90.107 صادر في 27 من شعبان 1422 (13 نوفمبر 2001) بنشر البروتوكول الموقع بمونريال في 10 ماي 1984 القاضي بتعديل الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944، الجريدة الرسمية عجم 5004 بتاريخ 3 ربيع الأول 1423 (16 ماي 2002)، ص 1595؛

-الظهير الشريف رقم 1.88.154 صادر في 27 من شعبان 1422 (13 نوفمبر 2001) بنشر بروتوكول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع بمونريال في 6 أكتوبر 1980، الجريدة الرسمية عدد 4996 بتاريخ 4 صفر 1423 (18 أبريل 2002)، ص 963؛

-الظهير الشريف رقم 1.77.170 بتاريخ 5 شوال 1397 (19 شتنبر 1977) بنشر البروتوكول المتعلق بتعديل الفصل 50 (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع عليه بمونريال يوم 29 رمضان 1394 (16 أكتوبر 1974)، الجريدة الرسمية عدد 3398 بتاريخ 3 محرم 1398 (14 دجنبر 1977)، ص 3575؛

-الظهير الشريف رقم 1.62.156 بالمصادقة على البروتوكول المتعلق بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي، الجريدة الرسمية عدد 2612 بتاريخ 18 جمادى الثانية 1382 (16 نونبر 1962)، ص 2667.

1-الجريدة الرسمية عدد 2358 بتاريخ 11 جمادى الثانية 1377 (3 يناير 1958) ص 14.

ظهير شريف رقم 1.57.172 يقضي بنشر الاتفاق الخاص بالطيران المدني**الدولي الممضى عليه بشيكاغو في 7 دجنبر 1944²**

الحمد لله وحده،

يعلم من ظهيرنا الشريف هذا أسماء الله وأعز أمره أننا أصدرنا أمرنا الشريف بما يأتي:

الفصل الأول

ينشر بالجريدة الرسمية للمملكة المغربية الشريفة الاتفاق المتعلق بالطيران المدني الدولي الذي يلحق نصه بظهيرنا الشريف هذا والممضى عليه بشيكاغو في 7 دجنبر سنة 1944 والذي قبله المغرب بتاريخ 13 نونبر سنة 1956 والجاري العمل به ابتداء من 13 دجنبر سنة 1956.

الفصل الثاني

يكلف وزير الشؤون الخارجية ووزير الأشغال العمومية بتطبيق هذا الظهير الشريف والسلام.

وحرر بالرباط في 10 ذي القعدة عام 1376 الموافق 8 يونيو 1957.

وسجل برياسة الوزارة بتاريخه.

الإمضاء: البكاي.

2 - هذه النسخة من الاتفاقية لم يتم نشرها بعد بالجريدة الرسمية وهي نسخة مأخوذة من الموقع الرسمي للإيكاو (منظمة الطيران المدني الدولي).

اتفاقية بشأن الطيران المدني الدولي

ديباجة

لما كان تطور الطيران المدني الدولي مستقبلا يمكن أن يساعد كثيرا على إيجاد وإبقاء الصداقة والتفاهم بين أمم العالم وشعوبه، بينما يمكن لإساءة 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 إنشاء خطوط دولية للنقل الجوي على أساس تكافؤ الفرص واستثمارها بطريقة اقتصادية وسليمة. قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض.

الباب الأول: الملاحه الجوية

الفصل الأول: مبادئ عامة وتطبيق الاتفاقية

المادة الأولى

السيادة

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

المادة الثانية

الإقليم

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

المادة الثالثة

الطائرات المدنية وطائرات الدولة

(أ) تطبق هذه الاتفاقية على الطائرات المدنية فقط ولا تطبق على طائرات الدولة.

(ب) تعتبر من طائرات الدولة الطائرات المستخدمة في خدمات عسكرية أو جمركية أو في خدمات الشرطة.

(ج) لا يجوز لأي طائرة من طائرات الدولة التابعة لدولة متعاقدة أن تطير فوق إقليم دولة أخرى أو أن تهبط فيه إلا إذا كانت قد حصلت على ترخيص بذلك من خلال اتفاق خاص أو غيره، وطبقا لشروط ذلك الترخيص.

(د) تتعهد الدول المتعاقدة عند إصدار القواعد المتعلقة بطائرات الدولة التابعة لها بأن تأخذ بعين الاعتبار سلامة الملاحة الجوية للطائرات المدنية.

المادة الثالثة مكررا³

(أ) تسلم الدول المتعاقدة بأنه يجب على كل دولة أن تمتنع عن اللجوء إلى 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 إذا كانت ثمة أسباب معقولة يستنتج 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 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 إلزاميا 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 تقوم باستثمارها

3 - تمت إضافة المادة الثالثة مكرر بمقتضى البروتوكول الموقع بمونتريال 10 ماي 1984، وقد صودق عليه بالنشر بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.90.107 صادر في 27 من شعبان 1422 (13 نوفمبر 2001) بنشر البروتوكول الموقع بمونتريال في 10 ماي 1984 القاضي بتعديل الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944، الجريدة الرسمية عجب 5004 بتاريخ 3 ربيع الأول 1423 (16 ماي 2002)، ص 1595.

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.

المادة الرابعة

إساءة 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 إقليمها 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 إلزام 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 إنزال 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 بإذن خاص أو أي ترخيص آخر من تلك الدولة وطبقا لشروط ذلك الإذن 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 بدونه فوق إقليم دولة متعاقدة إلا بترخيص خاص من تلك الدولة وطبقا لشروط ذلك الترخيص. وتتعهد كل دولة متعاقدة بأن تخضع طيران مثل هذه الطائرة بدون طيار في المناطق المفتوحة للطائرات المدنية، لمراقبة تسمح بتجنب كل خطر على الطائرات المدنية.

المادة التاسعة

المناطق المحظورة

(أ) يجوز لكل دولة متعاقدة أن تقيد 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 مماثلة. ويجب أن تكون مساحة وموقع تلك المناطق المحظورة معقولين حتى لا تعاق الملاحه 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 تقيد أو تحظر مؤقتا وبأثر 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

الهبوط في مطار جمركي

باستثناء الحالة التي يسمح فيها للطائرات، بموجب أحكام هذه الاتفاقية أو بموجب ترخيص خاص، بعبور إقليم دولة متعاقدة بدون هبوط، تهبط كل طائرة تدخل إقليم 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 إقليم دولة متعاقدة، أن تغادره من مطار جمركي معين بنفس الطريقة. وتعلن الدولة خصائص جميع المطارات الجمركية المعينة وترسلها إلى منظمة الطيران المدني الدولي، المنشأة بموجب الباب الثاني من هذه الاتفاقية، لإبلاغ جميع الدول المتعاقدة الأخرى بها.

المادة الحادية عشرة

تطبيق القواعد الجوية

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

المادة الثانية عشرة

قواعد الجو

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

المادة الثالثة عشرة

قواعد التصاريح والدخول

إن القوانين والقواعد المعمول بها في دولة متعاقدة والمتعلقة بدخول ركاب الطائرات وطواقمها والبضائع المنقولة عليها إلى إقليمها أو خروجهم منه، كالأنظمة المتعلقة بالدخول والتصريح والهجرة والجوازات والجمارك والحجر الصحي، يجب اتباعها عند دخول إقليم

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)، والجدي، 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 بالإجراءات الصحية التي تطبق على الطائرات. ويجرى هذا التشاور دون مساس بتطبيق أي اتفاقية دولية قائمة في هذا الخصوص وتكون الدول المتعاقدة أطرافاً فيها.

المادة الخامسة عشرة

رسوم المطارات والرسوم المماثلة

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

وأى رسوم تفرضها أو تسمح بفرضها دولة متعاقدة نظير استخدام تلك المطارات أو تسهيلات الملاحة الجوية بواسطة طائرات 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 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.

تنتشر جميع هذه الرسوم وتبلغ بها منظمة الطيران المدني الدولي، مع العلم بأنه بناء على طلب من الدولة المتعاقدة صاحبة الشأن، فإن الرسوم المفروضة مقابل استخدام المطارات والتسهيلات الأخرى تخضع للبحث من المجلس، الذي عليه أن يعد تقريرا أو يوجه توصيات في هذا الشأن إلى الدولة أو الدول التي يعينها الأمر. ولا يجوز لأي دولة متعاقدة أن تفرض رسوماً أو ضرائب أو فرائض أخرى تتعلق فقط بحق عبور أي 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 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 إلى أخرى.

المادة التاسعة عشرة

القوانين الوطنية التي تحكم التسجيل

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

المادة العشرون

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، بناء على طلب أي دولة متعاقدة أخرى أو منظمة الطيران المدني الدولي، معلومات بخصوص تسجيل وملكية أي طائرة مسجلة في تلك الدولة. وبالإضافة إلى ذلك، تقدم كل دولة متعاقدة إلى منظمة الطيران المدني الدولي، طبقا للقواعد

التي قد تقررها هذه المنظمة، تقارير تحتوي على البيانات الملائمة التي يمكن توفيرها فيما يتعلق بملكية وإدارة الطائرات المسجلة في تلك الدولة والمستخدمه عادة في الملاحة الجوية الدولية. وتضع منظمة الطيران المدني الدولي البيانات التي حصلت عليها بهذه الطريقة تحت تصرف الدول المتعاقدة الأخرى بناء على طلبها.

الفصل الرابع

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، خصوصا 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 ممكنا من الوجهة العملية، إجراءات الجمارك والهجرة المتعلقة بالملاحه الجوية الدولية طبقا لأساليب العمل التي قد تقرر أو يوصى بها من وقت لآخر بمقتضى هذه الاتفاقية. ولا يفسر أي من أحكام هذه الاتفاقية بأنه يمنع من إنشاء مطارات غير جمركية.

المادة الرابعة والعشرون

الرسوم الجمركية

(أ) تعفى مؤقتا من الرسوم الجمركية كل طائرة أثناء قيامها برحلة إلى أو من أو عبر إقليم دولة متعاقدة أخرى بشرط مراعاة الأنظمة الجمركية لتلك الدولة. ويعفى من الرسوم الجمركية ورسوم التفتيش وغير ذلك من الرسوم والفرائض المماثلة التي تفرضها الدولة أو السلطات المحلية، الوقود وزيوت التشحيم وقطع الغيار والأجهزة المعتادة والمؤن الموجودة على متن طائرة تابعة لدولة متعاقدة، لدى وصولها إلى إقليم دولة متعاقدة أخرى متى بقيت هذه المواد بالطائرة عند مغادرتها لهذا الإقليم. ولا يسري هذا الاعفاء على أي كميات أو مواد تنزل من الطائرة، إلا إذا سمحت بذلك الأنظمة الجمركية للدولة التي قد تقتضي وضع هذه الكميات أو المواد تحت رقابة السلطات الجمركية.

(ب) تعفى من الرسوم الجمركية قطع الغيار والمعدات المستوردة إلى إقليم دولة متعاقدة لتزكيبها أو استعمالها في طائرة دولة متعاقدة أخرى تعمل في الملاحة الجوية الدولية، وذلك مع مراعاة قواعد الدولة المعنية التي قد تقتضي وضع هذه المواد تحت إشراف 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 إقليمها، 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 بمقتضى هذه الاتفاقية.

المادة السادسة والعشرون

التحقيق في الحوادث

في حال وقوع حادث لطائرة تابعة لدولة متعاقدة في إقليم 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 ملابسات الحادث طبقا للإجراءات التي قد توصى بها منظمة الطيران المدني الدولي، وذلك بقدر ما تسمح به قوانين تلك الدولة. وتتاح للدولة المسجلة فيها الطائرة الفرصة لتعيين مراقبين لحضور التحقيق، وتقوم الدولة التي تجري التحقيق بإبلاغ دولة التسجيل بالتقرير والنتائج ذات العلاقة.

المادة السابعة والعشرون

الاعفاء من توقيع الحجز في حالة الدعاوى المتعلقة ببراءات الاختراع

(أ) إذا دخلت طائرة تابعة لدولة متعاقدة ومستخدمة في الملاحة الجوية الدولية إقليم 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 مالكيها أو مستثمريها، ولا إجراء أي تدخل آخر فيها من تلك الدولة أو بالنيابة عنها أو من أي شخص فيها، على أساس أن بناء الطائرة أو آليتها أو أجزائها أو ملحقاتها أو تشغيلها، يشكل تعديا على أي براءة اختراع ممنوحة أو تصميم أو نموذج مسجل على النحو الواجب في الدولة التي دخلت الطائرة إقليمها، ومن المتفق عليه أنه لا يجوز في أي حالة أن يطلب في الدولة التي دخلتها الطائرة دفع كفالة مقابل الإعفاء المذكور أعلاه من حجز الطائرة أو إيقافها.

(ب) تسري أحكام الفقرة (أ) من هذه المادة أيضا على خزن قطع الغيار والمعدات الاحتياطية للطائرات وكذلك على حق استعمالها وتركيبها لإصلاح طائرة تابعة لدولة متعاقدة

في إقليم أي دولة متعاقدة أخرى، على أنه لا يجوز بيع أي 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 إلا الدول الأطراف في هذه الاتفاقية والتي تكون إما:

(1) دولاً أطرافاً في الاتفاقية الدولية لحماية حقوق الملكية الصناعية وفي أي تعديلات لتلك الاتفاقية،

(2) أو دولاً 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 إمكانياتها العملية، بالآتي:

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

(ب) أن تعتمد وتنفذ النظم القياسية الملائمة بشأن إجراءات الاتصالات والرموز والعلامات والإشارات والإضاءة وغيرها من أساليب وقواعد العمل التي قد يوصى بها أو تقرر من وقت لآخر تطبيقاً لهذه الاتفاقية.

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

الفصل الخامس

الشروط الواجب توافرها

بالنسبة للطائرات

المادة التاسعة والعشرون

المستندات التي تحمل على متن الطائرات

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

(أ) شهادة تسجيلها.

- (ب) شهادة صلاحيتها للطيران.
- (ج) الرخص اللازمة لكل من أعضاء طاقمها.
- (د) سجل رحلاتها.
- (هـ) رخصة جهازها اللاسلكي إذا كانت مجهزة بمثل هذا الجهاز.
- (و) قائمة بأسماء الركاب وأماكن المغادرة والمقصد، إذا كانت تحمل ركابا.
- (ز) قائمة بالبضائع وإقرارات تفصيلية بشأنها، إذا كانت تحمل بضائع.

المادة الثلاثون

جهاز اللاسلكي بالطائرات

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

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

المادة الحادية والثلاثون

شهادات الصلاحية للطيران

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

المادة الثانية والثلاثون

رخص الأفراد

- (أ) يشترط في قائد كل طائرة تعمل في 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 في عدم الاعتراف، فيما يتعلق بالطيران فوق إقليمها، بشهادات الأهلية والرخص التي تمنحها لأي من رعاياها دولة متعاقدة أخرى.

المادة الثالثة والثلاثون

الاعتراف بالشهادات والرخص

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

المادة الرابعة والثلاثون

سجلات الرحلات

يحفظ لكل طائرة تعمل في الملاحة الدولية بسجل رحلات تقيد به 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 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 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 إقليمها.

الفصل السادس: القواعد القياسية الدولية

وأساليب العمل الموصى بها دوليا

المادة السابعة والثلاثون

اعتماد القواعد القياسية والإجراءات الدولية

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

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

(أ) نظم الاتصالات ومساعدات الملاحة الجوية، بما في ذلك العلامات الأرضية.

(ب) خصائص المطارات ومناطق الهبوط.

(ج) قواعد الجو وإجراءات مراقبة الحركة الجوية.

(د) إصدار 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) إجراءات الجمارك والهجرة.

(ك) الطائرات التي في حالة خطر والتحقيق في الحوادث.

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

المادة الثامنة والثلاثون

الخروج عن القواعد القياسية والإجراءات الدولية

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

المادة التاسعة والثلاثون

اعتماد الشهادات والرخص

(أ) أي طائرة أو جزء منها توجد بصدها قاعدة قياسية دولية خاصة بالصلاحيحة للطيران أو الأداء ولم تف في أي جانب كان لتلك القاعدة عند إصدار شهادة صلاحيتها للطيران، فيجب أن يدون 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 تماماً الشروط المفروضة في القاعدة القياسية الدولية فيما يتعلق بدرجة الرخصة أو الشهادة التي يحملها، فيجب أن يدون 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 بإذن 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 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 بالقواعد 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 وأي هيئات أخرى قد تصبح ضرورية.

المادة الرابعة والأربعون

الأهداف

إن 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 إلى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد.
- (هـ) منع الهدر الاقتصادي الناتج عن المنافسة غير المعقولة.
- (و) ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة وإتاحة 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 سالفه الذكر الدورة الأولى للجمعية العمومية إلى الانعقاد 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.

الفصل الثامن

الجمعية العمومية

المادة الثامنة والأربعون

دورات انعقاد الجمعية العمومية والتصويت

(أ) تنعقد الجمعية العمومية مرة على الأقل كل ثلاث سنوات ويدعو المجلس إلى 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 الإجمالي للدول المتعاقدة، ويقدم ذلك الطلب إلى 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 إجراءات ملائمة بناء عليها والبت في أي مسألة يحيلها المجلس إليها.
- (د) وضع قواعد الإجراءات الخاصة بها وتشكيل لجان فرعية حسبما قد تراه ضرورياً أو مستحسناً.
- (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 بتغيير أو تعديل أحكام هذه الاتفاقية، وعليها إذا أقرتها أن ترفع توصيات بها إلى الدول المتعاقدة، وفقا لأحكام الفصل الحادي والعشرين.

(ك) معالجة أي مسألة داخلية في اختصاص المنظمة ولا يكلف المجلس صراحة بمعالجتها.

الفصل التاسع المجلس

المادة الخمسون⁴

تشكيل وانتخاب المجلس

(أ) يكون المجلس هيئة دائمة مسؤولة أمام الجمعية العمومية. ويتألف من ستة 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، تمثيلا ملائما للدول الآتية:

(1) الدول التي لها أهمية رئيسية في مجال النقل الجوي،

(2) والدول غير الممثلة بصفة أخرى والتي تقدم أكبر مساهمة في توفير التسهيلات للملاحة الجوية المدنية الدولية،

(3) 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.

4 - تم تعديل المادة 50 أعلاه، بمقتضى:

-الظهير الشريف رقم 1.01.296 صادر في 9 شوال 1424 (4 ديسمبر 2003) بنشر البروتوكول المعدل للمادة 50 من الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع بمونريال في 6 أكتوبر 1990، الجريدة الرسمية عدد 5187 بتاريخ 25 ذو الحجة 1424 (16 فبراير 2004)، ص 587؛

-الظهير الشريف رقم 1.77.170 بتاريخ 5 شوال 1397 (19 شتنبر 1977) بنشر البروتوكول المتعلق بتعديل الفصل 50 (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع عليه بمونريال يوم 29 رمضان 1394 (16 أكتوبر 1974)، الجريدة الرسمية عدد 3398 بتاريخ 3 محرم 1398 (14 دجنبر 1977)، ص 3575؛

- الظهير الشريف رقم 1.62.156 بالمصادقة على البروتوكول المتعلق بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي، الجريدة الرسمية عدد 2612 بتاريخ 18 جمادى الثانية 1382 (16 نونبر 1962)، ص 2667.

(ج) لا يجوز لأي ممثل لدولة متعاقدة عضو في المجلس أن يشترك بصورة فعلية في استثمار خط جوي 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 وتملاه الدولة التي يمثلها. ويتولى الرئيس المهام الآتية:

(أ) دعوة المجلس ولجنة النقل الجوي 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 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 الانزامية للمجلس

يقوم المجلس بما يلي:

(أ) تقديم تقارير سنوية إلى الجمعية العمومية.

(ب) تنفيذ توجيهات الجمعية العمومية والوفاء بالمهام والالتزامات المنوطة به بمقتضى هذه الاتفاقية.

- (ج) تحديد تنظيمه وقواعد إجراءاته.
- (د) تعيين لجنة للنقل الجوي يختار أعضاؤها من بين ممثلى أعضاء المجلس وتحديد مهامها وتكون هذه اللجنة مسؤولة أمامه.
- (هـ) إنشاء لجنة للملاحة الجوية طبقا لأحكام الفصل العاشر.
- (و) إدارة 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 الحادي عشر.
- (ط) طلب وجمع ودراسة ونشر المعلومات المتعلقة بتقديم الملاحة الجوية وبتشغيل الخطوط الجوية الدولية، بما في ذلك المعلومات عن تكاليف التشغيل وتفاصيل الإعانات التي تدفع لمؤسسات النقل الجوي من الأموال العامة.
- (ي) إبلاغ الدول المتعاقدة عن كل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية، وكذلك عن كل حالة عدم تنفيذ توصيات المجلس أو قراراته.
- (ك) إبلاغ الجمعية العمومية عن كل مخالفة لأحكام هذه الاتفاقية إذا لم تتخذ دولة متعاقدة الاجراءات الملائمة في مدة معقولة بعد إخطارها 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 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 إليه أي دولة متعاقدة.

المادة الخامسة والخمسون

المهام الاختيارية للمجلس

يجوز للمجلس:

- (أ) إنشاء لجان فرعية للنقل الجوي على أساس إقليمي 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) إجراء بحوث في كل جوانب النقل الجوي والملاحة الجوية التي لها أهمية دولية، وإبلاغ 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، وإصدار ما يراه مطلوباً من تقارير بعد انتهاء التحقيق.

الفصل العاشر لجنة الملاحة الجوية

المادة السادسة والخمسون⁵

الترشيح والتعيين في اللجنة

تتألف لجنة الملاحة الجوية من تسعة عشر عضواً يعينهم المجلس من بين الأشخاص الذين ترشحهم الدول المتعاقدة. ويجب أن تتوافر لدى هؤلاء الأشخاص المؤهلات والخبرة المناسبة من ناحيتي العلم والعمل في مجال الطيران. ويطلب المجلس من جميع الدول المتعاقدة تقديم ترشيحات. ويعين المجلس رئيس لجنة الملاحة الجوية.⁶

المادة السابعة والخمسون

مهام اللجنة

تقوم لجنة الملاحة الجوية بما يلي:

(أ) بحث التعديلات المطلوب إدخالها على ملاحق هذه الاتفاقية ورفع توصية إلى المجلس لإقرارها.

(ب) إنشاء لجان فرعية فنية يجوز تمثيل أي دولة متعاقدة فيها إذا رغبت في ذلك.

(ج) إسداء المشورة للمجلس فيما يتعلق بجمع كل المعلومات التي تراها لازمة ونافعة لتقديم الملاحة الجوية وإبلاغها للدول المتعاقدة.

5 - تم تغيير الفصل 56 من الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي بمقتضى ال الظهير الشريف رقم 1.01.295 صادر في 9 شوال 1424 (4 ديسمبر 2003) بنشر البروتوكول المعدل للمادة 56 من الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع بمونريال في 6 أكتوبر 1989، الجريدة الرسمية عدد 5187 بتاريخ 25 ذو الحجة 1424 (16 فبراير 2004)، ص 586.

الفصل الحادي عشر الموظفون

المادة الثامنة والخمسون

تعيين الموظفين

مع عدم الإخلال بما تضعه الجمعية العمومية من قواعد ومع مراعاة أحكام هذه الاتفاقية، يقرر المجلس طريقة تعيين الأمين العام وموظفي المنظمة الآخرين وإنهاء 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 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 إلى التأثير على أي من رعاياها في قيامهم بمسؤولياتهم.

المادة الستون

حصانات وامتيازات الموظفين

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

الفصل الثاني عشر المالية

المادة الحادية والستون

الميزانية وتقسيم المصروفات

يقدم المجلس إلى 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.

المادة الثالثة والستون

مصرفات الوفود وغيرهم من الممثلين

تتحمل كل دولة متعاقدة مصرفات وفدها للجمعية العمومية ومخصصات أي شخص تعيينه في المجلس ومصرفات سفره ومصرفاته الأخرى، وتحمل المخصصات والمصرفات المماثلة للأشخاص الذين ترشحهم كأعضاء أو تعيينهم كممثلين في أي 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 أي منظمة عامة تنشئها أمم العالم لصون السلم، وذلك فيما يتعلق بمسائل الطيران التي تدخل في اختصاصها والتي تؤثر على الأمن العالمي مباشرة.

المادة الخامسة والستون

الترتيبات مع الهيئات الدولية الأخرى

يجوز للمجلس أن يبرم بإسم المنظمة مع هيئات دولية أخرى اتفاقات للإبقاء على خدمات مشتركة ولاتخاذ ترتيبات مشتركة فيما يتعلق بالموظفين، ويجوز له بموافقة الجمعية العمومية أن يتخذ أي ترتيبات أخرى من شأنها تسهيل عمل المنظمة.

المادة السادسة والستون

المهام المتعلقة باتفاقات أخرى

(أ) تؤدي المنظمة أيضا المهام المنوطة بها بمقتضى الاتفاقية الخاصة بمرور الخطوط الجوية الدولية واتفاقية النقل الجوي الدولي المبرمتين بشيكاغو في 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 الجوي الدولي المبرمتين بشيكاغو في السابع من ديسمبر ١٩٤٤ حق التصويت بشأن أي مسائل تحال إلى الجمعية العمومية أو المجلس طبقا لأحكام إحدى هاتين الاتفاقيتين.

الباب الثالث

النقل الجوي الدولي

الفصل الرابع عشر

المعلومات والتقارير

المادة السابعة والستون

تقديم التقارير إلى المجلس

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم مؤسسات النقل الجوي الدولي التابعة لها إلى المجلس، وفقا للمتطلبات التي يقررها المجلس، تقارير عن حركة النقل بها وإحصاءات 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 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 إلى 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. إذا لم تختار الدولة ذلك، فيجوز للمجلس أن يوافق، بناء على طلب الدولة، على أن يتحمل كل أو بعض هذه التكاليف.

المادة الحادية والسبعون

توفير التسهيلات وصيانتها بواسطة المجلس

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

المادة الثالثة والسبعون

المصروفات وتقسيم الاعتمادات

يجوز للمجلس أن ينفق المصروفات الجارية اللازمة للأغراض المبينة 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، بناء على طلب دولة متعاقدة، بتقديم مبالغ أو بتوفير مطارات أو تسهيلات أخرى كلياً أو جزئياً، فيجوز أن تتضمن الترتيبات المتخذة، بموافقة تلك الدولة، تقديم مساعدة فنية في الإشراف على المطارات 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 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 إعادة مبالغ بمقتضى المادة الخامسة والسبعين ومن مدفوعات الفوائد والاستهلاك المستلمة بمقتضى المادة الرابعة والسبعين إلى الدول التي شملها التقسيم أصلاً وبنسب هذا التقسيم على النحو الذي يحدده المجلس، وذلك في حالة المبالغ المقدمة أصلاً بتمويل من الدول بمقتضى المادة الثالثة والسبعين.

الفصل السادس عشر هيئات الاستثمار المشترك والخطوط الجوية المشتركة

المادة السابعة والسبعون

جواز إنشاء هيئات للاستثمار المشترك

ليس في أحكام هذه الاتفاقية ما يمنع دولتين متعاقدتين أو أكثر من إنشاء هيئات للاستثمار المشترك أو مؤسسات استثمار دولية للنقل الجوي، أو من اتباع نظام الخطوط الجوية المشتركة على أي خط أو في أي منطقة، على أن تخضع هذه الهيئات أو المؤسسات وهذه الخطوط المشتركة لجميع أحكام هذه الاتفاقية، بما في ذلك الأحكام المتعلقة بتسجيل 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 تكون هيئات مشتركة لاستثمار الخطوط الجوية في أي طريق أو منطقة.

المادة التاسعة والسبعون

الاشتراك في هيئات الاستثمار

لأي دولة أن تشترك 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

اتفاقيتا باريس وهافانا

تتعهد كل دولة متعاقدة بأن تقدم، بمجرد أن تصبح هذه الاتفاقية نافذة، أخطارا بإنهاء 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

إلغاء الترتيبات المتعارضة مع الاتفاقية

توافق الدول المتعاقدة على أن تلغي هذه الاتفاقية جميع الالتزامات وارتباطات التفاهم بينها التي تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية، وتعهد بأن لا تأخذ على عاتقها مثل هذه الالتزامات والارتباطات. 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 بالالتزامات تتعارض مع أحكام هذه الاتفاقية، فعليها أن تتخذ بدون إبطاء الإجراءات اللازمة للتحرر من هذه الالتزامات. وإذا ارتبطت مؤسسة نقل جوي تابعة لإحدى 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 فوراً أي من هذه الترتيبات لدى المجلس، الذي عليه أن يعلن عنها في أقرب وقت ممكن.

المادة الثالثة والثمانون مكرر⁷

نقل بعض المهام والواجبات

(أ) بغض النظر عن أحكام المواد 12 و30 و31 و(32) (أ)، عند استثمار طائرة مسجلة في دولة متعاقدة بموجب اتفاق لإيجار 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 12 و30 و31 و32 وتعفى 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 وفقاً للمادة الثالثة والثمانين، أو قبل أن تكون سلطات الدولة أو الدول المتعاقدة الأخرى المعنية قد أخطرت مباشرة بوجود الاتفاق ونطاقه بواسطة دولة طرف في الاتفاق.

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

الفصل الثامن عشر النزاعات والإخلال 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

7 - تمت إضافة المادة الثالثة والثمانون مكرر بمقتضى البروتوكول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع بمونتريال في 6 أكتوبر 1980، وتمت المصادقة عليه بمقتضى الظهير الشريف رقم 1.88.154 صادر في 27 من شعبان 1422 (13 نوفمبر 2001) بنشر بروتوكول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع بمونتريال في 6 أكتوبر 1980، الجريدة الرسمية عدد 4996 بتاريخ 4 صفر 1423 (18 أبريل 2002)، ص 963.

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. يخطر المجلس بأي استئناف من هذا القبيل خلال ستين يوما 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 محكما ويعين هؤلاء المحكمون رئيسا لهم. فإذا لم تعين أي من الدول المتعاقدة الأطراف في النزاع محكما خلال الشهر الثالث التالي لتاريخ الاستئناف، يعين رئيس المجلس محكما باسم تلك الدولة يتم اختياره من قائمة يحتفظ بها المجلس بالأشخاص المؤهلين والموجودين من أجل الاستعانة بهم. وإذا لم يتفق المحكمون على رئيس لهم خلال ثلاثين يوما، يعين رئيس المجلس هذا الرئيس من القائمة المشار إليها أنفا. وعندئذ يشكل المحكمون ورئيسهم محكمة تحكيم. وتتولى أي محكمة تحكيم منشأة طبقا 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

الاستئنافات

كل قرار يصدره المجلس بشأن ما إذا كان تشغيل مؤسسة للنقل الجوي الدولي متوافقا مع أحكام هذه الاتفاقية يظل نافذا، 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 طبقا 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 لملاحق 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 بنفاذ كل ملحق وكل تعديل لملاحق.

الفصل الحادي والعشرون التصديق والانضمام والتعديل والنقض

المادة الحادية والتسعون

التصديق على الاتفاقية

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

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

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

المادة الثانية والتسعون

الانضمام إلى الاتفاقية

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

(ب) ويتم الانضمام بإخطار يرسل إلى حكومة الولايات المتحدة الأمريكية ويصبح نافذا في اليوم الثلاثين بعد أن تستلم هذا الإخطار حكومة الولايات المتحدة الأمريكية التي عليها إبلاغه 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، إذا 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 الرابعة والتسعون

تعديل الاتفاقية⁸

(أ) تتم الموافقة على أي تعديل لهذه الاتفاقية بأغلبية مائة وثمانية 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 واشترائها في الاتفاقية، وذلك إذا رأت الجمعية العمومية أن طبيعة التعديل تبرر هذا الإجراء.

المادة الخامسة والتسعون

نقض الاتفاقية

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

(ب) يصبح هذا النقض نافذاً بعد سنة من تاريخ تسلم الإخطار به ولا أثر له إلا بالنسبة للدولة التي باشرته.

8 - تم تعديل المادة الرابعة والتسعون بمقتضى:

- الظهير الشريف رقم 1.01.296 صادر في 9 شوال 1424 (4 ديسمبر 2003) بنشر البروتوكول المعدل للمادة 50 من الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع بمونريال في 6 أكتوبر 1990، الجريدة الرسمية عدد 5187 بتاريخ 25 ذو الحجة 1424 (16 فبراير 2004)، ص 587؛

- الظهير الشريف رقم 1.01.295 صادر في 9 شوال 1424 (4 ديسمبر 2003) بنشر البروتوكول المعدل للمادة 56 من الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع بمونريال في 6 أكتوبر 1989، الجريدة الرسمية عدد 5187 بتاريخ 25 ذو الحجة 1424 (16 فبراير 2004)، ص 586؛

- الظهير الشريف رقم 1.90.107 صادر في 27 من شعبان 1422 (13 نوفمبر 2001) بنشر البروتوكول الموقع بمونريال في 10 ماي 1984 القاضي بتعديل الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقعة بشيكاغو في 7 ديسمبر 1944، الجريدة الرسمية عجب 5004 بتاريخ 3 ربيع الأول 1423 (16 ماي 2002)، ص 1595؛

- الظهير الشريف رقم 1.88.154 صادر في 27 من شعبان 1422 (13 نوفمبر 2001) بنشر بروتوكول تعديل الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي الموقع بمونريال في 6 أكتوبر 1980، الجريدة الرسمية عدد 4996 بتاريخ 4 صفر 1423 (18 أبريل 2002)، ص 963؛

- الظهير الشريف رقم 1.77.170 بتاريخ 5 شوال 1397 (19 شتنبر 1977) بنشر البروتوكول المتعلق بتعديل الفصل 50 (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقع عليه بمونريال يوم 29 رمضان 1394 (16 أكتوبر 1974)، الجريدة الرسمية عدد 3398 بتاريخ 3 محرم 1398 (14 دجنبر 1977)، ص 3575؛

- الظهير الشريف رقم 1.62.156 بالمصادقة على البروتوكول المتعلق بتعديل اتفاقية الطيران المدني الدولي، الجريدة الرسمية عدد 2612 بتاريخ 18 جمادى الثانية 1382 (16 نونبر 1962)، ص 2667.

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 إقليم 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 إنزال ركاب أو بضائع أو بريد.

التوقيع على الاتفاقية

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

حررت في شيكاغو في اليوم السابع من شهر ديسمبر/ كانون الأول من عام ألف وتسعمائة وأربعة وأربعين باللغة الإنجليزية. وأعد نص لها متساو في الحجية باللغات الفرنسية والإسبانية والإنجليزية، 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.