

## قانون هواپیمائی کشوری

در سال ۱۳۶۷

ماده ۵ قانون هواپیمائی کشوری به شرح ذیل اصلاح می گردد:

**ماده ۵** - برای اجرای این قانون سازمان مستقلی به نام سازمان هواپیمائی کشوری وابسته به وزارت راه و ترابری تاسیس می شود. سازمان دارای رئیسی است که در عین حال معاون وزیر راه و ترابری نیز می باشد و به پیشنهاد وزیر راه و ترابری و تصویب هیات دولت برای مدت حداکثر ۳ سال به این سمت منصوب می شود ، انتصاب مجدد وی به این سمت به روال فوق بلامانع می باشد.

سازمان مزبور در انجام وظایف خود از نظر مالی و استخدامی و اداری ، طبق مقررات مربوطه تحت نظر وزیر راه مستقلاً اقدام می نماید و سازمان آن به موجب تصویب هیات وزیران تعیین می شود. سازمان می تواند از محل درآمدهای قانونی خود در قالب بودجه های مصوب و در صورت وجود کسری از محل درآمدهای عمومی کشور طبق مقررات استفاده نماید. وظایف عمده سازمان مزبور به قرار زیر می باشد.

**الف** - ایجاد ، توسعه بهره برداری و نگهداری فرودگاه ها و دستگاه های ناوبری و مخابراتی ، رادیویی و تلگرافی و تلفنی که مخصوص تنظیم رفت و آمد هواپیماها و تامین بی خطری پرواز آنها می باشد و به طور کلی هر نوع نظارت و مساعدتی که به منظور پیشرفت هواپیمائی کشوری و تامین بی خطری پرواز لازم باشد.

**ب** - نظارت در فعالیت هواپیمائی کشوری طبق مقررات مربوط به منظور جلوگیری از وقوع مخاطرات و رقابت های مضره بین متصدیان حمل و نقل هوایی و حفظ مصالح عمومی .

**ج** - تربیت متخصصین فنی هواپیمائی کشوری با هماهنگی دستگاههای ذیربط.

**د** - اهتمام در پیشرفت و توسعه هواپیمائی کشوری و تشویق صنایع مربوطه .

**هـ** - مطالعات در تحقیقات علمی و فنی در مسایل مربوط به هواپیمائی کشوری و ایجاد تسهیلات و تشویق افراد و موسسات صلاحیت دار به انجام این امور و تهیه موجبات آن .

**و** - تهیه طرح موافقتنامه و قراردادهای هواپیمائی با دول خارجی که طبق مقررات به وسیله دولت تقدیم مجلس شورای اسلامی می شود.

**تبصره ۱** - سازمان هواپیمائی کشوری مجاز است در زمینه های ایجاد و نگهداری و اداره فرودگاه ها راسا و یا با مشارکت بخش های دولتی ، تعاونی و خصوصی با رعایت اصل ۴۴ قانون اساسی مبادرت به تاسیس شرکت بنماید.

**تبصره ۲** - اساسنامه ها و آئین نامه های اجرائی این ماده حداکثر ظرف مدت شش ماه توسط سازمان هواپیمائی کشوری تهیه و از طریق وزارت راه و ترابری جهت تصویب به هیات وزیران تسلیم خواهد شد.

قانون فوق مشتمل بر ماده واحده و دو تبصره در جلسه علنی روز پنجشنبه بیست و پنجم فروردین ماه یک هزار و سیصد و شصت و هفت مجلس شورای اسلامی تصویب و در تاریخ ۱۳۶۷/۲/۲۱ به تایید شورای نگهبان رسیده است .

رئیس مجلس شورای اسلامی - اکبر هاشمی

## قانون هواپیمائی کشوری مصوب ۱۳۲۸/۵/۱

(۱) ماده ۱ - منظور از هواپیما که در این قانون ذکر می شود وسیله نقلیه ای است که بتواند در نتیجه عکس العمل هوا خود را در فضا نگهدارد.

ماده ۲ - این قانون مربوط به هواپیماهای کشوری است و شامل هواپیماهای نظامی نمی باشد.

ماده ۳ - دولت حق حاکمیت مطلق و انحصاری در فضای بالای خاک کشور و بالای آبهای ساحلی آن را دارا می باشد.

ماده ۴ - برای ایجاد و توسعه هواپیمائی کشوری دولت مکلف است :

الف - موسسات هواپیمائی کشوری را به منظور تامین نیازمندی های حمل و نقل داخلی و خارجی مسافر و بار و محمولات پستی تشویق نموده توسعه دهد.

ب - خطوط هوائی داخلی را به نحوی که نقاط مختلفه کشور بتواند از فوائد آن بهره مند گردد تنظیم و فرودگاههای لازم را تاسیس و وسایل مربوط به تامین بی خطری پرواز هواپیماها را فراهم سازد.

ج - به موسسات هواپیمائی ایرانی مساعدت نماید تا سرویس های هوائی مورد نیاز کشور را به طریق غیر انحصاری تاسیس و دایر کنند.

د - به منظور بسط و تقویت روابط اجتماعی و اقتصادی ایران با سایر کشورهای جهان ارتباط هوائی را بر اساس معامله متقابل برقرار نموده و توسعه دهد.

ماده ۵ - برای اجرای این قانون اداره مستقلی به نام اداره کل هواپیمائی کشوری در وزارت راه تاسیس می شود و اداره امور آن به عهده رئیس کلی خواهد بود که دارای سمت معاونت وزارت راه می باشد و با تصویب هیات وزیران به فرمان همایونی برای مدت سه سال منصوب می گردد و پس از انقضا مدت مزبور انتصاب او به نحو فوق قابل تجدید می باشد اداره مزبور در انجام وظایف خود از نظر مالی و استخدامی و اداری طبق مقررات مربوطه تحت نظر وزیر راه مستقلاً اقدام می نماید و سازمان آن به موجب تصویبنامه هیات وزیران تعیین می شود وظایف عمده اداره مزبور به قرار زیر می باشد:

الف - ایجاد فرودگاهها و تاسیس و به کار انداختن دستگاههای هواشناسی و دستگاههای مخابراتی رادیویی و تلگرافی و تلفنی که مخصوص تنظیم رفت و آمد هواپیماها و تامین بی خطری پرواز آنها می باشد و به طور کلی هر نوع مساعدتی که به منظور پیشرفت هواپیماهایی کشوری و تعمیم بی خطری پرواز لازم باشد.

ب - نظارت در فعالیت هواپیمائی کشوری طبق مقررات هواپیمائی به منظور جلوگیری از وقوع مخاطرات و رقابت های مضره بین متصدیان حمل و نقل هوائی و حفظ مصالح عمومی .

ج - تربیت متخصصین فنی هواپیمائی کشوری به وسائل مقتضی .

د - تشویق صنایع مربوط به هواپیمائی کشوری .

---

۱ - اصلاحات قانون مرقوم بشرح زیراست.

۱- قانون اصلاح ماده ۶ قانون هواپیمائی کشوری مصوب ۱۳۴۷/۱/۲۱

۲- قانون اصلاح ماده ۵ قانون هواپیمائی کشور مصوب ۱۳۶۷/۱/۲۷

۳- تبصره ۳ قانون راجع به اجازه تاسیس شرکت واحد هواپیمائی ایران و شرکت هواپیمائی پارس مصوب ۱۳۲۸/۱/۲۴ که برابر این تبصره بند ج ماده ۱۱ قانون هواپیمائی کشوری اصلاح شده است.

- ه - مطالعات و تفحصات علمی و فنی در مسائل مربوط به هواپیمائی کشوری .
- و - تهیه طرح موافقتنامه و قراردادهای هواپیمائی با دول خارجه که طبق مقررات به وسیله دولت تقدیم مجلس شورای ملی می شود و شرکت در کنفرانسها و سازمانهای هواپیمائی بین المللی با تصویب هیات وزیران .
- ماده ۶ - در وزارت راه شورایی به نام شورای عالی هواپیمائی کشوری مرکب از هفت نفر عضو که به ترتیب زیر برای مدت سه سال انتخاب می شوند تشکیل می گردد:
- دو نفر کارمند عالی رتبه هواپیمائی کشوری به انتخاب وزیر راه - یک نفر از قضات عالیرتبه به انتخاب وزیر دادگستری - یک نفر افسر ارشد نیروی هوائی شاهنشاهی به انتخاب وزیر جنگ - یک نفر کارمند عالی رتبه وزارت بازرگانی و پیشه و هنر به انتخاب وزیر بازرگانی و پیشه و هنر - یک نفر کارمند عالیرتبه وزارت کشور به انتخاب وزیر کشور - یک نفر نماینده اطاق بازرگانی به انتخاب اطاق وزیر بازرگانی .
- وظایف شورای عالی هواپیمائی کشوری به قرار زیر است :
- الف - مطالعه و اظهار نظر در مسائل مربوط به هواپیمائی کشوری که از طرف وزیر راه یا یکی از اعضای شورا به آن ارجاع می گردد.
- ب - اظهار نظر راجع به صدور پروانه های بهره برداری هوائی یا الغا یا توقیف موقت یا محدود ساختن اختیارات مندرجه در آنها که طبق مواد ۱۷ و ۱۸ این قانون به شورا ارجاع می شود.
- ج - تصویب نرخ حمل و نقل هوائی مسافر و بار که باید به میزان عادلانه تعیین گردد.
- تبصره - آئین نامه شورای عالی هواپیمائی کشوری شامل طرز تشکیل جلسات و طریقه ارجاع امور به شورا در رسیدگی و صدور رای و سایر مسائل مربوط به طرز عمل شورا به وسیله شورا تنظیم و پس از تصویب هیات وزیران به موقع اجرا گذاشته خواهد شد.
- ماده ۷ - هواپیمای ایرانی با رعایت قوانین و مقررات کشور در پرواز بر فراز ایران آزاد می باشد.
- ماده ۸ - هواپیمای خارجی می تواند با رعایت قوانین و مقررات کشور بر فراز ایران پرواز نماید یا در ایران فرود آید و مسافر و بار محمولات پستی یا یکی از آنها را پیاده و یا قبول نماید مشروط بر اینکه قبلا اجازه دولت ایران تحصیل شده باشد یا به موجب قراردادی این اجازه داده شده باشد و دولت متبوع آن هواپیما همین حقوق را برای هواپیماهای ایرانی شناخته باشد.
- ماده ۹ - حمل و نقل بازرگانی مسافر و بار و محمولات پستی یا یکی از آنها از یک نقطه کشور به یک نقطه دیگر آن منحصر به هواپیمای ایرانی می باشد.
- ماده ۱۰ - اداره کل هواپیمائی کشوری می تواند در مواردی که امنیت عمومی یا علل نظامی ایجاب می نماید با تصویب هیات وزیران پرواز هواپیمای ایرانی و خارجی را بر فراز قسمتی از خاک کشور ممنوع یا محدود یا مقید به شرایط خاصی بنماید.
- ماده ۱۱ - برای این که هواپیمائی به تابعیت ایرانی شناخته شود باید در دفتر ثبت هواپیماها که در اداره کل هواپیمائی کشوری نگهداری می شود به ثبت برسد.
- شرایط ثبت هواپیما به قرار زیر است :

الف - هواپیما در کشور دیگری به ثبت نرسیده باشد و در صورتی که قبلا در ثبت کشور دیگر بوده از ثبت آن کشور خارج شده باشد.

ب - هواپیما به اتباع ایران اعم از شخص یا شرکت متعلق باشد.

ج - اگر مالک هواپیما شرکتی است تمام سرمایه شرکت باید متعلق به اتباع ایران و اقامتگاه قانونی شرکت در ایران باشد و در شرکتهایی که سرمایه آنها به صورت سهام یا قطعات سهام متساوی القیمه درآمده سهام شرکت با اسم باشد پس از ثبت هواپیما گواهینامه ثبت و تابعیت ایرانی صادر و علائم ثبت و تابعیت تعیین می شود.

ماده ۱۲ - هواپیمائی که به تابعیت ایرانی شناخته شده در صورتی که در کشور دیگری به ثبت برسد و یا مالک آن تغییر یا فوت کند یا تغییر تابعیت دهد و همچنین در صورتی که یکی از شرایط ثبت مندرج در ماده ۱۱ را فاقد شود ثبت هواپیما و همچنین گواهینامه ثبت و تابعیت آن از تاریخ وقوع یکی از علل فوق باطل می شود.

ماده ۱۳ - هواپیمائی که در دفتر ثبت هواپیماها به ثبت رسیده باشد در صورتی می تواند پرواز کند که گواهینامه قابلیت پروازی که مدت اعتبار آن منقضی نشده دارا باشد.

ماده ۱۴ - هیچکس نمی تواند هواپیمائی را براند یا به سمت عضو هیات رانندگی در هواپیما بهر نوع عمل مربوط به راندن هواپیما اقدام یا کمک نماید یا تعلیم خلبانی دهد مگر این که گواهینامه فنی که مدت اعتبار آن منقضی نشده دارا باشد.

ماده ۱۵ - مرجع صدور هر گونه اجازه نامه مربوط به امور هواپیمائی کشوری و گواهینامه مربوط به متخصصین فنی هواپیمائی کشوری و پروانه مربوط به بهره برداری هوائی اداره کل هواپیمائی کشوری می باشد.

ماده ۱۶ - اداره کل هواپیمائی کشوری می تواند در موارد تخلف از مقررات این قانون و آئین نامه های اجرائی آن صرف نظر از تعقیبات جزایی هر گونه اجازه نامه یا گواهینامه متخلف را لغو یا موقتا توقیف نموده یا اختیارات مندرجه در آن را محدود سازد و همچنین پرواز هواپیمای متخلف را در صورتی که محتمل خطر برای سرنشینان هواپیما یا اشخاص یا حیوانات روی زمین یا حدوث خسارتی برای اموال اعم از منقول یا غیر منقول باشد ممنوع سازد.

ماده ۱۷ - برای این که شخص طبیعی یا حقوقی بتواند در ایران به تصدی حمل و نقل بازرگانی هوائی اشخاص یا اشیا مبادرت نماید باید تبعه ایران بوده و قبلا پروانه بهره برداری هوائی از اداره کل هواپیمائی کشوری تحصیل کرده باشد این پروانه در صورتی داده می شود که شورای عالی هواپیمائی کشوری بهره برداری هوائی تقاضا شده را منطبق با مصالح کشور و احتیاجات جامعه تشخیص دهد و اطمینان حاصل نماید که تقاضاکننده قادر به انجام نوع بهره برداری هوائی مورد تقاضای خود به طرز اطمینان بخش می باشد.

در مورد شرکتهای هواپیمائی برای صدور پروانه بهره برداری هوائی علاوه بر وجود شرایط فوق دارا بودن شرایط ثبت هواپیما مندرج در ماده ۱۱ الزامی است .

برای هر نوع پرواز بازرگانی دیگر و همچنین تاسیس و دائر نمودن آموزشگاه به منظور تعلیم و تربیت متخصصین فنی هواپیمائی شرایط مندرجه در این ماده ضروری است ولی به جای پروانه بهره برداری هوائی اجازه نامه اداره کل هواپیمائی کشوری باید قبلا تحصیل شده باشد.

ماده ۱۸ - در صورتی که دارنده پروانه بهره برداری هوائی یا سایر پروانه های مربوط به امور هواپیمائی کشوری شرایطی را که برای تحصیل پروانه لازم بوده فاقد شود یا از انجام تعهداتی که به موجب مندرجات پروانه به عهده گرفته تخلف

نماید اداره کل هواپیمائی کشوری می تواند طبق نظر شورای عالی هواپیمائی کشوری بر حسب درجه اهمیت تخلف و تکرار آن پروانه او را لغو یا موقتا توقیف نموده یا اختیارات مندرجه در آن را محدود سازد.

ماده ۱۹ - هر وقت اداره کل هواپیمائی کشوری برای ایجاد فرودگاهها یا تاسیسات مربوط به هواپیمائی کشوری احتیاج به خریداری زمین یا ساختمان متعلق به دیگری پیدا کند می تواند طبق قانون راجع به احداث و توسعه معابر و خیابانها مصوب ۲۳ آبان ماه ۱۳۱۲ شمسی اقدام نماید.

ماده ۲۰ - اداره کل هواپیمائی کشوری می تواند از املاک عمومی یا خصوصی اعم از اراضی و ساختمانها برای برقرار کردن وسائل مربوط به تامین بی خطری پرواز هواپیماها مجانا استفاده کند و حق عبور از آن املاک را برای به کار انداختن و نگاهداری وسائل مزبور خواهند داشت مشروط بر این که مانع استفاده عادی از آن املاک نشود. چنانچه در نتیجه برقرار کردن با به کار انداختن با نگاهداری وسایل مذکور خساراتی وارد شود باید از طرف اداره کل هواپیمائی کشوری جبران گردد.

ماده ۲۱ - دولت می تواند به پیشنهاد اداره کل هواپیمائی کشوری با صدور تصویبنامه ایجاد هر گونه ساختمان یا مانع دیگری را در فاصله معینی از حدود یک فرودگاه یا تاسیسات مربوط به تامین بی خطری پرواز هواپیماها ممنوع یا محدود سازد مگر در صورتی که ساختمان یا مانع مزبور موجب خطری به پرواز هواپیماها نگردیده و مورد موافقت اداره کل هواپیمائی کشوری قرار گرفته باشد چنانچه خسارتی مستقیمی و منحصر در نتیجه این ممنوعیت یا محدودیت به کسی وارد گردد باید از طرف اداره کل هواپیمائی کشوری جبران شود. در صورتی که ساختمان یا مانع دیگری که مطابق این ماده ممنوع یا محدود شده باشد در اطراف یک فرودگاه کشوری یا تاسیسات مربوط به تامین بی خطری پرواز هواپیماها قبل از اجرای این قانون موجود بوده دولت می تواند مطابق ماده ۱۹ برای برداشتن یا محدود ساختن آن اقدام نماید.

ماده ۲۲ - آئین نامه های اجرائی این قانون شامل مقررات مربوط به پرواز هواپیماهای کشوری ایرانی و خارجی - تامین بی خطری پرواز هواپیماها - فرودگاهها - ثبت و تابعیت هواپیماها - قابلیت پرواز هواپیما - گواهینامه های متخصصین فنی هواپیمائی - موسسات مربوط به تعلیم و تربیت متخصصین فنی هواپیمائی - کارخانه ها و تعمیرگاههای مربوط به هواپیمائی - حمل و نقل هوایی - سوانح هواپیمائی - مخابرات هواپیمائی و موارد توقیف موقت یا لغو هر گونه اجازه نامه یا گواهینامه یا پروانه صادره یا توقیف هواپیمای متخلف به وسیله اداره کل هواپیمائی کشوری تنظیم و پس از تصویب هیات وزیران به موقع اجرا گذاشته خواهد شد.

ماده ۲۳ - هر کس به قصد ایجاد خطر برای هواپیما یا سرنشینان آن علامت هواپیمائی تقلبی به کار برد به نحوی که بتوان آن را علامت حقیقی مخصوص هواپیمائی تلقی نمود یا علامت هواپیمائی موجود را غیر قابل استفاده سازد یا مانعی در مقابل هواپیما ایجاد یا اطلاع غلط دهد یا هر گونه عملی به منظور ایجاد خطر برای هواپیما یا سرنشینان آن انجام بدهد به حبس تادیبی از شش ماه تا سه سال محکوم خواهد شد و در صورتی که از عمل او قتل یا جرح واقع شود مرتکب به مجازاتی که برای نفس جرم مزبور مقرر است نیز محکوم خواهد گردید و مجازات اشد قابل اجرا است.

ماده ۲۴ - هر کس عالما هواپیمائی را که دارای علائم ثبت و تابعیت مجعول باشد براند و همچنین هر کس عالما هواپیمائی را که بدون حق علامت تابعیت ایران به آن نصب شده در خارج از ایران براند به حبس تادیبی از شش ماه تا سه سال محکوم خواهد شد.

ماده ۲۵ - هر کس عالماً هواپیمائی را که فاقد علائم ثبت و تابعیت بوده براند به حبس تادیبی از سه ماه تا یک سال محکوم خواهد شد.

ماده ۲۶ - در مواردی که پرواز هواپیما بر فراز ایران مشروط به تحصیل اجازه قبلی از دولت است هر کس عمداً بدون داشتن اجازه هواپیمائی را بر فراز ایران براند و همچنین در مواردی که مطابق مقررات این قانون پرواز هواپیما بر فراز قسمتی از خاک کشور ممنوع یا محدود یا مقید به شرایط خاصی باشد عمداً هواپیما را بر فراز مناطق ممنوعه براند یا بدون رعایت محدودیت ها یا شرایط مقرر پرواز کند به جزای نقدی از دو هزار تا بیست هزار ریال یا به حبس تادیبی از دو ماه تا یک سال یا بهر دو مجازات محکوم خواهد شد و اگر به موجب قوانین دیگری مجازات شدیدتری برای این عمل مقرر شده باشد مجازات اشد قابل اجرا است.

ماده ۲۷ - هر کس با هواپیمای خارجی به قصد حمل و نقل بازرگانی از یک نقطه کشور به یک نقطه دیگر آن مسافر و بار و محمولات پستی یا یکی از آنها را حمل کند به جزای نقدی از دو هزار تا بیست هزار ریال یا به حبس تادیبی از دو ماه تا یک سال یا به هر دو مجازات محکوم خواهد شد.

ماده ۲۸ - اشخاص زیر به جزای نقدی از یک هزار تا ده هزار ریال یا به حبس تادیبی از دو ماه تا شش ماه یا به هر دو مجازات محکوم خواهند شد:

الف - هر کس بدون داشتن پروانه بهره برداری هوائی به تصدی حمل و نقل بازرگانی هوائی اشخاص یا اشیا مبادرت ورزد.

ب - هر کس بدون داشتن اجازه نامه از اداره کل هواپیمائی کشوری بهر نوع پرواز بازرگانی دیگر یا تاسیس و دائر نمودن آموزشگاه به منظور تعلیم و تربیت متخصصین فنی هواپیمائی عمل نماید.

ج - هر کس بدون داشتن گواهینامه فنی هواپیمائی را براند یا به سمت عضو هیات رانندگی در هواپیما به هر نوع عمل مربوط به راندن هواپیما اقدام یا کمک نماید یا تعلیم خلبانی دهد.

د - هر کس هواپیمائی را براند که فاقد گواهینامه قابلیت پرواز بوده یا مدت اعتبار گواهینامه مزبور منقضی شده باشد.

ماده ۲۹ - روابط حقوقی بین اشخاصی که در داخل یک هواپیمائی که بر فراز ایران پرواز می نماید قرار دارند در اموری که از لحاظ حق حاکمیت ارضی اصولاً مشمول قوانین محلی است تابع قانون کشور متبوع آن هواپیما می باشد.

ماده ۳۰ - مقررات جزایی ایران نسبت به جرائمی که داخل یک هواپیمای ایرانی در خارج از ایران ارتکاب شود وقتی اجرا می شود که متهم در ایران دستگیر شده باشد و متهم تبعه خارجی برای تعقیب به کشور خارجی رد نشده یا در موردی که متهم به علت ارتکاب آن جرم به ایران مسترد شده باشد.

ماده ۳۱ - به جنحه و جنایاتی که در داخل هواپیمای خارجی حین پرواز ارتکاب شود در صورت وجود یکی از شرائط ذیل محاکم ایران رسیدگی خواهند کرد:

الف - جرم محل انتظامات یا امنیت عمومی ایران باشد.

ب - متهم یا مجنی علیه تبعه ایران باشد.

ج - هواپیما بعد از وقوع جرم در ایران فرود آید.

در هر یک از موارد بالا رسیدگی در دادگاه محلی که هواپیما در آن محل فرود آمد یا دادگاه محلی که متهم در آن دستگیر شود به عمل خواهد آمد.

ماده ۳۲ - در موردی که جنحه یا جنایاتی داخل یک هواپیما که بر فراز ایران پرواز می کند یا داخل یک هواپیمای ایرانی در خارج از ایران ارتکاب شود فرمانده هواپیما مکلف است تا زمانی که مداخله مأمورین صلاحیتدار میسر باشد طبق مقررات قانون اصول محاکمات جزایی تفتیشات و تحقیقات مقدماتی را به عمل آورده دلائل و مدارک جرم را جمع آوری و تامین نماید و در صورت لزوم می تواند موقتا مضمونین به ارتکاب جرم را توقیف کند مسافری و اعضای هیات رانندگی را تفتیش و اشیایی را که ممکن است دلیل جرم باشد توقیف نماید.

در مورد این ماده فرمانده هواپیما برای تفتیش جرم و تحقیقات مقدماتی از ضابطین دادگستری محسوب می شود و کلیه وظایفی را که به موجب فصل دوم قانون اصول محاکمات جزایی برای کمیسرها شهربانی مقرر است عهده دار می باشد.

ماده ۳۳ - در مورد ماده ۳۲ پس از فرود آمدن هواپیما فرمانده هواپیما باید گزارش کتبی راجع به موضوع جرم و اقداماتی که به عمل آورده است تنظیم و با اداره کل هواپیمائی کشوری ارسال دارد. بعلاوه در صورتی که هواپیما در ایران فرود آید فرمانده هواپیما مکلف است فوراً وقوع جرم و نتیجه تفتیشات و تحقیقات و اقداماتی را که به عمل آورده به دادستان محل فرود آمدن هواپیما یا قائم مقام او اطلاع داده متهم یا مظنون را با دلائل و مدارک جرم به دادستان یا بازپرس تسلیم و از مداخله خودداری کند و در موردی که هواپیمای ایرانی بعد از وقوع جرم در خارج از ایران فرود آید فرمانده هواپیما باید مراتب را به اطلاع کنسول ایران که در حوزه او هواپیما فرود آمده رسانیده و از او کسب تکلیف کند.

ماده ۳۴ - تخلف از مقررات آئین نامه های اجرا احکام این قانون موجب کیفرهایی است که حداکثر آن نباید از ده هزار ریال جزای نقدی و دو ماه حبس تادیبی تجاوز نماید. میزان مجازات هر یک از انواع تخلفات در آئین نامه ای که به پیشنهاد وزارتین دادگستری و راه به تصویب هیات وزیران رسیده باشد تعیین خواهد شد.

ماده ۳۵ - رسیدگی به جرائم مذکور در این قانون در مراحل کیفری و دادگاه های صلاحیتدار فوراً و خارج از نوبت به عمل خواهد آمد.

چون به موجب قانون مصوب ۲۸ تیر ماه ۱۳۲۸ اجازه اجرای لایحه هواپیمائی کشوری پس از تصویب کمیسیونهای راه و دادگستری مجلس داده شده است بنا بر این قانون مزبور که مشتمل بر سی و پنج ماده و به تصویب کمیسیونهای نامبرده رسیده قابل اجرا است .

رئیس مجلس شورای ملی - رضا حکمت

### قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات هواپیمائی کشوری بین المللی مصوب ۱۳۲۸/۴/۳۰

ماده واحده - مجلس شورای ملی قرارداد هواپیمائی کشوری بین المللی مورخ ۱۶ آذر ۱۳۲۳ مطابق هفتم 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 مه ۱۹۴۷ و قرارداد ترانزیت هواپیمائی بین المللی مورخ ۱۶ آذر ۱۳۲۳ مطابق هفتم دسامبر ۱۹۴۴ به امضا رسیده

است تصویب و به دولت اجازه می دهد اسناد مصوبه آن را به دبیرخانه سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی تسلیم نماید. (۲)

این قانون که مشتمل بر یک ماده و متن قرارداد ضمیمه است در جلسه سی ام تیر ماه یک هزار و سیصد و بیست و هشت به تصویب مجلس شورای ملی رسید.

رئیس مجلس شورای ملی - رضا حکمت

قرارداد هواپیمائی کشوری بین المللی

مقدمه :

۲ - در سال ۱۹۴۳ کنفرانس بزرگی با شرکت بسیاری از دولتها در شیکاگو تشکیل شد و هدف این کنفرانس ایجاد محیط سالم و مسالمت آمیز در زمینه بهره برداری از حمل و نقل هوائی بود و در این کنفرانس موافقت نامه راجع به تاسیس (سازمان موقتی هواپیمائی کشوری بین المللی) به تصویب رسید و بعد از مدتی به سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی تبدیل شد که امروز (ایکائو) نامیده می شود و یک سازمان تخصصی وابسته به سازمان ملل متحد بوده و مقر آن مونترال کانادا است .

نقش سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی (ایکائو) در روابط بین دولتها می باشد خلاف (اتحادیه حمل و نقل هوائی بین المللی) (یاتا) که از سازمانهای بین المللی خصوصی هوائی بوده و اداره مسائل مربوط به حمل و نقل هوائی را انجام میدهد و مثل هر اتحادیه صنفی ، حافظ منافع موسسات هواپیمائی کشورهای مختلف می باشد (مرجع : مقاله نقش (یاتا) در مبادله حقوق آزادی های هوائی تالیف دکتر بهروز اخلاقی - مجله دانشکده حقوق و علوم سیاسی شماره ۱۲ سال ۱۳۵۱)

مقررات زیر در رابطه با کنوانسیون شیکاگو می باشد.

قانون الحاق دولت جمهوری اسلامی ایران به پروتکل مربوط به متن معتبر پنج زبانی کنوانسیون هواپیمائی کشوری و بین المللی مصوب ۱۳۷۵/۶/۲۱

قانون تصویب مقاله نامه های اصلاحی کنوانسیون هواپیمایی بین المللی کشوری - ۱۳۲۳(۱۹۴۴) و اجازه تسلیم اسناد آنها مصوب ۱۳۷۲/۲/۲۲

قانون اجازه تصویب مقررات فنی و قواعد مربوط به کنوانسیون هواپیمائی کشوری بین المللی (کنوانسیون شیکاگو) مصوب ۱۳۵۶/۴/۸

قانون پروتکل اصلاحی بندالف ماده ۵۰ کنوانسیون بین المللی هواپیمائی کشوری شیکاگو مصوب ۱۳۵۴/۴/۹

قانون پروتکل های اصلاحی کنوانسیون بین المللی هواپیمائی کشوری شیکاگو مصوب ۱۳۵۱/۸/۲۲

قرارداد هواپیمائی کشوری بین المللی مصوب ۱۳۲۳/۹/۱۶ برابر با ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو و قبل از تنظیم قوانین داخلی کشورها منعقد گردیده و قوانین داخلی کشورها از مقررات آن الهام گرفته و استفاده نموده اند و برای دول عضو تعهداتی ایجاد و در هوانوردی داخلی و بین المللی قابل اجرا می باشد.

(مرجع : کتاب حقوق بین المللی هوائی و قضائی تالی فسید حسن صفوی جلد اول صفحه ۳۰)

قبل از تصویب کنوانسیون فوق، کنوانسیون بین المللی پاریس مورخ ۱۲ اکتبر ۱۹۱۹ مربوط به مقررات هواپیمائی و ضمائم آن وضع شده بود که با تصویب کنوانسیون شیکاگو لغو شد.



نظر به این که پیشرفت و توسعه هواپیمائی کشوری بین المللی در آینده می تواند کمک زیادی برای ایجاد و حفظ مودت و حسن تفاهم بین ملل و مردم دنیا باشد و در عین حال سو استفاده از آن ممکن است موجب اختلال امنیت عمومی گردد و نظر به این که دولتهای امضاکننده 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 امضاکننده ذیل نسبت به پاره ای اصول و ترتیبات برای این که هواپیمائی کشوری بین المللی در وضع مطمئن و منظم توسعه یابد توافق حاصل کردند همچنین توافق حاصل نمودند که سرویسهای حمل و نقل هوائی بین المللی ممکن است بر اساس تساوی موقعیت استقرار یافته و با اصول محکم اقتصادی عمل نماید بنا بر مراتب مزبوره این قرارداد را به این منظور منعقد نمودند:

قسمت اول - هوانوردی

فصل اول - اصول کلی و اجرای قرارداد

حق حاکمیت

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

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

هواپیماهای دولتی و کشوری

ماده ۳ - الف - این قرارداد فقط شامل هواپیماهای کشوری خواهد بود و درباره هواپیماهای دولتی قابل اجرا نمی باشد. ب - هواپیماهایی که در خدمت نظامی و گمرکی و شهربانی به کار برده می 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 و قلمرو کشور دیگر پرواز نماید و یا در آنجا فرود بیاید.

د - کشورهای متعاقد تعهد می نمایند که هر موقع مقرراتی برای هواپیماهای دولتی خود وضع می کنند تامین سلامتی هوانوردی کشوری را مراعات نمایند. سو استفاده از هواپیمائی کشوری

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

فصل دوم - پرواز بر فراز قلمرو کشورهای متعاقد حق پرواز خارج از برنامه

ماده ۵ - هر یک از کشورهای متعاقد موافقت می نماید که کلیه هواپیماهای سایر کشورهای متعاقد که در سرویس هواپیمائی بین المللی اشتغال نداشته باشد 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 غیر تجارتي به آنجا فرود بیایند به شرط این که کشوری که بر فراز آن پرواز به عمل می آید حق درخواست فرود آمدن را از هواپیما داشته باشد معهدا هر یک از کشورهای متعاقد این حق را برای خود محفوظ می دارد که به جهت تامین سلامت پرواز از هواپیمائی که مایل به عزیمت به نواحی غیر قابل عبور و یا نواحی که تسهیلات هواپیمائی به قدر کافی در آنجا وجود ندارد بخواهد که راه معینی را طی نماید و یا این که اجازه مخصوصی برای این قبیل پروازها تحصیل کند

و چنین هواپیما هر گاه مسافر بار یا پست برای کرایه یا اجرت غیر از مسافر بار و پستی که در سرویسهای منظم بین المللی 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 مسافری پست و بارها گرفته یا پیاده می شوند حق داشته باشد که نظامات شرایط و محدودیتهایی را که لازم می داند تحمیل نماید. پرواز بر حسب برنامه

ماده ۶ - هیچ سرویس هواپیمائی بین المللی 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. کابوتاژ

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

هواپیمای بدون خلبان

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

مناطق ممنوعه

ماده ۹ - الف - هر کشور متعاقدی می تواند از نظر ضرورت نظامی و یا تامین سلامت عمومی به طور متحدالشکلی پرواز هواپیماهای سایر کشورها را در پاره ای مناطق قلمرو خود محدود نموده یا ممنوع نماید به شرط این که در اجرای این منظور هیچگاه تبعیضی بین هواپیماهای آن کشور و هواپیماهای سایر کشورهای متعاقد که در سرویس های منظم هواپیمائی بین المللی اشتغال داشته باشند قائل نگردد چنین مناطق ممنوعه بایستی از نظر موقعیت و مساحت و وسعت توجیها طوری باشد که بدون جهت مشکلاتی برای هوانوردی ایجاد ننماید.

مشخصات چنین مناطق ممنوعه در قلمرو یک کشور متعاقد و همچنین هر نوع تغییرات آن باید به اسرع اوقات به سایر کشورهای متعاقد و به سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی ابلاغ گردد.

ب - هر کشور متعاقدی همچنین این حق را برای خود محفوظ می دارد که در موارد استثنایی و در موقع خطر و یا از نظر تامین سلامت عمومی در صورت تاثیر فوری موقتا پرواز هواپیماها را در سراسر قلمرو خود و یا در منطقه مخصوص ممنوع نماید به شرط این که این گونه محدودیت ها یا ممنوعیت ها بدون رعایت ملیت و تبعیض شامل کلیه هواپیماهای سایر کشورها بشود.

ج - هر کشور متعاقد می تواند طبق شرایطی که تعیین می نماید از هر هواپیمائی که داخل در مناطق مذکوره در بند فوق می شود بخواهد که در فرودگاهی که در قلمرو خود معین می نماید به محض این که عملا ممکن باشد فرود بیاید.

فرود آمدن در فرودگاه گمرکی

ماده ۱۰ - به استثنای مواردی که تحت مقررات این قرارداد یا اجازه مخصوص هواپیما می تواند از فراز قلمرو یک کشور متعاهد بدون فرود آمدن پرواز نمایند هر هواپیمائی که داخل قلمرو یک کشور متعاهد می گردد باید در صورتی که نظامات آن کشور مقرر داشته باشد در فرودگاهی که برای مقاصد گمرکی و سایر بازرسی ها 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 شده اند توسط آن کشور به چات رسیده و به سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی که به موجب قسمت دوم این قرارداد مقرر شده برای توزیع بین تمام کشورهای متعاهد فرستاده می شود.

قابل اجرا بودن نظامات هوائی

ماده ۱۱ - به شرط رعایت مقررات این قرارداد قوانین و نظامنامه های یک کشور متعاهد راجع به ورود و خروج هواپیماهایی که در هواپیمائی بین المللی هستند و یا راجع به هوانوردی و حمل اینگونه هواپیماها بدون تبعیض 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 قلمرو آن کشور است قوانین و نظامات فوق را مراعات نماید.

مقررات هوائی

ماده ۱۲ - هر کشور متعاهدی تعهد می نماید تدابیری اتخاذ نماید که هر هواپیمائی که بر فراز قلمرو آن به پرواز یا مانور مبادرت می کند و هر هواپیمائی که علامت تابعیت آن کشور را دارا می باشد در هر کجا که هست مقررات و نظامات مربوط به پرواز و مانور هواپیما را که در آنجا معمول است مراعات نماید.

هر کشور متعاهدی تعهد می نماید که نظامات هوائی خود را تا هر اندازه که امکان داشته باشد در این موضوع با آنهایی که به موجب مقررات این قرارداد گاه گاهی وضع می گردد تطبیق بدهد.

هر کشور متعاهدی تعهد می کند 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 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 وبا - تیفوس (مسری) - آبله - تب زرد - طاعون و سایر بیماریهای واگیردار به وسیله هواپیما تدابیر موثری که در هر مورد لازم بداند اتخاذ کند و برای این منظور کشورهای متعاهد یا بنگاههای وابسته به نظارت بین المللی در خصوص تدابیر صحی که نسبت به هواپیما قابل اجرا می باشد مرتباً مشاوره خواهند نمود چنین مشاوره ای نسبت به اجرای هر قرارداد بین المللی که در این موضوع وجود دارد و ممکن است کشورهای متعاهد آن را امضا نموده باشند خللی وارد سازد.

عوارض فرودگاه و نظایر آن

ماده ۱۵ - هر فرودگاهی که در یک کشور متعاهد برای استفاده عمومی هواپیماهای ملی آن کشور آزاد باشد به شرط رعایت مقررات ماده ۶۸ با شرایط مساوی برای استفاده هواپیماهای کلیه کشورهای متعاهد آزاد خواهد بود این شرایط

مساوی در مورد استفاده هواپیماهای کشور متعاهد از کلیه تسهیلات هوانوردی منجمله رادیو و سرویسهای هواشناسی که برای استفاده عمومی و به منظور تامین سلامت و سرعت هوانوردی مقرر است نیز اجرا خواهد گردید.

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

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

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

تمام این گونه عوارض باید چات شده و به سازمان بین المللی هواپیمائی کشوری فرستاده شود مشروط بر این که هر گاه یک کشور ذینفع نسبت به عوارضی که برای استفاده از فرودگاه و تسهیلات آن مقرر شده اعتراض نماید از طرف شورای سازمان مورد تجدید نظر واقع شود شورای سازمان در این موضوع راپورت داده و سفارشهای خود را برای اجرا به کشور یا کشورهای مربوطه ابلاغ خواهد کرد.

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

بازرسی هواپیما

ماده ۱۶ - مقامات صلاحیتدار هر یک از کشورهای متعاهد حق خواهند داشت که بدون تاخیر غیر موجه هواپیماهای سایر کشورهای متعاهد را هنگام ورود و یا خروج بازرسی نموده و گواهینامه ها و سایر مدارک مشروحه در این قرارداد را بازرسی نمایند.

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 هواپیمائی را نمی توان قانونا 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 متعاهد طبق قوانین و مقررات آن کشور انجام خواهد یافت .

علامت گذاری

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

گزارش ثبت

ماده ۲۱ - هر یک از کشورهای متعاهد تعهد می نمایند 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 متعاهد و یا به سازمان هواپیمائی

کشوری بین المللی ارسال دارد. به علاوه هر یک از کشورهای متعاقد گزارشهایی به سازمان هواپیمائی کشوری طبق مقرراتی که سازمان وضع خواهد کرد می دهد.

گزارشهای مزبور متضمن اطلاعات مربوطه ای که ممکن است در دسترس قرارداد و راجع به مالکیت و کنترل هواپیمائی که در آن کشور به ثبت رسیده و معمولاً در سرویس های هواپیمائی بین المللی اشتغال دارند خواهد بود اطلاعاتی که بدین ترتیب به وسیله سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی به دست می آید 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 متعاهدی موافقت می نماید که کلیه تدابیر عملی را از راه وضع نظامات مخصوص و یا به وسایل دیگر به منظور تسهیل و تسریع هوانوردی هواپیماها بین قلمرو کشورهای متعاقد و برای جلوگیری از تاخیرات 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 متعاهدی متعهد می گردد که تا آنجایی که عملی می داند طرز اجرای مقررات گمرکی و مهاجرت را که در هوانوردی بین المللی تاثیر دارد به موجب ترتیباتی که ممکن است طبق این قرارداد هر چند وقت به چند وقت وضع و یا پیشنهاد شود برقرار سازد. هیچ یک از مقررات این قرارداد مانع ایجاد فرودگاههای بدون گمرک نخواهد بود.

عوارض گمرکی

ماده ۲۴ - الف - هواپیمائی که رفت و آمد و یا عبور از قلمرو کشور متعاقد دیگر پرواز می نماید با رعایت مقررات گمرکی آن کشور موقتاً بدون پرداخت عوارض اجازه ورود به او داده خواهد شد. سوخت - روغن های ماشین - قطعات یدکی - لوازم معمولی و انبارهایی که در هواپیمای یک کشور متعاقد است و در موقع ورود و بعد از خروج با خود حمل می 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 می شود نمی گردد مگر به موجب مقررات گمرکی کشور متوقف فیها که ممکن است مقرر بدارد: اجناس

مزبور تحت نظارت گمرک قرار گیرد.

ب - قطعات یدکی و تجهیزاتی که به وسیله هواپیمای کشور متعاقد برای الحاق به هواپیما و یا استفاده به وسیله هواپیمای آن کشور که در سرویس هوانوردی بین المللی شرکت دارد داخل قلمرو کشور متعاقد دیگر می شود از عوارض گمرکی معاف می باشد ولی این اشیا 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 متعاهدی به عهده می گیرد تا آنجایی که عملی بداند اقداماتی جهت مساعدت با هواپیمائی که در قلمرو آن کشور دچار خطر می گردند 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 تدابیری 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 این قرارداد ممکن است سفارش شود. رسیدگی به حادثه ها

ماده ۲۶ - چنانچه حادثه ای برای یک هواپیمای کشور متعاهدی در قلمرو کشور متعاقد دیگر رخ دهد و موجب مرگ یا جراحت شدید شود و یا ظاهر گردد که نقص فاحش فنی در هواپیما یا تسهیلات هوانوردی بوده کشوری که در آنجا این حادثه اتفاق افتاده علل حادثه را طبق مقرراتی که ممکن است از طرف سازمان

هواپیمائی 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 ذینفع 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 بین المللی اشتغال دارد و با اجازه به قلمرو کشور دیگر وارد شده یا از آنجا به طور ترانزیت عبور می کند اعم از این که در آن کشور فرود بیاید یا نه به عنوان این که ساختمان و مکانیسم و قطعات اضافی یا عملیات هواپیما یا هر گونه ثبت اختراع (پتانت) و نقشه و مدلی که قانونا از طرف کشوری که هواپیما داخل آن گردیده اعطا شده یا در آنجا به ثبت رسیده است تطبیق نمی کند مورد هیچگونه ضبط و بازداشت قرار نخواهد گرفت و همچنین هر نوع دعوا از هر قبیل یا هر نوع مداخله از طرف آن کشور یا هر شخصی که در آنجا مقیم است به استناد یکی از عناوین فوق الذکر 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 وجه الضمانی 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 به هواپیما و حتی استفاده یا نصب آنها ضمن تعمیر هواپیمای یک کشور متعاقد در قلمرو هر کشور متعاقد دیگر خواهد بود مشروط بر اینکه 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 می شود 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 بین المللی راجع به حمایت اموال صنعتی و مواد اصلاح شده آن قرارداد.

۲ - کشورهایی که قوانین ثبت اختراع وضع نموده اند که به وسیله آن اختراعات متعلق به اتباع کشورهای متعاقد که در این قرارداد شرکت دارند کاملاً حمایت می شوند.

تسهیلات هوانوردی و سیستمهای متحدالشکل

ماده ۲۸ - هر کشور متعاهدی متعهد می گردد که حتی الامکان:

الف - در قلمرو خود فرودگاهها و ایستگاههای بی سیم و ایستگاههای هواشناسی و سایر تسهیلات هوانوردی جهت تسهیل حمل و نقل هوایی بین المللی به طور متحدالشکل مطابق دستورالعملی گاه به گاه به موجب این قرارداد توصیه و یا وضع می شود فراهم سازد.

ب - وسایل ارتباطات متحدالشکل 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 بین المللی به منظور طبع و نشر نقشه ها و علائم 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 بین المللی 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 - پروانه های 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 مسافرین چنانچه مسافری داشته باشد.

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

تجهیزات رادیویی هواپیما

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

استفاده از دستگاه فرستنده در قلمرو کشور متعاهدی که هواپیما در آنجا پرواز می نماید باید بر حسب مقررات جاریه آن کشور باشد.

ب - دستگاه بیسیم فرستنده فقط به وسیله عملیات مامور پرواز هواپیما مورد استفاده واقع خواهد شد عملیات مذکوره باید دارای پروانه مخصوص این کار صادر از مقامات صلاحیتدار کشوری که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده است بوده باشند. گواهینامه های قابلیت پرواز

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

جوازهای کارکنان هواپیما

ماده ۳۲ - الف - خلبان هر هواپیما و سایر عملیات مامور پرواز که در هوانوردی بین المللی اشتغال دارند باید دارای گواهینامه های صلاحیت و پروانه هایی که از طرف کشوری که هواپیما در آنجا به ثبت رسیده صادر و یا معتبر شناخته شده باشد.

ب - هر کشور متعاهدی این حق را برای خود محفوظ خواهد داشت که از شناسایی گواهینامه های صلاحیت که از طرف کشور متعاهد دیگر به اتباع وی به منظور پرواز بر قلمرو خود اعطا شده باشد خودداری نماید. شناسایی گواهینامه ها و پروانه ها

ماده ۳۳ - گواهینامه های قابلیت پرواز و گواهینامه های صلاحیت و اجازه هایی 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 اینکه شرایط و مقرراتی که طبق آن گواهینامه ها یا پروانه های 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 هواپیمائی که در هوانوردی بین المللی اشتغال دارد دفتر روزانه مسافرت تنظیم خواهد شد که در آن خصوصیات هواپیما و عملجات و هر مسافرت آن به ترتیبی که گاه به گاه طبق این قرارداد ممکن است وضع شود ثبت خواهد گردید.

محدودیت های حمل بار

ماده ۳۵ - الف - هیچ گونه مهمات و لوازمات جنگی نباید داخل و یا بر فراز قلمرو کشوری به وسیله هواپیمائی که در هوانوردی بین المللی اشتغال دارد حمل گردد مگر با اجازه آن کشور. هر کشوری مقرراتی وضع خواهد کرد که چه کالاهایی جزو مهمات و لوازمات جنگی از نظر این ماده محسوب می گردد رعایت های لازمه خواهد شد که مقررات مزبور با توصیه هایی که گاه به گاه سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی ممکن است در این موضوع بنماید متحدالشکل باشد.

ب - هر کشور متعاهدی این حق را برای خود محفوظ خواهد داشت که به منظور تامین نظم عمومی یا سلامت همگانی حمل اشیا 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 هیچ گونه تبعیضی بین هواپیمای ملی خود که در سرویس هوانوردی بین المللی اشتغال دارد و هواپیماهای کشورهای دیگر که در این سرویس مشغول هستند قائل نگردد و نیز مشروط بر این که هیچ نوع محدودیتی که ممکن است مداخله در حمل و استفاده لوازماتی که برای کار و یا پرواز هواپیما و یا تامین سلامتی مسافرین و کارکنان آن لازم است تحصیل ننماید.

ادوات عکس برداری

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

فصل ششم - یکنواخت بودن عملیات هوانوردی و سفارشات مربوط به آن قبول ترتیبات متحدالشکل عملیات هوانوردی ماده ۳۷ - هر کشور متعاهدی به عهده می گیرد که برای نیل به اعلا درجه ممکنه در اتحاد شکل در امر نظامات و استانداردها و ترتیبات و سازمان مربوط به هواپیما و کارکنان و خطوط هوائی و سرویسهای کمکی و در کلیه مسائلی که چنین هماهنگی را در امر هوانوردی تسهیل و یا اصلاح خواهد نمود تشریک مساعی نماید.

برای این منظور سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی گاه به گاه در مواقع لزوم استانداردهای بین المللی را قبول و جرح و تعدیل خواهد کرد و عملیات و ترتیبات مربوط به موارد زیر را به کشورهای عضو سفارش خواهد نمود:



الف - طرق ارتباط و معاضدتهای هوانوردی از جمله علامتگذاری روی زمین .

ب - مشخصات فرودگاه ها و مناطقی که هواپیما در آنجا پائین می آید.

ج - قانون هوا و نظارت حمل و نقل هوائی 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 - نقشجات و جدولهای هواشناسی .

ی - کمک به هواپیما در حال خطر و رسیدگی به حوادث و از این قبیل مسائلی که با سلامتی و نظم و حسن جریان هوانوردی مربوط بوده و گاه به گاه ممکن است ضروری و مناسب به نظر برسد.

عدول از استانداردها و ترتیبات بین المللی

ماده ۳۸ - چنانچه برای کشوری غیر عملی باشد که از هر حیث یکی از استانداردها و ترتیبات بین المللی فوق الذکر را رعایت نماید و نظامات و یا عملیات خود را با یکی از استانداردها و ترتیبات اصلاح شده بین المللی کاملاً وقف دهد و یا لازم بداند که از نظامات یا عملیاتی پیروی کند که در یک مورد بخصوص از آنهایی که به وسیله استانداردهای بین المللی معین شده تفاوت داشته باشد فوراً مراتب را به اطلاع سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی خواهد رسانید. هر گاه اصلاحاتی در استانداردهای بین المللی 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 بین المللی اطلاع داده یا اقدامی را که پیشنهاد می نماید معین سازد. در چنین صورتی شوری به فوریت اختلافی را که بین یک یا چند استانداردهای بین المللی و ترتیبات مشابه ملی آن کشور موجود می باشد به اطلاع تمام کشورهای دیگری خواهد رسانید.

ظهنویسی گواهینامه ها و پروانه ها

ماده ۳۹ - الف - هر هواپیمائی یا قسمتی از آن که نسبت به آن یک قاعده یا میزان بین المللی راجع به قابلیت پرواز وجود دارد در هر صورت نتواند که در موقع اخذ گواهینامه آن را با استانداردهای بین المللی 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 شخصی که دارای پروانه باشد که کاملاً با شرایط مقرر در استانداردهای بین المللی راجع به طبقه بندی 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 شد.

اعتبار گواهینامه یا پروانه های ظهنویس شده

ماده ۴۰ - هیچ هواپیما یا کارکنان آن که دارای گواهینامه یا پروانه هایی باشد که به ترتیب فوق ظهنویسی شده است نباید در هوانوردی بین المللی شرکت نماید مگر با اجازه کشور یا کشورهایی که هواپیما وارد قلمرو آن می شود ثبت یا

بکار بردن چنین هواپیما یا قطعه گواهی شده آن در هر کشور دیگری غیر از کشوری که هواپیما هواپیما در آن گواهی شده است بسته به نظر و اختیار کشوری خواهد بود که هواپیما یا قطعه مربوطه بدان جا وارد شده است .

شناسایی استانداردهای صلاحیت پرواز کنونی

ماده ۴۱ - مقررات این فصل شامل هواپیما یا تجهیزاتی نخواهد بود که نمونه یا نقشه آن برای گواهی در تاریخی قبل از انقضای سه سال از تاریخ وضع استاندارد بین المللی 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 پروانه های آنها قبل از انقضای یک سال از تاریخ تصویب بدوی استانداردهای بین المللی راجع به صلاحیت هوانوردی این قبیل کارکنان صادر شده باشد نخواهد بود ولی در هر حال درباره کلیه کارکنانی که مدت اعتبار پروانه های آنها پنج سال بعد از تاریخ تصویب استانداردهای فوق باشد قابل اجرا خواهد بود.

قسمت دوم سازمان هواپیمائی بین المللی

فصل هفتم - سازمان

نام و ترکیب سازمان

ماده ۴۳ - به موجب این قرارداد سازمانی موسوم به سازمانی هوائی کشوری بین المللی تشکیل می گردد این سازمان مرکب از یک مجمع عمومی و شوری و تشکیلات دیگری ممکن است لزوم پیدا کند.  
مقاصد

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

الف - سلامتی و توسعه منظم هواپیمائی کشوری بین المللی را در سرتاسر جهان تامین سازد.

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

ج - توسعه خطوط هوائی و فرودگاهها و تسهیلات هوانوردی را برای هواپیمائی کشوری بین المللی تشویق نماید

د - احتیاجات مردم جهان را از لحاظ حمل و نقل هوائی سالم و منظم و موثر و مقرون به صرفه رفع نماید.

ه - از اتلاف اقتصادی ناشی از رقابت غیر معقول جلوگیری به عمل آورد.

و - حقوق کشورهای متعاقد کاملاً رعایت شده و هر کشور متعاهدی فرصت مناسبی برای به کار انداختن شرکت‌های هواپیمائی بین المللی داشته باشد.

ز - از تبعیض بین کشورهای متعاقد خودداری شود.

ح - سلامتی پرواز را در هوانوردی بین المللی توسعه دهد.

ط - به طور کلی شئون مربوط به هوانوردی کشوری بین المللی را توسعه دهد.

مرکز دائمی

ماده ۴۵ - مرکز دائمی سازمان در محلی خواهد بود که به وسیله جلسه نهایی مجمع موقتی سازمان موقت هواپیمائی کشوری بین المللی پیش بینی شده در موافقتنامه موقتی هواپیمائی کشوری بین المللی که در ۷ سپتامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو به امضا رسیده تعیین می گردد. این مرکز ممکن است بنا به تصمیم شوری موقتا به جای دیگر انتقال یابد.

اولین جلسه مجمع عمومی

ماده ۴۶ - به مجرد این که قرارداد به موقع اجرا در آید شورای موقتی سازمان موقت فوق الذکر 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 متعاقد از اختیار قانونی که ممکن است برای انجام وظائف آن ضرورت داشته باشد بهره مند خواهد شد در هر موردی که با قانون اساسی و سایر قوانین کشور مربوطه مطابقت داشته باشد شخصیت حقوقی کامل به سازمان اعطا خواهد گردید.

فصل هشتم - مجمع عمومی

جلسات مجمع عمومی و اخذ رای

ماده ۴۸ - الف - مجمع عمومی هر سال یک بار تشکیل جلسه خواهد داد و شوری جلسه مذکور را در زمان و محل مناسب تشکیل خواهد داد.

جلسات فوق العاده مجمع عمومی ممکن است در هر موقع بنا به دعوت شوری و یا بر حسب تقاضای ده کشور متعاقد از دبیر کل تشکیل یابد.

ب - کلیه کشورهای متعاقد به طور تساوی حق دارند که به جلسات مجمع نماینده اعزام دارند و هر کشور متعاقد حق دادن یک رای خواهد داشت. نمایندگان کشورهای متعاقد ممکن است مشاورین فنی به عنوان کمک همراه خود داشته باشند

این مشاورین در جلسات مجمع شرکت جسته ولی حق دادن رای را ندارند.

ج - اکثریت کشورهای متعاقد لازم خواهد بود تا حد نصاب برای تشکیل جلسات مجمع فراهم باشد بجز در موردی که این قرارداد طوری دیگر مقرر می دارد تصمیمات مجمع باید با اکثریت آرا اتخاذ گردد.

اختیارات و وظایف مجمع عمومی

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

الف - انتخاب رئیس و صاحب منصبان دیگر در هر دوره اجلاسیه .

ب - انتخاب کشورهای متعاقدی که باید در شوری نمایندگی داشته باشند طبق مقررات فصل نهم .

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

د - تعیین نظامنامه داخلی خود و تاسیس کمیسیونهای فرعی که ضروری یا مقتضی بداند.

ه - تصویب بودجه سالانه و تعیین ترتیبات مالی سازمان به موجب مقررات فصل

دوازدهم .

و - بررسی مخارج و تصویب حسابهای سازمان .

ز - احاله هر مسئله ای که در دایره عمل او باشد بنا به صوابدید خود به شوری یا کمیسیونهای فرعی و یا هر هیات دیگر .

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

ط - اجرای مقررات مربوطه به فصل سیزدهم .

ی - مطالعه پیشنهادات برای ترمیم یا اصلاح مقررات این قرارداد و در صورت تصویب پیشنهادها توصیه آنها به کشورهای متعاقد به موجب مقررات فصل بیست و

یکم .

ک - رسیدگی به هر مسئله ای که در دایره عمل سازمان بوده و صریحا به شوری

احاله نشده باشد.

فصل نهم - شوری

ترکیب و انتخاب شوری

ماده ۵۰ الف - شوری یک هیات دائمی بوده و مسئول مجمع عمومی خواهد بود و از بیست و یک کشور متعاقد که از طرف مجمع انتخاب شده باشد مرکب خواهد گردید. انتخاب اعضا شوری بدو در اولین جلسه مجمع انجام یافته و سپس هر سه سال به سه سال تجدید خواهد شد و اعضای که بدین ترتیب انتخاب می گردند این مقام را تا انتخابات بعدی دارا خواهند بود.

ب - در انتخاب اعضا شوری مجمع عمومی به مسائل ذیل اهمیت خواهد داد:

۱ - کشورهای که در حمل و نقل هوایی در درجه اول اهمیت قرار دارند.

۲ - کشورهای که در زمره کشورهای فوق نیستند اما در تدارک تسهیلات هوانوردی کشوری بین المللی سهم بزرگی دارند.

۳ - کشورهای که در زمره کشورهای فوق نیستند اما تعیین آنها انتخاب کلیه نواحی بزرگ جغرافیایی جهان را در شوری تامین خواهد نمود.

ج - هیچ نماینده کشور متعاقدی در شوری نباید در عملیات یک سرویس حمل و نقل هوایی بین المللی جدا شرکت داشته و یا از لحاظ مالی در چنین سرویسی ذینفع باشد.

رئیس شوری

ماده ۵۱ - شوری رئیس خود را برای یک دوره سه ساله انتخاب خواهد نمود رئیس شوری ممکن است مجددا انتخاب گردد مشارالیه حق رای نخواهد داشت و نیز شوری بین اعضا خود یک یا چند نایب رئیس انتخاب خواهد نمود و اینها هنگامی که

به کفالت رئیس شوری انجام وظیفه می کنند حق رایشان محفوظ خواهد ماند. لازم نیست که رئیس شوری حتما از بین نمایندگان اعضای شوری انتخاب گردد لیکن اگر نماینده کشور عضوی بدین سمت انتخاب گردد محل او در شورا خالی تلقی گردیده و کشور متبوع وی باید نماینده دیگری به جای او به شوری اعزام دارد.

وظایف رئیس شوری عبارت خواهد بود از:

الف - انعقاد جلسات شوری و کمیته حمل و نقل هوایی و کمیسیون هوانوردی .

ب - انجام وظیفه به عنوان نماینده شوری .

ج - اجرای وظایفی که شوری برای او تعیین می کند به نمایندگی از طرف آن .

اخذ رای در شوری

ماده ۵۲ - تصمیمات شوری مستلزم این است که به تصویب اکثریت اعضا آن برسد.

شوری می تواند نسبت به هر موضوع بخصوصی اختیار (قدرت) به کمیته ای مرکب از اعضا خود بدهد. تصمیمات کمیته

شوری را ممکن است کشور متعاقد ذینفعی برای پژوهش به شوری احاله نماید.

شرکت بدون حق رای

ماده ۵۳ - هر کشور متعاقدی می تواند بدون داشتن حق رای در جلسات شوری و کمیته ها و کمیسیونهای مربوطه

هنگامی که مسئله ای در آن جا مطرح می باشد که مخصوصا در منافع آن کشور تاثیر دارد شرکت جوید هیچ یک از

اعضا شوری هنگام

رسیدگی به اختلاف نظری که وی یک طرف آن می باشد حق رای نخواهد داشت . وظایف قیومیت (اجباری) شوری

ماده ۵۴ - شوری :

الف - گزارشهای سالیانه تقدیم مجمع عمومی خواهد نمود.

ب - دستورالعملهای مجمع را اجرا و وظایف و تعهداتی را که به موجب این قرارداد به عهده وی محول شده است انجام

خواهد نمود.

ج - سازمان و نظامنامه داخلی خود را تعیین خواهد نمود.

د - وظایف کمیته حمل و نقل هوایی را که از بین اعضا شوری انتخاب گردیده در مقابل آن مسئول 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 رئیس شوری را تعیین خواهد نمود.

ح - یک رئیس اجرا که به نام دبیر کل نامیده خواهد شد منصوب نموده و اقدام

برای انتصاب کارمندان دیگری که به موجب مقررات فصل یازدهم ممکن است لازم باشند به عمل خواهد آورد.

ط - اطلاعات مربوطه به پیشرفت هوانوردی و به راه انداختن سرویسهای هوایی بین المللی منجمله اطلاعات راجع به

هزینه های بهره برداری و جزئیات مساعدتهای مالی که از وجوه عمومی (بودجه دولتی) به شرکتهای هواپیمائی پرداخت

می گردد درخواست و جمع آوری و طبع نماید.

ی - هر مورد نقض این قرارداد و همچنین هر قصور در اجرای توصیه ها یا تصمیمات شوری را به کشورهای متعاقد

گزارش خواهد داد.

ک - هر مورد نقص 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 بین المللی و عملیات توصیه شده را به موجب مقررات فصل ششم این قرارداد تصویب و برای سهولت امر آنها را به عنوان ضمايم این قرارداد تعیین و کلیه کشورهای متعاهد را از اقدامی که به عمل آورده است مستحضر خواهد ساخت .

م - توصیه های کمیسیون هوانوردی را به منظور اصلاح ضمايم (قسمتهای ضمیمه) تحت مطالعه قرار داده و نسبت به آن طبق مقررات فصل بیستم اقدام خواهد نمود.

ن - هر مسئله مربوط به این قرارداد را که کشور متعاهدی به آن احاله می نماید تحت مطالعه قرار خواهد داد. وظایف اختیاری شوری

ماده ۵۵ - شوری می تواند:

الف - در هر مورد مناسب باشد و تجربه آن را مقتضی نشان دهد کمیسیونهای فرعی حمل و نقل هوایی را بر اساس تشکیلات محلی و غیره ایجاد و یک عده از کشورها با شرکتهای هواپیمائی 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 یا اصلاح نماید.

ج - تحقیقاتی در کلیه مراحل حمل و نقل هوایی و هوانوردی که اهمیت بین المللی دارند به عمل آورده و نتایج تحقیقات خود را به کشورهای متعاهد ابلاغ نماید و همچنین می تواند مبادله اطلاعات را بین کشورهای متعاهد راجع به مسائل حمل و نقل هوایی و هوانوردی تسهیل نماید.

د - مسائلی که در سازمان و به کار انداختن حمل و نقل هوایی بین المللی دخالت دارد منجمله مالکیت بین المللی و به کار انداختن سرویسهای هوایی بین المللی در خطوط ترانک (سرویسهایی که از نقاط فرعی شروع و به مراکز اصلی واقع در راه های اصلی هوایی متصل می شوند) را مطالعه نموده و طرحهایی در آن باب به مجمع تقدیم دارد.

ه - بر حسب تقاضای هر کشور متعاهدی بهر وضعیتی که ممکن است موانع قابل اجتناب در راه پیشرفت هوانوردی بین المللی 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 که شوری آنها را از میان اشخاصی که از طرف کشورهای متعاهد نامزد شده اند انتخاب خواهد نمود این اشخاص باید دارای صلاحیت و تجربه شایسته در علم و فن هوانوردی باشند شوری از کلیه کشورهای متعاهد درخواست خواهد نمود که نامزدهایی تعیین و فهرست آنها را تقدیم شوری نمایند رئیس کمیسیون هوانوردی از طرف شوری تعیین خواهد شد.

وظایف شوری

ماده ۵۷ - کمیسیون هوانوردی

الف - اصلاحات مربوط به قسمتهای ضمیمه این قرارداد را مطالعه و آنها را برای تصویب شوری پیشنهاد خواهد نمود.

ب - در صورت تمایل کمیسیونهای فرعی فنی را که هر کشور متعاقد ممکن است در آن نماینده داشته تاسیس خواهد نمود.

ج - شوری را نسبت به جمع آوری کلیه اطلاعات شرووری و مفید برای پیشرفت هوانوردی و ابلاغ آنها به کشورهای متعاقد مطلع خواهد ساخت .

فصل یازدهم - کارمندان

انتصاب کارمندان

ماده ۵۸ - با رعایت قواعدی که از طرف مجمع وضع شده و با در نظر گرفتن مقررات این قرارداد شوری طرز انتخاب و انفضال و آموزش و میزان حقوق و مزایا و شرایط خدمت دبیر کل و سایر کارمندان سازمان را تعیین خواهد نمود و نیر شوری می تواند اتباع هر کشور متعاقدی را استخدام و یا از خدمات آنها استفاده نماید.

جنبه بین المللی کارمندان

ماده ۵۹ - رئیس شوری و دبیر کل و سایر کارمندان شوری دستورالعملهایی راجع به انجام مسئولیت های محوله از هیچ مقامی خارج از سازمان دریافت و یا کسب نخواهند نمود.

هر کشور متعاقدی کاملاً تعهد می نماید که رعایت جنبه بین المللی مسئولیتهای کارمندان را نموده و از اعمال نفوذ در اتباع خود در انجام مسئولیت های محوله خودداری نماید.

مصونیتها و مزایای کارمندان

ماده ۶۰ - هر کشور متعاقدی تا آنجایی که قوانین اساسیش اجازه دهد تعهد می نماید که به رئیس شوری و دبیر کل و به سایر کارمندان سازمان مزبور مصونیتها و مزایایی نظیر آنچه که به کارمندان مشابه سازمانهای عمومی بین المللی داده شده اعطا نماید.

هر گاه یک موافقتنامه ای راجع به مصونیتها و مزایای مستخدمین شوری بین المللی منعقد گردد و مزایایی که به رئیس شوری و دبیر کل و سایر کارمندان سازمان اعطا می گردد طبق مصونیتها و مزایای اعطایی در موافقتنامه بین المللی مزبور خواهد بود.

فصل دوازدهم - امور مالی

بودجه و تقسیم هزینه ها

ماده ۶۱ - شوری بودجه سالیانه و صورتحسابهای سالیانه و برآورد کلیه عواید و مخارج را تقدیم مجمع خواهد نمود. مجمع بودجه مزبور را با هر گونه جرح و تعدیلهایی که مقتضی بداند به تصویب خواهد رسانید و به استثنای کشورهای که طبق فصل پانزدهم هزینه هایی را تقبل نموده اند مخارج سازمان را بین کشورهای متعاقد به نسبتی که گاه به گاه تعیین می کند تقسیم خواهند نمود.

تعلیق حق رای

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

مخارج هیئتهای نمایندگی و سایر نمایندگان

ماده ۶۳ - هر کشور متعاهدی مخارج هیات نمایندگی خود را در مجمع و همچنین مقرری و هزینه سفر و سایر مخارج هر شخصی را که به منظور خدمت در شوری منصوب می نماید و نیز مخارج نامزدها یا نمایندگان به کمیته های فرعی یا کمیسیونهای سازمان اعزام می دارد خواهد گردید.

فصل سیزدهم - سایر ترتیبات بین المللی  
ترتیبات تامینی

ماده ۶۴ - سازمان می تواند نسبت به مسائل هوانوردی که در حدود صلاحیت او بوده و تاثیر مستقیم در امنیت جهان داشته باشد با تصویب مجمع داخل ترتیبات مقتضی با هر سازمان عمومی که از طرف ملل جهان به منظور حفظ صلح تاسیس یافته باشد گردد.

دادن ترتیبات با سایر هیئتهای بین المللی

ماده ۶۵ - شوری به نمایندگی از طرف سازمان می تواند موافقتنامه هایی با سایر هیئتهای بین المللی به منظور نگهداری سرویسهای عمومی و دادن ترتیباتی راجع به کارمندان منعقد سازد و همچنین با موافقت مجمع می تواند داخل هر ترتیبات دیگری که ممکن است موجبات تسهیل کار سازمان را فراهم سازد شود.

وظایف راجعه به سایر موافقتنامه ها

ماده ۶۶ - الف - و نیز سازمان وظائفی را که در نتیجه موافقتنامه ترانزیتی سرویسهای هوایی بین المللی و موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین المللی تنظیم شده در شیکاگو به تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ به عهده وی محول گردیده طبق مقررات و شرایط مندرجه در موافقتنامه ها انجام خواهد داد.

ب - اعضای مجمع و شوری که موافقتنامه ترانزیتی سرویسهای هوایی بین المللی و موافقتنامه حمل و نقل هوایی بین المللی تنظیم شده در شیکاگو به تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ را پذیرفته باشند حق رای نسبت به مسائلی که طبق مقررات موافقتنامه مربوط به مجمع یا شوری ارجاع شده است نخواهند داشت .

قسمت سوم - حمل و نقل هوایی بین المللی

فصل چهاردهم - اطلاعات و گزارشات

بایگانی گزارشات در شوری

ماده ۶۷ - هر کشور متعاهد تعهد می نماید که شرکتهای هواپیمائی آن طبق مقرراتی که از طرف شوری وضع گردیده است گزارشات مربوط به رانندگی و آمار مربوط به کرایه و صورتحساب های مالی را که ضمن چیزهای دیگر کلیه وصولی ها و منابع آن را نشان دهد در شوری بایگانی نمایند.

فصل پانزدهم - فرودگاه و سایر تسهیلات هوانوردی

تعیین راهها و فرودگاه ها

ماده ۶۸ - هر کشور متعاهد با رعایت مقررات این قرارداد می تواند مسیری

(خطی) را که از طرف سرویس هوایی بین المللی 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 شوری عقیده مند باشد که فرودگاهها یا سایر تسهیلات هوانوردی یک کشور متعاهدی منجمله سرویسهای رادیو و هواشناسی برای تامین سلامتی و نظم و سرعت عمل و بهره برداری مقرون به صرفه سرویسهای هوایی بین المللی موجوده و یا آنهایی که بعدا تاسیس خواهند شد بحد کافی مناسب نباشد شوری به منظور پیدا کردن وسایل علاج چنین وضعی با کشوری که این امر مستقیما مربوط به آن می باشد و سایر کشورهایی که این وضع در آنها تاثیر 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.

تامین مخارج امور مالی تسهیلات هوانوردی

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

تهیه و نگهداری تسهیلات از طرف شوری

ماده ۷۱ - در صورتی که کشور متعاهدی تقاضا نماید شوری ممکن است موافقت کند که کلیه یا قسمتی از فرودگاه ها و سایر تشکیلات هوانوردی منجمله سرویسهای رادیو و هواشناسی را که قلمرو آن کشور برای تامین سلامتی و نظم و سرعت عمل و بهره برداری مقرون به صرفه سرویسهای هوایی بین المللی سایر کشورهای متعاهد ضرورت دارد تهیه نموده و آنها را با کارگران لازم مجهز ساخته و در نگهداری و اداره آنها اقدام نماید. و در مقابل ممکن است عوارض مناسب و عادلانه ای برای استفاده این گونه 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 شوری تامین می گردد و برای این گونه تسهیلات زمینی 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 شوری تحت شرایط مناسب و عادلانه و به موجب قوانین جاریه کشور مربوطه تسهیل خواهد نمود.

هزینه و برآورد وجود (اعتبارات)

ماده ۷۳ - شوری در حدود اعتباراتی که مجمع عمومی به موجب فصل دوازدهم در دسترس آن قرار می دهد می تواند مخارج را که برای انجام مقاصد این فصل لازم می باشد از وجوه عمومی سازمان پرداخت نماید شوری اعتبارات عمده ای را که برای انجام مقاصد این فصل ضروری است به نسبت هایی که قبلا موافقت شده و در طی زمان متناسب بین کشورهای متعاهدی که پرداخت مخارج را تقبل نموده و شرکتهای هواپیمائی آنها از آن تسهیلات استفاده می نماید تقسیم خواهد نمود همچنین شوری ممکن است هزینه های جاری مورد لزوم را بین کشورهایی 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 می نماید یا مخارج ساختمان فرودگاه ها یا تسهیلات دیگر را کلا یا جزئا فراهم می سازد ممکن است ترتیباتی مقرر بدارد که با موافقت آن

کشور کمک فنی در نظارت و بهره برداری فرودگاه ها و سایر تسهیلات و پرداخت مخارج بهره برداری از آن فرودگاه ها و تسهیلات و سود سرمایه و عوارض استهلاک از محل درآمدهای حاصله از بهره برداری فرودگاهها و تسهیلات نامبرده از طرف شوری به عمل آید.

تحویل گرفتن تسهیلاتی که از طرف شوری فراهم گردیده

ماده ۷۵ - یک کشور متعاقد در هر موقع می تواند تعهداتی را که به موجب ماده ۷۰ بر عهده گرفته بر فرودگاهها و سایر تسهیلاتی را که شوری طبق مواد ۷۱ و ۷۲ در قلمرو آن تهیه نموده در مقابل تادیه مبلغی که به عقیده شوری با آن تناسب دارد تحویل بگیرد. هر گاه کشور مزبور مبلغی را که از طرف شوری معین گردیده غیر عادلانه تشخیص دهد می تواند نسبت به تصمیم شورای به مجمع عمومی عرض حال دهد در این صورت مجمع عمومی ممکن است تصمیم شوری را تایید و یا اصلاح نماید.

استرداد وجوه

ماده ۷۶ - وجوهی که به این ترتیب شوری به عنوان جبران طبق ماده ۷۵ پس داده می شود و همچنین وجوه حاصله از سود و سرمایه و استهلاک (طبق ماده ۷۴) مانند پیش پرداختهایی که اصولاً به موجب ماده ۷۳ از طرف کشورها تادیه شده به کشورهایی مسترد می گردد که در وهله اول بنا به تصمیم شوری آن وجوه به تناسب بین آنها تقسیم و از آنها دریافت شده بود.

فصل شانزدهم - سازمانهای بهره برداری مشترک و سرویسهای تقسیم حمل و نقل سازمانهای بهره برداری مجاز

ماده ۷۷ - هیچ یک از مواد این قرارداد و یا چند کشور متعاقد را از تشکیل سازمانهای مشترک بهره برداری حمل و نقل هوایی با نمایندگیهای بهره برداری بین المللی 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 شده ای مشمول کلیه مقررات این قرارداد منجمله ثبت این گونه موافقتنامه ها در شوری خواهند بود. شوری تعیین خواهد نمود که به چه ترتیب مقررات این قرارداد مربوط به تابعیت هواپیماها مشمول هواپیمائی که از طرف نمایندگیهای بهره برداری بین المللی به کار انداخته شده اند خواهد بود.

وظیفه شوری

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

شرکت در سازمانهای بهره برداری

ماده ۷۹ - هر کشوری می تواند در سازمانهای بهره برداری مشترک یا در ترتیبات تقسیم حمل و نقل خواه به وسیله دولت خود و یا از طریق شرکت و یا شرکتهای هواپیمائی که از طرف دولت وی تعیین شده اند شرکت نماید.

این شرکتها ممکن است صرفاً به صوابدید کشور مربوطه از شرکتهایی باشد که تمامی یا قسمتی از آن متعلق به دولت یا اشخاص باشد.

قسمت چهارم - مقررات نهایی

فصل هفدهم - سایر موافقتنامه ها و ترتیبات هوانوردی

قراردادهای پاریس و هابانا

ماده ۸۰ - هر کشور متعاهدی متعهد می گردد که به محض اجرای این قرارداد فسخ قرارداد مربوطه به مقررات هوانوردی مصوبه ۱۳ اکتبر ۱۹۱۹ یا قرارداد هواپیمائی بازرگانی مصوبه ۳۰ فوریه ۱۹۲۸ هابانا را چنانچه در هر یک از آن قراردادها شرکت داشته باشد اعلام نماید. این قرارداد بین کشورهای امضاکننده به جای قراردادهای پاریس و هابانا مذکور در فوق می باشد.

ثبت موافقتنامه های موجوده

ماده ۸۱ - کلیه موافقتنامه های هوانوردی که در موقع اجرای این قرارداد وجود دارد و موافقتنامه هایی که بین یک کشور متعاهد با کشور دیگری و یا بین شرکتهای هواپیمائی یک کشور متعاهد با کشور دیگری و یا بین شرکت هواپیمائی کشور دیگری وجود داشته باشد باید از این به بعد در شوری به ثبت برسد.

نسخ ترتیبات متغایر

ماده ۸۲ - کشورهای متعاهد این قرارداد را به منزله ناسخ کلیه تعهدات و توافقهایی بین خودشان که با مفاد آن متغایر باشد می دانند و تعهد می نمایند که داخل هیچ نوع تعهدات و توافق نظیر آنها نشوند یک کشور متعاهد که قبل از عضویت در سازمان هر نوع تعهداتی در مقابل کشور متعاهد یا مثلاً کشور متعاهد یا غیر متعاهد نموده باشد که با مفاد این قرارداد متغایر است باید فوراً اقدام لازم جهت خروج خود از آن تعهدات بنماید. هر گاه یک شرکت هواپیمائی کشور متعاهدی چنین تعهدات متغایری را عهده دار شده باشد کشور متبوعه وی مساعی لازم را به کار خواهد برد که تعهدات مزبوره خاتمه یابد و در هر صورت پس از اجرا این قرارداد به مجرد این که یک چنین اقدامی قانوناً مسیر باشد موجبات خاتمه دادن آن را فراهم می سازد.

ثبت ترتیبات جدید

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

فصل هیجدهم - اختلاف و نقائص

حل اختلاف

ماده ۸۴ - چنانچه عدم توافقی بین دو یا چند کشور متعاهد راجع به تفسیر یا اجرای این قرارداد و ضمائ آن حاصل گردد و نتوان آن را با مذاکرات حل نمود بر حسب درخواست هر کشور ذی مدخل در عدم توافق برای اخذ تصمیم به شوری ارجاع خواهد شد هیچ یک از اعضای شوری در مورد هر گونه اختلافی که خود در آن شرکت دارند حق رای نخواهند داشت هر کشور متعاهدی می تواند با رعایت ماده هشتاد و پنج از تصمیم شوری به یک دیوان داوری که مورد موافقت طرف دیگر اختلاف باشد و یا به دیوان دادگستری بین المللی تقاضای تجدید نظر بدهد چنین دادخواستی باید در ظرف چهل روز از تاریخ وصول اعلام تصمیم شوری به شوری اخطار گردد.

طرز اجرای حکمیت

ماده ۸۵ - هر گاه یکی از کشورهای طرف اختلاف در موردی که نسبت به تصمیم شوری واخواهی شده است اساسنامه دیوان دائمی دادگستری بین المللی را قبول نموده باشد یا کشورهای متعاهد طرف اختلاف نسبت به منتخبین دیوان داوری نتواند موافقت حاصل نمایند هر یک از کشورهای متعاهد طرف اختلاف یک نفر داور معرفی خواهد نمود و

داوران مزبور یک نفر سرداور معرفی خواهند کرد چنانچه یکی از کشورهای متعاقد طرف اختلاف در ظرف سه ماه از تاریخ تسلیم دادخواست از معرفی داور خودداری نماید از طرف رئیس شوری از بین اشخاص شایسته ای که اسامی آنها در فهرستی که در شوری ثبت می باشد یک نفر داور از جانب آن کشور انتخاب و معرفی خواهد گردید. و چنانچه داوران نتوانند منتها در ظرف ۳۰ روز در انتخاب سرداور موافقت نمایند رئیس شوری از فهرست مذکوره قبل یک نفر سرداور انتخاب و معرفی خواهد کرد سپس داوران و سرداور مزبور محکمه داوری را تشکیل خواهند داد.

هر دیوان داوری که به موجب این ماده یا ماده قبل تشکیل شود نظامنامه خود را تعیین خواهد کرد و به اکثریت آرا تصمیمات خود را ابلاغ خواهد نمود مگر آنکه شوری در هر مورد که به عقیده وی تاخیر زیاد حاصل شده باشد به مسائل مربوط به نظامنامه رسیدگی نموده و رای بدهد.

واخواهی ها

ماده ۸۶ - به استثنای مواردی که شوری خلاف آن تصمیم بگیرد هر گونه تصمیمی شوری مبتنی بر این که آیا یک شرکت هواپیمائی مطابق مقررات این قرارداد عمل نموده است به قوت خود باقی خواهد بود مگر آن که پس از تقاضای تجدید نظر مخالفی اتخاذ گردد.

در هر مورد دیگر به تصمیمات شوری اگر نسبت به آن تقاضای واخواهی شود آن تصمیمات موقوف خواهد ماند تا زمانی که نسبت به تجدید نظر تصمیم اتخاذ گردد تصمیمات دیوان دادگستری دائمی بین المللی و دیوان داوری قطعی بوده و لازم الاجرا خواهد بود.

عدم رعایت از طرف شرکت هواپیمائی و مجازات آن

ماده ۸۷ - هر کشور متعاهدی تعهد می نماید که اجازه بهره برداری به یک شرکت هواپیمائی کشور متعاقد در فضای فوق قلمرو خود ندهد در صورتی که شوری رای داده باشد که شرکت هواپیمائی مربوطه تصمیم نهایی متخذ را طبق ماده مندرجه پیش رعایت نمی نماید.

عدم رعایت مقررات از طرف کشورها و جزای آن

ماده ۸۸ - مجمع عمومی حق رای هر کشور متعاهدی را که طبق مقررات مذکور در این فصل متخلف شناخته شود در مجمع عمومی و شورای هواپیمائی معلق خواهد ساخت .

فصل نوزدهم - جنگ

جنگ و اوضاع خارق العاده

ماده ۸۹ - در صورت بروز جنگ مقررات این قرارداد مانع آزادی عمل هیچ کشور متعاهدی خواه داخل جنگ بوده و یا بی طرف باشند نخواهد گردید و به همین اصل در مورد هر کشور متعاهدی نیز که وضعیت فوق العاده عمومی را اعلام و مراتب را به شوری اخطار نماید صدق خواهد نمود.

فصل بیستم - ضمانت

قبول و اصلاح ضمانت

ماده ۹۰ - قبول ضمانت مشروطه در بند ۱ ماده ۵۴ از طرف شوری اکثریت دو سوم آرا اعضای شوری را در جلسه ای که بدین منظور تشکیل می گردد لازم می دارد تصمیمات متخذه بعد از طرف شوری به هر یک از کشورهای متعاقد 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 شوری به کشورهای متعاقد و یا در خاتمه مدت طویل تری که شوری ممکن است تجویز نماید به مورد اجرا گذارده خواهد شد مگر آن که در این مدت اکثریت کشورهای متعاقد مخالفت خود را در شوری به ثبت برسانند. شوری باید به فوریت به کلیه کشورهای متعاقد تاریخ اجرا 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 امضاکننده می باشد و نسخ مصوبه آن در بایگانی دولت کشورهای متحده امریکا ضبط خواهد گردید و تاریخ بایگانی آن از طرف دولت نامبرده به کشورهای امضاکننده 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 اجرا گذارده خواهد شد برای هر کشوری که بعد از آن موقع امضا نماید سی و یک روز بعد از تاریخ بایگانی نسخه مصوبه آن به موقع اجرا گذارده خواهد شد.

ج - وظیفه دولت کشورهای متحده امریکا خواهد بود که تاریخ اجرای این قرارداد را به کلیه کشورهای امضاکننده و الحاق شده به آن اعلام نماید. الحاق به قرارداد

ماده ۹۲ - الف - این قرارداد پس از انقضای تاریخ امضا آن برای الحاق اعضا ملل متحد و کشورهای شریک آنها و کشورهایی که در زمان گيرودار کنونی جهان بی طرف باقی بوده اند باز خواهد بود.

ب - الحاق به این قرارداد به وسیله صدور اعلامیه به عنوان دولت کشورهای متحده امریکا عملی خواهد گردید و پس از سی روز از تاریخ وصول اعلامیه از طرف دولت کشورهای متحده امریکا اجرا خواهد شد دولت کشورهای متحده امریکا موضوع را به اطلاع کلیه کشورهای متعاقد خواهد رسانید.

قبول سایر کشورها

ماده ۹۳ - کشورهای دیگر غیر از آنهایی که مشمول مواد ۹۱ و ۹۲ و الف این قرارداد می گردند به شرط موافقت سازمان عمومی بین المللی که به منظور استقرار صلح به وسیله ملل جهان تاسیس یافته باشد با تصویب چهار پنجم آرا 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 حمله و تهاجم از طرف کشور درخواست کننده واقع شده باشد موافقت آن کشور در هر صورت ضروری خواهد بود.

اصلاح قرارداد

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

ب - هر گاه به عقیده مجمع عمومی اصلاح مزبور از نوعی باشد که اتخاذ چنین رویه ای لازم باشد مجمع عمومی ضمن تصمیم نامه 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 می شود از عضویت سازمان و مشارکت در این قرارداد محروم خواهد گردید. فسخ قرارداد

ماده ۹۵ - الف - هر کشور متعاهدی می تواند پس از سه سال از تاریخ اجرای این قرارداد به وسیله اعلام نامه که خطاب به دولت کشورهای متحده آمریکا صادر نماید آن را فسخ نماید دولت آمریکا 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 بیست و دوم - تعاریفات

ماده ۹۶ - از نظر این قرارداد عبارات مندرجه در ذیل باین شرح تعریف می گردد:

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 می شود.

ب - سرویس هوایی بین المللی عبارت است از هر سرویس هوایی که از فضای فوق قلمرو بیش از یک کشور عبور نماید.

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

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

امضا قرارداد

برای تایید مراتب بالا امضاکنندگان مختار ذیل که مطابق ترتیب دارای اختیارنامه هستند به نمایندگی از طرف دولتهای متبوعه خود در تاریخی که در مقابل امضا آنها قید شده این قرارداد را امضا می نمایند:

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

متن های آنها در بایگانی دولت امریکا ضبط و رونوشتهای گواهی شده از طرف دولت امریکا به کلیه دول کشورهای که قرارداد را امضا و به آن ملحق می گردند ارسال خواهد شد.

از طرف دولت ....

از طرف دولت ....

پروتکل

راجع به اصلاح قرارداد مربوط به هواپیمائی بین المللی

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

نظر به این که مقتضی دانسته اند که در قرارداد هواپیمائی کشوری بین المللی 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 هواپیمائی کشوری بین المللی 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 مواد ۹۱ و ۹۲ و ۹۳ فوق :

۱ - یک کشوری را که بنا به توصیه مجمع عمومی ملل متحد از عضویت در هیات نمایندگی بین المللی که از طرف ملل متحد تاسیس یافته یا با ملل متحد مربوط شده است طرد گردد خود به خود از عضویت سازمان هواپیمائی کشوری محروم خواهد بود.

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

ب - کشوری که به موجب مقررات بند (الف) فوق الذکر از عضویت سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی محروم شده باشد پس از تصویب مجمع عمومی ملل متحد مجدداً بر حسب تقاضای آن کشور و تصویب اکثریت شوری به عضویت سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی پذیرفته می شود.

ج - اعضا 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 اجرا گذارده خواهد شد و نیز در همان تاریخ به دبیر کل سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی دستور داده شد پروتکلی را که حاوی ماده اصلاحی و مراتب زیر باشد تنظیم نموده و پروتکل مزبور از طرف رئیس و دبیر کل اولین مجمع امضا خواهد گردید.

بنابراین طبق تصمیم فوق الذکر مجمع عمومی :

این پروتکل برای تصویب به هر کشوری که قرارداد هواپیمائی کشوری بین المللی را تصویب نموده یا به آن ملحق شده باشد تسلیم خواهد شد.

اسناد مصدقه به دبیر کل سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی برای ضبط در بایگانی های سازمان ارسال خواهد گردید و دبیر کل سازمان به فوریت تاریخ بایگانی هر یک از اسناد مصدقه را به کلیه کشورهای متعاهد ابلاغ خواهد نمود.

در مورد کشورهایی که این پروتکل را تصویب نموده باشند ماده اصلاحی قرارداد فوق از تاریخی که مورد اجرا گذارده خواهد شد که بیست و هشت نسخه اسناد مصدقه آن تسلیم شده باشد دبیر کل سازمان به فوریت به کلیه کشورهایی که قرارداد مزبور را امضا نموده و یا در آن شرکت نموده اند تاریخی را که ماده اصلاحی به مورد اجرا گذارده می شود 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 اجرا گذارده خواهد شد.

بنا به مراتب فوق رئیس و دبیر کل اولین مجمع عمومی سازمان هواپیمائی کشوری که از طرف مجمع عمومی دارای اختیار می باشند این پروتکل را امضا می نمایند.

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 متن های آن به طور تساوی معتبر می باشد.

این پروتکل در بایگانیهای سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی ضبط گردیده و رونوشتهای مصدق آن از طرف دبیر کل سازمان به کلیه کشورهای ارسال خواهد شد که قرارداد هواپیمائی کشوری بین المللی را که در تاریخ ۷ دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو تنظیم گردیده است امضا نموده و یا به آن ملحق شده باشند.



ضمیمه سوم

موافقتنامه سرویسهای ترانزیت هوایی بین المللی

کشورهایی که این موافقتنامه سرویسهای ترانزیت هوایی بین المللی را پذیرفته و امضا می نمایند و عضو سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی هستند مراتب زیر را اعلام می دارند:

ماده ۱ - قسمت اول - هر کشور متعاقد به سایر کشورهای متعاقد آزادی های هوایی ذیل را درباره سرویسهای هوایی بین المللی که دارای برنامه منظم باشند اعطا می نمایند:

(۱) حق پرواز از فراز قلمرو آن بدون فرود آمدن .

(۲) حق فرود آمدن به منظورهای غیر تجارتي .

حقوق مندرجه در این قسمت شامل فرودگاه هایی که جهت مقاصد نظامی به کار برده شده و سرویسهای منظم هوایی بین المللی از استفاده از آنها محروم می باشند نخواهد گردید.

در نواحی که عملیات جنگی وجود دارد و یا نواحی اشغال شده نظامی و یا در زمان جنگ در مسیر خطوط اختصاصی که برای رسانیدن تدارکات به یک چنین نواحی قرار گرفته باشند منوط به تصویب مقامات صلاحیتدار نظامی خواهد بود.

قسمت دوم - اجرای حقوق مندرجه بایستی با مقررات موافقتنامه موقتی هواپیمائی کشوری بین المللی مطابقت داشته و در موقعی که قرارداد هواپیمائی کشوری بین المللی به موقع اجرا گذاشته می شود با آن قرارداد که هر دوی آنها در تاریخ هفتم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو تنظیم شده اند وفق بدهد.

قسمت سوم - یک کشور متعاقدی که به شرکت هواپیمائی کشور متعاقد دیگر حق توقف به منظورهای غیر تجارتي اعطا می نماید می تواند از شرکت هوایی مزبور بخواهد که از نقاطی که چنین توقفها صورت می گیرد وسائل مناسب حمل و نقل تجارتي برای آن کشور فراهم سازد.

چنین تقاضایی نباید شامل تبعیض بین هواپیماهایی که در یک خط رفت و آمد می نمایند گردد و بعلاوه باید ظرفیت هواپیما در نظر گرفته شده به نحوی عمل شود که به بهره برداری معمولی سرویسهای هواپیمائی بین المللی مربوطه و یا به حقوق و تعهدات یک کشور متعاقد خلل وارد ننماید:

قسمت چهارم - هر کشور متعاقدی می تواند با در نظر گرفتن مقررات این موافقتنامه به اقدامات زیر مبادرت ننماید.

(۱) سیر هر گونه سرویس هواپیمائی بین المللی را داخل قلمرو خود تعیین و فرودگاههایی که هر یک از چنین سرویسها ممکن است از آن استفاده نماید معین نماید.

(۲) برای استفاده از فرودگاه ها و سایر تسهیلات مربوطه عوارض عادلانه و مناسبی تحمیل و یا اجازه تحصیل آن را بدهد این عوارض نباید بالاتر از میزانی باشد که برای استفاده از چنین فرودگاه ها و تسهیلات از هواپیماهای ملی آن کشور که در سرویسهای بین المللی مشابهی اشتغال دارند دریافت می گردد مشروط بر این که هر گاه عوارضی که برای استفاده از فرودگاه ها و سایر تسهیلات تحمیل گردد مورد اعتراض کشور متعاقد ذینفع قرار گیرد منوط به تجدید نظر شورای سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی که به موجب مقررات قرارداد فوق الذکر تاسیس گردیده خواهد بود شورای مزبور گزارش امر را به ضمیمه توصیه های مربوط به آن برای توجه کشور یا کشورهای مربوطه ارسال خواهد داشت .

قسمت پنجم - هر کشور متعاهدی برای خود این حق را محفوظ خواهد داشت که از اعطای گواهینامه یا اجازه نامه ای را به یک بنگاه حمل و نقل هوایی کشور متعاهد دیگر خودداری نموده و یا آن را لغو نماید در هر موردی که آن کشور قانع نشود که مالکیت عمده و نظارت موثر به اتباع کشور متعاهد دیگر واگذار گردیده است یا در موردی که چنین بنگاه حمل و نقل هوایی از رعایت قوانین جاریه کشوری که در آنجا به بهره برداری اشتغال دارد خودداری نماید یا تعهدات خود را طبق این موافقتنامه انجام ندهد.

ماده ۲ - قسمت اول - یک کشور متعاهد در مواقعی که تشخیص دهد که عمل کشور متعاهد دیگری که در این موافقتنامه شرکت دارد موجب زحمت و بی عدالتی برای وی می شود می تواند از شوری درخواست بررسی وضعیت را بنماید شوری پس از وصول درخواست در این باب تحقیقات به عمل خواهد آورد و کشورهای مربوطه را برای مشاوره دعوت خواهد نمود. چنانچه چنین مشاوره رفع اشکال را ننماید شوری نظر خود را پیشنهاد نموده و توصیه های شایسته به کشورهای ذینفع خواهد نمود هر گاه از آن پس کشور متعاهد مربوطه به نظر شوری از اجرای اقدامات صحیح و مقتضی بدون جهت استنکاف نماید شوری می تواند به مجمع عمومی سازمان فوق الذکر توصیه نماید که چنین کشور متعاهد را از حقوق و مزایایی که به

موجب این موافقتنامه از آن برخوردار می شوند تا زمانی که یک چنین اقدامی را به عمل نیاورده محروم سازد و مجمع با تصویب اکثریت دو سوم آرا کشور مزبور را برای هر مدتی که جواز بداند و یا زمانی که به نظر شوری اقدام اصلاح آمیز از طرف آن کشور به عمل نیامده است بدین ترتیب معلق خواهد ساخت .

قسمت دوم - اگر هر گونه اختلاف نظری بین دو کشور یا عده ای از کشورهای متعاهد راجع به تفسیر و اجرای موافقتنامه روی دهد به طوری که نتوان با مذاکرات آن را حل نمود فقرات فصل هیجده قرارداد مذکوره فوق در این مورد به همان ترتیبی که نسبت به هر گونه عدم توافق راجع به تفسیر و اجرای قرارداد فوق الذکر مقرر شده است به موقع اجرا گذارده خواهد شد.

ماده ۳ - این موافقتنامه تا زمانی که قرارداد فوق الذکر به قوت خود باقی است معتبر خواهد بود معذالک کشور متعاهدی که در این موافقتنامه شرکت دارد می تواند آن را فسخ نماید مشروط بر این که یک سال قبل مراتب را به دولت کشورهای متحد آمریکا اعلام دارد. دولت کشورهای متحد آمریکا به فوریت اعلام کناره گیری کشور مزبور را به اطلاع سایر کشورهای متعاهد خواهد رسانید.

ماده ۴ - تا زمانی که قرارداد فوق الذکر به مورد اجرا گذارده نشده است کلیه مراجعات به آن غیر از آنچه در قسمت ۲ ماده دوم و ماده پنجم ذکر گردیده است به موافقتنامه موقت هواپیمائی کشوری بین المللی که در شیکاگو در تاریخ هفت دسامبر ۱۹۴۴ منعقد شده است احاله خواهد گردید و مراجعات به سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی و مجمع عمومی و شوری از مراجعات به سازمان موقت هواپیمائی کشوری بین المللی و مجمع موقت و شوری تلقی خواهد گردید.

ماده ۵ - در این قرارداد کلمه قلمرو همان است که در ماده ۲ قرارداد مذکور در ماده فوق تعریف گردیده است .

ماده ۶ - امضاها و پذیرشهای موافقتنامه :

امضاکنندگان زیر نمایندگان کنفرانس هواپیمائی کشوری بین المللی که در تاریخ اول نوامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو منعقد گردیده است این موافقتنامه را به امضا خود رسانیده و استحضار دارند که دولت کشورهای متعاهد آمریکا را باید به

اسرع اوقات ممکنه از طرف هر یک از دولتهایی که از جانب آنها این موافقتنامه امضا شده است مطلع گردانند که امضایی که از طرف آن دولت شده است دال بر پذیرش این موافقتنامه و تعهدات مقرر آن از طرف آن دولت خواهد بود.

هر کشوری که عضو سازمان هواپیمائی کشوری بین المللی باشد این موافقتنامه را به عنوان تعهدی قبول می نماید که مستلزم اعلام قبولی آن کشور به دولت کشورهای متحده آمریکا می باشد پذیرش این موافقتنامه از تاریخ وصول اعلامیه فوق الذکر به دولت کشورهای متحده آمریکا موثر خواهد بود.

این موافقتنامه موقعی بین کشورهای متعاهد به موقع اجرا گذارده می شود که مورد موافقت هر یک از کشورهای مربوطه واقع گردیده و موافقت هر یک از آنها به وسیله دولت متبوع آن به دولت آمریکا اعلام گردیده باشد دولت کشورهای متحده آمریکا به هر یک از امضاکنندگان قرارداد که موافقت خود را اعلام داشته است تاریخ موافقت سایر کشورها را ابلاغ نموده و موعد اجرای این قرارداد را جداگانه به هر کشوری اطلاع خواهد داد.

به استناد مراتب بالا امضاکنندگان زیر نمایندگان مجاز به نمایندگی از طرف دولت متبوعه خود در تاریخی که مقابل هر امضایی جداگانه مندرج است این موافقتنامه را امضا می نمایند.

این موافقتنامه در تاریخ هفتم دسامبر ۱۹۴۴ در شیکاگو به زبان انگلیسی تنظیم گردیده است . متنهای انگلیسی و فرانسه و اسپانیولی که به طور تساوی معتبر می باشند در واشنگتن د.ث . در دسترس امضاکنندگان قرار خواهد گرفت . هر دو متن پس از امضا در بایگانی دولت کشورهای متحده آمریکا ضبط و رونوشت گواهی شده آنها به کلیه کشورهایی که این موافقتنامه را ممکن است پذیرفته یا امضا نمایند ارسال خواهد شد.

متن قرارداد فوق ضمیمه قانون اجازه الحاق دولت ایران به مقررات هواپیمائی کشوری بین المللی بوده و صحیح است .  
رئیس مجلس شورای ملی - رضا حکمت