

## پیمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری منعقدہ در شیکاگو در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴<sup>۱</sup>

مقدمه

نظر به این که پیشرفت و توسعه هواپیمایی کشوری بین‌المللی در آینده می‌تواند کمک زیادی برای ایجاد و حفظ مودت و حسن تفاهم بین ملل و مردم دنیا باشد و در عین حال سوءاستفاده از آن ممکن است موجب اختلاف امنیت عمومی گردد و نظر به این که دولت‌های امضاء کننده این قرارداد علاقمند هستند که از تصادم اجتناب نموده و همکاری بین ملل و مردم را که آرامش و امنیت جهان متکی به آن است توسعه بدهند لذا دول امضاء کننده ذیل نسبت به پاره‌ای اصول و ترتیبات برای این که هواپیمایی کشوری بین‌المللی در وضع مطمئن و منظم توسعه یابد توافق حاصل کردند همچنین توافق حاصل نمودند که سرویس‌های حمل و نقل هواپیمایی بین‌المللی ممکن است بر اساس تساوی موقعیت استقرار یافته و با اصول محکم اقتصادی عمل نماید بنابر مراتب مزبور این قرارداد را به این منظور منعقد نمودند.

### قسمت اول - ناوبری هوایی

#### فصل اول - اصول کلی و اجرای قرارداد

##### حق حاکمیت

ماده ۱- کشورهای متعاقد قبول دارند که هر کشور حق حاکمیت تام و مطلق نسبت به فضای مافوق قلمرو خود دارد.

##### قلمرو

ماده ۲- در نظر این قرارداد قلمرو یک کشور عبارت خواهد بود از اراضی و آب‌های ساحلی متصل به آن که تحت حاکمیت یا قیومیت، حمایت و یا تحت‌الحمایگی آن قرار دارد.

---

<sup>۱</sup> - پیمان شیکاگو در تاریخ ۱۹۴۷/۴/۴ با توجه به بند ب ماده ۹۱ این پیمان با تصویب از طرف بیست و شش کشور عضو لازم‌الاجراء گردیده است. قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات بین‌المللی هواپیمایی کشوری در جلسه سیام تیرماه ۱۳۲۸ به تصویب مجلس رسیده است. قرارداد بین‌المللی هواپیمایی کشوری مورخ ۱۶ آذرماه ۱۳۲۳ مطابق مضمون دسامبر ۱۹۴۴ مشتمل بر بیست و دو فصل و نود و شش ماده و پروتکل اضافی متضمن ماده ۹۳ مکرر مورخ ۱۵ اردیبهشت ۱۳۲۶ مطابق ششم می ۱۹۴۷ و قرارداد ترانزیت هواپیمایی کشوری مورخ ۱۶ آذرماه ۱۳۲۳ مطابق با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ مشتمل بر شش ماده را که در تاریخ آذر ۱۳۲۳ مطابق ۷ دسامبر ۱۹۴۴ به امضاء رسیده، تصویب شده است.

## هواپیماهای دولتی و کشوری<sup>۲</sup>

- ماده ۳- الف- این قرارداد فقط شامل هواپیماهای کشوری خواهد بود و درباره هواپیماهای دولتی قابل اجرا نمی‌باشد.
- ب- هواپیماهایی که در خدمات نظامی و گمرکی و شهربانی به کار بده شوند هواپیماهای دولتی محسوب خواهند شد.
- ج- هیچ هواپیمای دولتی یک کشور متعاقد نباید بدون اجازه یا به وسیله موافقتنامه مخصوص یا طور دیگر طبق شرایط آن بر فراز قلمرو کشور دیگر پرواز نماید و یا در آنجا فرود بیاید.
- د- کشورهای متعاقد تعهد می‌نمایند که هر موقع مقرراتی برای هواپیماهای دولتی خود وضع بکنند تأمین سلامتی هوانوردی کشوری را مراعات نمایند.

## سوءاستفاده از هواپیمایی کشوری

- ماده ۴- هر کشور متعاقدی موافقت می‌نماید که هواپیماهای کشوری به منظور انجام مقاصدی که با مقررات این قرارداد مغایرت داشته باشد مورد استفاده قرار ندهد.

## فصل دوم- پرواز بر فراز قلمرو کشورهای متعاقد

### حق پرواز خارج از برنامه

ماده ۵- هر یک از کشورهای متعاقد موافقت می‌نمایند که کلیه هواپیماهای سایر کشورهای متعاقد که در سرویس هواپیمایی بین‌المللی اشتغال نداشته باشند حق دارند به شرط رعایت مقررات این قرارداد بر فراز قلمرو آن پرواز نمایند و یا به طور ترانزیت بدون توقف از آنجا عبور کنند و همچنین بدون احتیاج به کسب اجازه قبلی برای مقصودهای غیرتجارتی به آنجا فرود بیایند به شرط این که کشوری که بر فراز آن پرواز به عمل می‌آید حق درخواست فرود آمدن را از هواپیما داشته باشد معهدا هر یک از کشورهای متعاقد این حق را برای خود محفوظ می‌دارد که به جهت تأمین سلامت پرواز از هواپیمایی که مایل به عزیمت به نواحی غیرقابل عبور و یا نواحی که تسهیلات هواپیمایی به قدر کافی در آنجا وجود ندارد بخواهد که راه معینی را طی نماید و یا این که اجازه مخصوص برای این قبیل پروازها تحصیل کند و چنین هواپیما هر گاه مسافر بار - یا پست برای کرایه یا اجرت پرواز مسافر بار و پستی که در سرویس‌های منظم بین‌المللی هستند داشته باشد به شرط رعایت مقررات ماده ۷ حق دارد که مسافر و بار و پست بگیرد و پیاده کند مشروط بر این که هر کشوری که در آنجا این مسافرین پست و بارها گرفته یا پیاده می‌شوند حق داشته باشد که نظامات شرایط و محدودیت‌هایی را که لازم می‌داند تحمیل نماید.

<sup>۲</sup> - مقاله‌نامه راجع به اصلاح کنوانسیون هواپیمایی بین‌المللی کشوری (ماده ۳ مکرر) در تاریخ ۱۰ می ۱۹۸۴ مطابق با ۱۳۶۳/۲/۲۰ در مونترال به امضاء رسیده است.  
مقاله مذکور پس از تودیع یکصد و دو سند تصویب لازم‌الاجراء خواهد گردید در حالیکه تاکنون تعداد ۷۹ کشور آن را تصویب کرده‌اند (به همین مجموعه مراجعه گردد).

## پرواز بر حسب برنامه

ماده ۶- هیچ سرویس هواپیمایی بین‌المللی حق ندارد که در کشور متعاقد دیگر عمل نماید مگر این که اجازه مخصوص و یا اجازه دیگر از آن کشور داشته و مطابق شرایط چنین اجازه و یا اختیاری پرواز نموده باشد.

## کاپوتاژ

ماده ۷- هر یک از کشورهای متعاقد حق خواهد داشت که از صدور اجازه به هواپیمای سایر کشورهای متعاقد که جهت حمل و نقل به مسافر یا پست و یا کالا در مقابل کرایه یا اجرت از یک نقطه به نقطه دیگر در قلمرو خود مبادرت به پرواز می‌کند امتناع نماید و نیز متعهد می‌گردد که داخل هیچ‌گونه ترتیباتی نشود که صریحاً چنین حقی انحصاری به کشور دیگر یا شرکت هواپیمایی کشور دیگر بدهد و نیز چنین حق انحصاری را از کشور دیگر برای خود تحصیل ننماید.

## هواپیمای بدون خلبان

ماده ۸- هیچ هواپیمایی که قادر به پرواز بدون خلبان باشد نباید بدون اجازه مخصوص و طبق مقررات آن اجازه بر فراز کشورهای متعاقد دیگر بدون خلبان پرواز نماید هر کشوری متعاقد تعهد می‌نماید که پرواز چنین هواپیمایی بدون خلبان را در نواحی که برای پرواز هواپیماهای کشور آزاد می‌باشد تحت کنترل قرار دهد به طوری که خطری از این راه متوجه هواپیماهای کشوری نشود.

## مناطق ممنوعه

ماده ۹- الف- هر کشوری متعاقد می‌تواند از نظر ضرورت نظامی و یا تأمین سلامت عمومی به طور متحدالشکلی پرواز هواپیماهای سایر کشورها را در پاره‌ای مناطق قلمرو خود محدود نموده و یا ممنوع نماید به شرط این که در اجرای این منظور هیچ‌گونه تبعیضی بین هواپیماهای آن کشور و هواپیماهای سایر کشورهای متعاقد که در سرویس‌های منظم هواپیمایی بین‌المللی اشتغال داشته باشند قایل نگردد چنین مناطق ممنوعه بایستی از نظر موقعیت و مساحت و وسعت توجیهاً طوری باشد که بدون جهت مشکلاتی برای هوانوردی ایجاد ننماید. مشخصات چنین مناطق ممنوعه در قلمرو یک کشور متعاقد و همچنین هر نوع تغییراتشان باید به اسرع اوقات به سایر کشورهای متعاقد و به سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی ابلاغ کرد.

ب- هر کشور متعاقدی همچنین این حق را برای خود محفوظ می‌دارد که در موارد استثنایی و در موقع خطر و یا از نظر تأمین سلامت عمومی در صورت تأثیر فوری موقتاً پرواز هواپیماها را در سراسر قلمرو خود و یا در منطقه مخصوص و ممنوعه نماید به شرط این که این‌گونه محدودیت‌ها یا ممنوعیت‌ها بدون رعایت ملیت و تبعیض شامل کلیه هواپیماهای سایر کشورها بشود.

ج- هر کشور متعاقد می‌تواند طبق شرایطی که تعیین می‌نماید از هر هواپیمایی که داخل در مناطق مذکور در بند فوق می‌شود بخواهد که در فرودگاهی که در قلمرو خود معین می‌نماید به محض این که عملاً ممکن باشد فرود بیاید.

## فرود آمدن در فرودگاه گمرکی

ماده ۱۰- به استثنای مواردی که تحت مقررات این قرارداد یا اجازه مخصوص هواپیماها می‌توانند از فراز قلمرو یک کشور متعاهد بدون فرود آمدن پرواز نمایند هر هواپیمایی که داخل قلمرو یک کشور متعاهد می‌گردد باید در صورتی که نظامات آن کشور مقرر داشته باشد در فرودگاهی که برای مقاصد گمرکی و سایر بازرسی‌ها تعیین شده فرود بیاید و در موقع مراجعت از قلمرو یک کشور متعاهد هم باید از چنین فرودگاهی عزیمت نماید.

مشخصات تمام فرودگاه‌هایی که برای این منظور تعیین شده‌اند توسط آن کشور به چاپ رسیده و به سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی که به موجب قسمت دوم این قرارداد مقرر شده برای توزیع بین تمام کشورهای متعاهد فرستاده می‌شود.

### قابل اجرا بودن نظامات هوایی

ماده ۱۱- به شرط رعایت مقررات این قرارداد قوانین و نظامنامه‌های یک کشور متعاهد راجع به ورود و خروج هواپیماهایی که در هواپیمایی بین‌المللی هستند و یا راجع به هوانوردی و حمل این گونه هواپیماها بدون از نظر ملیت درباره کلیه هواپیماهای کشورهای متعاهد قابل اجرا خواهد بود و هواپیما مکلف است هنگام ورود یا خروج و یا در مدتی که در قلمرو آن کشور است قوانین و نظامات فوق را مراعات نماید.

### مقررات هوایی

ماده ۱۲- هر کشور متعاهد تعهد می‌نماید تدابیری اتخاذ نماید که هر هواپیمایی که بر فراز قلمرو آن به پرواز یا مانور مبادرت می‌کند و هر جا هواپیمایی که علامت تابعیت آن کشور را دارا می‌باشد در هر کجا که هست مقررات و نظامات مربوط به پرواز و مانور هواپیما را در آنجا معمول است مراعات نماید.

هر کشور متعاهدی تعهد می‌نماید که نظامات هوایی خود را تا هر اندازه که امکان داشته باشد در این موضوع با آن‌هایی که به موجب مقررات این قرارداد گاهگاهی وضع می‌گردد تطبیق بدهد.  
هر کشور متعاهدی تعهد می‌کند کلیه کسانی را که چنین مقررات جاریه را نقض نمایند مورد تعقیب قرار دهد.

### نظامات ورود و ترخیص

ماده ۱۳- قوانین و نظامات یک کشور متعاهد راجع به اجازه ورود و خروج در قلمرو آن کشور در مورد مسافرین- عملجات هواپیما و بار از قبیل نظامات مربوط به ورود- ترخیص- مهاجرت- گذرنامه- گمرک قرنطین باید از طرف مسافرین و عملجات و نسبت به بارها در هنگام ورود و خروج و در تمام مدتی که هواپیما در قلمرو آن کشور است مراعات گردد.

### جلوگیری از انتشار امراض

ماده ۱۴- هر کشور متعاهدی موافقت دارد که برای جلوگیری از انتشار و یا تیفوس (مسری) آبله- تب زرد- طاعون و سایر بیماری‌های واگیردار به وسیله هواپیما تدابیر مؤثری که در هر مورد لازم بداند اتخاذ کند و برای این منظور کشورهای متعاهد یا بنگاه‌های وابسته به نظارت بین‌المللی در خصوص تدابیر صحی که نسبت به هواپیما قابل اجرا می‌باشد مرتباً مشاوره خواهند نمود چنین مشاوره‌ای نسبت به اجرای هر قرارداد بین‌المللی که در این موضوع وجود دارد و ممکن است کشورهای متعاهد آن را امضاء نموده باشند خللی وارد سازد.

### عوارض فرودگاه و نظایر آن

ماده ۱۵- هر فرودگاهی که در یک کشور متعاقد برای استفاده عمومی هواپیماهای ملی آن کشور آزاد باشد به شرط رعایت مقررات ماده ۶ با شرایط مساوی برای استفاده هواپیماهای کلیه کشورهای متعاقد آزاد خواهد بود این شرایط مساوی در مورد استفاده هواپیماهای کشورهای متعاقد از کلیه تسهیلات هوانوردی من جمله رادیو و سرویس های هواشناسی که برای استفاده عمومی و به منظور تأمین سلامت و سرعت هوانوردی مقررات نیز اجرا خواهد گردید.

هر عوارضی که یک کشور متعاقد برای استفاده از چنین فرودگاهها و تسهیلات هوانوردی به وسیله هواپیماهای کشورهای متعاقد دیگر تحمیل و یا اجازه تحمیل آن را می دهد نباید در موارد ذیل بیشتر باشد.

الف- نسبت به هواپیمایی که در سرویس های منظم بین المللی اشتغال ندارند از میزان عوارضی که هواپیمای مشابه ملی آن کشور که در سرویس های مشابه عمل می کند پرداخت می نمایند.

ب- نسبت به هواپیمایی که در سرویس های منظم بین المللی اشتغال دارند از میزان عوارضی که هواپیمای مشابه ملی آن کشور که در سرویس های مشابه عمل می کند پرداخت می نمایند.

تمام این گونه عوارض باید چاپ شده و به سازمان بین المللی هواپیمایی کشوری فرستاده شود مشروط بر این که هر گاه یک کشور ذی نفع نسبت به عوارضی که برای استفاده از فرودگاه و تسهیلات آن مقرر شده اعتراض نماید از طرف شورای سازمان در این موضوع راپورت داده و سفارش های خود را برای اجرا به کشور یا کشورهای مربوط ابلاغ خواهد کرد.

هیچ گونه مخارج و تحمیلات و عوارض از طرف هیچ یک از کشورهای متعاقد منحصراً برای حق ترانزیت از فراز قلمرو آن یا ورود و خروج هیچ هواپیمای یک کشور متعاقد یا اشخاص و یا اموال موجوده در آن عمل نخواهد شد.

#### بازرسی هواپیما

ماده ۱۶- مقامات صلاحیت دار هر یک از کشورهای متعاقد حق خواهند داشت که بدون تأخیر غیرموجه هواپیماهای سایر کشورهای متعاقد را هنگام ورود و یا خروج بازرسی نموده و گواهینامه ها و سایر مدارک مشروحه در این قرارداد را بازرسی نماید.

#### فصل سوم- تابعیت هواپیما

##### تابعیت هواپیما

ماده ۱۷- هر هواپیما تابعیت کشوری را دارد که در آنجا به ثبت رسیده است.

##### ثبت دوگانه

ماده ۱۸- هیچ هواپیمایی را نمی توان قانوناً در بیش از یک کشور به ثبت رسانید لیکن ثبت آن ممکن است از یک کشور به کشور دیگر تغییر پیدا کند.

#### قوانین ملی راجع به ثبت

ماده ۱۹- ثبت یا انتقال ثبت هواپیما در هر کشور متعاقد طبق قوانین و مقررات آن کشور انجام خواهد یافت.

#### علامت گذاری

ماده ۲۰- هر هواپیمایی که در سرویس هوانوردی بین المللی اشتغال دارد باید دارای علائم تابعیت کشور متبوعه خود باشد.

## گزارش ثبت

ماده ۲۱- هر یک از کشورهای متعاقد متعهد می‌نماید که اطلاعات راجع به ثبت و مالکیت هر هواپیمای مخصوصی را که در آن کشور به ثبت رسیده است به موجب درخواست آن‌ها به سایر کشورهای متعاقد و یا به سازمان هواپیمایی کشوری ارسال دارد به علاوه هر یک از کشورهای متعاقد گزارش‌هایی به سازمان هواپیمایی کشوری طبق مقرراتی که سازمان وضع خواهد کرد می‌دهد. گزارش‌های مزبور متضمن اطلاعات مربوطه‌ای که ممکن است در دسترس قرار داد و راجع به مالکیت و کنترل هواپیمایی که در آن کشور به ثبت رسیده و معمولاً در سرویس‌های هواپیمایی بین‌المللی اشتغال دارند خواهد بود اطلاعاتی که بدین ترتیب به وسیله سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی به دست می‌آید بر حسب تقاضای سایر کشورهای متعاقد در دسترس آنها گذارده خواهد شد.

### فصل چهارم

#### تدابیر به منظور تسهیل

##### هوانوردی تسهیل مراسم تشریفات

ماده ۲۲- هر کشور متعاقدی موافقت می‌نماید که تدابیر عملی را از راه وضع نظامات مخصوص و یا به وسایلی دیگر به منظور تسهیل و تسریع هوانوردی هواپیماها بین قلمرو کشورهای متعاقد و برای جلوگیری از تأخیرات غیر ضروری هواپیما و عملجات و مسافرین و بار آن مخصوصاً ضمن اجرای قوانین مربوط به مهاجرت و قرنطینه و گمرک و ترخیص اتخاذ نماید.

#### مقررات گمرکی و مهاجرت

ماده ۲۳- هر کشور متعاقدی متعهد می‌گردد که تا آنجایی که عملی می‌داند طرز اجرای مقررات گمرکی و مهاجرت را که در هوانوردی بین‌المللی تأثیر دارد به موجب ترتیباتی که ممکن است طبق این قرارداد هر چند وقت به چند وقت وضع و یا پیشنهاد شود برقرار سازد هیچ‌یک از مقررات این قرارداد مانع ایجاد فرودگاه‌های بدون گمرک نخواهد بود.

#### عوارض گمرکی

ماده ۲۴- الف- هواپیمایی که در رفت و آمد و یا عبور از قلمرو کشور متعاقد دیگر پرواز می‌نماید با رعایت مقررات گمرکی آن کشور موقتاً بدون پرداخت عوارض اجازه ورود به او داده خواهد شد. سوخت روغن‌های ماشین، قطعات یدکی لوازم معمولی و انبارهایی که در هواپیماهای یک کشور متعاقد است و در موقع ورود و بعد از حقوق با خود حمل نماید از عوارض گمرکی و مخارج تفتیش و سایر حقوق و عوارض محلی معاف خواهد بود.

این معافیت شامل هر مقدار از اجناسی که از هواپیما خارج می‌شود نمی‌گردد مگر به موجب مقررات گمرکی کشور متوقف فیها که ممکن است مقرر بدارد. (اجناس مزبور تحت نظارت گمرکی قرار گیرد.)

ب- قطعات یدکی و تجهیزات که به وسیله هواپیمای کشور متعاقد برای الحاق به هواپیما و یا استفاده به وسیله هواپیمای آن کشور که در سرویس هوانوردی بین‌المللی شرکت دارد داخل قلمرو کشور متعاقد دیگر می‌شود از عوارض گمرکی معاف می‌باشد ولی این اشیاء مشمول مقررات کشور مزبور خواهد بود که ممکن است مقرر دارد تحت نظارت و بازرسی گمرک قرار گیرد.

#### هواپیما در مخاطره

ماده ۲۵- هر کشور متعاقدی به عهده می‌گیرد تا آنجایی که عملی بداند اقداماتی جهت مساعدت با هواپیمایی که در قلمرو آن کشور دچار خطر می‌گردند به عمل آورد و همچنین به مالکین هواپیما یا مقامات کشوری که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده با نظارت مقامات مربوطه خود اجازه دهد که عنداللزوم تدبیری جهت مساعدت به هواپیما معمول دارند هر کشور متعاقد برای جستجوی هواپیمای مفقودالثر تشریک مساعی

خواهد نمود. این قبیل تشریک مساعی به طور هماهنگ و به وسیله اتخاذ تدابیری خواهد بود که گاه به گاه به موجب این قرارداد ممکن است سفارش شود.

### رسیدگی به حادثه‌ها

ماده ۲۶- چنانچه حادثه‌ای برای یک هواپیمای کشور متعاهدی در قلمرو کشور متعاهد دیگری رخ دهد و موجب مرگ یا جراحت شدید شود و یا ظاهر گردد که نقص فاحش فنی در هواپیما با تسهیلات هوانوردی بوده کشوری که در آنجا این حادثه اتفاق افتاده علل حادثه را طبق مقرراتی که ممکن است از طرف سازمان هواپیمایی کشوری سفارش شود در حدود قوانین خود تحقیق خواهد نمود و به کشوری که هواپیما در آنجا ثبت شده اجازه داده خواهد شد که ناظرینی برای حضور در بازرسی به آن کشور اعزام نماید. کشور تحقیق کننده گزارش امر و نتایج تحقیقات خود را به کشور ذی نفع ابلاغ خواهد نمود.

### مصونیت از توقیف به عنوان دعوای ثبت اختراع

ماده ۲۷- الف- در مواقعی که هواپیمای کشور متعاهدی در حمل و نقل هوایی بین‌المللی اشتغال دارد و با اجازه به قلمرو کشور دیگر وارد شد و یا از آنجا به طور ترانزیت عبور می‌کند اعم از این که در آن کشور فرود بیاید یا نه به عنوان این که ساختمان و مکانیسم و قطعات اضافی یا عملیات هواپیما با هر گونه ثبت اختراع (ثبات) و نقشه و مدلی که قانوناً از طرف کشوری که هواپیما داخل آن گردیده اعطا شده یا در آنجا به ثبت رسیده است تطبیق نمی‌کند مورد هیچ گونه ضبط و بازداشت قرار نخواهد گرفت و همچنین هر نوع دعوا از هر قبیل و یا هر نوع مداخله از طرف آن کشور یا هر شخصی که در آنجا مقیم است به استناد یکی از عناوین فوق‌الذکر بر علیه مالک یا راننده هواپیما به عمل بیاید مسموع و پذیرفته نشده و موجب توقیف هواپیما نخواهد گردید.

و نیز موافقت حاصل است که هیچ گونه وجه‌الضمانی برای مصونیت از معافیت‌های نامبرده (ضبط و توقیف هواپیما) در هیچ موردی از طرف کشوری که هواپیما وارد آنجا شده است مطالبه نگردد.

ب- مقررات بند (الف) این ماده شامل ذخیره قطعات یدکی و لوازمات مربوط هواپیما و حتی استفاده یا نصف آنها ضمن تعمیر هواپیمای یک کشور متعاهد در قلمرو هر کشور متعاهد دیگر خواهد بود مشروط بر آن که هر گونه لوازمات و قطعات یدکی که در هواپیما موجود است در داخل آن کشور فروخته یا توزیع نگردد و یا قطعاتی که برای این منظور به هواپیما برده می‌شود از آن کشور به کشور دیگری به منظور تجارت صادر نشود.

ج- مزایای این ماده فقط شامل کشورهایی خواهد بود که در این قرارداد شرکت دارند و یا ...

۱- کشورهای عضو قرارداد بین‌المللی راجع به حمایت اموال صنعتی و مواد اصلاح شده آن قرار دارد.

۲- کشورهایی که قوانین ثبت اختراع وضع نموده‌اند که به وسیله آن اختراعات متعلق اتباع کشورهای متعاهد که در این قرارداد شرکت دارند کاملاً حمایت می‌شوند.

### تسهیلات هوانوردی و سیستم‌های متحدالشکل

ماده ۲۸- هر کشور متعاهدی متعهد می‌گردد که حتی‌الامکان

الف- در قلمرو خود فرودگاه‌ها و ایستگاه‌های بی‌سیم و ایستگاه‌های هواشناسی و سایر تسهیلات هوانوردی جهت تسهیل حمل و نقل هوایی بین‌المللی به طور متحدالشکل مطابق دستورالعملی که گاه به گاه به موجب این قرارداد توصیه و یا وضع می‌شود فراهم سازد.

ب- وسایل ارتباطات متحدالشکل هر رمزها و علائم و علامات مخابراتی و نورافکن‌ها و سایر قواعد را از روی میزان صحیح و مشخص مانند کتاب رمز و کتاب علائم که گاه به گاه طبق این قرارداد ممکن است توصیه و یا وضع گردد قبول و به موقع عمل بگذارد.

ج- در اقدامات بین‌المللی به منظور طبع و نشر نقشه‌ها و علایم هوانوردی که طبق موازین مقرر در این قرارداد گاه به گاه ممکن است سفارش و یا مقرر گردد و تشریک مساعی نماید.

#### فصل پنجم

شرایطی که باید از طرف هواپیما مجری شود  
اسنادی که در هواپیما موجود است

ماده ۲۹- هر هواپیمای کشور متعاهدی که در هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارد بایستی اسناد و مدارک ذیل را طبق مقررات این قرارداد با خود همراه داشته باشد.

الف- گواهینامه ثبت آن

ب- گواهینامه قابلیت پرواز آن

ج- پروانه‌های لازم جهت هر یک از عملیات هواپیما

د- دفتر روزنامه مسافرت هواپیما

ه- چنانچه دستگاه بی‌سیم در آن هواپیما نصب شده باشد پروانه بی‌سیم آن

و- صورت اسامی و محل عزیمت و مقصد آن چنانچه مسافر داشته باشد

ز- دفترچه و اظهارنامه حاوی جزییات و مشخصات بار در صورتی که حامل بار باشد.

#### تجهیز رادیویی هواپیما

ماده ۳۰- الف- هواپیمای کشور متعاهدی در داخل و یا بر فراز قلمرو کشور متعاهدی دیگر فقط در صورتی می‌تواند دستگاه بی‌سیم فرستنده با خود داشته باشد که پروانه نصب دستگاه مزبور از طرف مقامات صلاحیت‌دار کشوری که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده صادر گردیده باشد.

#### گواهینامه‌های قابلیت پرواز

ماده ۳۱- هر هواپیمایی که در هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارد باید دارای گواهینامه قابلیت پرواز باشد این گواهینامه‌ها باید از طرف مقامات صلاحیت‌دار کشوری که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده است صادر و معتبر شناخته شده باشد.

#### جوازهای کارکنان هواپیما

ماده ۳۲- الف- خلبان هر هواپیما و سایر عملجات مأمور پرواز که در هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارند باید دارای گواهینامه‌های صلاحیت و پروانه‌هایی که از طرف کشوری که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده صادر و معتبر شناخته شده باشد.

ب- هر کشور متعاهدی این حق را برای خود محفوظ خواهد داشت که از شناسایی گواهینامه‌های صاحبیت که از طرف کشور متعاهد دیگر به اتباع وی به منظور پرواز بر قلمرو خود اعطاء شده باشد خودداری نماید.

#### شناسایی گواهینامه‌ها و پروانه‌ها

ماده ۳۳- گواهینامه‌های قابلیت پرواز و گواهینامه‌های صلاحیت و اجازه‌هایی که از طرف کشور متعاهدی که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده صادر و یا معتبر شناخته شده از طرف سایر کشورهای متعاهد به رسمیت شناخته خواهد شد مشروط بر این که شرایط و مقرراتی که طبق آن



گوآهینامه‌ها با پروانه‌های نامبرده صادر و یا معتبر شناخته شده با حداقل استانداردهایی که ممکن است گاه گاه طبق این قرارداد وضع شود برابر یا بالاتر باشد.

### دفتر روزانه مسافرت هواپیما

ماده ۳۴- برای هر هواپیمایی که در هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارد دفتر روزانه مسافرت تنظیم خواهد شد که در این خصوصیات هواپیما و عملیات و هر مسافرت آن به ترتیبی که گاه گاه طبق این قرارداد ممکن است وضع شود ثبت خواهد گردید.

### محدودیت‌های حمل بار

ماده ۳- (الف) - هیچ‌گونه مهمات و لوازمات جنگی نباید داخل و یا بر فراز قلمرو کشوری به وسیله هواپیمایی که در هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارد حمل گردد مگر با اجازه آن کشور هر کشوری مقرراتی وضع خواهد کرد که چه کالایی جزو مهمات و لوازمات جنگی از نظر این ماده محسوب می‌گردد رعایت‌های لازمه خواهد شد که مقررات مزبور با توصیه‌هایی که گاه به گاه سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی ممکن است در این موضوع بنماید متحدالشکل باشد.

ب- هر کشور متعاهدی این حق را برای خود محفوظ خواهد داشت که به منظور تأمین نظم عمومی یا سلامت همگانی حمل اشیاء دیگری را غیر از آنچه در بند (الف) ذکر شده به کشور یا بر فراز قلمرو خود منع یا محدود سازد مشروط بر این که در این مورد هیچ‌گونه تبعیضی بین هواپیمای ملی خود که در سرویس هوانوردی بین‌المللی اشتغال دارد و هواپیمای کشورهای دیگر که در این سرویس مشغول هستند قابل نگردد و نیز مشروط بر این که هیچ‌نوع محدودیتی که ممکن است مداخله در حمل و استفاده لوازماتی که برای کار و یا پرواز هواپیما و یا تأمین سلامتی مسافری و کارکنان لازم است تحمیل ننماید.

### ادوات عکسبرداری

ماده ۳۶- هر کشور متعاهدی می‌تواند استعمال ادوات عکسبرداری را بر فراز قلمرو خود در هواپیما ممنوع ساخته و یا تحت قواعدی قرار بدهد.

### فصل ششم - یکنواخت بودن عملیات هوانوردی در سفارشات مربوط

#### به آن قبول ترتیبات متحدالشکل عملیات هوانوردی

ماده ۳۷- هر کشور متعاهدی به عهده می‌گیرد که برای نیل به اعلا درجه ممکنه در امر اتحاد شکل نظامات و استانداردها و ترتیبات و سازمان مربوط به هواپیما و کارکنان و خطوط هوایی و سرویس‌های کمکی و در کلیه مسایلی که چنین هماهنگی را در امر هوانوردی تسهیل و یا اصلاح خواهد نمود تشریک مساعی نماید.

برای این منظور سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی گاه به گاه در مواقع لزوم استانداردهای بین‌المللی را قبول و چرخ و تعدیل خواهد کرد و عملیات و ترتیبات مربوط به موارد زیر را به کشورهای عضو سفارش خواهد نمود.

الف- طریق ارتباط و معاضدت‌های هوانوردی از جمله علامت‌گذاری روز زمین.

ب- مشخصات فرودگاه‌ها و مناطقی که هواپیما در آن جا پایین می‌آید.

ج- قانون هواپیما و نظارت حمل و نقل هوایی و عملیات مربوط به نظارت رانندگی در هوا.

د- صدور پروانه جهت رانندگان و کارمندان فنی هواپیما.

ه- قابلیت پرواز هواپیما.

و- ثبت و تشخیص نوع هواپیما.

ز- جمع آوری و مبادله اطلاعات هواشناسی.

ح- دفاتر روزانه هواپیما.

ط- نقشه‌جات و جدول‌های هواشناسی.

ی- کمک به هواپیما در حال خطر و رسیدگی به حوادث و از این قبیل مسایلی که با سلامتی و نظم و حسن جریان هوانوردی مربوط بود و گاه به گاه ممکن است ضروری و مناسب به نظر برسد.<sup>۳</sup>

### عدول از استانداردها و ترتیبات بین‌المللی

ماده ۳۸- چنانچه برای کشوری نیز عملی باشد که از هر حیث یکی از استانداردها و ترتیبات بین‌المللی فوق‌الذکر را رعایت نماید و نظامات و یا عملیات خود را با یکی از استانداردها با ترتیبات اصلاح شده بین‌المللی کاملاً وفق دهد یا لازم بداند که از نظامات یا عملیاتی پیروی کند که در یک مورد به خصوص از آنهایی که به وسیله استانداردهای بین‌المللی معین شده تفاوت داشته فوراً مراتب را به اطلاع سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی خواهد رسانید. هر گاه اصلاحاتی در استانداردهای بین‌المللی به عمل آید کشوری که اصلاحات مناسب را در نظامات یا عملیات خود به عمل نیاورد باید به شوری در ظرف شصت روز از تصویب اصلاح استانداردهای بین‌المللی اطلاع داده یا اقدامی را که پیشنهاد می‌نماید معین سازد. در چنین صورتی شوری به فوریت اختلافی را که بین یک یا چند استانداردهای بین‌المللی و ترتیبات مشابه ملی آن کشور می‌باشد به اطلاع تمام کشورهای دیگر خواهد رسانید.

---

<sup>۳</sup> - در اجرای این ماده تاکنون ۱۸ ضمیمه کنوانسیون شیکاگو توسط ایکائو تنظیم و منتشر شده است، عناوین ضمایم فوق به شرح ذیل می‌باشد:

- ضمیمه شماره ۱- صدور گواهینامه‌ها
- ضمیمه شماره ۲- مقررات هوانوردی
- ضمیمه شماره ۳- خدمات هواشناسی لازمه ناوبری هوایی بین‌المللی
- ضمیمه شماره ۴- نقشه‌های هوانوردی
- ضمیمه شماره ۵- واحدهای اندازه‌گیری مورد استفاده در عملیات زمینی و هوایی
- ضمیمه شماره ۶- عملیات هواپیماها
- ضمیمه شماره ۷- تابعیت و علامت ثبت هواپیماها
- ضمیمه شماره ۸- صلاحیت پرواز هواپیماها
- ضمیمه شماره ۹- تسهیلات
- ضمیمه شماره ۱۰- ارتباطات هوانوردی
- ضمیمه شماره ۱۱- خدمات ترافیک هوایی
- ضمیمه شماره ۱۲- تجسس و نجات
- ضمیمه شماره ۱۳- بازرسی سوانح هواپیماها
- ضمیمه شماره ۱۴- فرودگاه‌ها
- ضمیمه شماره ۱۵- خدمات اطلاعات هوانوردی
- ضمیمه شماره ۱۶- حفاظت محیط زیست
- ضمیمه شماره ۱۷- حفاظت هواپیمایی کشوری بین‌المللی در برابر اعمال مداخلات غیرقانونی
- ضمیمه شماره ۱۸- حمل‌ونقل بی‌خطر کالاهای خطرناک از طریق هوایی

## ظهرنویسی گواهینامه‌ها و پروانه‌ها

ماده ۳۹- الف- هواپیمایی یا قسمتی از آن که نسبت به آن یک قاعده یا میزان بین‌المللی راجع به قابلیت پرواز وجود دارد در هر صورت نتواند که در موقع اخذ گواهینامه آن را با استانداردهای بین‌المللی انطباق دهد جزئیات کامل عدم انطباق را در پشت گواهینامه صلاحیت پرواز قید نموده و یا روی ورقه جداگانه نوشته و پیوست گواهینامه مزبور نماید.

ب- هر شخص که دارای پروانه‌ای باشد که کاملاً با شرایط مقرر در استانداردهای بین‌المللی راجع به طبقه‌بندی پروانه یا گواهینامه مزبور وفق ندهد جزئیات کامل عدم انطباق را در پشت پروانه درج نموده و یا روی ورقه جداگانه نوشته و ضمیمه پروانه خواهد نمود.

### اعتبار گواهینامه یا پروانه‌های ظهرنویسی شده

ماده ۴۰- هیچ هواپیما یا کارکنان آن که دارای گواهینامه یا پروانه‌هایی باشد که به ترتیب فوق ظهرنویس شده است نباید در هوانوردی بین‌المللی شرکت نماید مگر با اجازه کشور یا کشورهایی که هواپیما وارد قلمرو آن می‌شود ثبت یا به کار بردن چنین هواپیما با قطعه گواهی شده آن در هر کشور دیگری غیر از کشوری که در آن گواهی شده است بسته به نظر و اختیار کشوری خواهد بود که هواپیما با قطعه مربوط به آنجا وارد شده است.

### شناسایی استانداردهای صلاحیت پرواز کنونی

ماده ۴۱- مقررات این فصل شامل هواپیماها یا تجهیزاتی نخواهد بود که نمونه یا نقشه آن برای گواهی در تاریخی قبل از انقضای ۳ سال از تاریخ وضع استاندارد بین‌المللی صلاحیت پرواز جهت چنین تجهیزات تسلیم مقامات صلاحیت‌دار ملی شده باشد.

### شناسایی استانداردهای کنونی راجع به صلاحیت کارکنان

ماده ۴۲- مقررات این فصل شامل کارکنانی که اصولاً پروانه‌های آنها قبل از انقضای یک سال از تاریخ تصویب به وی استانداردهای بین‌المللی راجع به صلاحیت هوانوردی این قبیل کارکنان صادر شده باشد نخواهد بود ولی در هر حال درباره کلیه کارکنانی که مدت اعتبار پروانه‌های آنها پنج سال بعد از تاریخ تصویب استانداردهای فوق باشد قابل اجرا خواهد بود.

### قسمت دوم- سازمان هواپیمایی بین‌المللی

#### فصل هفتم- سازمان

#### نام و ترکیب سازمان

ماده ۴۳- به موجب این قرارداد سازمانی موسوم به سازمان هوایی کشوری بین‌المللی تشکیل می‌گردد این سازمان مرکب است از یک مجمع عمومی و یک شورا و تشکیلات دیگری که ممکن است لزوم پیدا کند.

### مقاصد

ماده ۴۴- هدفها و مقاصد سازمان عبارت است از توسعه اصول و امور فنی هوانوردی بین‌المللی و تحکیم برنامه و پیشرفت حمل و نقل هوایی بین‌المللی به طوری که:

الف- سلامتی و توسعه منظم هواپیمایی کشوری بین‌المللی را در سراسر جهان تأمین سازد.

ب- فنون مربوط به طرح هواپیما و به کار انداختن هواپیما را به منظورهای صلح‌جویانه تشویق نماید.

- ج- توسعه خطوط هوایی و فرودگاه‌ها و تسهیلات هوانوردی را برای هواپیمایی کشوری بین‌المللی تشویق نماید.
- د- احتیاجات مردم جهان را از لحاظ حمل‌ونقل هوایی سالم و منظم و مؤثر و مقرون به صرفه رفع نماید.
- ه- از اتلاف اقتصادی ناشی از رقابت غیرمعقول جلوگیری به عمل آورد.
- و- حقوق کشورهای متعاقد کاملاً رعایت شده و هر کشور متعاهدی فرصت مناسبی برای به کار انداختن شرکت‌های هواپیمایی بین‌المللی داشته باشد.
- ز- از تبعیض بین کشورهای متعاقد خودداری شود.
- ح- سلامتی پرواز را در هوانوردی بین‌المللی توسعه دهد.
- ط- به طور کلی شئون مربوط به هوانوردی کشوری بین‌المللی را توسعه دهد.

### مرکز دایمی

ماده ۴۵- مرکز دایمی سازمان در محلی خواهد بود که به وسیله جلسه نهایی مجمع موقتی سازمان موقت هواپیمایی کشوری بین‌المللی پیش‌بینی شده در موافقتنامه موقتی هواپیمایی کشوری بین‌المللی که در ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو به امضاء رسیده تعیین می‌گردد این مرکز ممکن است بنا به تصمیم شورای موقتاً به جای دیگری انتقال یابد.<sup>۴</sup>

### اولین جلسه مجمع عمومی

ماده ۴۶- به مجرد این که قرارداد به موقع اجرا درآید شورای موقتی سازمان موقت فوق‌الذکر اولین جلسه مجمع عمومی را در زمان و محلی که شورای مزبور تصمیم بگیرد دعوت به تشکیل خواهد نمود.

### اختیار قانونی

ماده ۴۷- سازمان در قلمرو هر کشور متعاهدی از اختیار قانونی که ممکن است برای انجام وظایف آن ضرورت داشته باشد بهره‌مند خواهد شد در هر موردی که با قانون اساسی و سایر قوانین کشور مربوطه مطابقت داشته باشد شخصیت حقوقی کاملی به سازمان اعطاء خواهد گردید.

### فصل هشتم

#### مجمع عمومی جلسات

#### مجمع عمومی و اخذ رأی

ماده ۴۸- الف- مجمع عمومی هر سال یک بار تشکیل جلسه خواهد داد و شورا جلسه مذکور را در زمان و محل مناسب تشکیل خواهد داد. جلسات فوق‌العاده مجمع عمومی ممکن است در هر موقع بنا به دعوت شورا و یا بر حسب تقاضای ده کشور متعاهدی از دبیرکل تشکیل یابد.<sup>۵</sup>

<sup>۴</sup> - این ماده در تاریخ ۱۴/۶/۱۳۵۴ در مونترال اصلاح گردیده است به همین مجموعه مراجعه فرمایید.

<sup>۵</sup> - بند الف ماده ۴۸ در هشتمین و چهاردهمین اجلاس مجمع عمومی اصلاح گردیده بر مبنای این اصلاحات مجمع عمومی هر سه سال یک بار و جلسه فوق‌العاده بر اساس درخواست ۱/۵ اعضاء تشکیل می‌گردد. به همین مجموعه مراجعه فرمایید.

ب- کلیه کشورهای متعاهدی به طوری تساوی حق دارند که به جلسات مجمع نماینده اعزام دارند و هر کشور متعاهدی حق دادن یک رأی خواهد داشت. نمایندگان کشورهای متعاهد ممکن است مشاورین فنی به عنوان کمک همراه خود داشته باشند این مشاورین در جلسات مجمع شرکت جسته ولی حق دادن رأی ندارند.

ج- اکثریت کشورهای متعاهد لازم خواهد بود تا حد نصاب برای تشکیل جلسات مجمع عمومی فراهم باشد به جز در مواردی که این قرارداد طوری دیگر مقرر می‌دارد تصمیمات مجمع باید به اکثریت آراء اتخاذ گردد.

### اختیارات و وظایف مجمع عمومی

ماده ۴۹- اختیارات و وظایف مجمع عمومی عبارت خواهد بود از:

الف- انتخاب رییس و صاحب‌مصان دیگر در هر دوره اجلاس.

ب- انتخاب کشورهای متعاهدی که باید در شورا نمایندگی داشته باشند طبق مقررات اصل نهم.

ج- بررسی گزارش‌های شورا و به عمل آوردن اقدام مقتضی در آن باب و اتخاذ تصمیم به هر مسأله‌ای که از طرف شورا بدان ارجاع شده است.

د- تعیین نظامنامه داخلی خود و تأسیس کمیسیون‌های فرعی که ضروری یا مقتضی بدانند.

ه- تصویب بودجه سالیانه و تعیین ترتیبات مالی سازمان به موجب مقررات فصل دوازده.

و- بررسی مخارج و تصویب حساب‌های سازمان.

ز- احاله هر مسأله‌ای که در دایره عمل او باشد بنا به صواب دید خود به شورا یا کمیسیون‌های فرعی و یا هر هیأت دیگر.

ح- اعطای اختیارات و قدرت به شورا که برای انجام وظایف سازمان ضروری یا مقتضی باشد و لغو یا اصلاح قدرت اعطایی در هر موقع.

ط- اجرای مقررات مربوط به فصل سیزده.

ی- مطالبه پیشنهادات برای ترمیم یا اصلاح مقررات این قرارداد و در صورت تصویب پیشنهادها توصیه آنها به کشورهای متعاهدی به موجب مقررات فصل بیست و یکم.

ک- رسیدگی به هر مسأله‌ای که دایره عمل سازمان بوده و صریحاً به شورا احاله نشده باشد.

### فصل نهم- شورا

#### ترکیب و انتخاب شورا

ماده ۵۰- الف- شورا یک هیأت دائمی بوده و مسؤول<sup>۶</sup> مجمع عمومی خواهد بود و از بیست و یک کشور متعاهدی که از طرف مجمع انتخاب شده باشد مرکب خواهد گردید. انتخاب اعضای شورا بدو در اولین جلسه مجمع انجام یافته و سپس هر سه سال به سال تجدید خواهد شد و اعضای که بدین ترتیب انتخاب می‌گردند این مقام را تا انتخاب بعدی دارا خواهند بود.

<sup>۶</sup> - بند ۵ ماده ۴۹ در سال ۱۹۵۴ در هشتمین اجلاس مجمع عمومی اصلاح شده است. بر مبنای این اصلاح به جای عبارت بودجه سالیانه عبارت «بودجه‌های سالیانه» گذاشته شده است. به صفحه ... همین مجموعه مراجعه فرمایید.

<sup>۷</sup> - در سیزدهمین اجلاس مجمع عمومی (۱۹۶۱) ایکائو تعداد اعضای شورا به ۲۷ نفر افزایش یافت. به صفحه ... همین مجموعه مراجعه فرمایید.

- در هفدهمین اجلاس مجمع عمومی (۱۹۷۱) ایکائو تعداد اعضای شورا به ۳۰ نفر افزایش یافت. به صفحه ... همین مجموعه مراجعه فرمایید.

ب- در انتخابات اعضاء شورا مجمع عمومی به مسايل ذيل اهميت خواهند داد:

۱- کشورهایی که در زمره کشورهای فوق نیستند اما در تدارک تسهیلات هوانوردی کشوری بین‌المللی سهم بزرگی دارند.

۲- کشورهایی که در زمره کشورهای فوق نیستند اما تعیین انتخابات کلیه نواحی بزرگ جغرافیایی جهان را در شورا تأمین خواهد نمود هر محل خالی که در شورا پیدا شود در اسرع اوقات ممکنه از طرف مجمع عمومی پر خواهد شد و هر کشور متعاهدی که بدین ترتیب انتخاب شود برای بقیه دوره تصدی خود این سمت را عهده‌دار خواهد بود.

ج- هیچ نماینده کشور متعاهدی در شوری نباید در عملیات با سرویس حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی شرکت داشته و یا از لحاظ مالی در چنین سرویس ذی‌نفع باشد.

### رییس شورا

ماده ۵۱- شورا رییس خود را برای یک دوره ۳ ساله انتخاب خواهد نمود. رییس شورا ممکن است مجدداً انتخاب گردد مشارالیه حق رأی نخواهد داشت و نیز شورا بین اعضاء خود یک یا چند نایب رییس انتخاب خواهد نمود و اینها هنگامی که به کفالت رییس شورا انجام وظیفه می‌کنند حق رأیشان محفوظ خواهد ماند.

لازم نیست که رییس که رییس شورا حتماً از بین نمایندگان اعضاء شورا انتخاب گردد لیکن اگر نماینده کشور عضوی بدین سمت انتخاب گردد محل او در شورا خالی تلقی گردیده و کشور متبوع بدین سمت انتخاب گردد محل او در شورا خالی تلقی گردیده و کشور متبوع وی باید نماینده دیگری به جای او به شورا اعزام دارد.

وظایف رییس شورا عبارت خواهد بود از:

الف- انعقاد جلسات شورا و کمیته حمل‌ونقل هوایی و کمیسیون هوانوردی.

ب- انجام وظیفه به عنوان نماینده شورا.

ج- اجرای وظایفی که شورا برای او تعیین می‌کند به نمایندگی از طرف آن.

### اخذ رأی در شورا

ماده ۵۲- تصمیمات شورا مستلزم این است که به تصویب اکثریت اعضاء آن برسد شورا می‌تواند نسبت به هر موضوع به خصوص اختیار (قدرت) به کمیته‌ای مرکب از اعضاء خود بدهد تصمیمات کمیته شورا را ممکن است کشور متعاهدی ذی‌نفعی برای پژوهش به شورا احاله نماید.

### شرکت بدون حق رأی

ماده ۵۳- هر کشور متعاهدی می‌تواند بدون داشتن حق رأی در جلسات شورا و کمیته‌ها و کمیسیون‌های مربوطه هنگامی که مسأله‌ای در آنجا مطرح می‌باشد که خصوصاً در منافع آن کشور تأثیر دارد شرکت جوید هیچ‌یک از اعضاء شورا هنگام رسیدگی به اختلاف نظری که وی یک طرف آن می‌باشد حق رأی نخواهد داشت.

---

- در بیست و یکمین اجلاس مجمع عمومی (۱۹۷۴) تعداد اعضاء شورا به ۳۳ نفر افزایش یافت. به صفحه ... همین مجموعه مراجعه فرمایید.  
- در بیست و هشتمین اجلاس مجمع عمومی (۱۹۹۰) ایکائو تعداد اعضاء شورا از ۳۳ نفر به ۳۶ نفر افزایش یافت که پروتکل فوق‌تاکنون لازم‌الاجراء نشده است.  
- در بیست و هشتمین اجلاس مجمع عمومی (۱۹۹۰) ایکائو تعداد اعضاء شورا از ۳۳ نفر به ۳۶ نفر افزایش یافت که پروتکل فوق‌تاکنون لازم‌الاجراء نشده است.

## وظایف قیمومت اجباری شورا

### ماده ۵۴- شورا

- الف- گزارش‌های سالیانه تقدیم مجمع عمومی خواهد نمود.
- ب- دستورالعمل‌های مجمع را اجراء و وظایف و تعهداتی را که به موجب آن قرار داد به عهده وی محول شده است انجام خواهد نمود.
- ج- سازمان و نظامنامه داخلی خود را تعیین خواهد نمود.
- د- وظایف کمیته حمل‌ونقل هوایی را که از بین اعضاء شورا انتخاب گردیده و در مقابل آن مسؤول خواهد بود تعیین و مشخص خواهد نمود.
- ه- کمیسیون هوانوردی را طبق مقررات فصل دهم تشکیل خواهد داد.
- و- امور مالی سازمان را طبق مقررات فصل دوازدهم و پانزدهم اداره خواهد نمود.
- ز- حقوق و مزایای رییس شورا را تعیین خواهد نمود.
- ح- یک رییس اجرا که به نام دبیرکل نامیده خواهد شد منصوب نموده و اقدام برای انتصاب کارمندان دیگری که به موجب مقررات فصل یازده ممکن است لازم باشد به عمل خواهد آورد.
- ط- اطلاعات مربوط به پیشرفت هوانوردی و به راه انداختن سرویس‌های هوایی بین‌المللی من جمله اطلاعات راجع به هزینه‌های بهره‌برداری و جزییات مساعدت‌های مالی که از وجود عمومی (بودجه دولتی) به شرکت‌های هواپیمایی پرداخت می‌گردد درخواست و جمع‌آوری و طبع نماید.
- ی- هر مورد نقض این قرارداد و همچنین هر قصور در اجرای توصیه‌ها یا تصمیمات شورا را کشورهای متعاهدی گزارش خواهد داد.
- ک- هر مورد نقض این قرارداد را به مجمع گزارش خواهد داد هنگامی که یک کشور متعاهدی بعد از استحضار از یک چنین نقضی از به عمل آوردن اقدام مقتضی در ظرف مدت مناسب قصور نموده باشد.
- ل- استانداردهای بین‌المللی و عملیات توصیه شده را به موجب مقررات فصل ششم این قرارداد تعیین و کلیه کشورهای متعاهدی را از اقدامی که به عمل آورده است مستحضر خواهد ساخت.
- م- توصیه‌های کمیسیون هوانوردی را به منظور اصلاح ضمایم (قسمت‌های ضمیمه) تحت مطالعه قرار داده و نسبت به آن طبق مقررات فصل بیستم اقدام خواهد نمود:
- ن- هر مسأله مربوط به این قرارداد را که کشور متعاهدی به آن احاله می‌نماید تحت مطالعه قرار خواهد داد.

## وظایف اختیاری شورا

### ماده ۵۵- شورا می‌تواند:

- الف- در هر مورد که مناسب باشد و تجربه آن را مقتضی نشان دهد کمیسیون‌های فرعی حمل‌ونقل هوایی را براساس تشکیلات محلی و غیره ایجاد و یک عده از کشورها یا شرکت‌های هواپیمایی را تعیین نماید که به وسیله آن اجرای مقاصد این قرارداد را تسهیل نماید.
- ب- وظایف و اختیاراتی علاوه بر آنچه که در این قرارداد ذکر شده برای کمیسیون هوانوردی تعیین و هر موقع که بخواهد اختیارات مزبور را لغو و یا اصلاح نماید.
- ج- تحقیقاتی در کلیه مراحل حمل‌ونقل هوایی و هوانوردی که اهمیت بین‌المللی دارند به عمل آورده و نتایج تحقیقات خود را به کشورهای متعاهد ابلاغ نماید و همچنین می‌تواند مبادله اطلاعات را بین کشورهای متعاهد راجع به مسایل حمل‌ونقل هوایی و هوانوردی تسهیل نماید.

د- مسایلی که در سازمان و به کار انداختن حمل و نقل هوایی بین‌المللی دخالت دارد من جمله مالکین بین‌المللی و به کار انداختن سرویس‌های هوایی بین‌المللی در خطوط ترانک (سرویس‌هایی که از نقاط فرعی شروع و به مراکز اصلی واقع در راه‌های اصلی هوایی متصل می‌شوند) را مطالعه نموده و طرح‌هایی در آن باب به مجمع تقدیم دارد.

ه- بر حسب تقاضای هر کشور متعهدی به هر وضعیتی که ممکن است مواقع قابل اجتناب در راه پیشرفت هوانوردی بین‌المللی ایجاد نماید رسیدگی نموده و پس از رسیدگی گزارش‌هایی را که مقتضی بداند صادر و منتشر سازد.

### فصل دهم- کمیسیون هوانوردی معرفی و تعیین کمیسیون

ماده ۵۶- کمیسیون هوانوردی مرکب خواهد بود از دوازده عضو<sup>۸</sup> که شورا آنها را از میان اشخاصی که از طرف کشورهای متعهدی نامزد شده‌اند انتخاب خواهد نمود این اشخاص باید دارای صلاحیت و تجربه شایسته در علم و فن هوانوردی باشند شورا از کلیه کشورهای متعهد درخواست خواهد نمود که نامزدهایی تعیین و فهرست آنها را تقدیم شورا نماینده رییس کمیسیون هوانوردی از طرف شورا تعیین خواهد شد.

### وظایف شورا

#### ماده ۵۷- کمیسیون هوانوردی

الف- اصلاحات مربوط به قسمت‌های ضمیمه این قرارداد را مطالعه و آنها را برای تصویب شورا پیشنهاد خواهد نمود.  
ب- در صورت تمایل کمیسیون‌های فرعی فنی را که هر کشور متعهدی ممکن است در آن نماینده داشته تأسیس خواهد نمود.  
ج- شورا را نسبت به جمع‌آوری کلیه اطلاعات ضروری و مفید برای پیشرفت هوانوردی و ابلاغ آنها به کشورهای متعهدی مطلع خواهد ساخت.

### فصل یازدهم- کارمندان

#### انتصاب کارمندان

ماده ۵۸- با رعایت قواعدی که از طرف مجمع وضع شده با در نظر گرفتن مقررات این قرارداد شورا طرز انتخاب و انفصال و آموزش و میزان حقوق و مزایا و شرایط خدمت دبیرکل و سایر کارمندان سازمان را تعیین خواهد نمود و نیز شورا می‌تواند اتباع هر کشور متعهدی را استخدام و یا از خدمات آنها استفاده نماید.

#### جنبه بین‌المللی کارمندان

ماده ۵۹- رییس شورا و دبیرکل و سایر کارمندان شورا دستورالعمل‌هایی راجع به انجام مسؤولیت‌های محوله از هیچ مقامی خارج از سازمان دریافت و یا کسب نخواهد نمود.

---

<sup>۸</sup> - تعداد اعضای کمیسیون هوانوردی به موجب اصلاحیه‌ای که در سیزدهمین اجلاس مجمع عمومی ایکائو در سال ۱۹۷۱ به تصویب رسید از ۱۲ نفر به ۱۵ نفر افزایش یافت. به همین مجموعه مراجعه فرمایید.  
- تعداد اعضای کمیسیون هوانوردی به موجب اصلاحیه‌ای که در بیست و هفتمین اجلاس مجمع عمومی ایکائو در سال ۱۹۸۹ به تصویب رسید از ۱۵ نفر به ۱۹ نفر افزایش یافت. اصلاحیه فوق پس از تودیع یکصد و شصت سند به تصویب لازم‌الاجراء خواهد شد. در حالی که تاکنون تعداد ۵۶ کشور آن را تصویب نموده‌اند. به همین مجموعه مراجعه فرمایید.



هر کشور متعاهدی کاملاً تعهد می‌نماید که رعایت جنبه بین‌المللی مسؤولیت‌های کارمندان را نموده و از اعمال نفوذ در اتباع خود در انجام مسؤولیت‌های محوله خودداری نماید.

### مصونیت‌ها و مزایای کارمندان

ماده ۶۰- هر کشور متعاهدی تا آنجایی که قوانین اساسیش اجازه دهد تعهد می‌نماید که به رییس شورا و دبیر کل و به سایر کارمندان سازمان مزبور مصونیت‌ها و مزایایی نظیر آنچه که به کارمندان مشابه سازمان‌های عمومی بین‌المللی داده شده اعطاء نماید هر گاه یک موافقت‌نامه‌ای راجع به مصونیت‌ها و مزایای مستخدمین کشوری بین‌المللی منعقد گردد مصونیت‌ها و مزایایی که به رییس شورا و دبیر کل و سایر کارمندان سازمان اعطاء می‌گردد طبق مصونیت‌ها و مزایای اعطایی در موافقت‌نامه بین‌المللی مزبور خواهد بود.

### فصل دوازدهم - امور مالی

#### بودجه و تقسیم هزینه‌ها

ماده ۶۱- شورا بودجه سالیانه و صورت حساب‌های سالیانه برآورد کلیه عواید و مخارج را تقدیم مجمع نمود مجمع بودجه مزبور را با هر گونه جرح و تعدیل‌هایی که مقتضی بداند به تصویب خواهد رسانید و به استثنای کشورهایایی که طبق فصل پانزدهم هزینه‌هایی را تقبل نموده‌اند مخارج سازمان را بین کشورهای متعاهدی به نسبتی که گاه به گاه تعیین می‌کند تقسیم خواهد نمود.<sup>۹</sup>

#### تعلیق حق رأی

ماده ۶۲- مجمع ممکن است حق رأی دادن هر کشور متعاهدی را که از انجام تعهدات مالی خود به سازمان در ظرف مدت مناسبی قصور ورزد معلق سازد.

### مخارج هیأت‌ها و نمایندگی و سایر نمایندگان

ماده ۶۳- هر کشور متعاهدی مخارج هیأت نمایندگی خود را در مجمع و همچنین مقرری و هزینه سفر و سایر مخارج هر شخصی را که به منظور خدمت در شورا منصوب می‌نماید و نیز مخارج نامزدها یا نمایندگان به کمیته‌های فرعی یا کمیسیون‌های سازمان اعزام می‌دارد عهده‌دار خواهد گردید.

### فصل سیزدهم

#### سایر ترتیبات بین‌المللی ترتیبات تأمینی

<sup>۹</sup> - در هشتمین اجلاس مجمع عمومی سال ۱۹۵۴ اصلاح گردیده است. در ماده ۶۱ به جای عبارات «بودجه سالانه» و «رأی دادن به بودجه‌ها» عبارات «بودجه‌های سالانه» و «رأی دادن به بودجه‌ها» گذاشته شده است. به همین مجموعه مراجعه فرمایید.

ماده ۶۴- سازمان می‌تواند نسبت به مسایل هوانوردی که در حدود صلاحیت او بوده و تأثیر مستقیم در امنیت جهان داشته باشد با تصویب مجمع داخل ترتیبات مقتضی با هر سازمان عمومی که از طرف ملل جهان به منظور صلح تأسیس یافته باشد گردد.

### دادن ترتیبات با سایر هیأت‌های بین‌المللی

ماده ۶۵- شورا به نمایندگی از طرف سازمان می‌تواند موافقت‌نامه‌هایی با سایر هیأت‌های بین‌المللی به منظور نگاهداری سرویس‌های عمومی و دادن ترتیباتی راجع به کارمندان منعقد سازد و همچنین با موافقت مجمع می‌تواند داخل هر ترتیبات دیگری که ممکن است موجبات تسهیل کار سازمان را فراهم سازد بشود.

### وظایف راجع به سایر موافقتنامه‌ها

ماده ۶۶- و نیز سازمان وظایفی را که در نتیجه موافقتنامه ترانزیتی سرویس‌های هوایی بین‌المللی و موافقتنامه حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی تنظیم شده در شیکاگو به تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ به عهده وی محول گردیده طبق مقررات و شرایط مندرج در موافقتنامه انجام خواهد داد.  
ب- اعضای مجمع و شورا که موافقتنامه ترانزیتی سرویس‌های هوایی بین‌المللی تنظیم شده در شیکاگو که به تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ را نپذیرفته باشند حق رأی نسبت به مسایلی که طبق مقررات موافقتنامه مربوطه مجمع یا شورا ارجاع شده است نخواهند داشت.

### قسمت سوم- حمل‌ونقل هوایی بین‌المللی

#### فصل چهاردهم- اطلاعات و گزارشات بایگانی

##### گزارشات در شورا

ماده ۶۷- هر کشور متعاهد تعهد می‌نماید که شرکت‌های هواپیمایی آن طبق مقرراتی که از طرف شورا وضع گردیده است گزارشات مربوط به راندگی و آمار مربوط به کرایه و صورتحساب‌های مالی را که ضمن چیزهای دیگر کلیه وصولی‌ها و منابع آن را نشان دهد در شورا بایگانی نمایند.

#### فصل پانزدهم- فرودگاه و سایر

##### تسهیلات هوانوردی تعیین راه‌ها و فرودگاه‌ها

ماده ۶۸- هر کشور متعاهد با رعایت مقررات این قرارداد می‌تواند مسیری (خطی) را که از طرف سرویس هوایی بین‌المللی در قلمرو آن باید پیموده شود و همچنین فرودگاه‌هایی را که ممکن است مورد استفاده چنین سرویس قرار گیرد تعیین نماید.

### اصلاح تسهیلات هوانوردی

ماده ۶۹- هر گاه شورا عقیده‌مند باشد که فرودگاه‌ها یا سایر تسهیلات هوانوردی یک کشور متعاهدی من جمله سرویس‌های رادیو و هواشناسی برای تأمین سلامتی و نظم و سرعت عمل و بهره‌برداری مقرون به صرفه سرویس‌های بین‌المللی موجود و یا آنهایی که بعداً تأسیس خواهند شد به حد کافی مناسب نباشد شورا به منظور پیدا کردن وسایل علاج چنین وضعی با کشوری که این امر مستقیماً مربوط به آن می‌باشد و سایر کشورهایی که این وضع در آنها تأثیر دارد مشاوره نموده و پیشنهاداتی در این باب خواهد داد هیچ کشور متعاهدی در صورت خودداری از اجرای این پیشنهادات متهم به نقض این قرارداد نخواهد بود.

### تأمین مخارج (امور مالی) هوانوردی

ماده ۷۰- یک کشور متعاهدی در موارد ناشیه از مقررات ماده ۶۹ می تواند به منظور اجرای پیشنهادات فوق‌الذکر ترتیبی با شورا داده و کلیه مخارجی را که برای انجام یک چنین ترتیبی لازم باشد به طور اختیاری به عهده بگیرد در صورتی که کشور مزبور تحمل مخارج را اختیار بنماید شورا ممکن است به درخواست آن کشور تمام یا قسمتی از مخارج را پرداخت نماید.

### تهیه و نگاهداری تسهیلات از طرف شورا

ماده ۷۱- در صورتی که کشور متعاهدی تقاضا نماید شورا ممکن است موافقت کند که کلیه یا قسمتی از فرودگاه‌ها و سایر تسهیلات هوانوردی من جمله سرویس‌های رادیو و هواشناسی را که در قلمرو آن کشور برای تأمین سلامتی و نظم و سرعت عمل و بهره‌برداری مقرون به صرفه و سرویس‌های هوایی بین‌المللی سایر کشورهای متعاهدی ضرورت دارد تهیه نموده و آنها را با کارگران لازم مجهز ساخته و در نگاهداری و اداره آنها اقدام نماید و در مقابل ممکن است عوارض مناسب و عادلانه‌ای برای استفاده اینگونه تسهیلات تعیین نماید.

### تحصیل زمین یا استفاده از آن

ماده ۷۲- در هر مورد که بنا به درخواست کشور متعاهدی هزینه تمام یا قسمتی از تسهیلات از طرف شورا تأمین می‌گردد و برای اینگونه تسهیلات زمین لازم باشد کشور مزبور یا خود زمین مورد لزوم را تهیه نموده و در صورت تمایل سند مالکیت آن را به نام خود تنظیم خواهد کرد و یا استفاده از زمین را برای شورا تحت شرایط مناسب و عادلانه و به موجب قوانین جاریه کشور مربوطه تسهیل خواهد نمود.

### هزینه و برآورد وجوه امتیازات

ماده ۷۳- شورا در حدود اعتباراتی که مجمع عمومی به موجب فصل دوازدهم در دسترس آن قرار می‌دهد می‌تواند مخارج جاریه را که برای انجام مقاصد آن فصل لازم می‌باشد از وجوه عمومی سازمان پرداخت نماید شورا اعتبارات عمده‌ای را که برای انجام مقاصد این فصل ضروری است به نسبت‌هایی که قبلاً موافقت شده و در طی زمان متناسب بین کشورهای متعاهدی که پرداخت مخارج را تقبل نموده و شرکت‌های هواپیمایی آنها از آن تسهیلات استفاده می‌نمایند تقسیم خواهد نمود و همچنین شورا ممکن است هزینه‌های جاری مورد لزوم را بین کشورهای که با آن موافقت دارند تقسیم نماید.

### کمک فنی و استفاده از عواید

ماده ۷۴- هنگامی که کشوری بنا به درخواست کشور متعاهدی وجوهی به عنوان مساعده پرداخت می‌نماید یا مخارج ساختمان فرودگاه‌ها یا تسهیلات دیگر را کاملاً یا مجزا فراهم می‌سازد ممکن است ترتیباتی مقرر بدارند که با موافقت آن کشور کمک فنی در نظارت و بهره‌برداری

فرودگاه‌ها و سایر تسهیلات و پرداخت مخارج بهره‌برداری از آن فرودگاه‌ها و تسهیلات و سود سرمایه و استهلاک از محل درآمدهای حاصله از بهره‌برداری فرودگاه‌ها و تسهیلات نامبرده از طرف شورا به عمل آید.

### تحویل گرفتن تسهیلاتی که از طرف شورا فراهم گردیده

ماده ۷۵- یک کشور متعاهدی در هر موقع می‌تواند تعهداتی را که به موجب ماده ۷۰ بر عهده گرفته بر فرودگاه‌ها و سایر تسهیلاتی را که شورا طبق مواد ۷۱ و ۷۲ در قلمرو آن تهیه نموده و در مقابل تأدیه مبلغی که به عقیده شورا با آن تناسب دارد تحویل بگیرد. هر گاه کشور مزبور مبلغی را که از طرف شورا معین گردیده غیرعادلانه تشخیص دهد می‌تواند نسبت به تعیین شورا به مجمع عمومی عرض حال دهد در این صورت مجمع عمومی ممکن است تصمیم شورا را تأیید و یا اصلاح نماید.

### استرداد وجوه

ماده ۷۶- وجوهی که به این ترتیب شورا به عنوان جبران طبق ماده ۷۵ پس داده می‌شود و همچنین وجوه حاصله از سود فصل شانزده سازمان‌های بهره‌برداری مشترک و سرویس‌های تقسیم حمل و نقل سازمان‌های بهره‌برداری مجاز. ماده ۷۷- هیچ یک از مواد این قرارداد و یا چند کشور متعاهد را از تشکیل سازمان‌های مشترک بهره‌برداری حمل و نقل هوایی یا نمایندگی‌های بهره‌برداری بین‌المللی و یا از تقسیم سرویس‌های هوایی خود به خطوط و یا مناطق معینی ممنوع نخواهد داشت لیکن چنین سازمان‌ها یا نمایندگی‌ها و چنین سرویس‌های تقسیم شده‌ای مشمول کلیه مقررات این قرارداد من جمله ثبت اینگونه موافقتنامه‌ها در شورا خواهند بود. شورا تعیین خواهد نمود که به چه ترتیب مقررات این قرارداد مربوط به هواپیما مشمول هواپیمایی که از طرف نمایندگی‌های بهره‌برداری بین‌المللی به کار انداخته شده‌اند خواهد بود.

### وظیفه شورا

ماده ۷۸- شورا ممکن است به کشورهای متعاهدی ذی‌نفع اشعار بدارد که سازمان‌های مشترکی به منظور به کار انداختن سرویس‌های هوایی در هر راه یا در هر نقطه تشکیل بدهند.

### شرکت در سازمان‌های بهره‌برداری

ماده ۷۹- هر کشوری می‌تواند در سازمان‌های بهره‌برداری مشترک یا در ترتیبات تقسیم حمل و نقل خواه به وسیله دولت خود و یا از طریق شرکت و یا شرکت‌های هواپیمایی که از طرف دولت وی تعیین شده‌اند شرکت نماید. این شرکت‌ها ممکن است صرفاً به عواید کشور مربوط از شرکت‌هایی باشد که تمامی یا قسمتی از آن متعلق به دولت یا اشخاص باشد.

## قسمت چهارم - مقررات نهایی

### فصل هفدهم - سایر موافقتنامه‌ها و ترتیبات هوانوردی

#### قراردادهای پاریس و هابانا

ماده ۸۰- هر کشور متعاهدی متعهد می‌گردد که به محض اجرای این قرارداد فسخ قرارداد مربوطه به مقررات هوانوردی مصوبه ۱۲ اکتبر ۱۹۱۹ یا قرارداد هوایی بازرگانی مصوبه ۳۰ فوریه ۱۹۲۸ هابانا را چنانچه در هر یک از آن قراردادهای شرکت داشته باشد اعلام نماید. این قرارداد بین کشورهای امضاء کننده به جای قراردادهای پاریس و هابانا مذکور در فوق می‌باشد.

#### ثبت موافقتنامه‌های موجوده

ماده ۸۱- کلیه موافقتنامه‌های هوانوردی که در موقع اجرای این قرارداد وجود دارد و موافقتنامه‌هایی که بین یک کشور متعاهد و هر کشور دیگری و بین شرکت‌های هواپیمایی به یک کشور متعاهد یا کشور دیگری و یا بین شرکت هواپیمایی دیگری وجود داشته باشد باید از این به بعد در شورا به ثبت برسد.

#### نسخ ترتیبات متغایر

ماده ۸۲- کشورهای متعاهد این قرارداد را به منزله نسخ کلیه تعهدات و توافقاتی بین خودشان که با مفاد آن متغایر باشد می‌دانند و تعهد می‌نمایند که داخل هیچ نوع تعهدات و توافقاتی نظر آنها نشوند یک کشور متعاهدی که قبل از عضویت در سازمان هر نوع تعهداتی در مقابل کشور متعاهدی مثلاً کشور متعاهدی یا غیرمتعاهد نموده باشد که با مفاد این قرارداد مغایرت دارد بایستی به فوریت اقدام لازم جهت خروج خود از این تعهدات را بنماید. هر گاه یک شرکت هواپیمایی کشور متعاهدی چنین تعهدات مغایری را عهده‌دار شده باشد کشور متعاده وی مساعی لازم را به کار خواهد برد که تعهدات مزبور خاتمه یابد و در هر صورت پس از اجراء این قرارداد به مجرد این که یک چنین اقدام قانوناً میسر باشد موجبات خاتمه دادن آن را فراهم می‌سازد.

#### ثبت ترتیبات جدیده

ماده ۸۳- با در نظر گرفتن مقررات ماده فوق هر کشور متعاهدی ممکن است ترتیباتی را اتخاذ نماید که با مفاد مقررات این قرارداد مغایرت نداشته باشد چنین ترتیبات باید بلافاصله در شورا به ثبت برسد شورا هر چه زودتر آنها را به استحضار عموم خواهد رسانید.<sup>۱۰</sup>

#### فصل هیجدهم - اختلافات و نقایص حل اختلافات

ماده ۸۴- چنانچه عدم توافقی بین دو یا چند کشور متعاهد راجع به تفسیر یا اجرای این قرارداد و ضمایم آن حاصل گردد و نتوان آن را به مذاکرات حل نمود بر حسب درخواست هر کشور ذی‌مدخل در عدم توافق برای اخذ تصمیم به شورا ارجاع خواهد شد هیچ‌یک از اعضای شورا در مورد هر گونه اختلافی که خود در آن شرکت دارند حق رأی نخواهند داشت هر کشور متعاهدی می‌تواند با رعایت ماده هشتادوپنج از شورا یک دیوان داوری که مورد موافقت طرف دیگر اختلاف باشد و یا به دیوان دادگستری بین‌المللی تقاضای تجدیدنظر بدهد چنین دادخواست باید در ظرف چهل روز از تاریخ وصول اعلام تصمیم شورا به شورا اخطار گردد.

<sup>۱۰</sup> - مقاوله‌نامه راجع به اصلاح کنوانسیون هواپیمایی بین‌المللی کشوری (ماده ۱۳ مکرر)، در تاریخ ۱۶ اکتبر ۱۹۱۰ مطابق با ۱۴ مهر ۱۳۵۹ در مونترال به امضاء رسیده است به همین مجموعه مراجعه فرمایید. مقاوله‌نامه مذکور پس از تودیع ۹۸ سند تصویب لازم‌الاجرا خواهد شد در حالی که تاکنون (۱۳۷۵) تعداد ۹۰ کشور آن را تصویب نموده‌اند

## طرز اجراء حكيمت

ماده ۸۵- هر گاه يكي از كشورهاي طرف اختلاف در موردی كه نسبت به تصميم شورا و اخواهی شده است اساس نامه ديوان دايمي دادگستری بين المللی را قبول نموده باشد يا كشورهاي متعاهد طرف اختلاف نسبت به منتخبين ديوان داوری نتوانند موافقت حاصل نمايند هر يک از كشورها متعاهد طرف اختلاف يک نفر داور معرفی خواهد نمود و داوران مزبور يک نفر سرداور معرفی خواهند کرد چنانچه يکی از كشورها متعاهدی طرف اختلاف در ظرف ۳ ماه از تاريخ تسليم دادخواست از معرفی داور خودداری نمايد از طرف رييس شورا از بين اشخاص شايسته‌ای كه اسامي آنها در فهرستی كه در شورا ثبت می‌باشد يک نفر داور از جانب آن كشور انتخاب و معرفی خواهد گردید و چنانچه داوران نتوانند منتهی در ظرف ۳۰ روز در انتخاب سرداور موافقت نمايند رييس شورا از فهرست مذکور قبل يک نفر سرداور انتخاب و معرفی خواهد کرد سپس داوران و سرداور مزبور محكمه داوری را تشكيل خواهند داد.

هر ديوان داوری كه به موجب ماده قبل تشكيل شود نظامنامه خود را تعيين خواهد کرد و به اكثريت آراء تصميمات خود را ابلاغ خواهد نمود مگر آن كه شورا در هر مورد كه به عقیده وی تأخير زياد حاصل شده باشد به مسايل مربوط به نظامنامه رسيدگی نموده و رأی بدهد.

## واخواهی‌ها

ماده ۸۶- به استثنای مواردی كه شورا اختلافات تصميم بگيرد هر گونه تصميمی شورا مبني بر اين كه با يک شركت هوايي مطابق مقررات اين قرارداد عمل نموده است خود باقی خواهد بود مگر آن كه پس از تقاضای تجديد نظر مخالفی اتخاذ گردد در هر مورد ديگر به تصميمات شورا اگر به آن تقاضای واخواهی شود آن تصميمات موقوف خواهد ماند تا زمانی كه نسبت به تجديد نظر تصميم اتخاذ گردد. تصميمات ديوان دادگستری دايمي بين المللی و ديوان داوری قطعی بوده و لازم الاجرا خواهد بود.

## عدم رعايت مقررات از طرف شركت هواپيمايي و مجازات آن

ماده ۸۷- هر كشور متعاهدی تعهد می‌نمايد كه اجازه بهره‌برداري به يک شركت هواپيمايي كشور متعاهد در فضای فوق قلمرو خود ندهد در صورتی كه شورا رأی داده باشد كه شركت هواپيمايي مربوطه تصميم نهايي متخذه را طبق ماده مندرجه پيش رعايت نمی‌نمايد.

## عدم مقررات از طرف كشورها و جزای آن

ماده ۸۸- مجمع عمومی حق رأی هر كشور متعاهدی را كه طبق مقررات مذکور در اين فصل متخلف شناخته شود در مجمع عمومی و شورای هواپيمايي معلق خواهد ساخت.

## فصل نوزدهم - جنگ

### جنگ و اوضاع خارق العاده

ماده ۸۹- در صورت بروز جنگ مقررات اين قرارداد مانع آزادی عمل هيچ كشور متعاهدی خواه داخل جنگ بوده و يا بی طرف باشند نخواهد گردید و به همين اصل در مورد هر كشور متعاهدی نيز كه وضعیت فوق العاده عمومی را اعلام و مراتب را به شورا اخطار نمايد صدق خواهد نمود.

## فصل بیستم - ضمایم

### قبول و اصلاح ضمایم

ماده ۹۰- قبول ضمایم مشروحه در بند ۱۰ ماده ۵۴ از طرف شورا اکثریت دوسوم آراء اعضای شورا در جلسه‌ای که بدین منظور تشکیل می‌گردد لازم می‌دارد تصمیمات متخذه بعداً از طرف شورا به هر یک از کشورهای متعاهدی ابلاغ خواهد گردید. هر ضمیمه یا اصلاح ضمیمه که به این ترتیب به عمل آمده باشد در ظرف سه ماه پس از ابلاغ آن از طرف شورا به کشورهای متعاهدی و یا در خاتمه مدت طویل تری که شورا ممکن است تجویز نماید به مورد اجرا گذارده خواهد شد مگر آن که در این مدت اکثر کشورهای متعاهدی مخالفت خود را در شورا به ثبت برسانند. شورا باید به فوریت به کلیه کشورهای متعاهدی تاریخ اجرای ضمیمه یا اختلافات مزبور را اعلام نماید.

### فصل بیست و یکم - تصویب قرارداد

#### الحاقات اصلاحات و خروج از قرارداد تصویب قرارداد

ماده ۹۱- الف- این قرارداد منوط به تصویب کشورهای امضاء کننده می‌باشد و نسخ مصوبه آن در بایگانی دولت کشورهای متحده آمریکا ضبط خواهد گردید و تاریخ بایگانی آن از طرف دولت نامبرده به کشورهای امضاء کننده و شرکت کننده ابلاغ خواهد شد. ب- پس از آن که این قرارداد از طرف بیست و شش کشور تصویب و یا مورد الحاق واقع گردید سی و یک روز بعد از آن که اسناد مصوبه بیست و شش گانه بایگانی گردید این قرارداد بین آن بیست و شش دولت به موقع اجراء گذارده خواهد شد برای هر کشوری که بعد از آن موقع امضاء نماید سی و یک روز بعد از تاریخ بایگانی نسخه مصوبه آن به موقع اجراء گذارده خواهد شد. ج- وظیفه دولت کشورهای متحده آمریکا خواهد بود که تاریخ اجرای این قرارداد را به کلیه کشورهای امضاء کننده و الحاق شده به آن اعلام نماید.

#### الحاق به قرارداد

ماده ۹۲- الف- این قرارداد پس از انقضای تاریخ امضاء آن برای الحاق اعضاء ملل متحد و کشورهای شریک آنها و کشورهایی که در زمان گیرودار کنونی جهان بی طرف باقی بوده‌اند باز خواهد بود. ب- الحاق به این قرارداد به وسیله صدور اعلامیه به عنوان دولت کشورهایی متحده آمریکا عملی خواهد گردید و پس از سی روز از تاریخ وصول اعلامیه از طرف دولت کشورهای متحده آمریکا اجراء خواهد شد دولت کشورهای متحده آمریکا موضوع را به اطلاع کلیه کشورهای متعاهدی خواهد رسانید.

#### قبول سایر کشورها

ماده ۹۳- کشورهای دیگر غیر از آنهایی مشمول مواد ۱۱ و ۱۲ و الف این قرارداد می‌گردند به شرط موافقت سازمان عمومی بین‌المللی که منظور استقرار صلح به وسیله ملل جهان تأسیس یافته باشد با تصویب چهارپنجم آراء مجمع عمومی و با هر گونه شرایطی که مجمع تجویز نماید

ممکن است برای مشارکت در این قرارداد پذیرفته شوند لیکن هر گاه کشوری در جنگ کنونی مورد حمل و تهاجم از طرف کشور درخواست کننده واقع شده باشد موافقت آن کشور در هر صورت ضروری خواهد بود.<sup>۱۱</sup>

### اصلاح قرارداد

ماده ۹۴- الف- هر گونه پیشنهاد اصلاحی به این قرارداد با اکثریت دو سوم آراء مجمع عمومی صورت خواهد گرفت و پس از آن در مورد کشورهای که اصلاح مزبور را تصویب نموده باشند در موقعی به مورد اجرا گذارده خواهد شد که به تصویب یک عده کشورهایی که از طرف مجمع تعیین شده‌اند رسیده باشد. کشورهای که بدین ترتیب تعیین می‌شوند از دو ثلث مجموع عده کشورهای متعاهدی نبایستی کمتر باشد.

ب- هر گاه به عقیده مجمع عمومی اصلاح مزبور از نوعی باشد که اتخاذ چنین رویه‌ای لازم باشد مجمع عمومی ضمن تصمیم‌نامه خود ممکن است مقرر دارد که هر کشوری که ماده اصلاحی مزبور را در مدت معینی به مورد اجرا نگذارد از تاریخی که اصلاح مزبور به موقع اجرا گذارده می‌شود از عضویت سازمان و مشارکت در این قرارداد محروم خواهد گردید.

### فسخ قرارداد

ماده ۹۵- الف- هر کشور متعاهدی می‌تواند پس از سه سال از تاریخ اجرای این قرارداد به وسیله اعلام‌نامه که خطاب به دولت کشورهای متحده امریکا صادر نماید آن را فسخ نماید دولت امریکا به فوریت مراتب را به اطلاع هر یک از کشورهای متعاهد خواهد رسانید.

ب- فسخ قرارداد یک سال بعد از تاریخ وصول اعلامیه اجرا خواهد شد و فقط شامل کشوری خواهد شد که درخواست فسخ آن را نموده باشد.

### فصل بیست‌دوم- تعریفات

ماده ۹۶- از نظر این قرارداد عبارات مندرجه در ذیل به این شرح تعریف می‌گردد:

الف- سرویس هوایی عبارت است از هر سرویس منظم هوایی که به وسیله هواپیما برای حمل و نقل عمومی- مسافر- پست و بار تخصیص داده می‌شود.

ب- سرویس هوایی بین‌المللی عبارت است از هر بنگاه حمل و نقل هوایی که از فضای فوق قلمرو پیش از یک کشور عبور نماید.

ج- شرکت هواپیمایی عبارت است از هر بنگاه حمل و نقل هوایی که یک سرویس هوایی بین‌المللی را فراهم نموده یا عمل نماید.

د- توقف به منظورهای غیر تجاری عبارت است از فرود آمدن به هر منظوری غیر از گرفتن بار پیاده نمودن مسافر و بار پست.

### امضاء قرارداد

برای تأیید مراتب بالا امضاکنندگان مختار ذیل که مطابق ترتیب دارای اختیارنامه هستند به نمایندگی از طرف دولت‌های متبوعه خود در تاریخی که در مقابل امضاء آنها قید شده این قرارداد را امضاء می‌نمایند.

این قرارداد در تاریخ هفتم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو به زبان انگلیسی تنظیم گردیده متن‌های انگلیسی و فرانسه و اسپانیولی آن که هر یک به طور تساوی دارای اعتبار می‌باشد در واشنگتن د.ث. برای امضاء باز خواهد بود.

---

<sup>۱۱</sup> - در تاریخ ۲۷ مه ۱۹۴۷ مجمع عمومی تصمیم به اصلاح کنوانسیون شیکاگو گرفت. این اصلاحیه روی ماده ۹۳ و با عنوان ماده ۹۳ متمم صورت پذیرفت و در تاریخ ۲۰ مارس ۱۹۶۱ تحت عنوان ماده ۹۴ الف از طریق کشورهای تصویب کننده نافذ گردید. به همین مجموعه مراجعه فرمایید



## پروتکل راجع به اصلاح قرارداد مربوط به هواپیمایی بین‌المللی

نظر به این که مجمع عمومی سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی از طرف شورای موقت سازمان موقتی هواپیمایی کشوری بین‌المللی در مونترال انعقاد یافته و در ۶ مه ۱۹۴۷ اولین جلسه خود را تشکیل داده است.

نظر به این که مقتضی دانسته‌اند که در قرارداد هواپیمایی کشوری بین‌المللی که در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ اولین جلسه خود را تشکیل داده است. نظر به این که مقتضی دانسته‌اند که در قرارداد هواپیمایی کشوری بین‌المللی که در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ تنظیم شده است اصلاحی به عمل آورده شود لذا در تاریخ سیزدهم مه ۱۹۴۷ به موجب مقررات ماده ۹۴ (الف) قرارداد هواپیمایی کشوری بین‌المللی که در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو تنظیم گردیده تصویب نمودند که ماده اصلاحی ذیل به جای ماده ۹۳ آن قرارداد خواهد بود.

### ماده ۹۳ متمم

الف- با وجود مقررات مواد ۹۱ و ۹۲ و ۹۳ فوق

۱- یک کشوری را که بنا به توصیه مجمع عمومی ملل متحده از عضویت در هیأت نمایندگی بین‌المللی که از طرف ملل متحد تأسیس یافته با ملل متحد مربوط شده است طرد گردد خود به خود از عضویت سازمان هواپیمایی کشوری محروم خواهد بود.

۲- هر کشوری که از عضویت سازمان ملل متحد اخراج شده باشد خود به خود از عضویت سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی محروم خواهد گردید مگر این که مجمع عمومی ملل متحد نسبت به انفعال وی نظر مخالفی توصیه نماید.

ب- کشوری که به موجب مقررات بند (الف) فوق‌الذکر از عضویت سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی محروم شده باشد پس از تصویب مجمع عمومی ملل متحد مجدداً بر حسب تقاضای آن کشور و تصویب اکثریت شورا به عضویت سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی پذیرفته می‌شود.

ج- اعضاء سازمان که از استفاده از حقوق و مزایای عضویت ملل متحد معلق شده باشند به موجب درخواست ملل متحد از حقوق و مزایای عضویت در این سازمان معلق خواهند گردید.

در تاریخ ۱۶ مه ۱۹۴۷ طبق مقررات ماده ۹۴ (الف) قرارداد مزبور تصریح شده که ماده اصلاحی فوق از موقعی که به تصویب ۲۸ کشور متعاهد برسد به مورد اجراء گذارده خواهد شد و نیز در همان تاریخ به دبیرکل سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی دستور داده شد پروتکلی را که حاوی ماده اصلاحی و مراتب زیر باشد تنظیم نموده و پروتکل مزبور از طرف رییس و دبیرکل اولین مجمع امضاء خواهد گردید بنا بر این طبق تصمیم فوق‌الذکر مجمع عمومی.

این پروتکل برای تصویب به هر کشوری که قرارداد هواپیمایی کشوری بین‌المللی را تصویب نموده و یا به آن ملحق شده باشد تسلیم خواهد شد اسناد مصدقه به دبیرکل سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی برای ضبط و بایگانی‌های سازمان ارسال خواهد گردید و دبیرکل سازمان به فوریت تاریخ بایگانی هر یک از اسناد مصدقه را به کلیه کشورهای متعاهدی ابلاغ خواهد نمود.

در مورد کشورهایی که این پروتکل را تصویب نموده باشند ماده اصلاحی قرارداد فوق از تاریخی که مورد اجراء گذارده خواهد شد که بیست و هشت نسخه اسناد مصدقه آن تسلیم شده باشد دبیرکل سازمان به فوریت به کلیه کشورهایی که قرارداد مزبور را امضاء نموده و یا در آن شرکت نموده‌اند تاریخی را که ماده اصلاحی به مورد اجراء گذارده می‌شود ابلاغ خواهد نمود.

ماده اصلاحی فوق در مورد هر کشوری که آن را بعد از تاریخ بایگانی اسناد مصدقه قرارداد در بایگانی‌های سازمان تصویب نماید از تاریخی که اسناد مصدقه خود را به سازمان تسلیم نماید به موقع اجراء گذارده خواهد شد.

بنا به مراتب فوق رییس و دبیرکل اولین مجمع عمومی سازمان هواپیمایی کشوری که از طرف مجمع عمومی دارای اختیار می‌باشند این پروتکل را امضاء می‌نمایند این پروتکل در تاریخ ۲۷ مه ۱۹۴۷ در مونترال در یک سند واحد به زبان انگلیسی و فرانسه و اسپانیولی تنظیم گردیده و هر یک از متن‌های آن به طور تساوی معتبر می‌باشد.

این پروتکل در بایگانی‌های سازمان هواپیمایی کشوری بین‌المللی ضبط گردیده و رونوشت‌های مصدق آن از طرف دبیرکل سازمان به کلیه کشورهای ارسال خواهد شد که قرارداد هواپیمایی کشوری بین‌المللی را که در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو تنظیم گردیده است امضاء نموده و یا به آن ملحق شده باشند.

### امضای پیمان

به منظور تأیید مراتب مندرج در این پیمان امضا کنندگان ذیل که دارای اختیارات لازمه می‌باشند این پیمان را به نمایندگی از طرف دولت‌های متبوعه خود در تاریخ‌هایی که در مقابل امضای آنها قید شده است امضا می‌نمایند.

در تاریخ هفتم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو به زبان انگلیسی تنظیم گردیده و متن آن که به زبان‌های انگلیسی و فرانسه و اسپانیولی تهیه و هر کدام دارای اعتبار یکسان می‌باشند برای امضا در واشنگتن آماده است متن پیمان به زبان‌های فوق‌الذکر در آرشیو دولت ایالات متحد آمریکا تودیع گردیده و رونوشت گواهی شده آنها از طرف دولت مزبور به دولت‌های متبوعه کلیه کشورهای که پیمان را امضا نموده یا به آن ملحق می‌گردند ارسال خواهد شد. این سند از تاریخ هفتم دسامبر برای امضا در واشنگتن آماده بوده و تا پایان سال ۲۰۰۸ میلادی توسط ۱۹۰ کشور امضا گردیده است.<sup>۱۲</sup>

اسامی کشورهای عضو ایکائو ((I.C.A.O)) تا پایان سال ۱۹۹۵ میلادی

آذربایجان	آرژانتین	آفریقای جنوبی
آلبانی	آلمان	آمریکا
آندورا	آنگولا	آنگوا و باربادا
اتریش	اتیوپی	اردن
ارمنستان	اروگوئه	اریتره
ازبکستان	اسپانیا	استرالیا
استونی	اسرائیل (رژیم اشغالگر قدس)	اسلونی
افغانستان	اکوادور	امارات جمهوری متحده عربی
اندونزی	اوکراین	اوگاندا
ایتالیا	ایرلند	ایسلند
باربادوس	باهاما	بحرین
برزیل	بروندی	برونئی دارالسلام
بلژیک	بلغارستان	بلیز
بنگلادش	بنین	بوتان
بوتسوان	بورکینافاسو	بوسنی و هرزگوین
بولیوی	پادشاهی انگلیس	پادشاهی هلند
پاراگوئه	پاکستان	پاناما
پرتغال	پرو	پلاو
تاجیکستان	تایلند	ترکمنستان

<sup>۱۲</sup> - عبارت پایانی کنوانسیون به موجب مقاوله‌نامه راجع به اصلاح کنوانسیون هواپیمایی بین‌المللی کشوری امضاء شده در مونترال ۳۰ سپتامبر ۱۹۷۷ مطابق با ۸ مهر ۱۳۵۶ اصلاح گردیده است. به همین مجموعه مراجعه فرمایید.

توگو	ترینادا و توباگو	ترکیه
جارستان	تونگا	تونس
جزایر سولومون	الجزایر	جامائیکا
جمهوری آفریقای مرکزی	جزایر مارشال	جزایر کوک
جمهوری تانزانیا	جمهوری اسلواک	جمهوری اسلامی ایران
جمهوری دمکراتیک لائو	جمهوری دمکراتیک کنگو	جمهوری چک
جمهوری عربی سوریه	جمهوری دومینیکن	جمهوری دموکراتیک مردمی کره
جمهوری مولدوا	جمهوری مقدونیه	جمهوری کره
چین	چاد	جیبوتی
روسیه	رواندا	دانمارک
زامبیا	رومانی	روسیه سفید
ژاپن	زیمبابوه	زامبیا
سان مارینا	ساموا	سائوتوم و پرنسیپه
سنت کیت ونویس	سشیل	سریلانکا
سنگاپور	سنت ویسنت و گرانادا	سنت لوسیا
السودان	سوئیس	سوئد
سورینام	سودان	سوازیلند
شیلی	سیرالئون	سومالی
عربستان سعودی	عراق	صربستان
فرانسه	غنا	عمان
فیلیپین	فیجی	فنلاند
قزاقستان	قرقیزستان	قبرس
کامبوج	کارستاریک	قطر
CAPE	کانادا	کامرون
کلمبیا	کریباتی	کرواسی
کوبا	کنیا	کنگو
کویت	کومو	کوت دووویو
گرجستان	گرانادا	گابن
گینه	گویان	گواتمالا
گینه نو	گینه بیسائو	گینه اکاتوریا
لسوتو	لتونی	لبنان
لیبریا	لهستان	لوگزامبورگ
ماداگاسکار	لیتوانی	لیبی
مالدیو	مالت	مالاوی
مصر	مالی	مالزی
موروکو (مراکش)	مکزیک	مغولستان
موزامبیک	موریس	موریتانی
میکرونزیا	میانمار	موناکو سنگال
نپال	نامیبیا	نائورو
نیجریه	نیجر	نروژ
وانواتو	نیوزلند	نیکاراگوا

هائیتی  
یمن

ویتنام  
هندوراس

ونزوئلا  
هند  
یونان