



الأمم المتحدة

Distr.
GENERAL

A/46/188
S/22638
24 May 1991
ARABIC
ORIGINAL: ENGLISH

مجلس
الأمن
17 1991
UN/DA



الجمعية
العامة

مجلس الأمن

السنة السادسة والأربعون

الجمعية العامة

الدورة السادسة والأربعون

البندان ٦٠ و ٦٢ من القائمة الأولية*

نزع السلاح العام الكامل

استعراض تنفيذ التوصيات والمقررات

التي اعتمدها الجمعية العامة في

دورتها الاستثنائية العاشرة

رسالة مؤرخة في ٢١ أيار/مايو ١٩٩١ موجهة

إلى الأمين العام من الممثلين الدائمين

لرومانيا وهنغاريا لدى الأمم المتحدة

يشرفنا أن نحيل إليكم رفق هذا نصّ اتفاق بين حكومة رومانيا وحكومة جمهورية
هنغاريا بشأن إقامة نظام للمساوات المفتوحة موقع في بوخارست في ١١ أيار/مايو
١٩٩١ . كما نرفق بهذا المرفقات ألف إلى حاء ، وكلها تشكل جزءا لا يتجزأ من الاتفاق .

ونرجو أن تتفضلوا بتعميم هذه الرسالة ومرفقها بوصفها وثيقة رسمية من
وثنائ الجمعية العامة تحت البندين ٦٠ و ٦٢ من القائمة الأولية ، ووثيقة رسمية من
وثنائ مجلس الأمن .

(توقيع) اندريه اردوس

السفير

الممثل الدائم لهنغاريا

(توقيع) أوريل دراغوس مونتينو

السفير

الممثل الدائم لرومانيا

. A/46/50

*

مرفق

اتفاق بين حكومة رومانيا وحكومة هنغاريا
بشأن إقامة نظام للسموات المفتوحة

إن حكومة رومانيا وحكومة جمهورية هنغاريا ، المشار إليهما فيما بعد باسم الطرفين ؛

إذ تذكران تعهداتهما في مؤتمر الأمن والتعاون في أوروبا بالعمل على تشجيع المزيد من الانفتاح والشفافية في أنشطتهما العسكرية ، وبتعزيز الأمن عن طريق تدابير بناء الثقة والأمن ؛

وإذ تسعيان إلى أن تنفذا في علاقاتهما الشائبة ، علاوة على أحكام وشيكة فيينا لعام ١٩٩٠ الخاصة بمفاوضات تدابير بناء الثقة والأمن ، تدابير إضافية تعاونية لبناء الثقة والأمن ؛

وإذ تؤكدان مجددا رغبتهما في زيادة الإسهام في الاختتام الناجح لمفاوضات مؤتمر السماوات المفتوحة ، على النحو المعرب عنه في "ميثاق باريس من أجل أوروبا جديدة" ؛

واقترناعا منهما بأن قيام نظام ثنائي ناجح للسموات المفتوحة سيوفر خبرة قيّمة في سبيل إنجاز صياغة معاهدة للسموات المفتوحة ، وبأن تطبيق النظامين في آن واحد سيؤدي إلى تعزيز الثقة والأمن ؛

وإذ تلاحظان أن إقامة نظام للسموات المفتوحة وتنفيذه بنجاح أمران من شأنهما تشجيع الانفتاح المتبادل من جانب الدول التي تكون أطرافا فيه ، وتعزيز إمكانية التنبؤ بأنشطتها العسكرية وتقوية الثقة فيما بينها ؛

واقترناعا منهما بأن نظام السماوات المفتوحة سيطبق على أساس متبادل ومنصف يحمي مصالح كل دولة طرف ؛

وإذ تلاحظان إمكانية استخدام نتائج هذه التحقيقات الجوية في تحسين الانفتاح والشفافية ، وتعزيز بناء الثقة والأمن ، وتحسين رصد تنفيذ التدابير المعتمدة حاليا أو التي تعتمد في المستقبل للحد من الأسلحة وبالتالي تشجيع الامتثال لهذه التدابير ؛

وإذ تلاحظان أن الأخذ بنظام السماوات المفتوحة لن يكون فيه أي مساس بالسدول التي ليست أطرافا في هذا الاتفاق ؛

وإذ تعتقدان أن قيام نظام فعال للسماوات المفتوحة من شأنه أن يقوي علاقات حسن الجوار المحسنة فيما بين الدول الأطراف ؛

قد اتفقتا على ما يلي :

المادة الأولى - التعاريف

لأغراض هذه الاتفاقية ومرفقاتها :

١ - يُقصد بتعبير "عضو طاقم الطائرة" شخص ينتمي إلى أي من الطرفين يكون قد تم تعيينه وقبوله وفقا للمادة التاسعة عشرة من هذا الاتفاق ، ويؤدي واجبات متمثلة بتشغيل أو صيانة طائرة المراقبة أو أجهزة الاستشعار الخاصة بها ، ويكون حاضرا أثناء رحلة المراقبة الجوية بوصفه عضوا في طاقم طائرة المراقبة ، أو يكون مرافقا لمفتش .

٢ - ويقصد بتعبير "عضو طاقم المراقبة" شخص ينتمي إلى الطرف القائم بالمراقبة يكون قد تم تعيينه وقبوله وفقا للمادة التاسعة عشرة من هذا الاتفاق ، ويؤدي واجبات متمثلة بتشغيل أجهزة الاستشعار الخاصة بطائرة المراقبة التابعة للطرف موضع المراقبة ، ويكون حاضرا أثناء رحلة المراقبة الجوية بوصفه عضوا في طاقم طائرة المراقبة التابعة للطرف موضع المراقبة .

٣ - ويقصد بتعبير "متابع الرحلة الجوية" شخص معين من قبل الطرف موضع المراقبة ليكون على متن طائرة المراقبة أثناء رحلة المراقبة ، ويؤدي واجبات وفقا لما يتضمنه المرفق دال .

٤ - ويقصد بتعبير "خطة الطيران" خطة رحلة جوية يقوم بها الطرف القائم بالمراقبة مستوفية شروط المادة السادسة .

- ٥ - ويقصد بتعبير "الغذاء الجوي الخطر" المناطق التابعة للطرف موضع المراقبة التي توجد بها أخطار غير مرئية أو غير عادية على سلامة الطائرة . ويشمل الغذاء الجوي الخطر المناطق المحرمة والمناطق المقيدة والمناطق الخطرة التي تكون مقررة حرصا على سلامة الطيران وعلى السلامة العامة وحماية البيئة والتي يعلن عنها الطرف موضع المراقبة وفقا لقواعد منظمة الطيران المدني الدولي في "دليل الطيران" .
- ٦ - ويقصد بتعبير "المفتش" شخص معين إما من قبل الطرف موضع المراقبة أو من قبل الطرف القائم بالمراقبة لإجراء أعمال التفتيش على طائرة المراقبة ومعداتهما وأجهزة الاستشعار الخاصة بها وفقا للمادة التاسعة والمرفق جيم .
- ٧ - ويقصد بتعبير "فريق التفتيش" مجموعة المفتشين التي يعينها الطرف موضع المراقبة أو الطرف القائم بالمراقبة لإجراء التفتيش على طائرة المراقبة ومعداتهما وأجهزة الاستشعار الخاصة بها وفقا للمادة التاسعة والمرفق جيم .
- ٨ - ويقصد بتعبير "مُرافق المفتش" ممثل يعينه الطرف القائم بالمراقبة أو الطرف موضع المراقبة ويكون مخلوا متابعة جميع أنشطة المفتشين وفريق التفتيش أثناء عمليات التفتيش ، ويؤدي غير ذلك من الواجبات المحددة وفقا للمادة التاسعة والمرفق جيم .
- ٩ - ويقصد بتعبير "التفتيش" النشاط الموصوف في المادة التاسعة والمرفق جيم والمضطلع به وفقا لهما .
- ١٠ - ويقصد بتعبير "فترة التفتيش" الفترة من الزمن التي يقوم خلالها فريق التفتيش بالتفتيش على طائرة المراقبة ومعداتهما وأجهزة الاستشعار الخاصة بها وفقا للمادة التاسعة والمرفق جيم .
- ١١ - ويقصد بتعبير "طائرة المراقبة" طائرة غير مسلحة ثابتة الجناح تكون قادرة على حمل اثنين من متابعي الرحلات الجوية التابعين للطرف موضع المراقبة بالإضافة إلى أفراد طاقمها . وتعتبر الطائرة غير مسلحة عندما لا تكون حاملة لأي أسلحة (ذخائر) من أي نوع أو لأي معدات مخصصة لعمليات الاسلحة .
- ١٢ - ويقصد بتعبير "رحلة المراقبة الجوية" الرحلة الجوية التي تقوم بها وفقا لاحكام وقيود هذا الاتفاق طائرة مراقبة فوق إقليم طرف موضع مراقبة وأي وقفات مصاحبة لها لإعادة التزود بالوقود .

- ١٣ - ويقصد بتعبير "الطرف موضع المراقبة" طرف تجري فوق إقليمه رحلة مراقبة جوية .
- ١٤ - ويقصد بتعبير "الطرف القائم بالمراقبة" طرف يقوم برحلة مراقبة جوية .
- ١٥ - ويقصد بتعبير "نقطة الدخول" المطار أو المطارات في إقليم كل طرف التي تحدد في المرفق بآء لوصول طائرة المراقبة إلى أرض الطرف موضع المراقبة .
- ١٦ - ويقصد بتعبير "نقطة الخروج" المطار أو المطارات في إقليم كل طرف التي تحدد في المرفق بآء لمغادرة طائرة المراقبة لأرض الطرف موضع المراقبة .
- ١٧ - ويقصد بتعبير "معدات المراقبة المسموح بها" معدات المراقبة الموضوعه على متن طائرة المراقبة على النحو الموصوف في المرفق هآء .
- ١٨ - ويقصد بتعبير "الحصة" عدد رحلات المراقبة الجوية التي يتعهد كل طرف بقبولها سنويا ("الحصة السلبية") وكذلك عدد رحلات المراقبة الجوية التي يكون من حق كل طرف أن يقوم بها سنويا ("الحصة الايجابية") ، على النحو المبين في المرفق ألف .
- ١٩ - ويقصد بتعبير "النقطة المحددة للوصول" نقطة التبليغ الإلزامي المحددة والمعلنة من قبل الطرف موضع المراقبة في المرفق بآء والتي تدخل فيها طائرة المراقبة الإقليم الجوي للطرف موضع المراقبة .
- ٢٠ - ويقصد بتعبير "النقطة المحددة للمغادرة" نقطة التبليغ الإلزامية المحددة والمعلنة من قبل الطرف موضع المراقبة في المرفق بآء التي تغادر فيها طائرة المراقبة الإقليم الجوي للطرف موضع المراقبة .
- ٢١ - ويقصد بطريق "خدمات الحركة الجوية" طريق محدد لتوجيه تدفق حركة الطيران على النحو الذي تقتضيه أحكام خدمات الحركة الجوية .

المادة الثانية - الحقوق والالتزامات الاساسية للطرفين

- ١ - يكون لكل طرف حق القيام برحلات مراقبة جوية وفقا لاحكام هذا الاتفاق .

٢ - يتعهد كل طرف بالسماح برحلات مراقبة جوية فوق إقليمه وفقا لاحكام هذا الاتفاق .

٣ - يجوز لكل طرف القيام برحلات المراقبة الجوية بطائرة مراقبة تابعة له هو أو بطائرة مراقبة تابعة للطرف الآخر .

٤ - تستثنى المناطق ذات الغطاء الجوي الخطر وفقا لاحكام المادتين الاولى والشامنة والمرفق زاي .

المادة الثالثة - حصص رحلات المراقبة

١ - للوفاء بأهداف هذه الاتفاقية ، يكون لكل طرف حق إجراء ، وعليه التزام قبول ، عدد متفق عليه من رحلات المراقبة الجوية وفقا للمرفق ألف .

٢ - يكون عدد رحلات المراقبة الجوية التي يُسمح لأي طرف بإجرائها مساويا لعدد الرحلات الجوية المطلوب منه قبول إجرائها فوق أراضيه .

المادة الرابعة - طائرة المراقبة

تلتزم طائرة المراقبة بأحكام هذا الاتفاق عند قيامها برحلات جوية بموجب هذا الاتفاق .

كما تلتزم كذلك طائرة المراقبة الجوية بما يلي ، ما لم يكن متنافيا مع أحكام هذا الاتفاق :

(أ) ما هو منشور من المعايير والممارسات الموصى بها من قبل منظمة الطيران المدني الدولي ؛

(ب) ما هو منشور من قبل الطرف موضع المراقبة من القواعد الوطنية لمراقبة الحركة الجوية وإجراءات وإرشادات سلامة الطيران ؛

(ج) تعليمات سلطات مراقبة الحركة الجوية وخدمات المراقبة الأرضية .

المادة الخامسة - الإجراءات السابقة واللاحقة لرحلة المراقبة الجوية

١ - لدى دخول هذه الاتفاقية حيز النفاذ ، يقدم كل طرف للطرف الآخر المعلومات التالية :

(أ) المطارات التي يمكن استعمالها في حالة الطوارئ والواقعة بين النقاط المحددة للوصول ونقاط الدخول ، وبين نقاط الخروج والنقاط المحددة للمغادرة ؛

(ب) الإجراءات التي تتبع للوصول الآلي والمغادرة الآلية :

- لنقاط الدخول والخروج التابعة له ؛

- للمطارات البديلة الواقعة بالقرب من نقاط الدخول والخروج ؛

- للمطارات المناسبة الواقعة على طريق الرحلة الجوية والتي يمكن استخدامها في حالة الطوارئ .

٢ - يخطر كل طرف الطرف الآخر على وجه السرعة بأي تحديث أو تعديل لهذه المعلومات .

٣ - يجوز لأي طرف أن يغير مواقع نقاط الدخول و/أو نقاط الخروج بعد مرور ثلاثة أشهر على إخطاره الطرف الآخر بذلك .

٤ - يتعين على الطرف القائم بالمراقبة من أجل القيام برحلة مراقبة جوية إخطار الطرف موضع المراقبة بالوقت التقديري للوصول طائرة المراقبة التابعة له إلى نقطة الدخول التابعة للطرف موضع المراقبة . ويعطى هذا الإخطار قبل ما لا يقل عن ٢٤ ساعة من وقت الوصول التقديري .

٥ - كما يبين الإخطار الموجه للطرف موضع المراقبة نوع وطراز الطائرة القادمة ورقم تسجيلها وعلامة نداثها ، وكذلك اسم كل عضو في طاقم الطائرة ونوع جواز سفره ورقمه ووظيفته .

٦ - وفي حالة ما إذا كان الطرف القائم بالمراقبة ينوي استخدام طائرة مراقبة تابعة للطرف لموضع المراقبة ، يتعين عليه أن يقدم طلبا بذلك قبل الموعد المقترح لبدء رحلة المراقبة الجوية ب ٧ أيام .

٧ - وعند إتمام رحلة المراقبة ، يتعين على طائرة المراقبة أن تغادر إقليم الطرف لموضع المراقبة من نقطة الخروج ، على أن تبدأ رحلة المغادرة من نقطة الخروج في موعد لا يتجاوز ٢٤ ساعة من إتمام رحلة المراقبة الجوية إلا إذا حالت دون ذلك الأحوال الجوية أو عدم صلاحية طائرة المراقبة للطيران .

المادة السادسة - خطط طيران رحلات المراقبة الجوية ومسلكها

١ - في غضون ست ساعات من وصول طائرة المراقبة أو طاقم المراقبة إلى نقطة الدخول ، يتعين على الطرف القائم بالمراقبة أن يقدم خطة طيران لرحلة المراقبة الجوية المقترحة إلى الطرف لموضع المراقبة . ويتعين على الطرف لموضع المراقبة أن يقوم بأسرع ما يمكن باستعراض واعتماد ، أو تعديل واعتماد ، خطة الطيران المقترحة وفقا لاحكام هذا الاتفاق .

٢ - تجري رحلة المراقبة الجوية وفقا لخطة الطيران المعتمدة ووفقا للتصريحات والتعليمات الصادرة من مراقبي الحركة الجوية التابعين للطرف لموضع المراقبة .

٣ - يكون لخطة الطيران محتوى يتفق مع ما تضمنه المرفق ٢ من اتفاقية الطيران المدني الدولي الموقعة في شيكاغو عام ١٩٤٤ ، وتوضع في القلب الذي تحدده وشيكة منظمة الطيران المدني الدولي RAC/501-444 المعنونة "قواعد الجو وخدمات مراقبة الحركة الجوية" في الصيغة التي تعدل أو تنقح بها .

٤ - تكفل خطة الطيران وتستلزم ما يلي :

(أ) أن لا تتجاوز المدة المنتواة لرحلة المراقبة الجوية المدة المقررة لرحلات المراقبة الجوية في المرفق الف ؛

(ب) أن تبدأ رحلة المراقبة الجوية في موعد لا يقل عن ١٦ ساعة ولا يتجاوز ٤٨ ساعة من وقت تسليم خطة الطيران إلى الطرف لموضع المراقبة ؛

- (ج) أن تسلك طائرة المراقبة طريقا مباشرا بين الإحداثيات أو النقاط وأن تمر بكل إحداثي أو نقطة ملاحية محددة حسب الترتيب المعلن في خطة الطيران ؛
- (د) أن لا تمكث طائرة المراقبة فوق أي نقطة في طريق خطة الطيران المعتمدة لها أو تؤخر مغادرتها لها أو تتلكأ عندها على أي نحو آخر ، وأن لا تعوق على أي نحو آخر بصورة غير معقولة التدفق الطبيعي للحركة الجوية إلا :
- على النحو المسموح به في خطة الطيران المعتمدة ؛
 - بالقدر اللازم لأغراض الوصول أو المغادرة في المطارات المحددة وذلك تنفيذا للإجراءات المنشورة أو تعليمات مراقبة الحركة الجوية ؛
 - تنفيذا لتعليمات تصدر من مراقبة الحركة الجوية ؛
 - حسب ما تقتضيه اعتبارات سلامة الطيران ؛
 - أنه يسمح لمسارات الطيران بأن تتقاطع بشرط عدم عبور نقطة تقاطع واحدة أكثر من مرة واحدة في أي رحلة مراقبة جوية .
- ٥- يتكفل الطرف موضع المراقبة بتزويد أفراد طاقم الطائرة بأحدث ما لديه من المعلومات عن الأحوال الجوية وعوامل السلامة ذات الصلة بخطة طيران كل رحلة مراقبة جوية ؛ بما في ذلك الاعلانات الصادرة للطيارين ، وإجراءات الطيران الآلي ، والمعلومات عن المطارات البديلة والمطارات التي يمكن أن تستخدم في حالات الطوارئ على امتداد طريق الرحلة المبيّن في خطة الطيران المعتمدة .
- ٦- تنفّذ جميع رحلات المراقبة الجوية على نحو يحقق الامتثال لأحكام هذا الاتفاق وللمعايير والممارسات الموصى بها من قِبَل منظمة الطيران المدني الدولي ، مع المراعاة الواجبة للفروق بين القواعد والأنظمة الوطنية ، على النحو المنشور في دليل الطيران أو وفقا لمتطلبات الطيران الوطني ومراقبة الحركة الجوية التي يخطر بها أفراد طاقم طائرة المراقبة .

٧ - في حالة حياذ طائرة المراقبة عن خطة الطيران ، على النحو المسموح به بموجب المادة الثالثة عشرة من هذا الاتفاق ، فإن وقت الطيران الاضافي الناشئ عن هذا الحياذ لا يحسب ضمن الفترة المحددة في المرفق ألف .

المادة السابعة - أجهزة الاستشعار

١ - لكل طرف أن يستخدم أثناء رحلات المراقبة الجوية أي وسيلة استشعار لازمة لبلوغ أهداف هذا الاتفاق مما ورد في المرفق هاء . وتحظر وسائل الاستشعار غير الواردة في المرفق هاء ولا يجوز وضعها على متن طائرة المراقبة .

٢ - يتعهد الطرفان باستخدام أجهزة استشعار تكون من نفس الأنواع وذات قدرة متقاربة ، وأن يسهلا لهذا الغرض امكانية الحصول على هذه الاجهزة لاستخدام الطرف الآخر .

٣ - تجهز طائرة المراقبة التي تستعمل بناء على طلب من الطرف الآخر بنفس اجهزة الاستشعار .

٤ - تظل البيانات التي سجلتها أجهزة الاستشعار أثناء رحلات المراقبة الجوية محرزة على متن طائرة المراقبة لحين انتهاء رحلة المراقبة الجوية . وتحظر عمليات وصل بيانات الاستشعار بشبكة بيانات من أي نوع .

٥ - وكما هو منصوص عليه في الفقرة ٤ من المادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق ، يجوز لأي طرف أن يستخدم في رحلة مراقبة جوية أو فيما يتصل بها نوعا أو طرازا من اجهزة الاستشعار ليس واردا في المرفق هاء ، وذلك إذا :

(أ) حصل على موافقة اللجنة الاستشارية الرومانية الهنغارية للسماوات المفتوحة ،

(ب) وأتاح نموذجا لهذا النوع أو الطراز من أجهزة الاستشعار ليفحصه الطرف الآخر قبل الرحلة وفقا لاحكام المرفق هاء .

٦ - يتكفل أي طرف يُشغل طائرة مراقبة بأن تكون اجهزة الاستشعار مؤدية لمهامها حسب المواصفات ، وكذلك بأن تكون مواصفاتها مطابقة للاشتراطات المتفق عليها .

المادة الثامنة - الغطاء الجوي الخطر

- ١ - يجوز لطائرة المراقبة أن تقوم برحلة مراقبة جوية في أي مكان فوق أراضي الطرف موضع المراقبة وفقا للمادة الثانية والمادة السادسة .
- ٢ - ويجب أن يكون الغطاء الجوي الخطر موضع اعلان عام . ويجب أن تشمل هذه الاعلانات العامة تحديدا للأخطار التي قد تتعرض لها طائرة المراقبة وأفراد طاقم الطائرة . ويؤمن كل طرف أن تتوفر للطرف الآخر على وجه السرعة هذه الاعلانات العامة عن مناطق الغطاء الجوي الخطر عن طريق المصدر الذي سمّاه الطرف في المرفق زاي .
- ٣ - يجب على الطرف القائم بالمراقبة أن يراعي عند اعداد خطة طيران رحلة المراقبة الجوية مناطق الغطاء الجوي الخطر المعينة المعلن عنها في المرفق زاي .
- ٤ - لكل طرف أن يدخل تعديلات واطافات للمرفق زاي ، على أن يخطر الطرف الآخر بها .
- ٥ - عند الحاجة ، يقوم الطرف القائم بالمراقبة بإبلاغ أعضاء طاقم الطائرة أثناء الاستعدادات لرحلة المراقبة الجوية بما قد جد من مناطق الغطاء الجوي الخطر المعنية موضعا أسباب القيود الجديدة .
- ٦ - في حالة احتمال خطة الطيران التي يقدمها الطرف القائم بالمراقبة على طلب تطبيق فوق غطاء جوي خطر تابع للطرف موضع المراقبة ، يقوم الطرف موضع المراقبة باعتماد خطة الطيران إذا كانت متمشية مع المادة السادسة ، إلا أن له أن يعدلها لتحديد الارتفاع الأدنى المأمون فوق الغطاء الجوي الخطر . ويصبح هذا الارتفاع الأدنى المأمون جزءا من خطة الطيران . وإذا لم يكن هناك ارتفاع أدنى مأمون متاح على نحو يتمشى مع متطلبات سلامة الطيران ، يقوم الطرف موضع المراقبة باقتراح مسار بديل للطيران يكون قريبا من الغطاء الجوي الخطر إلى الحد الذي تسمح به متطلبات السلامة الجوية . كما يجوز للطرف موضع المراقبة أن يقترح كحل بديل تعديل وقت وصول طائرة المراقبة فوق الغطاء الجوي الخطر إلى وقت يتفق مع مقتضيات سلامة الطيران . ويدرج هذا الطريق البديل أو الوقت البديل للطيران في خطة طيران منقحة يعتمدها الطرف موضع المراقبة .
- ٧ - يكون للطرف القائم بالمراقبة الاختيار بين القيام برحلة المراقبة الجوية على أساس خطة الطيران المعدلة ، متفاديا الغطاء الجوي الخطر المعين أو الغطاء

رحلة المراقبة الجوية . وفي هذه الحالة الاخيرة تغادر طائرة المراقبة أو طاقم المراقبة اقليم الطرف موضع المراقبة وفقا للمادة الخامسة ، ولا يخضع أي تخليق جوي من حصة أي من الطرفين .

٨ - في حالة ما إذا أخطر الطرف القائم بالمراقبة الطرف موضع المراقبة بأن رفضه اتاحة الوصول لأي جزء من الفضاء الجوي الخطر التابع له ليس له ما يبرره استنادا إلى اعتبارات السلامة الجوية ، ثم لم تتم تسوية المسألة عن طريق القنوات الدبلوماسية ، جاز للطرف القائم بالمراقبة أن يشير المسألة للنظر فيها لدى اللجنة الاستشارية الرومانية الهنغارية للسماوات المفتوحة طبقا للمادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق .

المادة التاسعة - عمليات التفتيش على الطائرة وأجهزة الاستشعار

١ - عند القيام برحلة مراقبة جوية باستخدام طائرة مراقبة تابعة للطرف القائم بالمراقبة ، يجوز أن يقوم فريق التفتيش التابع للطرف موضع المراقبة ، لدى تسليم خطة الطيران ، ما لم يتفق الطرف موضع المراقبة والطرف القائم بالمراقبة اتفاقا متبادلا على غير ذلك ، بإجراء تفتيش على طائرة المراقبة ، مصحوبا بمراقبي التفتيش التابعين للطرف القائم بالمراقبة ، وذلك للتحقق مما إذا كانت توجد على متن طائرة المراقبة أي معدات محظورة . ويتعيّن أن ينتهي هذا التفتيش في موعد سابق للموعد المقرر لبدء رحلة المراقبة الجوية المبين في خطة الطيران بما لا يقل عن ثلاث ساعات . وتجري كل عمليات التفتيش هذه وفقا للمرفق جيم .

المادة العاشرة - وجود متابعي الرحلة الجوية على متن طائرة المراقبة

يكون للطرف موضع المراقبة الحق في وضع اثنين من متابعي الرحلات الجوية على متن طائرة المراقبة أثناء كل رحلة مراقبة جوية وفقا للمرفق دال . ويكون لهذين المتابعين للرحلة الجوية حق الوصول إلى جميع أنحاء طائرة المراقبة أثناء رحلة المراقبة الجوية . وتكفل لمتابعي الرحلة الجوية الحقوق وتترتب عليهم الالتزامات المحددة في المرفق دال . ولا يتدخل متابعو الرحلة الجوية في أدايتهم لمهامهم فسي أنشطة أعضاء طاقم الطائرة .

المادة الحادية عشر - خدمة وصيانة طائرة المراقبة

١ - يوفر الطرف موضع المراقبة ، عند الطلب :

(أ) لطائرة المراقبة في نقطة الدخول أو نقطة الخروج ، وفي أي نقطة لاعادة التزود بالوقود تكون محددة سلفا في خطة الطيران ، خدمات التزويد بالوقود والخدمة والصيانة المعتاد تقديمها للطيران التجاري ؛

(ب) لاعضاء طاقم طائرة المراقبة الوجبات وامكانية استعمال وسائل الراحة .

٢ - وبناء على طلب الطرف القائم بالمراقبة ، يتم الاتفاق بين الطرفين على تقديم ما قد يتطلبه التنفيذ الفعّال لرحلة المراقبة الجوية من خدمات اضافية . وإذا ظهرت حاجة تقنية غير متوقعة لطائرة المراقبة ، يقوم الطرف موضع المراقبة بتقديم الدعم اللازم دون إبطاء . ويقوم مرافق المفتش التابع للطرف القائم بالمراقبة وموظف مسؤول من جانب الطرف موضع المراقبة في نقطة الدخول أو الخروج بإعداد بروتوكول عن الخدمات التي قدمت .

٣ - يسد الطرف القائم بالمراقبة إلى الطرف موضع المراقبة التكاليف العادية المعقولة لهذا التزود بالوقود والصيانة والخدمة والوجبات واستخدام وسائل الراحة . ويتم الاتفاق بين الطرفين على المبلغ الواجب السداد لكل حالة على حدة . ويحدد هذا المبلغ بناء على تقدير منصف لكلفة هذه الخدمات وقت تقديمها ، خالصة من الضرائب والرسوم والعوائد وما شابهها .

٤ - يقوم الطرف القائم بالمراقبة بسداد أجر استخدامه طائرة مراقبة تابعة للطرف موضع المراقبة إلى الطرف موضع المراقبة . ويقوم الطرف موضع المراقبة سلفا بإبلاغ الطرف القائم بالمراقبة بالكلفة التقديرية للساعة الواحدة من طيران طائرة المراقبة .

٥ - لا يجوز أن يتجاوز مقدار المبالغ المطلوب سدادها المقدار الذي كان الطرف موضع المراقبة سيحاسب نفسه عليه لو كان هو الحامل على نفس الخدمة .

المادة الثانية عشر - منع رحلات المراقبة أو تمحيها أو قطعها

١ - يجوز للطرف موضع المراقبة ، بناء على إخطار منه للطرف القائم بالمراقبة ، أن يمنع أي رحلة مراقبة قبل بدئها ، أو أن يمحوها أو يقطعها بلا إضرار بعد بدئها وذلك إذا :

- (أ) كانت غير مسموح بها وفقا لاحكام المرفق ألف ؛
- (ب) أو لم تكن قد قدمت عنها خطة طيران وفقا لهذا الاتفاق ؛
- (ج) أو كانت قد وصلت إلى نقطة الدخول قبل مضي ٢٤ ساعة على الإخطار اللازم بموجب المادة الخامسة من هذا الاتفاق ؛
- (د) أو لم تكن قد وصلت إلى نقطة الدخول في غضون ست ساعات من الوقت التقديري لوصولها المبين في الإخطار المذكور ؛
- (هـ) أو كان فيها حياد عن خطة الطيران خلافا لما هو مسموح به في المادة الثالثة عشرة من هذا الاتفاق ؛
- (و) أو كانت رحلة تقوم بها طائرة ليست طائرة مراقبة ؛
- (ج) أو كانت مخالفة على وجه آخر لاحكام وشروط ونصوص وقيود هذا الاتفاق .
- ٢ - يجوز للطرف موضع المراقبة أن يصحح أو يقطع في اقليمه الجوي رحلة طيران إلى نقطة دخول ، أو من نقطة خروج ، يكون فيها حياد عن الطريق المباشر الذي تتطلبه المادة السادسة .
- ٣ - عندما يمنع طرف موضع مراقبة رحلة مراقبة جوية أو يمححها أو يقطعها وفقا لهذه المادة ، يجب أن يقدم تفسيراً لتصرفه ، كتابة ، إلى الطرف القائم بالمراقبة وذلك عن طريق القنوات الدبلوماسية الروتينية .
- ٤ - لا تخضع رحلة المراقبة الجوية التي تمنع من حصة الطرف موضع المراقبة . كما لا تخضع رحلة المراقبة الجوية المنتواة التي يتم تصحيحها أو قطعها من حصة الطرف موضع المراقبة .
- ٥ - يجوز تقديم المنازعات المتصلة بهذه المادة إلى اللجنة الاستشارية الرومانية الهنغارية للسنوات المفتوحة لحسمها على النحو المنصوص عليه في المادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق .

المادة الثالثة عشرة - حالات الحياد والطوارئ

١ - بصرف النظر عن أي أحكام أخرى في هذا الاتفاق ، فإن حالات حياد طائرة المراقبة عن خطة الطيران ، أو عن الطريق من وإلى نقطتي الدخول والخروج ، التي تستلزمها : (أ) أحوال جوية سيئة ، (ب) أو تعليمات من مراقبة الحركة الجوية تتمثل بسلامة الطيران ، (ج) أو صعوبات ميكانيكية تواجهها الطائرة أو أي حادث آخر يخرج عن سيطرة الطرف القائم بالمراقبة ، لا تعد انتهاكا لهذا الاتفاق ولا يمح أن تتخذ مبررا لقيام الطرف موضع المراقبة بتصحيح أو قطع أو منع رحلة مراقبة جوية ، أو رحلة جوية قادمة إلى نقطة دخول ، أو رحلة جوية مغادرة لنقطة خروج .

٢ - يمنح الطرف موضع المراقبة أي طائرة مراقبة تعلن أنها في حالة طوارئ كامل تسهيلات الاستغاثة والتحويل بحيث يُكفل لها أسرع اعتدال ممكن في أقرب مطار مناسب . ويجري تحقيق كامل في أمر الإعلان وفقا لأنظمة الطرف موضع المراقبة ، باشتراك الطرف القائم بالمراقبة ، وذلك في موقع يختاره الطرف موضع المراقبة .

٣ - وفي حالة وقوع حادث لطائرة المراقبة في إقليم الطرف موضع المراقبة ، يقوم الطرف موضع المراقبة بعمليات البحث والإنقاذ وفقا لأنظمته وإجراءاته الخاصة لمثل هذه العمليات . ويجري الطرف موضع المراقبة تحقيقا كاملا في الحادث وفقا لأنظمتيه ، باشتراك الطرف القائم بالمراقبة ، وذلك في الموقع الذي يختاره الطرف موضع المراقبة . وفي ختام التحقيق ترد كل بقايا وحطام طائرة المراقبة ومعدات وأجهزة استشعارها ، إن وجدت ، إلى الطرف القائم بالمراقبة إذا طلب ذلك .

المادة الرابعة عشرة - عدم التدخل

لا يجوز لأي طرف استخدام أي نباط أو معدات للتدخل في تشغيل طائرة المراقبة أو في أداء أجهزة الاستشعار أو في السير المأمون لأي رحلة مراقبة جوية .

المادة الخامسة عشرة - استخدام المعلومات

١ - يقصر استخدام المعلومات المكتسبة عن طريق رحلات المراقبة الجوية على تحقيق غرض هذه المعاهدة دون غيره .

٢ - يتلقى كل من الطرف القائم بالمراقبة والطرف موضع المراقبة مجموعة كاملة من البيانات التي يتم الحصول عليها إثر تجهيز المواد الناتجة عن المراقبة .

٣ - يتم تجهيز مواد المراقبة التي يتم الحصول عليها نتيجة لرحلة المراقبة الجوية وفقا للمرفق حاء .

٤ - لا يجوز أن تستخدم المعلومات التي يحصل عليها أي طرف نتيجة لرحلة مراقبة جوية للإضرار بمصالح الطرف الآخر الامنية أو مصالحه الأخرى ولا يجوز نقلها الى أي دولة شالفة .

المادة السادسة عشرة - اللجنة الاستشارية الرومانية الهنغارية للسموات المفتوحة

١ - تعزيزا لغايات أحكام هذا الاتفاق ولتنفيذها ، ينشئ الطرفان بموجب هذا لجنة استشارية رومانية هنغارية للسموات المفتوحة (يشار إليها فيما يلي باسم "اللجنة") .

٢ - تصدر اللجنة قراراتها وتتخذ تدابيرها بناء على اتفاق الطرفين .

٣ - يجوز لكل طرف أن يشير أمام اللجنة أي قضايا تتصل بتنفيذ الالتزامات المترتبة على هذا الاتفاق .

٤ - يجتمع الطرفان في إطار اللجنة للقيام بما يلي :

(أ) الاتفاق على التدابير التقنية والإدارية المتماشية مع هذا الاتفاق التي قد تلزم لكفالة حيوية وفعالية هذا الاتفاق ؛

(ب) النظر في المسائل المتعلقة بالوفاء بالالتزامات المضطلع بها بموجب هذا الاتفاق ؛

(ج) الاتفاق على تحديث المرفقات التي يسمح نصها بتحديثها ؛

(د) النظر والتصرف في جميع المسائل المحالة إليها من قبل أحد الطرفين لهذا الاتفاق .

- وترد الأحكام العامة الخاصة بعمل اللجنة في المرفق واو .

المادة السابعة عشرة - الإخطارات

يقدم الطرفان الإخطارات المطلوبة بموجب هذا الاتفاق عن طريق القنوات الدبلوماسية إلا في الحالات المنصوص بمددها على غير ذلك .

المادة الثامنة عشرة - المسؤولية

يكون كل طرف مسؤولاً ، وفقاً للقانون الدولي والممارسات الدولية ، عن دفع تعويض عن الأضرار التي يتسبب فيها أثناء تنفيذ هذا الاتفاق والتي تصيب الطرف الآخر ، أو تصيب أشخاصاً طبيعيين أو معنويين تابعين له أو تصيب أملاكهم .

المادة التاسعة عشرة - أفراد طاقم الطائرة وأفراد طاقم التفتيش

١ - يبين كل طرف أسماء أفراد طاقم الطائرة وأفراد طاقم التفتيش على النحو التالي :

(أ) في غضون ٣٠ يوماً من توقيع هذا الاتفاق ، يقوم كل طرف بموافاة الطرف الآخر ، للنظر ، بقائمة بالأسماء المقترحة لأفراد طاقم الطائرة وأفراد طاقم التفتيش الذين سيضطلمعون برحلات المراقبة الجوية نيابة عن ذلك الطرف . ولا تضم هذه القائمة أكثر من ٣٠ شخصاً ، وتتضمن عن كل شخص في القائمة الإسم وتاريخ الميلاد والرتبة والوظيفة ونوع جواز السفر . ويكون لكل طرف حق تعديل قائمة أعضاء طاقم الطائرة وأعضاء طاقم التفتيش التابعين له . ويتعين على كل طرف أن يوافي الطرف الآخر بقائمه المعدلة لأسماء أعضاء طاقم الطائرة وأعضاء طاقم التفتيش .

(ب) إذا كان هناك أي شخص على القائمة الأصلية أو المعدلة غير مقبول للطرف الآخر ، تعين على هذا الطرف في غضون ١٤ يوماً أن يخطر الطرف المقدم للقائمة بأن هؤلاء الأشخاص لن يقبلوا أعضاء في طاقم الطائرة وأعضاء في طاقم التفتيش . أما الأشخاص الذين لا يُعلن عن عدم قبولهم في غضون ١٤ يوماً فيعتبرون مقبولين بوصفهم أعضاء في طاقم الطائرة وأعضاء في طاقم التفتيش . وإذا قرر طرف بعد ذلك أن عضواً ما في طاقم الطائرة أو في طاقم التفتيش غير مقبول ، تعين عليه أن يخطر الطرف الذي عين هذا العضو في طاقم الطائرة أو في طاقم التفتيش ، ويتعين على هذا الطرف الأخير بدوره أن يقوم في موعد لا يتجاوز يومين من أيام العمل بحذف هذا الشخص من قائمة أعضاء طاقم الطائرة وأعضاء طاقم التفتيش التابعين له .

٢ - لغرض تنفيذ هذا الاتفاق ، يمنح أفراد طاقم الطائرة وأفراد طاقم التفتيش ، تمكينا لهم من أداء وظائفهم أداء فعالا ، الحرمة والحصانات المنصوص عليها في المادة ٢٩ ، وفي الفقرة ٢ من المادة ٣٠ المتعلقة بالأوراق والمراسلات ، وفي المادة ٣١ من اتفاقية فيينا للعلاقات الدبلوماسية المحررة في فيينا في ١٨ نيسان/أبريل ١٩٦١ . وتمنح هذه الحرمة والحصانات لكامل الفترة الممتدة من وصول أفراد طاقم الطائرة أو أفراد طاقم التفتيش الى إقليم الطرف موضع المراقبة حتى مغادرتهم له ، وتظل بعد ذلك قائمة فيما يتعلق بالافعال التي تمت في السابق أثناء ممارستهم لوظائفهم الرسمية بوصفهم أعضاء في طاقم الطائرة أو أعضاء في طاقم التفتيش . ويجوز للطرف القائم بالمراقبة أن يتنازل عن الحصانة القضائية في الحالات التي يرى فيها أن هذه الحصانة من شأنها أن تعيق مجرى العدالة وأن من المتسنى التنازل عنها دون مساس بالاتفاق . ويجب أن يكون هذا التنازل صريحا في جميع الحالات . ومن واجب أعضاء طاقم الطائرة وأعضاء طاقم التفتيش ، دون انتقاص مما لديهم من حرمة وحصانات أو من حقوق الطرف القائم بالمراقبة بموجب هذا الاتفاق ، أن يحترموا قوانين وأنظمة الطرف موضع المراقبة .

٣ - يسمح لأعضاء طاقم الطائرة وأعضاء فريق التفتيش التابعين لأي طرف أن يجلبوا الى إقليم الطرف موضع المراقبة ، دون أداء أي رسوم جمركية أو عوائد متصلة بذلك ، مواد لاستعمالهم الشخصي ، فيما عدا المواد المحظور استيرادها أو تصديرها قانونا أو الخاضعة لأنظمة الحجر الصحي .

٤ - إذا رأى الطرف القائم بالمراقبة أو الطرف موضع المراقبة أن شمة انتهاكا أو إساءة استعمال للحرمة أو الحصانات الممنوحة بموجب هذه المادة ، جاز لهذا الطرف أن يقدم الى اللجنة ، للنظر ، تقريرا يحدد طبيعة المسألة .

لمادة العشرون - التصديق ، بدء النفاذ

١ - هذا الاتفاق مرهون بالتصديق وفقا للإجراءات الدستورية لكل طرف .

٢ - يبدأ نفاذ هذا الاتفاق عند تبادل وشائق التصديق .

المادة الحادية والعشرون - التعديلات ، تدابير التنفيذ ، الاستعراض الدوري

١ - يجوز لكل طرف أن يقترح تعديلات لهذا الاتفاق . ويبدأ نفاذ التعديلات التي يتفق عليها وفقا للإجراءات المبينة في المادة العشرين التي تحكم بدء نفاذ الاتفاق .

٢ - كل قرار تتخذه اللجنة طبقا للفقرتين الفرعيتين (أ) أو (ج) من الفقرة ٤ من المادة السادسة عشرة لا يعتبر من قبيل التعديلات لهذا الاتفاق .

٢ - في غضون ٦٠ يوما من توقيع معاهدة السماوات المفتوحة المتعددة الاطراف ، تعقد اللجنة دورة للنظر في المسائل المتصلة بمتابعة تنفيذ هذا الاتفاق .

المادة الثانية والعشرون - المدة ؛ الفسخ

١ - يسري هذا الاتفاق لمدة غير محدودة .

٢ - لكل طرف أن يفسخ هذا الاتفاق إذا قرر أن ثمة أحداثا استثنائية تتمثل بموضوع الاتفاق أصبحت تعرض مصالحه العليا للخطر . وإذا انتوى طرف فسخ الاتفاق تعيّن عليه أن يخطر الطرف الآخر بقراره قبل الفسخ بمدة لا تقل عن ستة أشهر .

٣ - في حالة ما إذا أعطى طرف إخطارا بقراره فسخ هذا الاتفاق وفقا للفقرة ٢ من هذه المادة ، يعقد الطرفان اجتماعا للجنة في غضون ٣٠ يوما من تلقي هذا الإخطار للنظر في المسائل العملية المتملة بفسخ الاتفاق .

المادة الثالثة والعشرون - التسجيل

١ - يسجل هذا الاتفاق طبقا لمادة ١٠٢ من ميثاق الأمم المتحدة .

المادة الرابعة والعشرون

١ - يتألف هذا الاتفاق من أربعة وعشرين مادة ومرفقات هي المرفقات ألف الى حاء ، وكلها تشكل جزءا لا يتجزأ من هذا الاتفاق .

حرر في هذا اليوم _____ من _____ من عام ١٩٠٩ ، من نستختين كليهما باللغتين الرومانية والهنغارية ، ويتساوى النصان في الحجية .

المرفق ألف

<u>هنغاريا</u>	<u>رومانيا</u>	
٤	٤	عدد رحلات المراقبة الجوية في السنة
٣ ساعات	٣ ساعات	المدة القصوى لرحلات المراقبة الجوية
١٢٠٠ كيلومتر	١٢٠٠ كيلومتر	المسافة القصوى لرحلة المراقبة الجوية

يجوز للجنة تحديث هذا المرفق . ولا يعتبر هذا التحديث تعديلا للاتفاق .

المرفق باء

<u>هنغاريا</u>	<u>رومانيا</u>	
بودابست -	بوخارست -	نقاط الدخول والخروج
فريغيفي	اوتوبني	
زولنوك	تيميسوارا	

النقاط المحددة للوصول والمفادرة :
جميع النقاط المحددة للوصول والمفادرة
على امتداد الحدود الرومانية
الهنغارية كما ترد في دليل الطيران .

الطرق الجوية إلى ومن نقاط الدخول والخروج : الممرات الجوية الدولية .

اللغة التي تستخدم في جلسات الإعلام : الرومانية الهنغارية

يجوز للجنة تحديث هذا المرفق . ولا يعتبر هذا التحديث تعديلا للاتفاق .

المرفق جيم - عمليات التفتيش

تنظم الاجراءات التالية عملية التفتيش على طائرة المراقبة التي يقوم بها
فريق التفتيش للتحقق مما اذا كانت توجد على متن طائرة المراقبة أي معدات محظورة
طبقا للمادة التاسعة من الاتفاق .

١ - لدى وصول طائرة المراقبة الى نقطة الدخول ، يتعين على فريق التفتيش موافاة مرافقي المفتش ، إن طلبوا ذلك ، بمعلومات عن الكيفية التي ينوي بها الفريق اجراء التفتيش على طائرة المراقبة ومنها ، وإن لم يكن على سبيل الحصر ، معلومات عن أي احتياطات للسلامة تتصل بأنشطة الفريق ، كما يلتزم فريق التفتيش باتخاذ التدابير التالية :

(أ) أن يسلم الى مرافقي المفتش قائمة بأسماء فريق التفتيش ، على أن لا تضم أكثر من ١٠ أعضاء ، إلا اذا تم الاتفاق على غير ذلك بين الطرف القائم بالمراقبة والطرف موضع المراقبة ، وبيانا بالوظيفة العامة التي سيقوم بها اثناء التفتيش كل عضو في فريق التفتيش ؛

(ب) أن يسلم الى مرافقي المفتش قائمة بكل بند من معدات التفتيش التي سيستخدمها فريق التفتيش في اجراء التفتيش ، ويتعين أن تقتصر هذه المعدات على البنود التالية :

- ١١) أجهزة الاضاءة المؤمّاة ؛
- ١٢) آلات التصوير العادية والتليفزيونية ؛
- ١٣) دفاتر الملحوظات ، وسجلات التفتيش ، والمساطر ، وأقلام الحبر ، وأقلام الرصاص ؛
- ١٤) المسجلات الصوتية التي تُحمل باليد ، والتي يُقصر استعمالها على تسجيل أنشطة التفتيش ؛
- ١٥) أجهزة استشعار الأشعة دون الحمراء السلبية ؛
- ١٦) المعدات فوق الصوتية ؛
- ١٧) وسائل قياس العدسات ؛
- ١٨) مكشافات الشقوب ؛

١٩١ غير ذلك من معدات القياس المتخصصة التي يقرها مرافقو المفتش وتكون مناسبة للتفتيش على نوع طائرة المراقبة والمعدات وأجهزة الاستشعار التي سيجري التفتيش عليها ؛

١١٠٠ غير ذلك من المعدات التي يقر مرافقو المفتش ، كتابة ، استخدامها في ذلك التفتيش ؛

(ج) أن يجرى ، بحضور مرافقي المفتش ، جردا شاملا لكل بند من بنود معدات التفتيش الواردة على القائمة التي سلمها فريق التفتيش عملا بالفقرة الفرعية (ا) (ب) من هذا المرفق ، وأن يستعرض ، مع مرافقي المفتش الاجراءات المحاسبية التي سيستخدمها مرافقو المفتش طبقا للفقرة ٩ من هذا المرفق للتثبت من أن كل بند من بنود معدات التفتيش التي جلبها فريق التفتيش على متن طائرة المراقبة قد رفع من طائرة المراقبة لدى اتمام التفتيش .

٢ - ولدى تسليم خطة الطيران ، ما لم يتفق الطرف موضع المراقبة والطرف القائم بالمراقبة اتفاقا متبادلا على غير ذلك ، يكون لفريق التفتيش التابع للطرف موضع المراقبة أن يقوم بتفتيش طائرة المراقبة مصحوبا بمرافقي المفتش التابعين للطرف القائم بالمراقبة ، للتحقق مما اذا كانت توجد على متن طائرة المراقبة أي معدات محظورة . وتجري كل عمليات التفتيش هذه وفقا للمادة التاسعة والمرفق جيم .

٣ - يكون فريق التفتيش مصحوبا ، طوال فترة التفتيش على طائرة المراقبة ، بمرافقي المفتش للتثبت من أن التفتيش يجري وفقا لاحكام هذا المرفق . ويتعين على فريق التفتيش أن ييسر أداء مرافقي المفتش لهذا الواجب . ويتعين على مرافقي المفتش يسير تفتيش فريق التفتيش لطائرة المراقبة ومعدات وأجهزة الاستشعار الخاصة بها .

٤ - توفر لفريق التفتيش ، عند قيامه بالتفتيش ، امكانية الوصول التام الى كامل الاجزاء الخارجية والداخلية لطائرة المراقبة ومعدات . ويتاح هذا الوصول للأجزاء التالية دون أن يكون مقصورا عليها :

(أ) مقصورة القيادة ؛

(ب) القمرة ؛

- (ج) الذيل ؛
(د) الأنف ؛
(هـ) الجناحان ؛
(و) المحركات ؛
(ز) جسم الطائرة ؛
(ح) مناطق البضائع والتخزين .

٥ - تتاح لفريق التفتيش ، أثناء إجراء التفتيش ، امكانية الوصول التام الى اجهزة الاستشعار . ويتم كل وصول الى اجهزة الاستشعار ، والى المعدات الالكترونية المقترنة بها الموصلة بالسطح الخارجي لطائرة المراقبة أو البارزة منه أو الكائنة داخل الطائرة عن طريق لوحات المنفذ حيث تكون لوحات المنفذ هذه مصممة بحيث يمكن فتحها ورفعها ثم إعادتها الى مكانها .

٦ - بمرف النظر عن أحكام الفقرتين ٤ و ٥ من هذا المرفق ، يجري التفتيش على نحو لا ينطوي على :

(أ) أي حط أو إتلاف أو منع للتشغيل اللاحق لطائرة المراقبة أو معداتها أو أجهزة الاستشعار الملحقة بها ؛

(ب) أو تعديل للتركيب الكهربائي أو الميكانيكي لطائرة المراقبة أو أجهزة الاستشعار الملحقة بها أو معداتها ؛

(ج) أو إخلال بصلاحية طائرة المراقبة للطيران .

ولا يجوز لفريق التفتيش أن يفتح أي حجيرات على متن طائرة المراقبة أو يرفع أي لوحات خاصة بالطائرة أو بأجهزة الاستشعار أو بالمعدات ، أو يزيل أي حواجز مادية تحول دون الوصول الى طائرة المراقبة أو معداتها أو أجهزة الاستشعار الملحقة بها ؛

على أنه يتعين على مرافقي المفتش أن يقوموا ، لدى الطلب ، بجميع عمليات الفتح أو الرفع هذه حيث تكون الحجيرات واللوحات والحواجز المقصودة مصممة بحيث يمكن فتحها ورفعها ثم إعادتها الى مكانها . ويتعين أن يتزود مرافقو المفتش بالادوات اللازمة لتلبية كل هذه الطلبات على وجه السرعة . ويتاح لمرافقي المفتش الوقت الكافي اثناء التفتيش لإعادة وضع كل المكونات واللوحات والحواجز التي فتحت أو رفعت بحيث تكون كل هذه المكونات واللوحات والحواجز قد أعيدت الى مكانها وأُمنّت عند انتهاء التفتيش .

٧ - لا يجوز أن يجلب فريق التفتيش الى متن طائرة المراقبة أي معدات ليست مدرجة بقائمة معدات التفتيش التي سلمها فريق التفتيش عملاً بالفقرة الفرعية ا (ب) من هذا المرفق ، كما لا يجوز لفريق التفتيش أن يجلب أملحة من أي نوع الى متن طائرة المراقبة .

٨ - يجوز لفريق التفتيش أن يدون ملاحظات ، ويلتقط صوراً وتسجيلات تلفزيونية وصوتية ويرسم رسوماً تخطيطية وغير ذلك من السجلات المشابهة لحالة طائرة المراقبة وأجهزة الاستشعار اثناء التفتيش ، ولا يجوز أن يكون أي مما تقدم خاضعاً لأي مراجعة أو فحص من قبل الطرف القائم بالمراقبة .

٩ - ولدى إتمام التفتيش ، الذي يتعين أن ينتهي في موعد يسبق الموعد المقرر لبدء رحلة المراقبة الجوية بثلاث ساعات على الأقل وأن لا تتجاوز مدته ٨ ساعات من ساعات النهار إلا إذا اتفق الطرفان على غير ذلك ، يتعين على فريق التفتيش القيام بما يلي :

(أ) أن ينسحب من طائرة المراقبة والمنطقة المجاورة لها مباشرة السى موقع يبعد عن أي جزء من أجزاء طائرة المراقبة بمسافة لا تقل عن ٢٥ متراً ؛

(ب) وأن يثبت لمرافقي المفتش أن جميع معدات التفتيش المدرجة بالقائمة لمسلمة طبقاً للفقرة الفرعية ا (ب) من هذا المرفق قد رُفعت من طائرة المراقبة .

ويجوز لمرافقي المفتش أن يتبعوا اجراءاتهم المحاسبية الخاصة في التثبت من الالتزام بالفقرة الفرعية (ب) من هذه الفقرة . وإذا لم يكن بوسع مرافقي المفتش التثبت من الالتزام بالفقرة الفرعية (ب) من هذه الفقرة ، جاز للطرف موضع المراقبة أن يمنع رحلة المراقبة الجوية ، ولا تسجل في هذه الحالة رحلة مراقبة جوية خصماً على حصة أي من الطرفين .

١٠ - يقوم فريق التفتيش على الفور بإبلاغ مرافقي المفتش بأي معدات مشتبها في أنها من المعدات المحظورة يكون قد وجدها على متن طائرة المراقبة . فإذا لم يتمكن الطرف القائم بالمراقبة من إثبات أن البنود المشار إليها ليست من المعدات المحظورة ، جاز للطرف موضع المراقبة أن يمنع رحلة المراقبة الجوية عملاً بالفقرة الفرعية (ز) من المادة الثانية عشرة من هذا الاتفاق ، وعندئذ يتعين على طائرة المراقبة مغادرة إقليم الطرف موضع المراقبة .

١١ - تعطى المعلومات والجلسات الإعلامية التي يوفرها أي طرف عملاً بهذا المرفق باللغة المحددة للطرف متلقي المعلومات في المرفق بـ ، إلا إذا وافق هذا الطرف الأخير على غير ذلك .

١٢ - يقدم الطرف موضع المراقبة ، عند الطلب ، غرفة مناسبة للجلسات الإعلامية المنصوص عليها في هذا المرفق ، ولإستخدام مرافقي المفتش في إعداد المعلومات المتمثلة بعملية التفتيش . كما يقدم الطرف موضع المراقبة المساعدة اللازمة من الموظفين الكتابيين لمرافقي المفتش في مدد أدائهم لمسؤولياتهم بموجب هذا المرفق .

١٣ - يتعين على الطرف موضع المراقبة أن لا يفشي لغير الأطراف أي معلومات عن طائرة المراقبة أو معداتها أو أجهزة الاستشعار الملحقة بها ، يكون قد حصل عليها طبقاً للمادة التاسعة أو لهذا المرفق ، دون إذن صريح من الطرف القائم بالمراقبة .

١٤ - لدى دخول هذا الاتفاق حيز النفاذ ، يقوم كل طرف بإخطار الطرف الآخر بكل نوع وطراز من طائرات المراقبة وأجهزة الاستشعار التي ينوي استخدامها لرحلات المراقبة الجوية . وكلما انتوى طرف أن يستخدم لرحلات المراقبة الجوية طرازاً جديداً من الطائرات أو من أجهزة الاستشعار من الأنواع المتفق عليها ، تعين عليه أن يخطر الطرف الآخر بطراز الطائرة أو الجهاز . ويُقدّم عند الطلب ، وصف وظيفي ورسوم توضيحية لنموذج للطائرة ومعداتها وأجهزة الاستشعار الملحقة بها ، بما في ذلك جميع مكونات الاستشعار .

١٥ - وفي غضون فترة ٣٠ يوماً من تاريخ الإخطار بأي نوع وطراز لطائرة مراقبة وجهاز استشعار طبقاً للفقرة ١٤ ، يتعين على الطرف أن يبلغ الطرف الآخر بفترة أيام سبعة يتاح خلالها للفحص نموذج للنوع والطراز المقصود لطائرة المراقبة و/أو جهاز الاستشعار وعلى الطرف الذي تكون طائرة المراقبة و/أو أجهزة الاستشعار التابعة له موضعاً للفحص ، أن يقدم التسهيلات الكافية لإجراء الفحص .

١٦ - لا تتجاوز مدة الفحص ٤٨ ساعة دون موافقة من الطرف الذي تكون طائـرة المراقبة و/أو أجهزة الاستشعار التابعة له موضعا للفحص .

١٧ - يلزم فيما يخص ممثلي الطرف القائم بالفحص ما يلي :

(أ) أن تعين أسماؤهم سلفا للطرف الذي تكون طائـرة المراقبة وأجهزة الاستشعار التابعة له موضعا للفحص ؛

(ب) أن يكونوا من رعايا الطرف ؛

(ج) أن يمنحوا الحرمة والحصانات التي يتمتع بها المبعوثون الدبلوماسيون طبقا للمادتين ٢٩ و ٣١ من اتفاقية فيينا للعلاقات الدبلوماسية ، وذلك لكامل فترة وجودهم في اقليم الطرف الذي تكون طائـرة المراقبة وأجهزة الاستشعار التابعة له موضعا للفحص ، على أن تظل بعد ذلك قائمة فيما يتعلق بالافعال التي تمت في السابق أثناء ممارستهم لوظائفهم الرسمية ؛

(د) أن يُمنحوا نفس المعاملة التي تمنح لأعضاء طاقم الطائـرة وأعضاء طاقم التفتيش ، بموجب الفقرة ٢ من المادة التاسعة عشرة من الاتفاق فيما يتعلق بالتنازل عن الحصانة ، وبموجب الفقرتين ٣ و ٤ من المادة التاسعة عشرة من الاتفاق ؛

(هـ) أن يكونوا خاضعين للفقرات ١ ، و ٢ الى ٨ ، و ١٢ من هذا المرفق بقدر انطباق هذه الفقرات على أعضاء فريق التفتيش ؛

(و) أن يرافقهم أثناء الفحص ممثلو الطرف الذي تكون طائـرة المراقبة وأجهزة الاستشعار التابعة له موضعا للفحص ؛

(ز) أن يحددوا معدات التفتيش التي ستستخدم ، وأن يثبتوا ، إذا طلب اليهم ذلك الطرف الذي تكون طائـرة المراقبة وأجهزة الاستشعار التابعة له موضعا للفحص ، أن هذه المعدات لن تؤدي الى الحط من طائـرة المراقبة وأجهزة الاستشعار التابعة لها أو اتلافها أو تغييرها أو المساس بأدائها الطبيعي .

١٨ - وعلى الطرف الذي تكون طائرة المراقبة وأجهزة الاستشعار التابعة له موضعاً للفحص ، أن يتخذ قبل بدء هذا الفحص التدابير التالية :

(أ) أن يعلم الطرف القائم بالفحص عن جميع احتياطات السلامة الواجبة لفحص طائرة المراقبة ؛

(ب) أن يعلم الطرف القائم بالفحص عن الاجراءات التي ينوي هو اتباعها للسماح بفحص واف ؛

(ج) أن يعلم الطرف القائم بالفحص بشكل طائرة المراقبة وموقع أجهزة الاستشعار والمعدات المتصلة بها على متن طائرة المراقبة ؛

(د) أن يبذل قصاراه للإجابة على الاسئلة المتصلة بالفحص التي يوجهها اليه الطرف القائم بالفحص .

١٩ - وعملا بالفقرة ١٧ (هـ) من هذا المرفق ، لا يجوز للطرف القائم بالفحص أن يفتح حجيرات على متن طائرة المراقبة أو أن يرفع ألواح تخص الطائرة أو أجهزة الاستشعار أو المعدات ، أو أن يزيل أي حواجز مادية تحول دون الوصول الى طائرة المراقبة أو معدات أو أجهزة الاستشعار الملحقة بها ؛ على أنه يتعين على الطرف الذي تكون طائرة المراقبة وأجهزة الاستشعار التابعة له موضعاً للفحص أن يقوم ، عند الطلب ، بكل عمليات الفتح أو الرفع هذه حيث تكون الحجيرات والالواح والحواجز المشار اليها مصممة بحيث يمكن فتحها ورفعها ثم إعادتها الى مكانها .

المرفق دال - متابعو الرحلة الجوية

١ - التزام الطرفين

على كل طرف أن ييسر مهمة متابعي الرحلة الجوية .

٢ - المقاصد من وجود متابعي الرحلة الجوية

إن مقاصد وجود متابعي الرحلة الجوية على متن طائرة المراقبة هي :

- (أ) تمثيل الطرف موضع المراقبة ؛
- (ب) رصد التزام الطرف القائم بالمراقبة بأحكام هذا الاتفاق ؛
- (ج) ضمان التقيد بخطة الطيران ؛
- (د) رصد تشغيل أجهزة الاستشعار والمعدات الأخرى التابعة لطائرة المراقبة ؛
- (هـ) إسداء ما يطلبه الطرف القائم بالمراقبة من المشورة بشأن القواعد الوطنية للطرف موضع المراقبة (مثال ذلك قواعد سلامة الطيران) ؛
- (و) وفي حالة الطوارئ ، تيسير الاتصالات على النحو الذي يوعز به الطيار المسؤول عن قيادة طائرة المراقبة .

٣ - قواعد عامة لسلوك متابعي الرحلة الجوية

- (أ) يحق لإثنين من متابعي الرحلة الجوية الصعود في نقطة الدخول الى متن طائرة المراقبة والبقاء على متنها أثناء رحلة المراقبة الجوية ، بما في ذلك أي وقفات لإعادة التزود بالوقود أو لاسباب الطوارئ .
- (ب) يحق لمتابعي الرحلة الجوية أن يجلبا الى متن طائرة المراقبة الخرائط العامة وخرائط الطيران والمنشورات وكتيبات تشغيل المعدات وغير ذلك من المعدات مثل المسجلات الصوتية .
- (ج) فيما عدا ما تفرضه مقتضيات سلامة الطيران ، يكون لمتابعي الرحلة الجوية الحق في التحرك دون عائق في أنحاء طائرة المراقبة بما في ذلك ظهر الطائرة . ويتعين على متابعي الرحلة الجوية ، أثناء ممارسة حقوقهم ، عدم التدخل في أنشطة أعضاء طاقم الطائرة .

(د) يحق لمتابعي الرحلة الجوية مشاهدة عمل أجهزة الاستشعار التي يشغلها الطرف القائم بالمراقبة فضلا عن جميع الأنشطة التي تجري على ظهر الطائرة أثناء رحلة المراقبة الجوية . ويشمل هذا حق الاستماع الى اتصالات طائرة المراقبة (الداخلية والخارجية) ورصد أداء آلات الطيران والملاحة الموجودة في طائرة المراقبة .

(هـ) متابعي الرحلة الجوية هما ممثلا الطرف موضع المراقبة أثناء رحلة المراقبة الجوية . ولهما أن يقدم المشورة وأن يتصلا بمراقبي الحركة الجوية حسب الاقتضاء ، ولهما أن يساعدا على نقل وتفسير التبليغات من مراقبي الحركة الجوية الى أعضاء طاقم الطائرة بشأن سير رحلة المراقبة الجوية . ولهذا الغرض يتاح لمتابعي الرحلة الجوية الوصول الى معدات اللاسلكي في طائرة المراقبة .

(و) ومتابعي الرحلة الجوية مسؤولان عن معرفة موقع طائرة المراقبة وأماكن الفضاء الجوي الخطر على امتداد طريق رحلة المراقبة الجوية وبالقرب منه . وإذا اعتقد متابع لرحلة جوية أو موظف بمراقبة الحركة الجوية تابع للطرف موضع المراقبة أن طائرة المراقبة تحيد عن خطة الطيران ، تعيين إبلاغ أفراد طاقم الطائرة بذلك .

(ز) إذا قرر متابعي الرحلة الجوية أنه لم يسمح لهما بممارسة حقوقهما بموجب هذا الاتفاق ، تعيين على الطرف موضع المراقبة أن يقدم الى اللجنة الاستشارية المشتركة للسموات المفتوحة تقريرا يحدد به طبيعة المسألة لكي تنظر فيه اللجنة .

المرفق هاء - أجهزة الاستشعار

١ - يمكن أن تتألف معدات الاستشعار لأغراض السماوات المفتوحة من أي من النوعين التاليين من أجهزة الاستشعار بأي أعداد وتوفيقات :

(أ) آلة تصوير بصرية ؛

(ب) آلة تصوير تلفزيونية .

٢ - تنظر اللجنة الاستشارية الرومانية الهنغارية للسموات المفتوحة سنويا في تحديث هذا المرفق .

٣ - يحظر جمع الاستخبارات بالاشارات من طائرة المراقبة . وتحظر كل نبیطة يمكن بها جمع وتجهيز وإعادة إرسال و/أو تسجيل اشارات الكترونية ذات صلة بالاتصالات والاجهزة الآلية والقياس من بعد ، والاشارات الالكترونية لغير الاتصالات ، فيما عدا : (أ) المعدات اللازمة لعمليات الملاحة والطيران ؛ (ب) النبائط التي هي مكونات لاجهزة استشعار أخرى (مثال ذلك معدات التسجيل لاجهزة الاستشعار غير المحظورة على متن الطائرة) . ولا يجوز استخدام هذه المعدات والنبائط المستثناة في أداء أي وظيفة محظورة .

٤ - تحظر معدات شبكات البيانات (المرقمة/غير المرقمة) ، مثال ذلك ما يمكن أن يستخدم لإرسال بيانات الاستشعار من طائرة المراقبة الى محطة أرضية ، أو الى طائرة أخرى ، أو الى توابع اصطناعية .

المرفق واو - اللجنة

١ - تضطلع اللجنة بالاعمال المنصوص عليها في المادة السادسة عشرة من هذا الاتفاق .

٢ - يعين كل طرف ممثلاً لدى اللجنة يساعده الموظفون الذين يرى ذلك الطرف لزوماً لهم .

٣ - تعقد اللجنة دورة عادية واحدة في السنة التقويمية ، إلا اذا قررت غير ذلك . وتعقد دورات استثنائية بناء على طلب أي طرف . وعلى الطرف الطالب أن يبلغ الطرف الآخر سلفاً بالمسائل التي ستطرح للنظر فيها .

٤ - تعقد الدورة الأولى للجنة في غضون ستين يوماً من بدء نفاذ هذا الاتفاق . وتعقد دورات اللجنة بعد ذلك في عاصمتي الطرفين ، ويجري التناوب بين العاصمتين مرة كل سنة . ويقوم الطرف الذي تعقد الدورة في عاصمته بتقديم الدعم الإداري لتلك الدورة . كما يجوز أن تعقد الدورات فيما قد يتفق عليه الطرفان من أماكن أخرى .

٥ - وفي الدورة الأولى تضع اللجنة نظامها الداخلي .

٦ - تكون مداوات اللجنة سرية . ويجوز أن توافق اللجنة على جعل قراراتها علنية .

٧ - يتحمل كل طرف النفقات المترتبة على اشتراكه في اللجنة . أما النفقات التي تتكبدها اللجنة بأكملها فتقسم بالتساوي بين الطرفين .

المرفق زاي - الغضاء الجوي الخطر

مناطق الغضاء الجوي الخطر للطرفين هي تلك المنشورة في دليل الطيران .

المرفق حاء - تجهيز المواد الناتجة عن رحلات المراقبة الجوية

١ - التزامات الطرفين

(أ) على كل طرف أن ييسر بكل وسيلة ممكنة تجهيز المواد الناتجة عن المراقبة في حينها وعلى نحو يكفل لها درجة عالية من الجودة ، وأن يوافي الطرف القائم بالمراقبة بهذه المواد ؛

(ب) يكون الطرف القائم بالتجهيز مسؤولاً عن نوعية تجهيز المواد الناتجة عن رحلة المراقبة الجوية .

٢ - (أ) يتم التجهيز الأولي (التحميض) للمواد الناتجة عن رحلة المراقبة الجوية في منشأة أرضية قائمة يعلن عنها الطرفان عند بدء نفاذ الاتفاق ، وذلك على يد جماعات مختلطة من الاختصاصيين المنتمين الى الطرف موضع المراقبة والطرف القائم بالمراقبة ، وبالاتعانة بمعدات متفق عليها .

(ب) حيثما كان من المستطاع وضع أجهزة استشعار مزدوجة على متن طائرة المراقبة ، يعود الطرف القائم بالمراقبة الى وطنه باحدى المجموعتين من المواد الناتجة عن المراقبة بينما يحتفظ الطرف موضع المراقبة بالمجموعة الاصلية الاخرى من المواد الناتجة عن المراقبة . واذا لم يتسن وضع أجهزة استشعار مزدوجة على متن طائرة المراقبة ، تظل المادة الناتجة عن المراقبة في حوزة الطرف موضع المراقبة بينما يأخذ الطرف القائم بالمراقبة معه عند عودته الى وطنه صورة عنها .
