

Aktualizacja: 16 listopada 2020 r.

Dz.U.59.35.212

1962.07.17	zm.	Dz.U.1963.24.137
1969.02.21	zm.	Dz.U.1969.27.210
1973.01.16	zm.	Dz.U.1976.21.130
1976.05.17	zm.	Dz.U.1976.32.188
1980.02.15	zm.	Dz.U.1984.39.199
1999.08.17	zm.	Dz.U.2003.78.700
1999.10.18	zm.	Dz.U.2000.39.446
2002.01.24	zm.	Dz.U.2002.58.527
2012.02.15	zm.	Dz. U z 2012 poz. 368
2012.02.15	zm.	Dz. U. z 2012 poz. 370

KONWENCJA

O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM,

podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

(Dz. U. z dnia 26 czerwca 1959 r.)

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

**RADA PAŃSTWA
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ**

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 7 grudnia 1944 roku podpisana została w Chicago Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Po zaznajomieniu się z powyższą Konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych, oświadcza, że wyżej wymieniona Konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie, dnia 20 listopada 1958 roku.

(Tekst Konwencji zamieszczony jest w załączniku do niniejszego numeru).

ZAŁĄCZNIK

KONWENCJA O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM

WSTĘP

Zważywszy, że przyszły rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego może przyczynić się w znacznej mierze do stworzenia i utrzymania przyjaźni i zrozumienia między narodami i ludami świata oraz że wszelkie jego nadużycie może zagrozić bezpieczeństwu powszechnemu;

zważywszy, że pożądane jest uniknięcie wszelkich nieporozumień i rozwijanie współpracy między narodami i ludami, od której zależy pokój świata;

nżej podpisane Rządy, uzgodniwszy zasady i osiągnąwszy porozumienie w tym celu, by międzynarodowe lotnictwo cywilne mogło się rozwijać w sposób pewny i prawidłowy, a międzynarodowe służby transportu lotniczego mogły być ustanawiane na zasadzie jednakowych możliwości dla wszystkich i prowadzone w sposób właściwy i ekonomiczny -

zawarły w tym celu niniejszą Konwencję

CZĘŚĆ I. ŻEGLUGA POWIETRZNA

Rozdział I

Ogólne zasady i zastosowanie Konwencji

Artykuł 1

Suwerenność

Umawiające się Państwa uznają, że każde Państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium.

Artykuł 2

Terytorium

Dla celów niniejszej Konwencji uważa się, że terytorium Państwa stanowią obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne, objęte suwerennością, suzerennością, mandatem lub opieką tego Państwa.

Artykuł 3

Cywilne i państwowe statki powietrzne

a) Niniejsza Konwencja stosuje się wyłącznie do cywilnych statków powietrznych, nie stosuje się zaś do statków powietrznych państwowych.

b) Statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej uważa się za statki powietrzne

państwowe.

c) Żaden państwowy statek powietrzny Umawiającego się Państwa nie może przelatywać nad terytorium innego Państwa ani lądować na nim bez zezwolenia udzielonego w drodze specjalnego porozumienia lub w inny sposób albo niezgodnie z warunkami takiego zezwolenia.

d) Umawiające się Państwa zobowiązują się, przy ustalaniu przepisów dotyczących swoich państwowych statków powietrznych, mieć na względzie bezpieczeństwo żeglugi statków powietrznych cywilnych.

Artykuł 3 bis

a) Umawiające się Państwa uznają, że każde Państwo musi powstrzymać się od uciekania się do użycia broni przeciwko cywilnemu statkowi powietrznemu w locie oraz że w przypadku przechwycenia życie osób na pokładzie i bezpieczeństwo statku powietrznego nie mogą być zagrożone. Przepis ten nie powinien być interpretowany tak, aby zmieniał w jakikolwiek sposób prawa i zobowiązania państw ustanowione w Karcie Narodów Zjednoczonych.

b) Umawiające się Państwa uznają, że każde Państwo, korzystając z praw swojej suwerenności, jest uprawnione do żądania lądowania w jakimś wyznaczonym porcie lotniczym cywilnego statku powietrznego przelatującego nad jego terytorium bez zezwolenia albo jeśli są racjonalne podstawy do stwierdzenia, że jest on używany w jakimkolwiek celu niezgodnym z konwencją; może także przekazać takiemu statkowi powietrznemu wszelkie inne polecenia mające na celu zaprzestanie tych naruszeń. W tym celu Umawiające się Państwa mogą uciec się do wszelkich stosownych środków zgodnych z odnośnymi zasadami prawa międzynarodowego, łącznie z odpowiednimi postanowieniami konwencji, a szczególnie ustępu a) niniejszego artykułu. Każde Umawiające się Państwo zgadza się na publikowanie swoich obowiązujących przepisów odnoszących się do przechwycenia statku powietrznego.

c) Każdy cywilny statek powietrzny zastosuje się do polecenia wydanego zgodnie z ustępem b) niniejszego artykułu. W tym celu każde Umawiające się Państwo ustanowi wszelkie niezbędne postanowienia w ustawach lub przepisach krajowych, tak aby były one wiążące dla każdego cywilnego statku powietrznego zarejestrowanego w tym państwie lub eksploatowanego przez operatora, który ma swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego pobytu w tym państwie. Każde Umawiające się Państwo traktować będzie jakiegokolwiek naruszenie ustaw lub przepisów jako karalne poprzez nakładanie surowej kary i przekazywać będzie opisy takich przypadków kompetentnym organom zgodnie z obowiązującymi przepisami.

d) Każde Umawiające się Państwo podejmie odpowiednie środki zakazujące umyślnego użycia jakiegokolwiek cywilnego statku powietrznego zarejestrowanego w tym państwie lub użytkowanego przez operatora, który ma swoje główne miejsce działalności lub miejsce stałego pobytu w tym państwie, dla jakiegokolwiek celu niezgodnego z niniejszą konwencją. Postanowienie niniejsze nie ma wpływu na postanowienia ustępu a) ani nie uchyla postanowień ustępu b) i c) niniejszego artykułu.

Artykuł 4

Nadużycie lotnictwa cywilnego

Każde Umawiające się Państwo zgadza się na nieużywanie lotnictwa cywilnego do jakichkolwiek celów sprzecznych z celami niniejszej Konwencji.

Rozdział II

Przelot nad terytorium Umawiających się Państw

Artykuł 5

Prawo nieregularnego przelotu

Każde Umawiające się Państwo zgadza się, by wszelkie statki powietrzne innych Umawiających się Państw, nie używane w regularnej międzynarodowej służbie powietrznej, posiadały prawo wlotu lub przelotu nad jego terytorium bez lądowania oraz prawo lądowania w celach niehandlowych, bez konieczności otrzymania uprzedniego zezwolenia, pod warunkiem przestrzegania postanowień niniejszej Konwencji i z zastrzeżeniem prawa Państwa nad którego terytorium przelatują, do żądania lądowania. Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie jednak prawo żądania ze względów bezpieczeństwa lotu, by statki powietrzne mające przelatywać nad obszarami nieprzystępnymi lub nie posiadającymi odpowiednich udogodnień dla żeglugi powietrznej trzymały się określonych dróg lub uzyskały specjalne zezwolenie na takie loty.

Jeżeli wspomnianych statków powietrznych używa się do odpłatnego przewozu pasażerów, towarów lub poczty poza międzynarodową regularną służbą powietrzną, mają one również przywilej zabierania i pozostawiania pasażerów, towarów i poczty, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 7 i z zastrzeżeniem prawa Państwa, w którym się to odbywa, do ustanowienia takich przepisów, warunków lub ograniczeń, jakie uzna ono za pożądane.

Artykuł 6

Regularna służba powietrzna

Regularna międzynarodowa służba powietrzna może być wykonywana nad terytorium lub na terytorium Umawiającego się Państwa tylko na mocy specjalnego zezwolenia lub innego upoważnienia udzielonego przez to Państwo i zgodnie z warunkami takiego zezwolenia lub upoważnienia.

Artykuł 7

Kabotaż

Każde Umawiające się Państwo ma prawo odmówić statkom powietrznym innych Umawiających się Państw zezwolenia na zabieranie na jego terytorium pasażerów, poczty i towarów celem odpłatnego przewiezienia z przeznaczeniem do innej miejscowości na tym terytorium. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do niezawierania porozumień przyznających specjalnie innemu Państwu lub linii lotniczej innego Państwa tego rodzaju przywilejów na zasadzie wyłączności oraz do nieprzyjmowania tego rodzaju wyłącznych przywilejów od innego Państwa.

Artykuł 8

Statki powietrzne bez pilota

Statek powietrzny nadający się do lotu bez pilota może bez pilota przelatywać nad terytorium Umawiającego się Państwa tylko za specjalnym upoważnieniem ze strony tego Państwa i zgodnie z warunkami takiego upoważnienia. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zapewnić kontrolę lotów statków powietrznych bez pilota w rejonach otwartych dla cywilnych statków powietrznych w taki

sposób, by uniknąć niebezpieczeństwa dla cywilnych statków powietrznych.

Artykuł 9

Strefy zakazane

a) Każde Umawiające się Państwo ma prawo, ze względu na konieczność wojskową lub na bezpieczeństwo publiczne, wprowadzić jednolite ograniczenia lub zakazy przelotu statków powietrznych innych Państw nad pewnymi strefami swojego terytorium z zastrzeżeniem, że żadne różnice nie będą pod tym względem czynione między statkami powietrznymi danego Państwa używanymi do regularnej międzynarodowej służby powietrznej a statkami innych Umawiających się Państw używanymi do podobnych celów. Rozmiary i rozmieszczenie wspomnianych stref zakazanych powinno się ustalać w rozsądny sposób, ażeby nie stwarzać niepotrzebnych przeszkód dla żeglugi powietrznej. Określenie takich stref zakazanych na terytorium Umawiającego się Państwa, jak również wszelkie późniejsze ich zmiany, powinny być możliwie wcześnie podawane do wiadomości innych Umawiających się Państw oraz Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

b) Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie również prawo wprowadzenia ze skutkiem natychmiastowym, w okolicznościach wyjątkowych lub w razie nagłej konieczności lub też w interesie bezpieczeństwa publicznego, czasowych ograniczeń lub zakazów przelotu nad całym swoim terytorium lub jego częścią, pod warunkiem, że ograniczenia lub zakazy będą stosowane bez względu na przynależność państwową do statków powietrznych wszystkich innych Państw.

c) Każde Umawiające się Państwo może żądać, w warunkach przez siebie określonych, ażeby każdy statek powietrzny wlatujący do stref wymienionych powyżej w ustępach a) i b) wylądował tak prędko, jak to jest praktycznie możliwe, w porcie lotniczym wyznaczonym na terytorium tego Państwa.

Artykuł 10

Lądowanie w celnym porcie lotniczym

Z wyjątkiem przypadków, gdy na podstawie postanowień niniejszej Konwencji lub na mocy specjalnego upoważnienia statek powietrzny może przelatywać nad terytorium Umawiającego się Państwa bez lądowania, każdy statek powietrzny przybywający na terytorium Umawiającego się Państwa powinien lądować, jeżeli wymagają tego przepisy danego Państwa, w porcie lotniczym wyznaczonym przez to Państwo dla celów kontroli celnej i innej. Statek powietrzny opuszczający terytorium Umawiającego się Państwa powinien odlatywać z podobnie wyznaczonego celnego portu lotniczego. Szczegóły dotyczące wszystkich portów lotniczych wyznaczonych jako celne porty lotnicze będą przez Państwo ogłaszane i przekazywane Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, utworzonej na mocy części drugiej niniejszej Konwencji, celem przekazania do wiadomości wszystkim innym Umawiającym się Państwom.

Artykuł 11

Stosowanie przepisów lotniczych

Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Konwencji ustawy i przepisy Umawiającego się Państwa dotyczące dopuszczenia na jego terytorium statków powietrznych używanych w międzynarodowej żegludze powietrznej lub opuszczania przez nie tego terytorium albo dotyczące eksploatacji i żeglugi wspomnianych statków powietrznych w czasie ich pobytu w jego granicach będą stosowane do statków powietrznych wszystkich Umawiających się Państw bez względu na przynależność państwową i powinny być przestrzegane przez wspomniane statki powietrzne przy przybyciu na terytorium danego Państwa, przy opuszczaniu tego terytorium bądź podczas pobytu w jego granicach.

Artykuł 12

Reguły lotnicze

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zastosować właściwe środki w celu zapewnienia, by każdy statek powietrzny przelatujący nad jego terytorium lub manewrujący w granicach jego terytorium, jak również każdy statek powietrzny noszący znak jego przynależności państwowej niezależnie od miejsca, w którym się znajduje, musiał stosować się do obowiązujących w danym miejscu reguł i przepisów, dotyczących lotu i manewrowania statków powietrznych. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się utrzymywać swoje własne przepisy w tej dziedzinie, w możliwie jak najszerszym zakresie, w zgodności z przepisami ustanawianymi co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji. Nad pełnym morzem obowiązywać będą reguły ustanowione na podstawie niniejszej Konwencji. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zapewnić ściganie wszystkich osób naruszających obowiązujące przepisy.

Artykuł 13

Przepisy dotyczące przybycia i odprawy

Z chwilą przybycia na terytorium Umawiającego się Państwa, przy opuszczaniu tego terytorium lub podczas pobytu na nim pasażerowie i załogi statków powietrznych oraz towary przewiezione tymi statkami podlegają ustawom i przepisom tego Państwa, dotyczącym przybycia wspomnianych pasażerów, załóg lub towarów na jego terytorium i opuszczeniu przez nich tego terytorium takim, jak przepisy w sprawie przyjęcia, odprawy, imigracji, paszportów, ceł i kwarantanny.

Artykuł 14

Zapobieganie szerzeniu się chorób

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zastosować skuteczne środki w celu przeciwdziałania szerzeniu się za pośrednictwem żeglugi powietrznej cholery, tyfusu (epidemicznego), ospy, żółtej febry i dżumy, jak również wszelkich innych chorób zakaźnych, których określenie w razie potrzeby należy do Umawiających się Państw.

W tym celu Umawiające się Państwa będą się porozumiewać w sposób ścisły z organizacjami właściwymi w sprawach przepisów międzynarodowych dotyczących środków sanitarnych, które stosuje się do statków powietrznych. Takie porozumiewanie się nie może w niczym uchybiać stosowaniu jakiegokolwiek będącej w mocy międzynarodowej konwencji w tych sprawach, której stronami mogłyby być Umawiające się Państwa.

Artykuł 15

Oplaty za korzystanie z portów lotniczych i inne podobne należności

Każdy port lotniczy w Umawiającym się Państwie otwarty do użytku publicznego dla krajowych statków powietrznych będzie również, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 68, otwarty na jednakowych warunkach dla statków powietrznych wszystkich innych Umawiających się Państw. Jednakowe również warunki będą stosowane w sprawie korzystania przez statki powietrzne każdego Umawiającego się Państwa ze wszelkich udogodnień dla żeglugi powietrznej, oddanych do użytku publicznego dla zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności żeglugi powietrznej, łącznie z obsługą radiową i meteorologiczną.

Wszelkie opłaty za używanie takich portów lotniczych i udogodnień dla żeglugi powietrznej przez statki powietrzne jakiegokolwiek innego Umawiającego się Państwa, jakie Umawiające się Państwo może nakładać lub na których nakładanie może zezwolić, nie mogą przewyższać:

- a) w odniesieniu do statków powietrznych nie używanych do wykonywania regularnej międzynarodowej służby powietrznej - opłat uiszczanych przez krajowe statki powietrzne tego samego typu używane do podobnej służby,
- b) w odniesieniu do statków powietrznych używanych do wykonywania regularnej międzynarodowej służby powietrznej - opłat uiszczanych przez krajowe statki powietrzne używane do podobnej służby.

Oplaty powyższe powinny być ogłaszane i podawane do wiadomości Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego; zastrzega się przy tym, że opłaty nałożone za korzystanie z portów lotniczych i innych udogodnień podlegają na wniosek zainteresowanego Umawiającego się Państwa rozpatrzeniu przez Radę, która sporządza sprawozdanie i czyni zalecenia w tym przedmiocie, w celu ich rozpatrzenia przez zainteresowane Państwo lub Państwa.

Żadne Umawiające się Państwo nie będzie nakładać opłat i innych należności z tytułu samego tylko korzystania z prawa tranzytu nad jego terytorium, przybycia na to terytorium, lub opuszczenia tego terytorium przez statek powietrzny któregoś z Umawiających się Państw albo przez osoby lub rzeczy znajdujące się na jego pokładzie.

Artykuł 16

Inspekcja statków powietrznych

Właściwe władze każdego z Umawiających się Państw będą miały prawo przy lądowaniu lub odlocie statków powietrznych innych Umawiających się Państw poddać te statki powietrzne inspekcji bez powodowania nie usprawiedliwionej zwłoki, jak również sprawdzić świadectwa i inne dokumenty, przewidziane przez niniejszą Konwencję.

Rozdział III

Przynależność Państwowa statków powietrznych

Artykuł 17

Przynależność państwowa statków powietrznych

Statki powietrzne mają przynależność państwową Państwa, w którym są zarejestrowane.

Artykuł 18

Rejestracja wielokrotna

Statek powietrzny nie może być ważnie zarejestrowany więcej niż w jednym Państwie, jednakże jego rejestracja może być przeniesiona z jednego Państwa do innego.

Artykuł 19

Ustawy krajowe o rejestracji

Rejestracja lub przeniesienie rejestracji statku powietrznego powinny się odbywać w każdym Umawiającym się Państwie zgodnie z ustawami i przepisami danego Państwa.

Artykuł 20

Umieszczanie znaków.

Każdy statek powietrzny używany w międzynarodowej żegludze powietrznej powinien nosić właściwe znaki przynależności państwowej i rejestracyjne.

Artykuł 21

Zawiadamianie o rejestracji.

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do dostarczania na życzenie innego Umawiającego się Państwa lub Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego informacji dotyczących rejestracji i własności poszczególnych statków powietrznych zarejestrowanych w danym Państwie. Ponadto każde Umawiające się Państwo powinno dostarczyć Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z przepisami, jakie ta organizacja może ustanowić, sprawozdań zawierających takie dane, jakie może udostępnić co do własności i kontroli statków powietrznych zarejestrowanych w tym Państwie i używanych zazwyczaj w międzynarodowej żegludze powietrznej. Otrzymane w ten sposób przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego dane będą na życzenie udostępnione przez nią innym Umawiającym się Państwom.

Rozdział IV

Środki mające na celu ułatwienie żeglugi powietrznej

Artykuł 22

Uproszczenie formalności

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zastosować wszelkie możliwe w praktyce środki przez wydanie specjalnych przepisów lub w inny sposób, w celu ułatwienia i usprawnienia żeglugi statków powietrznych między terytoriami Umawiających się Państw i zapobieżenia wszelkiej zbytecznej zwłóce w stosunku do statków powietrznych, ich załóg, pasażerów i ładunku, w szczególności o ile chodzi o zastosowanie ustaw dotyczących imigracji, kwarantanny, cła i odprawy.

Artykuł 23

Formalności celne i imigracyjne

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się, jak dalece uzna to za możliwe w praktyce, wydawać przepisy celne i imigracyjne dotyczące międzynarodowej żeglugi powietrznej, w zgodności z zasadami postępowania, które mogą być co pewien czas ustalane lub zalecane w zastosowaniu niniejszej Konwencji. Żadnego przepisu niniejszej Konwencji nie można tłumaczyć jako sprzeciwiającego się ustanawianiu wolnocłowych portów lotniczych.

Artykuł 24

Oplaty celne

a) Statek powietrzny przylatujący na terytorium innego Umawiającego się Państwa, odlatujący z takiego terytorium lub przelatujący nad nim będzie czasowo zwolniony od opłat przy zachowaniu przepisów celnych danego Państwa. Materiały pędne, smary, części zapasowe, normalne wyposażenie i zapasy podkładowe, znajdujące się na pokładzie statku powietrznego Umawiającego się Państwa, przybywającego na terytorium innego Umawiającego się Państwa i pozostające na jego pokładzie przy opuszczaniu tego terytorium, powinny być zwolnione od opłat celnych, kosztów inspekcji i tym podobnych opłat i należności państwowych lub miejscowych. Zwolnienie powyższe nie stosuje się do ilości lub materiałów wyładowanych, z wyjątkiem przypadków określonych przez przepisy celne danego Państwa, które mogą wymagać poddania tych ilości i materiałów nadzorowi celnemu.

b) Części zapasowe i wyposażenie, wwożone na terytorium Umawiającego się Państwa celem wbudowania lub używania na statku powietrznym innego Umawiającego się Państwa, używanym do międzynarodowej żeglugi powietrznej, powinny być zwolnione od opłat celnych, pod warunkiem wypełnienia przepisów danego Państwa, które mogą wymagać poddania tych przedmiotów nadzorowi celnemu lub kontroli celnej.

Artykuł 25

Statki powietrzne w niebezpieczeństwie

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do zapewnienia takich środków pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie na jego terytorium, jakie uzna za możliwe w praktyce, oraz do zezwolenia, z zastrzeżeniem kontroli swoich własnych władz, właścicielom statków powietrznych lub władzom Państwa, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany, na udzielenie takich środków pomocy, jakich wymagają okoliczności. Każde Umawiające się Państwo podejmując poszukiwania zaginionego statku powietrznego będzie brać udział w stosowaniu skoordynowanych środków, jakie mogą być co pewien czas zalecane na podstawie niniejszej Konwencji.

Artykuł 26

Dochodzenia w sprawie wypadków

W razie wypadku, którego doznał statek powietrzny jednego Umawiającego się Państwa na terytorium innego Umawiającego się Państwa i który pociągnął za sobą śmierć lub poważne obrażenia albo wskazuje na istnienie poważnych usterek technicznych na statku powietrznym lub w udogodnieniach dla żeglugi powietrznej, Państwo, na którego terytorium wypadek nastąpił, wdroży dochodzenie co do okoliczności wypadku, stosując się, jak dalece jego własne ustawy na to pozwalają, do zasad postępowania zaleconych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Państwu, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, powinno się umożliwić wyznaczenie obserwatorów, którzy byliby obecni przy dochodzeniu; Państwo prowadzące dochodzenie poda do wiadomości temu drugiemu Państwu sprawozdanie i wnioski w danej sprawie.

Artykuł 27

Wyłączenie spod zajęcia z tytułu roszczeń patentowych

a) Jeżeli statek powietrzny Umawiającego się Państwa jest używany do międzynarodowej żeglugi powietrznej, żadne dozwolone przybycie tego statku powietrznego na terytorium drugiego Umawiającego się Państwa ani dozwolony tranzyt przez terytorium takiego Państwa z lądowaniem lub bez lądowania nie może stanowić okazji ani do zajęcia lub zatrzymania statku powietrznego, ani do jakiegokolwiek

roszczenia przeciwko osobie, która jest właścicielem statku powietrznego lub która go używa, ani do innego działania ze strony lub z upoważnienia takiego Państwa lub osoby tam przebywającej z tego powodu, że konstrukcja, mechanizm, części, akcesoria lub funkcjonowanie statku powietrznego stanowią naruszenie jakiegokolwiek patentu, rysunku lub wzoru należycie uznanego lub zarejestrowanego w Państwie, na którego terytorium statek powietrzny przybył; rozumie się przy tym, że w Państwie, na którego terytorium taki statek powietrzny przybył, nie może być w żadnym przypadku wymagane złożenie zabezpieczenia w związku ze wspomnianym wyłączeniem spod zajęcia lub zatrzymania.

b) Przepisy ust. a) niniejszego artykułu stosuje się również do składania części zamiennych i wyposażenia zapasowego statków powietrznych oraz do prawa używania i wbudowania powyższych części i wyposażenia celem dokonania naprawy statku powietrznego Umawiającego się Państwa na terytorium innego Umawiającego się Państwa z zastrzeżeniem, że tak składowanych opatentowanych części lub wyposażenia nie można sprzedawać lub rozprowadzać wewnątrz Państwa, na którego terytorium statek powietrzny przybył, albo wywozić w celach handlowych poza granice tego Państwa.

c) Przywileje niniejszego artykułu stosuje się jedynie do tych Państw - stron niniejszej Konwencji, które 1) są stronami międzynarodowej konwencji o ochronie własności przemysłowej, z wszelkimi późniejszymi poprawkami do niej albo 2) wydały ustawy patentowe uznające wynalazki dokonane przez obywateli innych Państw będących stronami niniejszej Konwencji i udzielające tym wynalazkom odpowiedniej ochrony.

Artykuł 28

Udogodnienia w dziedzinie żeglugi powietrznej i znormalizowane systemy

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się w zakresie, w jakim uzna to za możliwe, w praktyce:

- a) urządzić na swoim terytorium w celu ułatwienia międzynarodowej żeglugi powietrznej porty lotnicze, obsługę radiową, obsługę meteorologiczną i inne udogodnienia dla żeglugi powietrznej, zgodnie z wzorami i metodami postępowania zalecanymi lub ustalonymi co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji.
- b) przyjąć i wprowadzić w życie właściwe systemy wzorcowe w zakresie metod łączności, kodów, znakowań, sygnalizacji, oświetlenia i innych metod i reguł eksploatacji, jakie mogą być zalecane lub ustalone co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji,
- c) współpracować w międzynarodowych poczynaniach, podejmowanych w celu zapewnienia publikowania map i planów lotniczych zgodnie z wzorami, jakie mogą być zalecane lub ustalone co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji.

Rozdział V

Warunki dotyczące statków powietrznych

Artykuł 29

Dokumenty pokładowe statku powietrznego

Każdy statek powietrzny Umawiającego się Państwa używany do żeglugi międzynarodowej powinien mieć na pokładzie następujące dokumenty, odpowiadające warunkom przepisany w niniejszej Konwencji:

- a) swoją kartę rejestracyjną,
- b) swoje świadectwo zdatności do lotu,
- c) odpowiednie licencje dla każdego członka załogi,

- d) swój dziennik podróży,
- e) licencję na pokładową stację radiową, jeżeli jest wyposażony w aparat radiowy,
- f) listę imienną pasażerów z podaniem miejsca wejścia na pokład i miejsca przeznaczenia, jeżeli przewozi pasażerów,
- g) manifest i szczegółowe deklaracje towarowe, jeżeli przewozi towary.

Artykuł 30

Wyposażenie radiowe statku powietrznego

a) Statek powietrzny każdego Umawiającego się Państwa może podczas przebywania na terytorium i nad terytorium innych Umawiających się Państw mieć na pokładzie radiowy aparat nadawczy jedynie wówczas, gdy właściwe władze Państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, wydały licencję na zainstalowanie i używanie tego aparatu. Używanie radiowego aparatu nadawczego w obrębie terytorium Umawiającego się Państwa, nad którym statek powietrzny przelatuje, powinno być zgodne z przepisami wydanymi przez to Państwo.

b) Radiowy aparat nadawczy może być używany jedynie przez tych członków załogi uczestniczącej w locie, którzy posiadają na to specjalną licencję wydaną przez właściwe władze Państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

Artykuł 31

Świadectwa zdolności do lotu

Każdy statek powietrzny używany do międzynarodowej żeglugi powietrznej powinien być zaopatrzony w świadectwo zdolności do lotu, wydane lub potwierdzone przez Państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

Artykuł 32

Licencje personelu

- a) Pilot i inni członkowie załogi eksploatacyjnej każdego statku powietrznego używanego do żeglugi międzynarodowej powinni posiadać świadectwa uzdolnienia i licencje wydane lub potwierdzone przez Państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.
- b) Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie prawo odmowy uznania ważności, gdy chodzi o loty nad jego terytorium świadectw uzdolnienia i licencji, przyznanych któremukolwiek z jego obywateli przez inne umawiające się Państwo.

Artykuł 33

Uznanie świadectw i licencji

Świadectwa zdolności do lotu oraz świadectwa uzdolnienia i licencje, wydane lub potwierdzone przez Umawiające się Państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, powinny być uznane za ważne przez inne Umawiające się Państwa pod warunkiem, że wymagania, które były stawiane przy wydawaniu lub potwierdzaniu wspomnianych świadectw i licencji, są równe lub wyższe od wymagań minimalnych, jakie mogą być co pewien czas ustalane na podstawie niniejszej Konwencji.

Artykuł 34

Dzienniki podróży

Dla każdego statku powietrznego używanego do żeglugi międzynarodowej powinno się prowadzić dziennik podróży, w którym wpisuje się szczegóły dotyczące samego statku powietrznego, jego załogi i każdej podróży w sposób, jaki może być co pewien czas ustalany na podstawie niniejszej Konwencji.

Artykuł 35

Ograniczenia dotyczące ładunku

a) Na statkach powietrznych używanych do żeglugi międzynarodowej nie można przewozić amunicji wojennej lub sprzętu wojennego na terytorium lub nad terytorium któregośkolwiek Państwa, chyba że Państwo to udzieliło zezwolenia. Każde Państwo powinno ustalić, w drodze wydania przepisów, co się uważa za amunicję wojenną lub sprzęt wojenny w rozumieniu niniejszego artykułu, biorąc pod uwagę, w celu ujednoczenia przepisów, zalecenia, jakie może co pewien czas wydawać Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

b) Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie prawo regulowania lub zakazywania z uwagi na porządek publiczny i bezpieczeństwo, przewozu na swoim terytorium lub nad swoim terytorium przedmiotów innych, niż wymienione w ustępie a) pod warunkiem, że nie będą czynione żadne różnice w tym względzie między krajowymi statkami powietrznymi danego Państwa a statkami powietrznymi innych Państw używanymi do tejże żeglugi i że ponadto nie będą stosowane żadne ograniczenia, które mogłyby krępować przewóz i używanie na statkach powietrznych urządzeń niezbędnych do ich eksploatacji lub nawigacji albo dla bezpieczeństwa personelu lub pasażerów.

Artykuł 36

Aparaty fotograficzne

Każde Umawiające się Państwo może zakazać lub uregulować używanie aparatów na statkach powietrznych nad swoim terytorium.

Rozdział VI

Międzynarodowe normy i zalecone metody postępowania

Artykuł 37

Przyjęcie międzynarodowych norm i zasad postępowania

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się współpracować w celu zapewnienia najwyższego możliwego w praktyce ujednostajnienia przepisów, norm, zasad postępowania i organizacji w odniesieniu do statków powietrznych, personelu, dróg lotniczych i służb pomocniczych we wszelkich przypadkach, w których takie ujednostajnienie może ułatwić i ulepszyć żeglugę powietrzną.

W tym celu Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego będzie przyjmować i zmieniać co pewien czas w miarę potrzeby międzynarodowe normy oraz zalecone metody i zasady postępowania, odnoszące się do:

- a) systemów łączności i udogodnień dla żeglugi powietrznej, łącznie ze znakowaniem naziemnym,
 - b) cech charakterystycznych portów lotniczych i pól wzlotów,
 - c) reguł lotniczych i metod kontroli ruchu lotniczego,
 - d) wydawania licencji personelowi eksploatacyjnemu i mechanicznemu,
 - e) zdatności statków powietrznych do lotu,
 - f) rejestracji i identyfikacji statków powietrznych,
 - g) gromadzenia i wymiany informacji meteorologicznych,
 - h) ksiąg pokładowych,
 - i) map i planów lotniczych,
 - j) formalności celnych i imigracyjnych,
 - k) statków powietrznych w niebezpieczeństwie i dochodzeń w sprawie wypadków
- oraz do wszelkich innych zagadnień, związanych z bezpieczeństwem, regularnością i sprawnością żeglugi powietrznej, które mogą tego co pewien czas wymagać.

Artykuł 38

Odchylenia od międzynarodowych norm i zasad postępowania

Każde Państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania w przypadkach ich zmian, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania, różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie podać do wiadomości Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe. W przypadku zmian w normach międzynarodowych każde Państwo, które nie dokonało odpowiednich zmian we wprowadzonych przez siebie przepisach lub metodach postępowania, powinno zawiadomić o tym Radę w ciągu sześćdziesięciu dni od daty przyjęcia zmian do normy międzynarodowej albo wskazać środki, jakie zamierza zastosować. W każdym takim przypadku Rada powiadamia niezwłocznie wszystkie inne Państwa o różnicach istniejących między jedną lub większą ilością cech normy międzynarodowej a krajową praktyką stosowaną w tym zakresie przez wspomniane Państwo.

Artykuł 39

Wpisy dodatkowe na świadectwach i licencjach.

a) Jeżeli jakikolwiek statek powietrzny lub jego część składowa, co do których istnieje międzynarodowa norma zdatności do lotu lub funkcjonowania, w chwili wydania świadectwa zdatności do lotu nie odpowiada pod jakimkolwiek względem wspomnianej normie, wówczas na świadectwie zdatności do lotu lub w załączniku do niego powinny być wpisane wszystkie punkty, co do których norma nie została zachowana.

b) Jeżeli jakakolwiek osoba posiadająca licencję nie odpowiada w pełni wymaganiom ustalonym przez normę międzynarodową dla klasy licencji lub świadectwa, które posiada, wówczas na licencji tej osoby lub w załączniku do tej licencji powinny być wpisane wszystkie szczegóły, co do których dana osoba nie odpowiada wspomnianym wymaganiom.

Artykuł 40

Ważność świadectw i licencji posiadających dodatkowe wpisy

Żaden statek powietrzny i żaden członek personelu, który posiada świadectwo lub licencję z wyżej wspomnianym dodatkowym wpisem, nie może brać udziału w żegludze międzynarodowej, chyba że

otrzyma na to pozwolenie Państwa lub Państw, na których terytorium przebywa. Rejestrowanie lub używanie takiego statku powietrznego lub jakiegokolwiek części składowej statku powietrznego dopuszczonej do użytku na podstawie świadectwa w Państwie innym niż Państwo, w którym świadectwo zostało pierwotnie wydane, jest uzależnione od decyzji Państwa, na którego terytorium statek powietrzny lub część składowa zostały sprowadzone.

Artykuł 41

Uznanie dotychczasowych norm zdatności do lotu

Przepisów niniejszego rozdziału nie stosuje się do tych typów statków powietrznych i wyposażenia statków powietrznych, których pierwowzór został przedstawiony do homologacji odpowiednim władzom krajowym przed upływem trzech lat, licząc od daty przyjęcia normy międzynarodowej dotyczącej zdatności do lotu danego sprzętu.

Artykuł 42

Uznanie dotychczasowych norm uzdolnienia personelu

Przepisów niniejszego rozdziału nie stosuje się do członków personelu, których licencje zostały wydane po raz pierwszy przed upływem roku, licząc od daty przyjęcia po raz pierwszy normy międzynarodowej, dotyczącej kwalifikacji danego personelu; niemniej jednak przepisy te stosuje się w każdym przypadku do wszystkich członków personelu, których licencje zachowują jeszcze ważność po upływie pięciu lat, licząc od daty przyjęcia takiej normy.

CZEŚĆ II.

ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

Rozdział VII

Organizacja

Artykuł 43

Nazwa i skład

Niniejszą Konwencją tworzy się organizację pod nazwą: Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Organizacja składa się ze Zgromadzenia, Rady i wszelkich innych organów, jakie mogą się okazać potrzebne.

Artykuł 44

Przedmiot działalności

Celem i przedmiotem działalności Organizacji jest rozwijanie zasad i techniki międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz popieranie planowania i rozwoju międzynarodowego przewozu lotniczego w taki sposób, aby:

- a) zapewnić bezpieczny i prawidłowy rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego na całym świecie,
- b) popierać umiejętności konstruowania i eksploataowania statków powietrznych dla celów pokojowych,
- c) popierać rozwój dróg lotniczych, portów lotniczych i udogodnień dla żeglugi powietrznej do użytku międzynarodowego lotnictwa cywilnego,
- d) zapewnić potrzebny ludom świata bezpieczny, regularny, sprawny i ekonomiczny przewóz lotniczy,
- e) zapobiegać marnotrawstwu gospodarczemu spowodowanemu nierozsądną konkurencją,
- f) zapewniać, by prawa umawiających się Państw były w pełni szanowane i aby każde umawiające się Państwo miało należytą możliwość eksploataowania międzynarodowych linii lotniczych,
- g) unikać czynienia dyskryminacji między Umawiającymi się Państwami,
- h) zwiększać bezpieczeństwo lotów w międzynarodowej żegludze powietrznej,
- i) popierać w ogóle rozwój międzynarodowej cywilnej żeglugi powietrznej pod każdym względem.

Artykuł 45

Stała siedziba

Stała siedziba Organizacji będzie się znajdować w miejscu wyznaczonym na końcowym posiedzeniu Tymczasowego Zgromadzenia Prowizorycznej Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, ustanowionej na mocy Tymczasowego Układu o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanego w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Decyzją Rady siedziba Organizacji może być czasowo przeniesiona w inne miejsce, a inaczej niż czasowo - decyzją Zgromadzenia, przy czym decyzja ta powinna uzyskać liczbę głosów ustaloną przez Zgromadzenie. Ustalona w ten sposób ilość głosów nie będzie niższa niż trzy piąte ogólnej ilości Umawiających się Państw.

Artykuł 46

Pierwsze zebranie Zgromadzenia

Pierwsze zebranie Zgromadzenia zostanie zwołane przez Tymczasową Radę wyżej wymienionej Prowizorycznej Organizacji bezpośrednio po wejściu w życie niniejszej Konwencji i odbędzie się w czasie i miejscu, wyznaczonych przez Tymczasową Radę.

Artykuł 47

Zdolność prawna

Organizacja korzysta na terytorium każdego Umawiającego się Państwa z takiej zdolności prawnej, jaka może się okazać konieczna dla wykonywania funkcji Organizacji. Przyznaje się jej pełną osobowość prawną tam, gdzie jest to zgodne z konstytucją i ustawami danego Państwa.

Rozdział VIII

Zgromadzenie

Artykuł 48

Zebranie Zgromadzenia i głosowanie

a) Zgromadzenie zbiera się co najmniej raz na trzy lata i jest zwoływane przez Radę w dogodnym czasie i miejscu. Zebrania nadzwyczajne Zgromadzenia mogą odbywać się w każdym czasie na wezwanie Rady lub na życzenie co najmniej jednej piątej ogólnej liczby Umawiających się Państw skierowane do Generalnego Sekretarza.

b) Wszystkie Umawiające się Państwa mają równe prawa reprezentacji na zebraniach Zgromadzenia, przy czym każde Umawiające się Państwo ma prawo do jednego głosu. Delegaci reprezentujący Umawiające się Państwo mogą korzystać z pomocy doradców technicznych, którzy mogą brać udział w zebraniach, lecz nie posiadają prawa głosowania.

c) Do stworzenia quorum na zebraniach Zgromadzenia potrzebna jest większość Umawiających się Państw. O ile w niniejszej Konwencji nie postanowiono inaczej, uchwały Zgromadzenia zapadają większością oddanych głosów.

Artykuł 49

Uprawnienia i obowiązki Zgromadzenia

Uprawnienia i obowiązki Zgromadzenia są następujące:

- a) wybieranie na każdym zebraniu swojego Przewodniczącego i innych urzędników,
- b) wybieranie tych Umawiających się Państw, które mają być reprezentowane w Radzie, zgodnie z postanowieniami rozdziału IX,
- c) rozpatrywanie sprawozdań Rady i podejmowanie w związku z nimi odpowiedniego działania oraz decydowanie we wszelkich sprawach przedłożonych Zgromadzeniu przez Radę,
- d) ustalanie własnego regulaminu i powoływanie takich pomocniczych komisji, jakie Zgromadzenie może uznać za konieczne lub pożądane,
- e) uchwalanie rocznych budżetów i decydowanie w sprawach finansowych Organizacji, zgodnie z postanowieniami rozdziału XII,
- f) badanie wydatków i zatwierdzanie rachunków Organizacji,
- g) przekazywanie Radzie, komisjom pomocniczym lub jakiegokolwiek innemu organowi, według uznania Zgromadzenia, wszelkich spraw należących do jego zakresu działania,
- h) przelewanie na Radę pełnomocnictw i uprawnień koniecznych lub pożądanych dla wykonywania przez Organizację jej funkcji oraz odwoływanie lub zmiana w każdym czasie przelanych uprawnień,
- i) wykonywanie właściwych postanowień rozdziału XIII,
- j) rozpatrywanie wniosków dotyczących wprowadzenia zmian lub poprawek do przepisów niniejszej Konwencji oraz w przypadku zatwierdzenia przez Zgromadzenie zalecenia ich Umawiającym się Państwom, zgodnie z postanowieniami rozdziału XXI,
- k) rozpatrywanie każdej sprawy należącej do zakresu działania Organizacji, a nie przekazanej wyraźnie Radzie.

Rozdział IX

Rada

Artykuł 50

Skład i wybór Rady

a) Rada jest organem stałym, odpowiedzialnym przed Zgromadzeniem. Rada składa się z trzydziestu sześciu* Umawiających się Państw wybranych przez Zgromadzenie. Wybory powinny odbywać się na pierwszym zebraniu Zgromadzenia, następnie zaś powinny odbywać się co trzy lata. Wybrani w ten sposób członkowie Rady sprawują swoje funkcje aż do najbliższych wyborów.

b) Przy wyborze członków Rady Zgromadzenie zapewni odpowiednią reprezentację: 1) Państwom odgrywającym główną rolę w dziedzinie przewozów lotniczych, 2) Państwom nie reprezentowanym z innego tytułu, a mającym największy wkład w dostarczaniu udogodnień dla międzynarodowej cywilnej żeglugi powietrznej; 3) Państwom nie reprezentowanym z innego tytułu, a których wybór zapewni reprezentowanie w Radzie wszystkich głównych rejonów geograficznych świata. Każde wakujące miejsce w Radzie powinno być obsadzone przez Zgromadzenie w możliwie krótkim czasie; każde Umawiające się Państwo wybrane w ten sposób członkiem Rady, zatrzymuje mandat aż do czasu, kiedy miał wygasnąć mandat jego poprzednika.

c) Żaden przedstawiciel Umawiającego się Państwa w Radzie nie może być czynnie związany z eksploatacją międzynarodowej służby powietrznej ani finansowo zainteresowany w takiej służbie.

Artykuł 51

Przewodniczący Rady

Rada wybiera Przewodniczącego na okres trzech lat z prawem ponownego wyboru. Przewodniczący nie ma prawa głosowania. Rada wybiera spośród swoich członków jednego lub więcej wiceprzewodniczących, którzy zachowują prawo głosowania w czasie, gdy pełnią funkcje Przewodniczącego. Przewodniczący nie musi być wybrany spośród przedstawicieli członków Rady, lecz jeżeli jeden z przedstawicieli członków Rady zostanie wybrany Przewodniczącym, jego miejsce w Radzie uważa się za wakujące, a Państwo które wybrany reprezentował, wyznacza nowego przedstawiciela. Do obowiązków Przewodniczącego należy:

- a) zwoływanie zebrań Rady, Komitetu Przewozu Lotniczego i Komisji Żeglugi Powietrznej,
- b) działanie w charakterze przedstawiciela Rady oraz
- c) wykonywanie w imieniu Rady czynności zleconych Przewodniczącemu przez Radę.

Artykuł 52

Głosowanie w Radzie

Uchwały Rady wymagają przyjęcia przez większość jej członków. Rada może upoważnić do załatwienia określonej sprawy komitet wyłoniony spośród jej członków. Każde zainteresowane Umawiające się Państwo będzie mogło odwołać się do Rady od postanowień każdego jej komitetu.

Artykuł 53

Uczestnictwo bez prawa głosowania

Każde Umawiające się Państwo może brać udział bez prawa głosowania w rozpatrywaniu przez Radę lub przez jej komitety i komisje każdej sprawy dotyczącej bezpośrednio jego interesów. Żaden z członków

Rada nie może głosować przy rozpatrywaniu przez Radę sporu, w którym jest on stroną.

Artykuł 54

Czynności obowiązkowe Rady

Rada:

- a) przedkłada Zgromadzeniu roczne sprawozdanie,
- b) wykonuje dyrektywy Zgromadzenia i spełnia funkcje i obowiązki nałożone na nią przez niniejszą Konwencję,
- c) ustala swoją organizację i regulamin,
- d) wyznacza Komitet Przewozu Lotniczego składający się z przedstawicieli członków Rady i przed nią odpowiedzialny oraz określa jego obowiązki,
- e) powołuje Komisję Żeglugi Powietrznej zgodnie z postanowieniami rozdziału X,
- f) zarządza finansami Organizacji zgodnie z postanowieniami rozdziałów XII i XV,
- g) określa pobory przewodniczącego Rady,
- h) wyznacza głównego urzędnika wykonawczego, który ma tytuł Generalnego Sekretarza i wydaje zarządzenia dotyczące powoływania innego potrzebnego personelu zgodnie z postanowieniami rozdziału XI,
- i) zwraca się o informacje dotyczące postępów żeglugi powietrznej i eksploatacji międzynarodowych służb powietrznych, łącznie z informacjami o kosztach eksploatacji i o subsydiach wypłacanych liniom lotniczym z funduszy publicznych, jak również zbiera, bada i ogłasza wspomniane informacje,
- j) zawiadamia Umawiające się Państwa o wszelkich naruszeniach niniejszej Konwencji, jak również o każdym uchybieniu w wykonywaniu zaleceń lub postanowień Rady,
- k) zawiadamia Zgromadzenie o wszelkich naruszeniach niniejszej Konwencji w przypadku, gdy zainteresowane Umawiające się Państwo zaniedbało, po zwróceniu uwagi na istnienie naruszenia, podjęcia odpowiednich kroków we właściwym czasie,
- l) przyjmuje zgodnie z postanowieniami rozdziału VI niniejszej Konwencji międzynarodowe normy i zalecone metody postępowania, które dla większej dogodności oznacza jako załączniki do niniejszej Konwencji, oraz powiadamia wszystkie Umawiające się Państwa o krokach podjętych w tym przedmiocie,
- m) rozważa zalecenia Komisji Żeglugi Powietrznej dotyczące poprawek do załączników i podejmuje działania zgodnie z postanowieniami rozdziału XX,
- n) rozważa każdą sprawę dotyczącą Konwencji przedłożoną Radzie przez którekolwiek Umawiające się Państwo.

Artykuł 55

Czynności fakultatywne Rady

Rada może:

- a) jeżeli jest to właściwe i w świetle doświadczenia pożądane, tworzyć podległe komisje przewozu lotniczego na podstawie regionalnej lub innej i oznaczyć grupy Państw lub linii lotniczych, do których lub za pośrednictwem których może się zwracać dla łatwiejszego osiągnięcia celów niniejszej Konwencji,
- b) upoważnić Komisję Żeglugi Powietrznej do wykonywania funkcji dodatkowych oprócz tych, które są przewidziane w Konwencji, oraz odwoływać lub zmieniać w każdym czasie tego rodzaju upoważnienia,
- c) prowadzić badania we wszystkich dziedzinach przewozu lotniczego i żeglugi powietrznej, mających znaczenie międzynarodowe, podawać do wiadomości Umawiających się Państw wyniki swoich badań i ułatwiać wymianę informacji między Umawiającymi się Państwami w sprawach przewozu lotniczego i żeglugi powietrznej,
- d) studiować wszelkie zagadnienia dotyczące organizacji i eksploatacji międzynarodowego przewozu

lotniczego, łącznie z międzynarodową własnością i eksploatacją międzynarodowych służb powietrznych na głównych drogach, oraz przedkładać Zgromadzeniu projekty odnoszące się do tych zagadnień,

e) badać na żądanie któregokolwiek Umawiającego się Państwa każdą sytuację mogącą wywołać nadające się do usunięcia przeszkody w rozwoju międzynarodowej żeglugi powietrznej i po przeprowadzeniu takiego badania ogłaszać sprawozdania, jakie mogą się jej wydać pożądane.

Rozdział X

Komisja Żeglugi Powietrznej

Artykuł 56

Przedstawianie kandydatur i powoływanie członków Komisji

Komisja Żeglugi Powietrznej składa się z dziewiętnastu** członków powołanych przez Radę spośród osób przedstawionych przez Umawiające się Państwa. Osoby te powinny mieć odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie w dziedzinie teorii i praktyki lotnictwa. Rada zwraca się do wszystkich Umawiających się Państw o przedstawienie kandydatur. Przewodniczącemu Komisji Żeglugi Powietrznej powołuje Rada.

Artykuł 57

Obowiązki Komisji

Komisja Żeglugi Powietrznej:

- a) rozpatruje zmiany załączników niniejszej Konwencji i zaleca Radzie ich przyjęcie,
- b) ustanawia techniczne podkomisje, w których może być reprezentowane każde Umawiające się Państwo, o ile sobie tego życzy,
- c) przedstawia Radzie opinie co do zbierania i podawania do wiadomości Umawiającym się Państwom wszelkich informacji, które uważa za potrzebne i pożyteczne dla postępu w żegludze powietrznej.

Rozdział XI

Personel

Artykuł 58

Powoływanie personelu

Z zastrzeżeniem regulaminów ustalonych przez Zgromadzenie i postanowień niniejszej Konwencji, Rada określa tryb powoływania i zwalniania, sposób szkolenia, pobory, diety oraz warunki pełnienia służby Generalnego Sekretarza i pozostałego personelu Organizacji, przy czym może ona powoływać lub korzystać z usług obywateli któregokolwiek Umawiającego się Państwa.

Artykuł 59

Międzynarodowy charakter personelu

Przewodniczący Rady, Generalny Sekretarz i pozostały personel nie może w odniesieniu do wypełnianych przez siebie obowiązków zwracać się o instrukcje ani przyjmować ich od jakiegokolwiek władzy poza Organizacją. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się w pełni szanować międzynarodowy charakter obowiązków personelu i powstrzymać się od prób wpływania na któregokolwiek ze swych obywateli w związku z wypełnianiem przez nich tych obowiązków.

Artykuł 60

Immunitety i przywileje personelu.

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się, jak dalece jest to możliwe według jego prawa konstytucyjnego, przyznawać Przewodniczącemu Rady, Generalnemu Sekretarzowi i innemu personelowi Organizacji immunitety i przywileje przyznawane podobnemu personelowi innych publicznych organizacji międzynarodowych. Jeżeli ogólny układ międzynarodowy o immunitetach i przywilejach cywilnych funkcjonariuszy międzynarodowych zostanie zawarty, immunitety i przywileje przyznane Przewodniczącemu Rady, Generalnemu Sekretarzowi i innemu personelowi Organizacji będą jednakowe z immunitetami i przywilejami, przyznawanymi w myśl wspomnianego ogólnego układu międzynarodowego.

Rozdział XII

Finanse

Artykuł 61

Budżet i rozłożenie wydatków

Rada przedkłada Zgromadzeniu roczne budżety, zestawienia rachunkowe oraz preliminarze wszelkich wpływów i wydatków. Zgromadzenie uchwała budżety z wszelkimi zmianami, jakie uzna za stosowne wprowadzić, oraz - z wyjątkiem wpłat przypadających w myśl rozdziału XV od Państw wyrażających na to zgodę - rozkłada wydatki Organizacji pomiędzy Umawiające się Państwa na zasadach ustalonych przez siebie co pewien czas.

Artykuł 62

Zawieszenie prawa głosowania

Zgromadzenie może zawiesić w prawie głosowania w Zgromadzeniu i w Radzie każde Umawiające się Państwo, które nie wywiązało się w należytych czasie ze swoich zobowiązań finansowych wobec Organizacji.

Artykuł 63

Wydatki delegacji i innych przedstawicieli

Każde Umawiające się Państwo pokrywa wydatki swojej własnej delegacji na Zgromadzenie, jak również wynagrodzenie, koszty podróży i inne wydatki każdej osoby wyznaczonej przez siebie do pełnienia obowiązków w Radzie oraz osób przedstawionych lub wyznaczonych przez siebie na przedstawicieli we wszelkich komitetach lub komisjach pomocniczych Organizacji.

Rozdział XIII

Inne porozumienia międzynarodowe

Artykuł 64

Porozumienia dotyczące bezpieczeństwa

W odniesieniu do należących do jej kompetencji spraw lotniczych, dotyczących bezpośrednio bezpieczeństwa świata, Organizacja może zawierać na mocy uchwały Zgromadzenia odpowiednie porozumienia z jakąkolwiek organizacją ogólną ustanowioną przez narody świata dla zachowania pokoju.

Artykuł 65

Porozumienia z innymi instytucjami międzynarodowymi

Rada może w imieniu Organizacji zawierać układy z innymi organizacjami międzynarodowymi celem utrzymania wspólnych służb, jak również celem uzgadniania wspólnych postanowień dotyczących personelu oraz może zawierać za zgodą Zgromadzenia inne porozumienia, mogące ułatwić prace Organizacji.

Artykuł 66

Funkcje dotyczące innych układów

a) Organizacja pełni również funkcje powierzone jej przez układ o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych oraz przez układ o międzynarodowym przewozie lotniczym, sporządzone w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., zgodnie z postanowieniami i warunkami wspomnianych układów.

b) Członkowie Zgromadzenia i Rady, którzy nie przyjęli układu o tranzycie międzynarodowych służb powietrznych lub układu o międzynarodowym przewozie lotniczym, sporządzonych w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., nie mają prawa głosowania w sprawach przedłożonych Zgromadzeniu lub Radzie na mocy postanowień jednego lub drugiego ze wspomnianych układów.

CZĘŚĆ III. MIĘDZYNARODOWY PRZEWÓZ LOTNICZY

Rozdział XIV

Informacje i sprawozdania

Artykuł 67

Nadsyłanie sprawozdań Radzie

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się, by jego międzynarodowe linie lotnicze przedstawiały Radzie, zgodnie z ustalonymi przez nią wymaganiami, sprawozdania dotyczące ruchu i statystykę kosztów, jak również sprawozdania finansowe wykazujące między innymi wysokość wszystkich wpływów oraz ich źródła.

Rozdział XV

Porty lotnicze i inne udogodnienia dla żeglugi powietrznej

Artykuł 68

Wyznaczanie dróg i portów lotniczych

Każde Umawiające się Państwo może, z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Konwencji, wyznaczyć dla każdej międzynarodowej służby lotniczej drogę, która ma być używana w obrębie jego terytorium, oraz porty lotnicze, z których dana służba może korzystać.

Artykuł 69

Ulepszenie udogodnień dla żeglugi powietrznej

Jeżeli Rada jest zdania, że porty lotnicze lub inne udogodnienia dla żeglugi powietrznej któregoś Umawiającego się Państwa ze służbą radiową i meteorologiczną włącznie nie są według rozsądnej oceny wystarczające do bezpiecznej, regularnej, wydajnej i ekonomicznej eksploatacji istniejących lub projektowanych międzynarodowych służb powietrznych, powinna ona przeprowadzić konsultacje z Państwem bezpośrednio zainteresowanym i z innymi Państwami zainteresowanymi celem znalezienia środków zaradczych w danej sytuacji; będzie ona też mogła w tym celu czynić zalecenia. Żadne Umawiające się Państwo nie będzie uznane za winne naruszenia postanowień niniejszej Konwencji, jeżeli uchyli się od wykonania takich zaleceń.

Artykuł 70

Finansowanie udogodnień dla żeglugi powietrznej

Każde Umawiające się Państwo może w warunkach przewidzianych w artykule 69 zawrzeć porozumienie z Radą w celu wykonania wspomnianych zaleceń. Państwo może przyjąć na siebie pokrycie wszelkich kosztów wynikających z wykonania takiego porozumienia; w przeciwnym razie Rada może na życzenie danego Państwa wyrazić zgodę na pokrycie kosztów w całości lub części.

Artykuł 71

Organizowanie i utrzymywanie udogodnień przez Radę

Na życzenie Umawiającego się Państwa Rada może wyrazić zgodę na urządzenie, zapewnienie obsługi, utrzymywanie i administrację wszystkich lub niektórych portów lotniczych lub innych udogodnień dla żeglugi powietrznej ze służbą radiową i meteorologiczną włącznie, jakie są na terytorium danego Państwa potrzebne do bezpiecznej, regularnej, wydajnej i ekonomicznej eksploatacji międzynarodowych służb powietrznych innych Umawiających się Państw. Rada może również ustalić słuszne i umiarkowane opłaty za korzystanie z danych udogodnień.

Artykuł 72

Nabycie lub używanie terenów

W przypadku gdy dla urządzenia udogodnień finansowanych w całości lub części przez Radę na życzenie Umawiającego się Państwa potrzebne są odpowiednie tereny, Państwo to jest obowiązane albo samo zapewnić potrzebne tereny zachowując, jeżeli tego pragnie, odnoszące się do nich tytuły własności, albo ułatwić ich używanie przez Radę na słusznych i umiarkowanych warunkach zgodnie z ustawodawstwem krajowym.

Artykuł 73

Wydatki i rozłożenie obciążeń

W granicach funduszków, które mogą być oddane do dyspozycji Rady przez Zgromadzenie na podstawie postanowień rozdziału XII, Rada może pokrywać bieżące wydatki na cele określone w niniejszym rozdziale z ogólnych funduszków Organizacji. Obciążenia z tytułu utworzenia funduszu kapitałnego niezbędnego dla celów określonych w niniejszym rozdziale są rozkładane przez Radę według uzgodnionych uprzednio proporcji i na odpowiednie okresy czasu pomiędzy Umawiające się Państwa, które wyraziły na to zgodę, a których linie lotnicze korzystają z danych udogodnień. Rada może również rozłożyć pomiędzy Państwa, które wyrażą na to zgodę, obciążenia z tytułu niezbędnego funduszu obrotowego.

Artykuł 74

Pomoc techniczna i przeznaczenie wpływów

W przypadku gdy Rada na życzenie Umawiającego się Państwa wyklada fundusze albo urządza w całości lub części porty lotnicze lub inne udogodnienia, porozumienie może przewidywać za zgodą wspomnianego Państwa pomoc techniczną w zakresie nadzoru i eksploatacji portów lotniczych i innych udogodnień, jak również pokrycie z wpływów z eksploatacji wspomnianych portów lotniczych i innych udogodnień kosztów tejże eksploatacji oraz odsetek i rat amortyzacyjnych.

Artykuł 75

Przejęcie udogodnień od Rady

Każde Umawiające się Państwo może w każdym czasie uwolnić się od zobowiązania przyjętego na siebie na podstawie artykułu 70 i przejąć porty lotnicze lub inne udogodnienia, urządzone przez Radę na jego terytorium zgodnie z postanowieniami artykułów 71 i 72, wpłacając Radzie kwotę, którą ona uzna w danych okolicznościach za odpowiednią. Jeżeli Państwo uważa, że kwota ustalona przez Radę jest nieodpowiednia, może ono od decyzji Rady odwołać się do Zgromadzenia, które może decyzję Rady zatwierdzić lub zmienić.

Artykuł 76

Zwrot funduszków

Fundusze uzyskane przez Radę ze spłaty dokonanej w myśl postanowień artykułu 75 oraz z wpływów otrzymanych w myśl postanowień artykułu 74 tytułem odsetek i rat amortyzacyjnych powinny być, w przypadku uprzedniego wyłożenia funduszków przez Państwa w myśl postanowień artykułu 73, zwrócone tym Państwom proporcjonalnie do wkładów ustalonych pierwotnie dla każdego z nich przez Radę.

Rozdział XVI

Organizacje wspólnej eksploatacji i służby poolowe

Artykuł 77

Dozwolone organizacje wspólnej eksploatacji

Nic w niniejszej Konwencji nie sprzeciwia się tworzeniu przez dwa lub więcej Umawiających się Państw organizacji wspólnej eksploatacji przewozu lotniczego lub międzynarodowych agencji eksploatacyjnych ani też ustanawianiu poolu służb powietrznych tych Państw na jakichkolwiek drogach lub w jakichkolwiek rejonach. Takie organizacje lub agencje i takie poole służb powietrznych podlegają jednakże wszelkim postanowieniom niniejszej Konwencji, łącznie z postanowieniami dotyczącymi rejestracji układów w Radzie. Rada ustala sposób, w jaki postanowienia niniejszej Konwencji odnoszące się do przynależności państwowej statków powietrznych stosuje się do statków powietrznych eksploatowanych przez międzynarodowe agencje eksploatacyjne.

Artykuł 78

Działanie Rady

Rada może proponować zainteresowanym Umawiającym się Państwom tworzenie wspólnych organizacji w celu eksploatacji służb powietrznych na wszelkich drogach lub w jakichkolwiek rejonach.

Artykuł 79

Udział w organizacjach eksploatacyjnych

Państwo może brać udział we wspólnych organizacjach eksploatacyjnych lub w porozumieniach poolowych albo za pośrednictwem swojego Rządu, albo za pośrednictwem przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw linii lotniczych przez swój Rząd wyznaczonych. Przedsiębiorstwa te mogą według wyłącznego uznania zainteresowanego Państwa stanowić własność państwową, częściowo państwową lub prywatną.

CZĘŚĆ IV. POSTANOWIENIA KOŃCOWE

Rozdział XVII

Inne układy i porozumienia lotnicze

Artykuł 80

Konwencja paryska i hawańska

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się niezwłocznie po wejściu w życie niniejszej Konwencji wypowiedzieć konwencję urządzającą żeglugę powietrzną, podpisaną w Paryżu dnia 13 października 1919 r., lub konwencję w sprawie lotnictwa handlowego, podpisaną w Hawanie dnia 20 lutego 1928 r., o ile jest stroną którejkolwiek z tych konwencji. Między Umawiającymi się Państwami niniejsza Konwencja zastępuje wspomniane wyżej konwencje paryską i hawańską.

Artykuł 81

Rejestracja obowiązujących układów

Wszelkie układy lotnicze obowiązujące w chwili wejścia w życie niniejszej Konwencji między Umawiającymi się Państwami a jakimkolwiek innym Państwem albo między linią lotniczą Umawiającego się Państwa a jakimkolwiek innym Państwem lub linią lotniczą jakiegokolwiek innego Państwa powinny być niezwłocznie zarejestrowane w Radzie.

Artykuł 82

Uchylenie porozumień niezgodnych z Konwencją

Umawiające się Państwa postanawiają, że niniejsza Konwencja uchyla wszelkie zobowiązania i porozumienia między nimi niezgodne z jej postanowieniami oraz zobowiązują się do niezaciągania tego rodzaju zobowiązań i niezawierania tego rodzaju porozumień. Umawiające się Państwo, które zanim stało się członkiem Organizacji przyjęło zobowiązania niezgodne z postanowieniami niniejszej Konwencji wobec nie umawiającego się Państwa albo wobec obywatela lub osoby prawnej Umawiającego się Państwa, albo wobec obywatela lub osoby prawnej nie umawiającego się Państwa, poczyni niezwłoczne kroki w celu uwolnienia się od tych zobowiązań. Jeżeli linia lotnicza jakiegokolwiek Umawiającego się Państwa zaciągnęła tego rodzaju niezgodne z niniejszą Konwencją zobowiązania, Państwo, którego przynależność ta linia lotnicza posiada, poczyni wszelkie starania, by zapewnić niezwłoczne uchylenie tych zobowiązań, a w każdym razie spowoduje ich uchylenie natychmiast, gdy tylko po wejściu w życie niniejszej Konwencji stanie się to prawnie możliwe.

Artykuł 83

Rejestracja nowych porozumień

Z zastrzeżeniem postanowień poprzedniego artykułu, każde Umawiające się Państwo może zawierać porozumienia nie będące w sprzeczności z postanowieniami niniejszej Konwencji.

Każde takie porozumienie powinno być niezwłocznie zarejestrowane w Radzie, która poda je możliwie szybko do publicznej wiadomości.

Artykuł 83 bis

Przekazanie niektórych funkcji i powinności

a) Bez względu na postanowienia artykułów 12, 30, 31 i 32 ustęp a), gdy statek powietrzny zarejestrowany w Umawiającym się Państwie jest użytkowany stosownie do umowy dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru lub zamiany statku powietrznego lub jakiegokolwiek podobnego porozumienia przez przewoźnika lotniczego, który ma swoje główne miejsce działalności lub jeśli nie ma takiego miejsca działalności, miejsce stałego pobytu w innym Umawiającym się Państwie, Państwo rejestracji może, na podstawie umowy z takim innym państwem, przekazać temu państwu część funkcji i powinności Państwa rejestracji w odniesieniu do tego statku powietrznego zgodnie z artykułami 12, 30, 31 i 32 ustęp a). Państwo rejestracji będzie zwolnione z odpowiedzialności w odniesieniu do przekazanych funkcji i powinności.

b) Przekazanie nie będzie skuteczne w odniesieniu do innych Umawiających się Państw zanim umowa między państwami, w których jest ona zawierana, nie zostanie zarejestrowana w Radzie i podana do wiadomości publicznej, stosownie do artykułu 83, albo istnienie i zakres umowy nie zostaną bezpośrednio ogłoszone władzom innego Umawiającego się Państwa lub zainteresowanych państw przez Państwo-Stronę umowy.

c) Postanowienia ustępu (a) i (b) będą także stosowane do przypadków omówionych w artykule 77.

Rozdział XVIII

Spory i uchybienia

Artykuł 84

Zalätwianie sporów

Jeżeli jakiegokolwiek nieporozumienie między dwoma lub większą ilością Umawiających się Państw, dotyczące wykładni lub zastosowania niniejszej Konwencji lub jej załączników, nie może być zalätwione w drodze rokowań, Rada rozstrzyga nieporozumienie na prośbę jakiegokolwiek Państwa, którego nieporozumienie dotyczy. Żaden członek Rady nie może głosować przy rozpatrywaniu przez Radę jakiegokolwiek sporu, w którym jest on stroną. Każde Umawiające się Państwo może, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 85, odwołać się od decyzji Rady do powołanego ad hoc sądu polubownego określonego w uzgodnieniu z pozostałymi stronami sporu lub do Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej. O każdym tego rodzaju odwołaniu należy zawiadomić Radę w ciągu sześćdziesięciu dni od otrzymania zawiadomienia o decyzji Rady.

Artykuł 85

Postępowanie rozjemcze

Jeżeli jakiegokolwiek Umawiające się Państwo będące stroną w sporze, w którym nastąpiło odwołanie od decyzji Rady, nie przyjęło statutu Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej albo jeżeli Umawiające się Państwa będące stronami w sporze nie mogą uzgodnić sprawy wyboru sądu rozjemczego, każde z Umawiających się Państw będących stronami w sporze wyznacza jednego arbitra, ci zaś wyznaczają superarbitra. W przypadku gdyby którekolwiek Umawiające się Państwo będące stroną w sporze nie wyznaczyło arbitra w ciągu trzech miesięcy od daty odwołania, przewodniczący Rady wyznacza w imieniu tego Państwa arbitra wybranego z ustalonej z góry przez Radę listy osób wykwalifikowanych, będących do dyspozycji. Jeżeli w ciągu trzydziestu dni arbitrzy nie mogą dojść do porozumienia co do superarbitra, przewodniczący Rady wyznaczy superarbitra z wyżej wspomnianej listy osób. Arbitrzy i superarbitr tworzą razem sąd rozjemczy. Każdy sąd rozjemczy utworzony na podstawie niniejszego lub poprzedniego artykułu ustala swoją własną procedurę i wydaje decyzję większością głosów z tym zastrzeżeniem, że Rada może rozstrzygnąć kwestie proceduralne w przypadku jakiegokolwiek zwłoki uznanej przez Radę za nadmierną.

Artykuł 86

Odwołania

Jeżeli Rada nie postanowiła inaczej, każda decyzja Rady o tym, czy międzynarodowa linia lotnicza działa zgodnie z postanowieniami niniejszej Konwencji, pozostaje w mocy tak długo, dopóki nie zostanie uchylona na skutek odwołania. W każdej innej sprawie decyzje Rady w razie wniesienia odwołania są zawieszane do czasu rozstrzygnięcia odwołania. Decyzje Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej oraz sądu rozjemczego są ostateczne i wiążące.

Artykuł 87

Sankcje w stosunku do linii lotniczych

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się nie zezwalać na eksploatację linii lotniczych któregośkolwiek Umawiającego się Państwa w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium, jeżeli Rada wydała decyzję stwierdzającą, że dana linia lotnicza nie zastosowała się do ostatecznej decyzji powziętej zgodnie z postanowieniami poprzedniego artykułu.

Artykuł 88

Sankcje w stosunku do Państwa

Zgromadzenie zawiesza w prawie głosowania w Zgromadzeniu i w Radzie każde Umawiające się Państwo, które zostało uznane za nie stosujące się do postanowień niniejszego rozdziału.

Rozdział XIX

Wojna

Artykuł 89

Wojna i stan wyjątkowy

W razie wojny postanowienia niniejszej Konwencji nie naruszają swobody działania każdego z zainteresowanych Umawiających się Państw, tak biorących udział w wojnie, jak i neutralnych. Ta sama zasada stosuje się do każdego Umawiającego się Państwa, które ogłasza stan wyjątkowy i zawiadamia o tym Radę.

Rozdział XX

Załączniki

Artykuł 90

Przyjęcie i zmiany załączników

a) Przyjęcie przez Radę załączników określonych w artykule 54 punkt 1) wymaga uchwały dwóch trzecich członków Rady na zwołanym w tym celu zebraniu; wspomniane załączniki powinny być następnie przedłożone przez Radę każdemu Umawiającemu się Państwu. Każdy taki załącznik lub każda poprawka do załącznika wchodzi w życie w trzy miesiące po ich przedłożeniu Umawiającym się Państwom albo po upływie dłuższego okresu wyznaczonego przez Radę, chyba że w międzyczasie większość Umawiających się Państw złożyła w Radzie swój sprzeciw.

b) Rada zawiadamia niezwłocznie wszystkie Umawiające się Państwa o wejściu w życie każdego załącznika lub poprawki do niego.

Rozdział XXI

Ratyfikacje, przystąpienia, poprawki i wypowiedzenia

Artykuł 91

Ratyfikacja Konwencji

a) Niniejsza Konwencja wymaga ratyfikowania przez Państwa sygnatariuszy. Dokumenty ratyfikacyjne powinny być złożone w archiwach Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki, który o dniu złożenia dokumentów powinien zawiadomić każde z Państw sygnatariuszy i Państw przystępujących.

b) Z chwilą uzyskania ratyfikacji lub przystąpienia dwudziestu sześciu Państw niniejsza Konwencja wchodzi w życie między tymi Państwami trzydziestego dnia licząc od dnia złożenia dwudziestego szóstego dokumentu. W stosunku do każdego Państwa, które ją ratyfikuje w późniejszym czasie,

Konwencja wchodzi w życie trzydziestego dnia licząc od dnia złożenia dokumentu ratyfikacyjnego przez dane Państwo.

c) Do Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki należy obowiązek zawiadamiania Rządów każdego z Państw sygnatariuszy i Państw przystępujących o dniu wejścia w życie niniejszej Konwencji.

Artykuł 92

Przystąpienie do Konwencji

a) Niniejsza Konwencja jest otwarta do przystąpienia dla członków Narodów Zjednoczonych, Państw z nimi stowarzyszonych oraz Państw, które pozostały neutralnymi podczas obecnego konfliktu światowego.

b) Przystąpienie jest dokonywane drogą zawiadomienia przesłanego Rządowi Stanów Zjednoczonych Ameryki i nabiera mocy prawnej trzydziestego dnia licząc od dnia otrzymania zawiadomienia przez Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki. Ten ostatni zawiadamia o przystąpieniu wszystkie Umawiające się Państwa.

Artykuł 93

Dopuszczenie innych Państw

Pod warunkiem uzyskania zgody ogólnej organizacji międzynarodowej utworzonej przez narody świata dla utrzymania pokoju. Państwa nie wymienione w artykułach 91 i 92 ustęp a) mogą być dopuszczone do uczestnictwa w niniejszej Konwencji na podstawie uchwały podjętej większością czterech piątych głosów Zgromadzenia i na warunkach, jakie mogą być określone przez Zgromadzenie, przy czym w każdym przypadku konieczne jest uzyskanie zgody każdego Państwa, które było przedmiotem inwazji lub ataku w ciągu obecnej wojny ze strony Państwa ubiegającego się o dopuszczenie.

Artykuł 93 bis

a) Niezależnie od postanowień artykułów 91, 92 i 93 niniejszej Konwencji:

- 1) każde państwo, którego rząd został w drodze zalecenia Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych pozbawiony członkostwa agencji międzynarodowej, ustanowionej przez Organizację Narodów Zjednoczonych lub związanej z nią, automatycznie przestaje być członkiem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego;
- 2) każde państwo, które zostało usunięte z Organizacji Narodów Zjednoczonych, automatycznie przestaje być członkiem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego chyba że Zgromadzenie Ogólne Organizacji Narodów Zjednoczonych załączy do aktu wykluczającego zalecenie przeciwne.

b) Każde państwo, które przestaje być członkiem Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na podstawie postanowień ustępu a) niniejszego artykułu, może za zgodą Zgromadzenia Ogólnego Organizacji Narodów Zjednoczonych być przyjęte ponownie do Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego na swoją prośbę i za aprobatą większości członków Rady.

c) Członkowie Organizacji, zawieszeni w wykonywaniu praw i przywilejów przysługujących członkom Organizacji Narodów Zjednoczonych, będą na żądanie Organizacji Narodów Zjednoczonych zawieszeni w prawach i przywilejach przysługujących członkom niniejszej Organizacji.

Artykuł 94

Poprawki do Konwencji

a) Wszelkie poprawki do niniejszej Konwencji muszą być uchwalone większością dwóch trzecich głosów Zgromadzenia, a następnie wchodzi w życie w stosunku do Państw, które je ratyfikowały, po złożeniu ratyfikacji przez liczbę Umawiających się Państw określoną przez Zgromadzenie. Liczba ta nie może być mniejsza niż dwie trzecie ogólnej liczby Umawiających się Państw.

b) Jeżeli Zgromadzenie uważa, że charakter określonej poprawki usprawiedliwia takie postępowanie, może ono w uchwale zalecającej poprawki postanowić, że każde Państwo, które nie dokonało ratyfikacji danej poprawki w określonym terminie po jej wejściu w życie, przestaje wskutek tego być członkiem Organizacji i stroną Konwencji.

Artykuł 95

Wypowiedzenie Konwencji

a) Każde Umawiające się Państwo może wypowiedzieć niniejszą Konwencję po trzech latach od jej wejścia w życie przez zawiadomienie skierowane do Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki, który niezwłocznie powiadamia o tym każde z Umawiających się Państw.

b) Wypowiedzenie nabiera mocy po upływie roku od daty otrzymania zawiadomienia i ma skutek tylko w stosunku do Państwa, które wypowiedzenia dokonało.

Rozdział XXII

Określenia

Artykuł 96

Dla celów niniejszej Konwencji wyrażenie:

a) "Służba powietrzna" oznacza każdą regularną służbę powietrzną wykonywaną przez statki powietrzne w celu publicznego przewozu pasażerów, poczty lub towarów,

b) "Międzynarodowa służba powietrzna" oznacza służbę powietrzną wykonywaną w przestrzeni powietrznej więcej niż jednego Państwa,

c) "Linia lotnicza" oznacza każde przedsiębiorstwo przewozu lotniczego oferujące lub wykonujące międzynarodową służbę powietrzną,

d) "Ładowanie w celach niehandlowych" oznacza ładowanie dla jakiegokolwiek celu innego niż zabieranie lub pozostawienie pasażerów, towarów lub poczty.

PODPISANIE KONWENCJI

Na dowód czego niżej podpisani pełnomocnicy należycie do tego upoważnieni podpisują niniejszą Konwencję w imieniu swoich Rządów w dniach podanych przy podpisach.

Sporządzono w Chicago dnia siódmego grudnia 1944 r. w języku angielskim. Teksty niniejszej konwencji sporządzone w językach angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim są jednakowo autentyczne. Teksty te zostaną złożone do archiwum Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki, a uwierzytelnione kopie zostaną przez ten Rząd przesłane Rządom wszystkich państw, które podpiszą lub przystąpią do niniejszej konwencji. Niniejsza konwencja będzie otwarta do podpisu w Waszyngtonie, D.C.

*W czasie 39 Zgromadzenia ICAO w 2016 r., rezolucją nr A 39-4 zwiększona ma być liczba miejsc w Radzie ICAO z obecnych 36 do 40. Zmiana wejdzie w życie po ratyfikowaniu jej przez co najmniej 128 Umawiających się Państw. Obecnie protokół wprowadzający ww. zmianę ratyfikowało 56 państw, w tym Polska w dniu 14 grudnia 2018 r.

** W czasie 39. Zgromadzenia ICAO w 2016 r., rezolucją A39-6 zwiększona ma być liczba miejsc w Komisji Żeglugi Powietrznej z obecnych 19 do 21. Zmiana wejdzie w życie po ratyfikowaniu jej przez co najmniej 128 Umawiających się Państw. Obecnie protokół wprowadzający ww. zmianę ratyfikowało 56 państw, w tym Polska w dniu 14 grudnia 2018 r.