

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

**INTERNATIONAL CONFERENCE
ON THE AUTHENTIC TRILINGUAL TEXT
OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
(CHICAGO, 1944)**

Buenos Aires – September 1968

MINUTES AND DOCUMENTS

1970

Published in separate English, French and Spanish editions by the International Civil Aviation Organization. All correspondence, except orders and subscriptions, should be addressed to the Secretary General of ICAO, International Aviation Building, 1080 University Street, Montreal 101, Quebec, Canada.

Orders for this publication should be sent to one of the following addresses, together with the appropriate remittance (by bank draft or post office money order) in U.S. dollars or the currency of the country in which the order is placed or in a freely convertible currency:

Australia: Robertson and Mullens, 107 Elizabeth Street, Melbourne 3000.

Canada: Information Canada, Ottawa, Ontario.

France: Représentant de l'OACI, Bureau Europe, 3^{bis}, villa Émile-Bergerat, Neuilly-sur-Seine (Seine).

India: Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi or 17 Park Street, Calcutta.

Japan: Japan Civil Aviation Promotion Foundation, No. 38 Shiba Kotohira-Cho, Minato-Ku, Tokyo.

Peru: Representante de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima.

Senegal: Représentant de l'OACI, Bureau Afrique, Boîte postale 2356, Dakar.

Sweden: C. E. Fritzes Kungl. Hovbokhandel, Fredsgatan 2, Box 16356, Stockholm 16.

Thailand: ICAO Representative, Far East and Pacific Office, P.O. Box 614, Bangkok.

United Arab Republic: ICAO Representative, Middle East and Eastern African Office, 16 Hassan Sabri, Zamalek, Cairo.

United Kingdom: Her Majesty's Stationery Office, P.O. Box 569, London, S.E. 1.

International Civil Aviation Organization (Attention: Distribution Officer), International Aviation Building, 1080 University Street, Montreal 101, Quebec, Canada.

Do you receive the ICAO BULLETIN?

The ICAO Bulletin contains a concise account of the activities of the Organization as well as articles of interest to the aeronautical world.

The Bulletin will also keep you up to date on the latest ICAO publications, their contents, amendments, supplements, corrigenda, and prices.

Available in three separate editions: English, French and Spanish.

Annual subscription: U.S. \$5.00.

T A B L E O F C O N T E N T S

| | <u>Page</u> |
|---|-------------|
| <u>PART I</u> | |
| INTRODUCTION | 3 |
| <u>PART II</u> | |
| LIST OF DELEGATES | 9 |
| MINUTES OF THE PLENARY MEETINGS OF THE CONFERENCE AND OF THE COMMISSION OF THE WHOLE | |
| <u>First Plenary Meeting, 9 September 1968 (1100)</u> | |
| Opening of the Conference | 13 |
| Adoption of the Agenda | 14 |
| Adoption of the Rules of Procedure | 14 |
| Establishment of Credentials Committee | 14 |
| Election of the President of the Conference | 14 |
| Election of Vice-Presidents of the Conference | 15 |
| Organization of work | 16 |
| <u>Second (Special) Plenary Meeting, 17 September 1968 (1000)</u> | |
| <u>Commission of the Whole, First Meeting, 17 September 1968 (1020)</u> | |
| Organization of work | 19 |
| Report of Credentials Committee | 19 |
| Consideration of the Draft Protocol | 20 |
| <u>Commission of the Whole, Second Meeting, 17 September 1968 (1505)</u> | |
| Consideration of the Draft Protocol | 27 |
| <u>Commission of the Whole, Third Meeting, 19 September 1968 (1020)</u> | |
| Report of the Credentials Committee | 31 |
| Consideration of the Draft Final Act | 31 |
| <u>Commission of the Whole, Fourth Meeting, 19 September 1968 (1515)</u> | |
| Consideration of the Draft Final Act | 35 |
| Consideration of the French and Spanish Texts of the Convention . | 35 |

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

I N T R O D U C T I O N

The International Conference on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) was convened by the International Civil Aviation Organization with a view to the adoption of authentic French and Spanish texts of the said Convention. It met at Buenos Aires, on the invitation of the Government of the Republic of Argentina, from 9 to 24 September 1968.

History

The Convention on International Civil Aviation was done, and opened for signature, at the International Civil Aviation Conference at Chicago (USA) on 7 December 1944 in a text solely in the English language. However, the last paragraph of the Convention provides that a text of the Convention, drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature. After the Conference at Chicago ended, several efforts were made by the Government of the United States of America to achieve that objective by preparing and circulating draft French and Spanish texts of the Convention to the various governments concerned. These efforts proved fruitless, as agreement was not obtained on any of those drafts.

In September 1947, the Government of the United States of America informed the other governments concerned that it had decided to present the question of the French and Spanish texts of the Convention to the International Civil Aviation Organization for consideration by its Assembly.

In the meantime, the Convention on International Civil Aviation had been ratified by the requisite number of States and entered into force on 4 April 1947 on the basis of the English text.

Action by the Assembly

The Assembly of the Organization, in June 1949, deferred action in the matter of authentic French and Spanish texts of the Convention, but at the same time resolved (Res. A3-2) "that the Council take action with a view to providing the Organization as soon as possible with texts of the Chicago Convention on International Civil Aviation in French and Spanish, it being understood that these texts will be used only for the internal purposes of the Organization".

Introduction

- 2 -

Texts in French and Spanish for practical use

In February 1952, the Council, acting pursuant to the above-mentioned Resolution of the Assembly, approved French and Spanish texts of the Convention which had been prepared under its direction, and these texts, together with the English text as adopted at Chicago, were published by the Secretary General in a single Document (Doc 7300, and that Document as subsequently revised). The French and Spanish texts did not purport to be authentic: they were only for the purpose specified by the above-mentioned Resolution of the Assembly.

In September 1962, the matter was again raised in the Assembly, and that body invited the Council to consider the question of the trilingual text of the Convention and to report to the Assembly any measures which it may have taken or intended to take regarding the subject.

Preparatory documents for the Conference

Between 1962 and 1967, drafts of French and Spanish texts of the Convention were prepared by Working Groups established by the Council. In addition, there was also prepared the draft of a protocol which took note of the facts that the Convention was already in force in the English text and that, over the years, certain amendments to the Convention had been made, each amendment being equally authentic in the English, French and Spanish languages, and each of these amendments having come into force in respect only of the States which had ratified it. The draft protocol specified that the French and Spanish texts of the Convention annexed to it constituted, together with the English text signed at Chicago, the text equally authentic in the three languages envisaged in the last paragraph of the Convention. In the course of their preparation, these drafts had been circulated to States and were revised in the light of the comments received.

At the end of 1967, the Council approved a draft protocol and, annexed thereto, draft texts of the Convention in French and Spanish, as being documents fit to be submitted to an international conference for approval and adoption.

Convening of Conference

The Council also decided to convene, for approval and adoption of the above-mentioned drafts, an international conference of plenipotentiaries. It invited to the conference those States which at the date of opening of the conference were members of the International Civil Aviation Organization, and the United Nations was invited to be represented by observers. As stated above, the Conference was held in Buenos Aires, 9-24 September 1968.

Contents

This book contains: in Part I, the present Introduction; in Part II, the list of Delegates and the minutes of the plenary meetings of the Conference and of the Commission of the Whole, as revised by their speakers and approved

Introduction

- 3 -

by the President of the Conference; and, in Part III, the Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944), and the Final Act, which were approved by the Conference on 20 September 1968 and were opened for signature at the final plenary meeting which was held on 24 September 1968; in addition, Part III contains the working documents of the Conference.

The Final Act was signed that day on behalf of 51 States.

The above-mentioned Protocol was signed on 24 September 1968 on behalf of 39 States and, as 16 of these signed the Protocol without reservation as to acceptance, the Protocol entered into force as among these States on 24 October 1968.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

P A R T I I

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

LIST OF DELEGATESALGERIA

Mr. M. Lacheraf
 Mr. A. Aberkane
 Mr. A. Lahlou

ARGENTINA

Mr. F. Molina Salas
 Mr. A.O. Claisse
 Mr. J.C. Pellegrini
 Mr. J.A. Ustarroz
 Mr. R.A. Estrada Oyuela
 Mr. C.M. Geoffroy
 Mr. F. Petrella

AUSTRALIA

Mr. J.W. Stone

BELGIUM

Mr. J. Cuvelier
 Mr. A.X. Pirson
 Mr. J. Verstappen
 Mr. R.R. Nys

BOLIVIA

Mr. F. Casanovas
 Mr. H.M. Guardia

BRAZIL

Mr. A.H. da Graça

CAMEROON

Mr. G. Njamkepo

CANADA

Mr. G. Sicotte
 Mr. R. Azzie

CHAD

Mr. A. Sabit

CHILE

Mr. E.H. Prieto Ravest

CHINA (Republic of)

Mr. Y. Shen
 Mr. H.Y. Lai
 Mr. H.C. Sung

COLOMBIA

Mr. R. Van Meerbeke
 Mr. D. Pardo Tovar
 Mr. E. Vásquez-Rocha

CONGO (Brazzaville)

Mr. F.X. Ollassa

COSTA RICA

Mr. A.M. Umaña

CUBA

Mr. R. del Pino Diaz
 Mr. J. Pérez Veitia

CZECHOSLOVAK SOCIALIST REPUBLIC

Mr. Z. Gertler
 Mr. M. Liska
 Mr. F. Novak

DAHOMY

Mr. V.O. Tevoedtre

DENMARK

Mr. B.W. Paulson

DOMINICAN REPUBLIC

Mr. M.R. Pérez

ECUADOR

Mr. P.A. Mosquera Guerrero
 Mr. C.E. Saenz Merizalde
 Mr. E. Arosemena Gómez

FRANCE

Mr. M.J. de la Chevadière de la
 Grandville
 Mr. J.G. Baqué
 Mr. M.E.J. Kungler
 Miss M.A. Martin-Sané
 Mr. A. Garnault

GERMANY (Federal Republic of)

Mr. G. Schmidt-Räntsch
 Mr. O. Soltmann

GHANA

Mr. R.J. Hayfron-Benjamin

GUATEMALA

Mr. L. Vásquez Canet

INDIA

Mr. B.S. Gidwani

IRAQ

Mr. A.H. Ajeeli

ISRAEL

Mr. N. Ben-Yehuda

IVORY COAST

Mr. D. Eliaka

Mr. E. Nouama

KOREA (Republic of)

Mr. D.S. Kim

Mr. H.S. Han

Mr. W.S. Kim

Mr. T.M. Kwun

LEBANON

Mr. S. Toriguian

Mr. A. Kotaite

MALAGASY REPUBLIC

Mr. Ramanisarivo

Mr. M.V.G. Guerin

MALAYSIA

Mr. R.D.H.A. Raja Kamaralzaman

Mr. T.F. Pang

MALI

Mr. M. Maiga

MEXICO

Mr. F. Gonzales de la Vega

Mr. E. Pérez Castro

Mr. J. Rodríguez Torres

NETHERLANDS (Kingdom of the)

Mr. J. Honig

NIGER

Mr. F.C. Boubacar

NIGERIA

Mr. V.A. Roberts

Mr. J.B. Ajala

NORWAY

Mr. S. Holsten

PAKISTAN

Mr. A. Khan Panni

PARAGUAY

Mr. A. Mesquita Vera

Mr. P.A. Valenzuela

Mr. D.A. Taboada

Mr. T. Montanaro

Mr. A.G. Soler Hogberg

Mr. E.R. Ghaves

PERU

Mr. V.E. Marchena

Mr. J. Vargas-Quintanilla

Mr. P. Sala Orosco

Mr. F. Miro Quesada

PHILIPPINES

Mr. T.G. de Castro

Mr. H. Farolan

Mr. F.C. Flores

POLAND

Mr. B. Bogdanski

Mrs. K. Miszewska

Mr. J.M. Nowak

Mr. J. Osinski

Mr. J. Rybarski

PORTUGAL

Mr. M. Coutinho

Mr. J. Barros Prata

Mr. M.F. Goulart Madruga

Mr. C.A. Soares Simoes Coelho

Mr. C. Themudo Barata

RWANDA

Mr. E. Ntalikure

Mr. M. Niyibaho

SENEGAL

Mr. S. N'Diaye

SOUTH AFRICA

Mr. S.W.L. de Villiers

Mr. H.W. Clarkson

Mr. R.A. du Plooy

Mr. J.K. Van Petersen Klerck

SPAIN

Mr. J.M. Alfaro

Mr. M. Barroso

Mr. C. Gómez Jara

Mr. F. Lacalle

SWEDEN

Mr. H. Winberg
Mr. C.G. Nordstrom

SWITZERLAND

Mr. F. Schaerer

SYRIA

Mr. J. Attasi
Mr. N. Al-Khani

TANZANIA (United Republic of)

Mr. E.P. Mwanyika
Mr. A.C. Faraji
Mr. R.K. Kitariko
Mr. B.C.W. Lutta

TOGO

Mr. A.E. Plantier

TUNISIA

Mr. T. Amira
Mr. H. El Amri
Mr. A. El Hicheri

UNITED ARAB REPUBLIC

Mr. A. Seif
Mr. F.K. Moursy

UNITED KINGDOM OF GREAT BRITAIN
AND NORTHERN IRELAND

Mr. F. Wood
Mr. A.W.G. Kean
Mr. R.S.S. Dickinson
Mr. C.F. McFarlane
Mr. D.M. Summerhayes

UNITED STATES OF AMERICA

Mr. J. van Roden Springer
Mr. R.P. Boyle

UPPER VOLTA

Mr. D.V. Ouedraogo

URUGUAY

Mr. P. Bosch

VENEZUELA

Mr. O. Clavo
Mr. M. Monteverde
Mr. M. Tirado
Mr. R.A. Ramirez

YUGOSLAVIA

Mr. B. Jovanović
Mr. R. Radosavljević
Mr. B. Filipović

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

P L E N A R Y

F I R S T M E E T I N G

(Monday, 9 September 1968 at 1100 hours)

Acting President: Mr. Walter Binaghi,
President of the
ICAO Council

Later

President: Dr. F.M. Molina Salas (Argentina)

1. The first meeting of the International Conference on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) was held on 9 September 1968 in Teatro San Martin, Buenos Aires, Republic of Argentina.

AGENDA ITEM 1: OPENING OF THE CONFERENCE

2. Mr. Walter Binaghi, President of the Council of the International Civil Aviation Organization, addressed the meeting as follows:

"Ladies and Gentlemen: I have the honour and pleasure of opening the International Conference on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944). This Conference has been convened by the Council of the International Civil Aviation Organization and in the name of the Council, I welcome all the delegates here.

"In the first place, I would like to express my thanks, on behalf of my Organization, to the Government of the Republic of Argentina for having given us the facilities which allowed us to convene this Conference in Buenos Aires. The greater part of the delegates here present have had the opportunity of seeing for themselves, last week, as delegates to the Sixteenth Assembly of ICAO, the excellent facilities that the host country has put at our disposal. I address myself now to the Head of the Delegation of Argentina asking him to convey to the Government of Argentina our most sincere gratitude.

"The Council has decided to invite to the Conference those States which, at the date of opening of the Conference, are members of the International Civil Aviation Organization. The Council has also decided to invite the United Nations, the mother Organization of specialized agencies, to be represented by observers at this Conference.

"The drafts of the French and Spanish texts of the Convention and the draft Protocol which are presented by the Council for consideration by this Conference, are the results of extensive and detailed work in the Council and its working groups composed of technical, legal and linguistic experts, involving more than 250 meetings from December 1965 until November 1967, and including the task of reconciliation and co-ordination of the views which had been received in the matter from member States of the Organization.

"The Council believes that the draft texts presented to this Conference are suitable for adoption by this Conference without major changes which would make the texts less attractive for Contracting States. I sincerely hope that on closing this Conference we will have a text of a Protocol, attached to which will be the French and Spanish texts of the Chicago Convention acceptable for all Contracting States of the Chicago Convention.

"After these brief words of introduction, I declare the Conference open and I wish your Conference the best of success."

AGENDA ITEM 3: ADOPTION OF THE AGENDA

3. The Conference adopted the Provisional Agenda contained in Doc No. 1 without change and without discussion.

AGENDA ITEM 4: ADOPTION OF THE RULES OF PROCEDURE

4. The Conference adopted without change and without discussion the Provisional Rules of Procedure contained in Doc No. 2.

AGENDA ITEM 5: ESTABLISHMENT OF CREDENTIALS COMMITTEE

5. In pursuance of Rule 2 (2) of the Rules of Procedure, the Acting President nominated the following 5 Delegations to appoint a member to the Credentials Committee:

Argentina, Philippines, Malagasy Republic, Kingdom of the Netherlands and Venezuela.

AGENDA ITEM 2: ELECTION OF THE PRESIDENT OF THE CONFERENCE

6. Mr. M.J. de la Chevardière de la Grandville (France) nominated Dr. F.M. Molina Salas of Argentina as President of the Conference. Dr. Molina Salas was Head of the Delegation of the host State and was well known to all delegations present as the Head of the Services of International Organizations at the Ministry of Foreign Affairs of his country and had a great experience at conference work.
7. The Conference unanimously elected Dr. F.M. Molina Salas (Argentina) as its President.

8. Dr. Molina Salas (Argentina), on taking over the chair, delivered the following speech:

"I wish to express my deep appreciation of the honour you have conferred upon my Delegation, my country and upon myself by electing me as President of this Conference. We are very pleased to have you among us here in Argentina. We are very satisfied that both the Sixteenth Assembly of the Organization and this Diplomatic Conference take place in the city of Buenos Aires.

"The outstanding characteristic of this fascinating period of the Twentieth Century in which we are living is marked without any doubt by the accelerating speed with which this planet is becoming smaller. Every day, the inter-connection between States, their peoples and their cultures is growing. This is a historical process and an irreversible one. The present world could not be what it is if the peoples lacked communications and modern means of transport. The world would not be what it is without aviation and aviation would not be what it is without the International Civil Aviation Organization.

"We believe that this International Conference which is opening today marks a very important step in the history of our Organization. We believe that the adoption of the Trilingual Text of the Chicago Convention of 1944 will improve the performance of the Organization even more and that this will benefit the international civil aviation which is of such importance in our world.

"Thank you, Gentlemen."

AGENDA ITEM 6: ELECTION OF VICE-PRESIDENTS OF THE CONFERENCE

9. The Conference elected by acclamation the following Vice-Presidents:

- First Vice-President: Mr. F.X. Ollassa (Congo/Brazzaville) nominated by Mr. C. Gomez Jara (Spain);
- Second Vice-President: Dr. D. Pardo Tovar (Colombia) nominated by Mr. A. Seif (U.A.R.)
- Third Vice-President: Mr. F. Schaerer (Switzerland) nominated by Mr. E.H. Prieto Ravest (Chile)
- Fourth Vice-President: Mr. B.S. Gidwani (India) nominated by Mr. J. Cuvelier (Belgium)

AGENDA ITEM 7: ORGANIZATION OF WORK

10. The President proposed that the Conference establish, in pursuance of Rule 5 (1) of its Rules of Procedure, three committees, namely:

- (a) Committee on the Draft Spanish Text of the Chicago Convention;
- (b) Committee on the Draft French Text of the Chicago Convention;
- (c) Committee on the Protocol.

Participation in these Committees would be open to all delegates interested in their work.

11. The Conference agreed to appoint the Committees as suggested by the President and the following Delegations indicated that they would participate in the work of the Committees:

- (a) Committee on the Spanish Text: Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, Paraguay, Peru, Philippines, Spain and Venezuela;
- (b) Committee on the French Text: Algeria, Belgium, Canada, Congo (Brazzaville), Dahomey, France, Israel, Ivory Coast, Malagasy Republic, Mali, Rwanda, Senegal, Switzerland and Togo;
- (c) Committee on the Protocol: Algeria, Argentina, Belgium, Brazil, Cameroon, Canada, Chad, Chile, Colombia, Congo (Brazzaville), Czechoslovakia, Dahomey, Ecuador, France, Germany (Federal Republic of), India, Israel, Kingdom of the Netherlands, Mexico, Nigeria, Paraguay, Peru, Philippines, Rwanda, Senegal, Spain, Sweden, Switzerland, United Kingdom, United States and Venezuela.

12. Mr. Springer (United States of America) pointed out that past experience had shown that there were occasion on which some slight differences occurred between texts separately developed. He wondered whether there would be some opportunity during the course of the proceedings to reconcile possible differences between the Spanish and French texts.

13. Mr. Dickinson (United Kingdom) raised the same point as the Delegate of the United States. He thought that the co-ordination of the Spanish and French texts could be done by the Committee on the Protocol.

14. Mr. Roy (Secretary General of the Conference) explained that the drafts approved by the Committees would be submitted to the Commission of the Whole which would meet next week.

(The meeting adjourned at 1215 hours)

P L E N A R Y

S E C O N D (S P E C I A L) M E E T I N G

(Tuesday, 17 September 1968 at 1900 hours)

President: Dr. F.M. Molina Salas (Argentina)

1. The President announced that he had convened this special meeting of the Conference at the request of several delegations.

2. Mr. Gómez Jara (Spain) addressed the meeting as follows:

"I asked for the floor, Mr. President, to pay posthumous tribute to Commodore Jorge Ustarroz who died last Saturday. Since 1960, when I met him in Paris, at the meeting of a subcommittee of the Legal Committee, he honoured me with his friendship. Since then, I have been able to appreciate and admire his great qualities in every respect and, particularly, his outstanding human values. Commodore Ustarroz has rendered great services to the cause of civil aviation through his participation in the work of the Legal Committee and the Council of ICAO. Here in the Republic of Argentina he was the Director of the National Institute of Air and Space Law of the Civil Aviation Department, an office which he carried out very efficiently and to the satisfaction of all. The maximum proof of his dedication to civil aviation is given by the fact that during the last week, in spite of not feeling well, he was present at our work and perhaps this was a direct cause of his death. We may say, Mr. President, that Commodore Ustarroz died in service.

"Mr. President, I would ask that the Minutes of the Conference show the expression of the feelings of this International Conference and the tributes paid to Commodore Ustarroz and that his family, the Delegation of Argentina and the Government of the Republic of Argentina, be given our deepest condolences. Finally, Mr. President, I propose that the International Conference now maintain a minute's silence in tribute to Commodore Ustarroz."

3. The President thanked the Delegate of Spain for his words and asked the Conference to render tribute to the last Commodore Ustarroz with one minute's silence.

[Silence for one minute, all present standing.]

(The meeting of the Plenary adjourned at 1015 hours
and resumed as Commission of the Whole)

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

COMMISSION OF THE WHOLE

FIRST MEETING

(Tuesday, 17 September 1968 at 1020 hours)

President: Dr. F.M. Molina Salas (Argentina)

AGENDA ITEM 7: ORGANIZATION OF WORK

1. The President suggested that the Conference establish a Co-ordinating Committee which would consider and reconcile the French and Spanish texts contained in Doc Nos. 6 and 7. He suggested that the following Delegates take part in the work of that committee:

- For the French text: Chairman of the Committee on the French Text, the Delegate of France and the Delegate of Algeria;
- For the Spanish text: Chairman of the Committee on the Spanish Text, and the Delegate of Ecuador;
- For the English text: The Delegate of the United Kingdom and the Delegate of the United States of America.

He further proposed that the Vice-Presidents of the Conference, namely the Delegates of Congo (Brazzaville), Colombia, Switzerland and India, participate in the work of the Co-ordinating Committee.

2. The Conference without discussion agreed to appoint the Co-ordinating Committee as suggested by the President.

REPORT OF CREDENTIALS COMMITTEE

3. Mr. Bogdanski (Polish People's Republic) said that he was authorized to state that his Government recognized only the Government of the Chinese People's Republic as the only legal Representative of the Chinese people. Taking this into consideration, his Delegation would abstain from the adoption of the Report of the Credentials Committee presented to the Conference in Doc No. 5.

4. Mr. Shen (Republic of China) pointed out that the Conference was not entrusted with such matters of a purely political nature as raised by the Polish Representative. It was beyond the competence of the Conference to discuss such political issues. He wished to recall that the question had been decided upon many times in the United Nations General Assembly.

5. Mr. Radosavljević (Yugoslavia) wanted to stress that the Government of the People's Republic of China was the only legal Chinese Government and the only one which could represent the Chinese State. Therefore, his Delegation could not accept the part of the Report which refers to Credentials of the Chinese Delegate.
6. Mr. Dickinson (United Kingdom) wished to place on record that his Delegation accepted the Report of the Credentials Committee contained in Doc No. 5 solely on the ground that the Credentials concerned were considered as documents in due and proper form. This approval should not necessarily be taken as implying recognition of the authority by whom these Credentials were issued.
7. Mr. Pérez (Dominican Republic) supported the Delegate of the Republic of China and thought that the Conference should not consider political subjects.
8. Mr. Mesquita Vera (Paraguay) stated that his Delegation accepted the Report of the Credentials Committee.
9. The President said that the statements made by several Delegations on the Report of the Credentials Committee would be duly recorded in the Minutes of this meeting.
10. The Report of the Credentials Committee (Doc No. 5) has been approved without further observations and without a recorded vote.

CONSIDERATION OF THE DRAFT PROTOCOL (Doc No. 8)

11. Mr. Springer (United States of America) suggested that in the third line of the first Considering Clause the expression "a text" should be substituted for "the text".
12. This was agreed and the first Considering Clause was approved without further discussion
13. Mr. Gómez Jara (Spain) thought that in the last line of the second Considering Clause, the words "hereinafter called 'the English text'" should be omitted.
14. Miss Martin Sané (France) and Mr. Kean (United Kingdom) agreed that the words "hereinafter called 'the English text'" should be deleted from the second Considering Clause and that, in the same time, in Article I, the words "together with the text of the Convention in the English language" should be substituted for "together with the English text of the Convention". Mr. Pellegrini (Argentina) supported this proposal.

- 3 -

15. Mr. Cuvelier (Belgium) suggested that in the French text of the second Considering Clause the date 7 of December be put in words, not in figures.

16. The Commission of the Whole agreed on the following version of the second Considering Clause:

"CONSIDERING that the Convention was opened for signature, at Chicago, on the seventh day of December, 1944, in a text in the English language;"

17. After a lengthy discussion in which Mr. Ollassa (Congo (Brazzaville)), Miss Martin Sané (France), Mr. Kean (United Kingdom), Mr. Gómez Jara (Spain) and Mr. Springer (United States of America) took part, the Commission of the Whole agreed that the third Considering Clause of the draft Protocol should read as follows:

"CONSIDERING, accordingly, that it is appropriate to make the necessary provision for the text to exist in the three languages as contemplated in the Convention;"

"CONSIDERANT, en conséquence, qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour qu'existe le texte en trois langues tel que prévu dans la Convention;"

"CONSIDERANDO que, por lo tanto, conviene adoptar las disposiciones necesarias para que exista el texto en tres idiomas, tal como se prevé en el Convenio;"

18. Mr. Gómez Jara (Spain) commenting on the Spanish version of the fourth Considering Clause of Doc No. 8 thought that the repetition of the expressions "adoptar" and "adoptado" should be avoided. He preferred to substitute, in the second line of the last Considering Clause, the expression "aprobado" for "adoptado".

19. Mr. Ollassa (Congo (Brazzaville)) thought that it might be better to sacrifice elegance and have a precision instead. He wondered whether "adoption" was the same thing as "approval". He preferred to keep the text as it was.

20. Mr. Pellegrini (Argentina) pointed out that Article 94 of the Chicago Convention used the term "approved". He had no difficulty in agreeing with the proposal raised by the Spanish Delegate.

21. Mr. Ollassa (Congo (Brazzaville)) and Mr. Pardo Tovar (Colombia) thought that if there was any change to be made it should be in the first line of the fourth Considering Clause. The expression "adoptar" could be replaced by some other expression.

22. Mr. Kean (United Kingdom) preferred to use, in the second line of the last Considering Clause, a neutral expression as "make an amendment" without referring to "approval" or "adoption" which might raise some legal problems.

23. Mr. Mesquita Vera (Paraguay) suggested that the first part of the last Considering Clause could read as follows: "CONSIDERING that on making such provision, it should be taken into account that certain amendments to the Convention have been adopted in the English, French and Spanish languages, ...".

24. Mr. Marchena (Peru), Mr. Roberts (Nigeria) and Mr. Pérez (Dominican Republic) agreed with the proposal made by the Delegate of Paraguay.

25. Mr. Gómez Jara (Spain) said that the formal linguistic problem had become a fundamental one. The problem was whether the amendments referred to were those which had been approved by the Assembly or only those which had been ratified.

26. Mr. Springer (United States of America) was wondering whether both the linguistic problem and the problem of substance could not be solved by using a more neutral expression. In English it could read: "... it should be taken into account that there exist amendments to the Convention in the English, French and Spanish languages, ...".

27. Miss Martin Sané (France) and Mr. Ollassa (Congo (Brazzaville)) considered the proposal made by the Delegate of the United States very pragmatic but acceptable and were prepared to second it.

28. Mr. Cuvelier (Belgium) had difficulties with the expression "certain amendments". Were there some other amendments which had not been drafted in the three languages?

29. Mr. Roy (Secretary General of the Conference) explained that the expression "certain amendments" meant that there were "some amendments", "plusieurs amendements", "quelques amendements". The word "certain" could, of course, be eliminated without any difficulty.

30. The Commission of the Whole approved the following wording of the last Considering Clause:

"CONSIDERING that in making such provision, it should be taken into account that there exist amendments to the Convention in the English, French and Spanish languages, and that the text of the Convention in the French and Spanish languages should not incorporate those amendments because, in accordance with Article 94 (a) of the Convention, each such amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;"

"CONSIDERANT qu'il devrait être tenu compte, en prenant ces dispositions, de ce que des amendements à la Convention existent en langues française, anglaise et espagnole, et de ce que le texte de la Convention en langues française et espagnole ne devrait pas comporter ces amendements, car chacun desdits amendements n'entre en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de la Convention, qu'à l'égard de tout Etat qui l'a ratifié;"

"CONSIDERANDO que, al adoptar tales disposiciones, se debería tener en cuenta que existen enmiendas al Convenio en los idiomas español, francés e inglés, y que el texto del Convenio en los idiomas español y francés no debería incluir dichas enmiendas, ya que, de acuerdo con el Artículo 94 (a) del Convenio, cada una de tales enmiendas solamente entra en vigor para los Estados que las hayan ratificado;"

31. Mr. Prieto Ravest (Chile) speaking on Article I suggested that the Spanish expression "lenguas" be replaced by "idiomas" to harmonize this provision with other parts of the Protocol.

32. Mr. Stone (Australia) suggested to take out the word "constitutes" in the second line of Article I and to put it in the third line after the comma. It would then read: "... this Protocol, together with the English text of the Convention, constitutes the text..."

33. Mr. Ntalikure (Rwanda) suggested that in the last line of Article I the expression "final" be replaced, in the French and English texts, by "dernier" and "last" to align it with the first Considering Clause.

34. Mr. Gómez Jara (Spain) pointed an apparent mistake in the Spanish text of Doc NO. 8. The word "anexado" in the second line of Article I should read "adjunto".

35. Mr. Schaerer (Switzerland) suggested that in the English text the word "as" be inserted before "specifically" in the third line of Article I.

36. The Commission of the Whole adopted the following wording of Article I:

"The text of the Convention in the French and Spanish languages annexed to this Protocol, together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as specifically referred to in the last paragraph of the Convention."

Le texte en langues française et espagnole de la Convention annexé au présent Protocole constitue, conjointement avec le texte en langue anglaise, de la Convention, le texte faisant également foi dans les trois langues, tel que prévu expressément au dernier paragraphe de la Convention."

"El texto en los idiomas español y francés del Convenio adjunto al presente Protocolo constituye, con el texto en el idioma inglés del Convenio, el texto igualmente auténtico en tres idiomas tal como se prevé expresamente en el párrafo final del Convenio."

37. Answering a question on Article II, asked by Mr. Marchena (Peru), Mr. Roy (Secretary General of the Conference) explained that this Article did not oblige any State to ratify any amendment to the Chicago Convention already adopted by the Assembly or which might be adopted in the future. Article II simply said that amendments shall be deemed to refer to the authentic trilingual text resulting from the Protocol.

38. The Commission of the Whole adopted the text of Article II without any changes.

39. Mr. Kean (United Kingdom) thought that in Article III, paragraph 1, sub-paragraphs (a) and (b) ought to be made consistent with each other. They should read either: "reservation as to acceptance" or "reservation of acceptance". He was prepared to accept either of them.

40. Mr. Springer (United States of America) and Mr. Roberts (Nigeria) supported the proposal of the Delegate of the United Kingdom and preferred the expression "as to acceptance".

41. Mr. Gómez Jara (Spain) wished to put a comma in sub-paragraph (b) after the word "firma" and another one after the word "aceptación".

42. The Commission of the Whole then adopted paragraph 1 of Article III with the following changes:

- sub-paragraph (b) in the English text: the word "of" was replaced by "as to";
- sub-paragraph (b) in the Spanish text: a comma was inserted after "firma" and another one after "aceptación".

43. Paragraphs 2 and 3 were adopted without discussion.

44. Referring to paragraph 4 of Article III, Miss Martin Sané (France) wished to insert the word "approval" ("approbation") after the word "ratification". Mr. Ollassa (Congo/Brazzaville) seconded her proposal.

45. The Commission of the Whole then adopted the following wording of paragraph 4 of Article III:

"4) Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof."

"4) L'adhésion au présent Protocole, sa ratification ou son approbation est considérée comme acceptation du Protocole."

"4) La adhesión al presente Protocolo o su ratificación o aprobación se considerarán como aceptación del mismo."

46. Mr. Stone (Australia) thought that in view of the change made in sub-paragraph (b) of paragraph 1 of Article III, the expression "as to acceptance" should be used also in the last line of paragraph 1 of Article IV.

47. Mr. Gómez Jara (Spain) proposed to delete in the third line of paragraph 1 of Article IV in the Spanish text the words "del mismo". In the third line, the word "reservas" should be correctly in singular "reserva".

48. The changes in paragraph 1 of Article IV were adopted as proposed by the Delegates of Australia and Spain.

49. Mr. Gómez Jara (Spain) suggested to delete at the end of paragraph 2 of Article IV the words "mentioned in paragraph 1 of this Article". This was agreed and, with this change, paragraph 2 of Article IV was adopted.

50. The Commission of the Whole then approved without discussion Article IV.

(The meeting adjourned at 1305 hours)

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

COMMISSION OF THE WHOLE
SECOND MEETING

(Tuesday, 17 September 1968 at 1505 hours)

Acting President: Mr. F.X. Ollassa (Congo/Brazzaville) -
First Vice-President

CONSIDERATION OF THE DRAFT PROTOCOL (Doc No. 8)

1. Mr. Winberg (Sweden) wished to go back to Article V which had been approved last morning. He did not understand how a State wishing to adhere to the Chicago Convention but not being a party to the Protocol could be bound by the provisions of the Protocol. Legally this position was not understandable.
2. Mr. Roy (Secretary General of the Conference) explained that this Article replaced an earlier Article which had not found much favour in the Committee on the Protocol. The intention of those who proposed the present wording of Article V, as it appeared in Doc No. 8, was that all Contracting States of the Chicago Convention belonged to a sort of club and future admissions to the club would be made only subject to certain conditions, namely a State would be obliged to accept the Protocol. "Obliged" was considered too strong, therefore, as a compromise formula, the expression "shall be deemed to be acceptance of this Protocol" had been adopted by the Committee.
3. Mr. Nordström (Sweden) was not satisfied with the solution arrived at but he accepted it.
4. Mr. Kean (United Kingdom) said that Article V was part of the Protocol and the Protocol was in itself not binding on any State which was not a party to it. Article V would not bind a State unless it had accepted the Protocol.
5. The Commission of the Whole approved without any change and without discussion Article VI and paragraph 1 of Article VII.
6. Mr. Ntalikure (Rwanda) proposed to substitute "d'un" for "de tout" in the French text of the second paragraph of Article VII. Mr. Cuvelier (Belgium) seconded his proposal.
7. Mr. Springer (United States of America) thought that the same change would be described also in the English text, namely "a State" should be used instead of "any State".

8. Mr. Pellegrini (Argentina) suggested similar change in the Spanish text - "un Estado" instead of "cualquier Estado". He also thought that it would be better to say, in the second line, "solamente" instead of "unicamente".
9. The Commission of the Whole adopted the following wording of paragraph 2 of Article VII:
- "2) This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention."
- "2) Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard d'un Etat, seulement lorsque cet Etat cesse d'être partie à la Convention."
- "2) El presente Protocolo cesará de estar en vigor con respecto a un Estado solamente cuando dicho Estado cese de ser Parte en el Convenio."
10. Mr. Kean (United Kingdom) recommended that in paragraph a) of Article VIII the words "without or with reservation of acceptance" be replaced by "with or without reservation as to acceptance".
11. The Commission of the Whole adopted Article VIII with the amendment in paragraph (a) as suggested by the Delegate of the United Kingdom.
12. Mr. Liska (Czechoslovakia) proposed an editorial change in the first line of the English text of Article IX to harmonize it with other Articles. He proposed that the words "this Protocol" be substituted for "the present Protocol".
13. Miss Martin Sané (France) thought that in Article IX the words "each text being equally authentic" should be changed to follow the first Considering Clause. She proposed to delete the word "text".
14. The Acting President pointed out that Article IX was part of the text of the Protocol and did not refer to the English, French and Spanish texts of the Convention. Therefore, there was no similarity between the provision on the Protocol under the first Considering Clause.
15. Mr. Gómez Jara (Spain) seconded the proposal of the Delegate of France.
16. Mr. Tevoedtre (Dahomey) had doubts that it was correct to say that a language was authentic. What was authentic was the text in a certain language. He proposed to delete the whole part of the sentence reading "each text being equally authentic" but he did not wish to press this point.

- 3 -

17. Miss Martin Sané (France) then withdrew her proposal.
18. Mr. Gómez Jara (Spain) wished to delete, in the fourth line of the Spanish text of Article IX, the word "el" and preferred to say "que transmitirá" instead of "el que transmitirá".
19. Mr. González de la Vega (Mexico) preferred to say "quien transmitirá" instead of "que transmitirá" as proposed by the Delegate of Spain.
20. Mr. Gómez Jara (Spain) disagreed with the Delegate of Mexico and explained that the pronoun "quien" could be used only when it referred to persons but not when it referred to State or Government.
21. Mr. Mosquera Guerrero (Ecuador) proposed to replace the words "el que" by "el cual".
22. The proposal of the Delegate of Ecuador was acceptable to the Delegates of Spain and Mexico and the Commission of the Whole adopted the following wording of Article IX:

"This Protocol, drawn up in the English, French and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Governments of the States members of the International Civil Aviation Organization."

"Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chaque texte faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale."

"El presente Protocolo, redactado en los idiomas español, francés e inglés, teniendo cada texto igual autenticidad, será depositado en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias debidamente certificadas del mismo a los Gobiernos de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional."

23. Mr. Tevoedtre (Dahomey) pointed out that it had been the experience of his Government that they sometimes received from depositary Governments texts of certain international instruments only in a language that was not their own. He thought that it would be wise to state in Article IX expressly that the depositary Government should transmit the certified copies in the three languages. However, he did not wish to press this point.
24. Mr. Springer (United States of America) said that he understood Article IX as obliging the Government of the United States to transmit the certified copies in the three languages. Transmission of anything less than the trilingual text of the Protocol with its Annexes in French and Spanish would not meet the requirements of Article IX.

25. Mr. Roberts (Nigeria) proposed to change, in the first final clause, the words "the present Protocol" to read "this Protocol" to align it with Article IX and other provisions. This was agreed.
26. The Commission of the Whole then unanimously adopted the whole text of the Protocol.
27. On the proposal of Mr. Cuvelier (Belgium) and Mr. Gómez Jara (Spain), the Commission of the Whole adopted the following title of the Protocol:
- "Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944)"
- "Protocole Concernant le Texte authentique de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944)"
- "Protocolo Relativo al Texto Auténtico Trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944)"
28. Mr. Kean (United Kingdom) wished to thank the Acting President who acted so skilfully for the absent President. Without his kindness and skill, it would have taken much longer to achieve such a successful result.

(The meeting adjourned at 1720 hours)

COMMISSION OF THE WHOLE

THIRD MEETING

(Thursday, 19 September 1968 at 1020 hours)

 President: Dr. F.M. Molina Salas (Argentina)

REPORT OF THE CREDENTIALS COMMITTEE

1. The Commission of the Whole made no further observations on Doc No. 5 and the Addendum to the Report of the Credentials Committee was approved.

CONSIDERATION OF THE DRAFT FINAL ACT (Doc No. 9 Revised)

2. Mr. Cuvelier (Belgium) proposed to harmonize the title of the Final Act with the title of the Protocol. The title would read:

"Final Act of the International Conference on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) held at Buenos Aires in September 1968"

"Acte final de la Conférence internationale sur le Texte authentique trilingue de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944) tenue à Buenos Aires en septembre 1968"

"Acta Final de la Conferencia Internacional sobre el Texto Auténtico Trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), celebrada en Buenos Aires en Septiembre de 1968"

3. The proposal of the Delegate of Belgium was approved.
4. Mr. Ntalikure (Rwanda) saw an apparent misprint in the last line of the first paragraph of the French text of Doc No. 9 Revised; it should read "français et espagnol" instead of "français et anglais".
5. Miss Martin Sané (France) thought that in view of the discussion which took place during the first meeting of the Commission of the Whole, it would seem advisable to add, at the end of page 1, a sentence that certain delegations protested against the recognition of the Credentials of the Delegation of the Republic of China.
6. Mr. Roy (Secretary General of the Conference) explained that all statements made on that subject would be recorded in the Minutes. The Final Act was separate from the Minutes. There had been several international conferences where the same subject had been discussed but in the Final Act that subject was not mentioned.

7. Mr. Ollassa (Congo/Brazzaville) seconded the proposal of the Delegate of France. He thought that the matter could be mentioned either in the Final Act or in the Report of the Credentials Committee. He was not satisfied with a simple note in the Minutes.
8. Mr. Radosavljević (Yugoslavia) and Mr. Liska (Czechoslovakia) also seconded the proposal of the Delegate of France and reserved the right to raise this matter again in the Plenary Meeting of the Conference.
9. Mr. De Castro (Philippines), speaking as Chairman of the Credentials Committee, said that the matter had not been raised in the Credentials Committee and, therefore, there was no point in mentioning it in the Report of that Committee.
10. Mr. Maiga (Mali) considered it necessary to mention in the Final Act the statements made by certain delegations on the Credentials of the Delegation of the Republic of China. He formally seconded the proposal made by the Delegate of France.
11. Answering a question raised by Mr. Gómez Jara (Spain), Mr. Roy (Secretary General of the Conference) said that there were four places where the point could be recorded. One would be the Report of the Credentials Committee if, in fact, the question had been raised before that Committee. Since it had not been raised, there was no question of asking the Credentials Committee to amend its own Report. The second place were the Minutes of the first and third meetings of the Commission of the Whole. The third place would be the Minutes of the Plenary Meeting of the Conference when it would consider the recommendations coming from the Commission of the Whole. The fourth place would be the Final Act.
12. Miss Martin Sané (France) apologized for having caused this lengthy debate. She thought that it would be better to withdraw now her proposal and have a full discussion on this matter only during the Plenary Meeting of the Conference when the Report of the Credentials Committee would be considered. She asked those who had seconded her proposal to agree with this procedure.
13. Mr. Ollassa (Congo/Brazzaville) and Mr. Maiga (Mali) agreed with the procedure proposed by the Delegate of France and reserved the rights to make statements at the Plenary Meeting.
14. Mr. Kean (United Kingdom) noticed that the draft Final Act referred to his country as United Kingdom. He preferred to use in a document as the Final Act the full name of the country - United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland. He also thought that the last paragraph, on page 3, at least in the English version, was very heavy and could be amended to read: "The said Protocol, which may be signed with or without reservation as to acceptance, has been opened for signature...".

15. Mr. Gómez Jara (Spain) noted that in the Spanish text of Doc No. 9 (Revised), on page 3, first paragraph under I, the reference to the Council of ICAO was missing. The correct wording was "bajo la dirección del Consejo". The English and French texts were correct.

The correction of the Spanish text suggested by Mr. Gómez Jara was adopted.

16. Mr. Gidwani (India) suggested that the second paragraph under I, on page 3, should reflect the sense of unanimity which prevailed during the Conference and should read: "Following its deliberations, the Conference formulated and, on the 20th day of September 1968, unanimously adopted...".

This was agreed.

17. Mr. Bosch (Uruguay) noted that in the list of members of Committee on the Protocol, on page 3, Uruguay was not mentioned. The Chairman assured the Delegate of Uruguay that the omission would be corrected.

18. Mr. Cuvelier (Belgium) pointed out that the draft Final Act was not available to all delegates in the three languages, but only in each delegation's own language. It was therefore impossible to make adequate comparison of the texts. He suggested that Doc No. 9 (Revised) be opened for discussion again in the afternoon meeting.

19. Mr. Roy (Secretary General of the Conference) said that the draft Final Act referred to "International Conference on the Authentic Texts..." which was the name given to the Conference by the ICAO Council. The Conference, however, was a sovereign body and was entitled to rename itself and to align its name to the title of the Protocol. Such a decision had not yet been formally taken and the Secretariat wished to be instructed what title was to be used in the documents to be issued.

20. Mr. Ollassa (Congo/Brazzaville) said that in the Co-ordinating Committee it had been agreed to recommend a change in the name of the Conference. He thought that the question should be brought up formally at a later stage when the Report of the Co-ordinating Committee would be discussed.

(The meeting adjourned at 1120 hours)

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

COMMISSION OF THE WHOLE

FOURTH MEETING

(Thursday, 19 September 1968 at 1515 hours)

President: Dr. F.M. Molina Salas (Argentina)

CONSIDERATION OF THE DRAFT FINAL ACT (Doc No. 9 Revised)

1. Mr. Cuvelier (Belgium) recommended to substitute, in the last paragraph of the French text of the Final Act, the words "ont signé" for "signent"; the English and Spanish texts were correct. This was agreed.

Secondly, he noted that the last sentence of the Final Act provided that the Final Act would be delivered by ICAO only to the Governments represented at the Conference, while the Protocol would be delivered to all Contracting States. He suggested that the Final Act be delivered to all States invited to the Conference. This was also agreed.

2. Mr. Gómez Jara (Spain) suggested to simplify the last paragraph on page 3 of Doc 9 Revised to read:

"The said Protocol has been opened for signature this day at Buenos Aires and will remain open for signature at this City until 27 September 1968 and, subsequently, at Washington, D.C."

3. Mr. Kean (United Kingdom) and Mr. Bosch (Uruguay) seconded the proposal of the Delegate of Spain and the proposal was approved.

CONSIDERATION OF THE FRENCH AND SPANISH TEXTS OF THE CONVENTION
(Doc Nos. 11 and 12)

4. Mr. Filipović (Yugoslavia) thought that in the heading Article 23 in French, the word "régime" was not equivalent to the English expression "procedures". He preferred to use the expression "formalités" which covered both laws and procedures.

5. Miss Martin Sané (France), speaking as Chairman of the Working Group on the French Text, said that there had been a long discussion about this word in the Working Group but no better expression than "régime" had been found. The Working Group did not wish to use in the heading of Article 23 the expression "formalités" for the English "procedures" because "formalités" had been used in Article 22 to translate the English "formalities".

6. Mr. Springer (United States of America) supported the Delegate of France and said that the English usage of the word "procedures" would include laws as well as regulations not rising to the dignity of laws. He believed that "régimes" was a better word than any more narrowly defined French word.
7. Mr. Kean (United Kingdom) did not understand why in the French text of Article 23 in the heading it said "régime", but in the body of the text in the third line it said "règlements". The same applied to the Spanish text: in the heading the expression "formalidades" had been used, while in the body of the text it was "disposiciones". He wished to know why there were two expressions to translate one English word "procedures".
8. Mr. Gómez Jara (Spain) believed that the only correct expression was "formalidades" in Spanish and "formalités" in French. In the third line of Article 23, in Spanish, the word "migración" should read "inmigración".
9. Mr. Lacheraf (Algeria) also thought that the expression "formalités" in French was quite adequate.
10. Miss Martin Sané (France) wished to draw the attention to the fact that it would be also necessary to change the expression "régime" in Article 37 j) where it was used in the same context.
11. Mr. Kean (United Kingdom) wished to make sure that the same word was used in the heading as in the text and that the Spanish be brought into line because, at the moment, the Spanish text had one word in the heading, perhaps the correct one, and another word in the body of the text.
12. The Chairman proposed that at some convenient time a small group of delegates should get together and see if they could agree on an expression that would meet the concern that had been expressed. He invited the Delegates of Yugoslavia, France, Spain and United Kingdom to take part in this informal group.
13. Mr. Marchena (Peru) pointed out that in the Spanish text of Article 26, there was the word "investigación" in the heading, while in the body of that Article the expression "encuesta" was used. The term "encuesta" was used rather in the commercial field, specifically in the market research.
14. Mr. Kean (United Kingdom) commenting on the remark of the Delegate of Peru, said that Article 26 was inconsistent also in English: in the heading it used the word "investigation" but in the text it used the word "enquiry". He thought that those who had translated this into Spanish by two different words had accurately reproduced the inconsistency of the English text. The purpose of the Conference was not to improve the English text but to prepare a translation of the English text with all its faults.

15. Mr. Marchena (Peru) agreed with the expression given by the Delegate of the United Kingdom.
16. Mr. Filipović (Yugoslavia) thought that in the English text of Article 2(a), at the end, the expression "dépôt d'un cautionnement" was not an adequate translation of the English "deposit of security". He thought that "security" was wider and included not only money, while the French "cautionnement" included only money.
17. Mr. Springer (United States of America) said that the Delegate of Yugoslavia was correct about his understanding of the English. "Security" could be not only money but a bond or an undertaking of some kind or other in lieu of money.
18. Miss Martin Sané (France), taking into account the expression given by the Delegate of the United States, thought that the word "cautionnement" should be modified to read "caution". She thought that the word "caution" would correspond better to the sense given by the Delegate of the United States to the word "security".
19. Mr. Gómez Jara (Spain) thought that the French word "cautionnement" included not only money but also securities of other kind, simply anything establishing solvency.
20. Mr. Filipović (Yugoslavia) agreed with the Chairman that the question of Article 27 would be discussed informally by the same group of Delegates which would discuss Article 23.
21. Commenting on Article 32 a), Mr. Gómez Jara (Spain) said that the Spanish expression "miembros de la tripulación operativa" was not very precise and he wished to have it recorded that the word "operativa" referred only to the technical flight crew, "équipage de conduite", but not to the steward, stewardesses, etc.
22. Mr. Marchena (Peru) agreed with the Delegate of Spain and asked that it be noted in the Minutes that several delegations had shown their concern about the meaning of the expression "operativa" and felt that this expression referred only to the technical crew who controlled the aircraft.
23. Mr. Kean (United Kingdom) said that in the English language too, the expression "operating crew" had no very precise meaning. He understood that it included the people who controlled the flight but not the people who served the splendid lunch or dinner on board or otherwise comforted the passengers.
24. Miss Martin Sané (France) noted that at the end of Article 35 a) in Doc No. 11, the expression "le cas échéant" had been eliminated. Her understanding was that the Co-ordinating Committee wished to keep this expression.

25. Mr. Bosch (Uruguay) said that in the Spanish text there was the word "oportunamente". A similar adverb should either be in French also or the word "oportunamente" in Spanish should be deleted.
26. Mr. Plantier (Togo) favoured the retention of the expression "le cas échéant" in the French text. It was so agreed.
27. Miss Martin Sané (France), speaking on Article 37 j) of the French text (Doc No. 11), said that the word "régime" would have to be changed if the group of delegates charged to consider Article 23 were to make a change in Article 23.
28. Mr. Lacheraf (Algeria) recalled that the French Group had great difficulties with Article 44 b) because it was very difficult to find an exact translation of the English word "design". The expression used in Doc No. 11 "élaboration des plans" was somewhat heavy. He personally preferred the expression "conception". He formally proposed this change.
29. Miss Martin Sané (France) supported the proposal by the Delegate of Algeria.
30. Mr. Plantier (Togo) was sceptical as to the proposal made by the Delegate of Algeria because the word "design" in English contained an idea of drawing, while the term "conception" was somewhat abstract. He preferred the translation as it appeared in Doc No. 11.
31. Mr. Springer (United States of America) said that the English word "design" included substantially more than the mere drawing of pictures. It included a great deal of other technical work prior to the commencement of construction of an aircraft.
32. On the proposal of the Chairman, it was agreed that the Delegates of Algeria, France and Togo would meet separately to recommend a compromise term.
33. Mr. Gómez Jara (Spain) noted that in Doc No. 12 Article 44 b) was incomplete and the words "de aeronaves para fines pacíficos" were missing.
34. Mr. Pellegrini (Argentina) said that in Article 44 c) in Spanish the word "aerovías" presented certain difficulty for him from the technical and legal point of view. He preferred to use, in Spanish, a word which would have the same broad meaning as the English word "airways" had in Chicago in 1944. In the first paragraph of Article 37, the Commission of the Whole had no difficulty in translating "airways" by "rutas aéreas". He thought that the expression "rutas aéreas" was better, because it had a wider meaning. The expression "aerovías" had a specific and more restricted meaning within the Organization. For the moment, he did not wish to put forward any formal proposal for modification but would like to listen first to the comments by other delegates.

35. Mr. Marchena (Peru) said that the task of the Conference was to translate into French and Spanish the English word "airways" with all its virtues and defects. In Article 44, the expression "aerovías" was correct. The word "rutas" had its place in Article 5 but not in Article 44 c).

36. Mr. Kean (United Kingdom) endorsed the statement of the Delegate of Peru. If the Spanish expression translating the English "airways" were to appear in the form which indicated "air routes", it would render it extremely difficult, if not impossible, for the United Kingdom to sign the Protocol.

37. Mr. Clavo (Venezuela) said that the question raised by the Delegate of Argentina had been examined at length in the Committee on the Spanish Text. He thought that the term "rutas aéreas" was not acceptable and would create confusion because it was used in a specific sense in hundreds of bilateral agreements. "Rutas aéreas" was something that was exchanged between States through bilateral agreements.

38. Mr. Bosch (Uruguay) asked the Secretary General what was the sense of the word "airways" as used in the English text of 1944.

39. Mr. Roy (Secretary General of the Conference) explained that the word "airways" had, in the year 1944, a much wider meaning than the word had come to acquire in very recent aeronautical technique. Today, the word was used in both senses: that used in 1944 and the more narrow sense as it appeared in Annex 4. In 1944, the very recent technological development (expressed in Annex 4) had not been conceived.

40. Mr. Pellegrini (Argentina) wished to put on record that in the Proceedings of the International Civil Aviation Conference (Chicago, 1944), the word "airways" was given a much wider definition than the restricted meaning given in Annex 4. Quoting from page 185 of the Proceedings of the International Civil Aviation Conference (Chicago, November 1 - December 7, 1944, Vol. I, Department of State Publication 2820) he read the following definition:

"Airway. A designated path through the navigable air space, identified by an area of a specific width on the surface of the earth."

He wanted to use in Spanish a word which would have the same ample meaning which "airways" had in Chicago in 1944. The expression "rutas aéreas" was preferable. If this were not acceptable for other delegates, he wished to have his position recorded in the Minutes. If the word "aerovías" were to be used in Article 44 c), he would formally propose to modify also Article 37 to use "aerovías" instead of "rutas aéreas".

41. Mr. Clavo (Venezuela) was not convinced that it was necessary to replace the expression "rutas aéreas" in Article 37 by "aerovías".
42. Mr. Bosch (Uruguay) thought that the concern of the Delegate of Argentina could be satisfied by inserting an explanatory note in the Minutes which would make it clear that the word "aerovías" should be given the interpretation which the word "airways" had in 1944. He did not wish to change the expression "rutas aéreas" in Article 37.
43. Mr. Pellegrini (Argentina) said that the majority of delegations apparently preferred the word "aerovías" and his Delegation only wished to put on record that "aerovías" should not be interpreted in the narrow sense but in the sense of 1944.
44. Mr. Ollassa (Congo/Brazzaville) was wondering why the Minutes should emphasize that the word "aerovías" was used in the connotation given in 1944. This was not an original statement because it was understood that the entire text had been translated in the connotation of 1944.
45. Mr. Springer (United States of America) asked whether Article 37 had been amended to use the word "aerovías" as translation for "airways". If not, he was puzzled as to why a single English word having the same general meaning in English in both places should be translated by two different expressions in Spanish. He proposed that the word "aerovías" be used instead of "rutas aéreas" in the introductory paragraph of Article 37.
46. Mr. Gómez Jara (Spain) had no preference between "aerovías" or "rutas aéreas" but in either case the translation had to be consistent in both Article 37 and Article 44 c).
47. The Chairman asked the Secretary General to give an explanation of the scope of the word "airways" as it appeared in Article 37 and Article 44 c).
48. Mr. Roy (Secretary General of the Conference) said that, under Article 37, the word "airways" referred to the series of actions in relation to aircraft, such as services provided to airways. Such services which were provided for the flight of aircraft did not have, in 1944, the meaning now given to the word "airways" in ICAO Annex 4, the definition being:

"Airway. A controlled area or portion thereof established in the form of a corridor equipped with radio navigational aids."

This narrow meaning did not pertain to Article 37 because in the Annexes developed by ICAO this narrow concept was only one of the items dealt with in the Annexes, while Article 37 related to the undertaking by Contracting States to secure uniformity in regulations concerning certain matters, including airways. It was difficult to attribute any different meaning to the word "airways" in Article 44 c).

It was difficult to escape the conclusion that in 1944 the word "airways" had not had the narrower meaning for the simple reason that the narrower concept of airways had not been then at all in existence. Secondly, with regard to uniformity, it was difficult to escape the conclusion that in both Article 37 and Article 44 c), the meaning was the same.

49. Mr. Springer (United States of America) said that nothing that transpired since 1944 by way of an Annex could change the meaning of the Spanish word any more than it could change the meaning of the English word as used in 1944.

50. Mr. Kean (United Kingdom) formally proposed that in view of the explanation given by the Secretary General, Article 37 be made consistent with Article 44 c) and that in both cases the word "aerovías" be used. It would be clearly understood that in interpreting any word put into the French and Spanish texts of the Convention, one had to look into the Chicago Convention as it had been written in 1944. This was true for the word "aerovías" as it was true for any other word in the document.

51. Mr. Gómez Jara (Spain) and Mr. Clavo (Venezuela) supported the proposal of the Delegate of the United Kingdom.

This proposal was approved.

52. Mr. Mosquera Guerrero (Ecuador) pointed out that, in the fourth line of Article 67 in Doc No. 12, the words "sobre trafico, estadísticas" were missing.

53. Mr. Filipović (Yugoslavia) felt that in the heading of Article 73, in Doc No. 11, the English word "funds" was apparently not translated into French.

54. Mr. Ollassa (Congo/Brazzaville) agreed with the Delegate of Yugoslavia and proposed that the heading of Article 73 in French read: "Dépenses et contributions aux fonds".

55. Mr. Plantier (Togo) seconded the proposal of the Delegate of Congo (Brazzaville).

56. Miss Martin Sané (France) preferred the expression "Dépenses et répartition des fonds".

This was approved.

57. Mr. Filipović (Yugoslavia) felt that the last word of Article 86 in French - "obligatoires" - did not correspond properly with the English "binding".

58. Mr. Ollassa (Congo/Brazzaville) thought that the word "obligatoires" was perfectly correct and that there was no need to change it.

59. Mr. Pellegrini (Argentina) said that in the Spanish text the word was "obligatorias" and this was perfectly correct as equivalent of the English "binding".

60. Mr. Roy (Secretary General of the Conference) recalled that before closing the meeting, the group of delegates appointed by the Chairman had to report on the French text of Article 23 (the word "régime"), Article 27 a) ("dépôt de cautionnement") and Article 44 b) ("techniques d'élaboration des plans des aéronefs").

61. After short consultation, the group of delegates recommended for Article 23, in French, the following heading:

"Formalités de douane et d'immigration".

This was approved.

62. The group of delegates recommended to replace, in the French text of Article 27 a), the words "dépôt d'un cautionnement" by "dépôt de garantie".

This was approved.

63. The group of delegates recommended to redraft the French text of Article 44 b) as follows:

"b) Encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques;"

This was approved.

(The meeting adjourned at 1935 hours)

P L E N A R Y

T H I R D M E E T I N G

(Friday, 20 September 1968 at 1530 hours)

President: Dr. F.M. Molina Salas (Argentina)

CONSIDERATION OF THE REPORT OF THE COMMISSION OF THE WHOLE (Doc No. 14)

(a) Approval of the Report of the Credentials Committee (Doc No. 5 and Addendum)

1. Mr. Jovanović (Yugoslavia) referred to paragraph 3 of Doc No. 14 and thought that the text did not show clearly which delegations made statements relating to the validity of representation of the Republic of China at this Conference and what was the substance of their statements. Mr. Bogdanski (Poland) agreed with the Delegate of Yugoslavia.
2. Mr. Roy (Secretary General of the Conference) said that the statements of the respective delegations will be fully recorded in the Minutes of the Commission of the Whole. The plenary meeting could not amend the report approved by the Commission of the Whole but any further statements on this matter would be recorded in the Minutes of this meeting.
3. Mr. Maiga (Mali) wished to reaffirm at the plenary meeting the regret which the Government of Mali felt over the absence of the Government of the People's Republic of China which it considered to be the only Representative of the great Chinese people.
4. Mr. Gertler (Czechoslovakia) wished to put on the record of the plenary session that his Delegation wished to be associated with the declaration just made by the Delegate of the Republic of Mali. Mr. del Pino Diaz (Cuba) also wished to be associated with the statement of the Representative of Mali.
5. Mr. Mesquita Vera (Paraguay) said that the only matter of interest for the Conference was whether the Credentials of a particular delegation were in a proper form. Mr. Kim (Republic of Korea) agreed with the opinion of the Representative of Paraguay.
6. Mr. Dickinson (United Kingdom) wished to place on the record once again that his Delegation accepted the report of the Credentials Committee solely on the ground that the Credentials concerned are considered as documents in order. This approval should not necessarily be taken as implying recognition of the authority by whom these Credentials were issued. Miss Martin Sané (France) wished to be associated with the statement of the Representative of the United Kingdom, particularly with reference to Credentials of Representatives of the Republic of China.

7. Having noted the above statements, the Conference approved the report of the Credentials Committee (Doc No. 14, paragraph 7 (1), Doc No. 5 and Addendum).
- (b) Revised drafts of the Protocol and of the Annexes thereto (Doc Nos. 10, 15 and 16)
8. Referring to the title of Doc No. 10, Mr. Ollassa (Congo/Brazzaville) proposed to change the name of the Conference to read: "International Conference on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944)". Mr. Gómez Jara (Spain) seconded this proposal and it was approved.
9. On the proposal of the President the Conference agreed to correct a misprint in the English text of paragraph 2 of Article IV of the Protocol (Doc No. 10); the last part of the sentence in English will read: "..., the Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to acceptance or of its acceptance".
10. Mr. Pellegrini (Argentina) reiterated, for the record of the plenary meeting, the position of his Delegation on the interpretation of the expression "aerovías" in Articles 37 and 44 of the Convention; this expression should be interpreted in the same way as the English expression "airways" was interpreted at page 185 of the Proceedings of the International Civil Aviation Conference (Chicago, November 1 - December 7, 1944, Vol. I).
11. On the proposal of the President the Conference agreed to delete, in the Spanish text of Article 16 (Doc No. 12) in the fifth line, the words "ya sea".
- (c) Draft Final Act (Doc No. 17)
12. Mr. Gertler (Czechoslovakia) thought that in a document of a formal nature, such as the Final Act of an international conference, the full official names of States should be used. He requested that his country be referred to as "Czechoslovak Socialist Republic".
13. Mr. Ollassa (Congo/Brazzaville) pointed out that the second last paragraph on page 3 of Doc No. 17 was not in harmony with the decision of the Commission of the Whole. The correct wording should be: "Following its deliberations, the Conference formulated and unanimously adopted, on the twentieth day of September 1968 a Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) including the Annexes to the Protocol". The Conference agreed to make the correction accordingly.
14. Mr. Pellegrini (Argentina) said that the last paragraph on page 3 of Doc No. 17 was not clear enough. He would have preferred a clear statement that after 27 September 1968 ICAO should transmit the Protocol to the Government of the United States. The President thought that it was a standard procedure that the Protocol should be transmitted to the depositary Government by the Secretariat of the Organization.

- 3 -

15. On the proposal of Mr. Gómez Jara (Spain) the Conference agreed that the last part of the final paragraph of Doc No. 17 on page 4 in Spanish should read: "..., la que transmitirá un ejemplar certificado conforme del mismo a cada uno de los Gobiernos invitados a la Conferencia".

16. On the proposal of Mr. Gómez Jara (Spain) and Mr. Toriguian (Lebanon) the Conference agreed to replace, in the last paragraph on page 3 of Doc No. 17, the words "this day ("ce jour", "en esta fecha") by "today" ("aujourd'hui", "hoy").

17. On the proposal of Mr. Kean (United Kingdom) and Mr. Gómez Jara (Spain) the Conference agreed to replace, in the English text of the final paragraph on page 4 of Doc No. 17, the word "delivered" by "transmitted".

AGENDA ITEM 8 - ADOPTION OF THE PROTOCOL WITH ANNEXES AND OF THE FINAL ACT OF THE CONFERENCE

18. The Conference then unanimously adopted the text of the Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) with the Annexes to the Protocol and the Final Act of the International Conference on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944).

19. Mr. Springer (United States of America) made the following statement:

"It gives the United States great pleasure that ICAO is now finally on the verge of having its Charter, the Chicago Convention of 1944, authentic in the three languages contemplated in the original instrument. It may be pertinent to remind the delegates to this Conference that shortly after the Convention itself was signed in 1944, the United States undertook certain efforts in the spirit of the final clause in the hope of achieving a trilingual text at that time. The United States Government prepared draft texts in the French and Spanish languages and during the three years that followed the conclusion of the Convention, this draft and subsequent redraft of it were circulated to the French and Spanish speaking participants in the Conference. Those States made a great many comments on the text. However, despite these efforts, it was impossible to obtain agreement among those States, and the United States Government was compelled to notify the other States concerned, on 22 September 1947, that at that time it appeared impossible to achieve a trilingual text. My Government was very gratified when the efforts to obtain a text in the three languages was resumed in 1962 under the auspices of the Council of ICAO. And we are very pleased that this effort is near success. The work of this Conference has been inspired by a desire that the text in the French and Spanish languages should deserve authenticity by being as faithful as possible to the Agreement that was entered into in 1944 in Chicago. We must all recognize that this Conference has in no way amended or changed the 1944 Agreement and in the event of any question as to the meaning of the Chicago Convention, evidently it will still be necessary to look at what was said and done in Chicago in 1944. We consider this proposition so obvious

- 4 -

that it really need not have been stated. Equally obvious we consider the proposition that nothing in the Protocol that we have prepared here to give effect to the text in French and Spanish languages can bind anyone other than those States that become parties to the Protocol. The United States Government hopes that all Members of ICAO will quickly be able to become parties to the Protocol. But in the interim we shall have to live with the fact that the text in French and Spanish will be authentic only as among some of the Members of the Organization. If we are justified in our belief that these propositions are generally accepted in this Conference, the United States will sign the Protocol promptly and without reservation. We regret that it will not be possible for us to do it here in Buenos Aires next week. However, we will do so in Washington as soon thereafter as is possible. And we urge other States to accept the Protocol as soon as their constitutional procedures permit. Thank you very much, Mr. President."

20. Mr. Kean (United Kingdom) said that it was the view of the United Kingdom that the French and Spanish texts annexed to the Protocol cannot be legally binding on any State which has not become a party to the Protocol. On this understanding, the United Kingdom welcomed the adoption of the French and Spanish texts of the Chicago Convention.

21. Mr. Roy (Secretary General of the Conference) informed the meeting that the Protocol and the Final Act of the Conference will be opened for signature on Tuesday, 24 September 1969 at 1145 a.m. The Secretariat will prepare, in due course, the minutes of the plenary meetings of the Conference and of the Commission of the Whole.

22. The Conference decided to delegate to its President the authority to approve the minutes of the Conference before publication.

(The meeting adjourned at 1800 hours)

P L E N A R Y

F O U R T H M E E T I N G

(Tuesday, 24 September 1968 at 1145 hours)

 President: Dr. F.M. Molina Salas (Argentina)

AGENDA ITEM 9: SIGNATURE OF THE FINAL ACT OF THE CONFERENCE
AND OF THE PROTOCOL

1. The Final Act of the International Conference on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) was opened for signature. During the meeting it was signed by the following 51 States:

| | |
|---------------------------------|---|
| Algeria | Mali |
| Argentina | Mexico |
| Australia | Nigeria |
| Belgium | Norway |
| Brazil | Pakistan |
| Cameroon | Paraguay |
| Canada | Peru |
| Chad | Philippines |
| Chile | Poland |
| China, Republic of | Portugal |
| Colombia | Rwanda |
| Congo (Brazzaville) | Senegal |
| Costa Rica | South Africa |
| Cuba | Spain |
| Czechoslovak Socialist Republic | Sweden |
| Dahomey | Switzerland |
| Denmark | Syria |
| Dominican Republic | Togo |
| France | United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland |
| Guatemala | United Republic of Tanzania |
| India | United States of America |
| Ivory Coast | Upper Volta |
| Korea, Republic of | Uruguay |
| Lebanon | Venezuela |
| Malagasy Republic | Yugoslavia |
| Malaysia | |

2. The Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) was opened for signature and during the meeting it was signed on behalf of the following 39 States: (The States marked by an asterisk signed the Protocol without reservation as to acceptance.)

| | |
|----------------------------------|---|
| *Argentina | *Pakistan |
| Belgium | Paraguay |
| *Brazil | Peru |
| Cameroon | Philippines |
| Canada | *Poland |
| *Chile | *Portugal |
| China, Republic of | *Rwanda |
| Colombia | Senegal |
| Congo (Brazzaville) | *South Africa |
| Costa Rica | *Spain |
| Cuba | *Sweden |
| *Czechoslovak Socialist Republic | Switzerland |
| *Denmark | *Syria |
| France | Togo |
| Guatemala | United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland |
| India | Upper Volta |
| *Korea, Republic of | Uruguay |
| Mali | Venezuela |
| Mexico | *Yugoslavia |
| *Norway | |

3. The President of the Conference congratulated the Conference for having successfully concluded its task. He was pleased to report to the Conference that 16 delegations signed the Protocol without reservation as to acceptance. Consequently, according to Article IV of the Protocol, the Protocol shall come into force on the 24th October 1968. The success of the Conference had been made possible thanks to the good will, spirit of co-operation and wish to progress.

4. Mr. de la Chevardière de la Grandville (France) hoped that he would be expressing the general feeling of the Conference if he thanked most warmly the President of the Conference for the way in which he had conducted the ~~debates~~ of the Conference. All the delegations had appreciated the President's courtesy, intelligence, calmness and elegance as well as his thorough knowledge of the three official languages of the Organization. He also wished to express heartfelt gratitude to Mr. P.K. Roy, Secretary General of the Conference, and to his colleagues in the Secretariat for all the work they had done for the Conference.

5. Mr. Mesquita Vera (Paraguay) congratulated the Council of ICAO and the ICAO Secretariat for the excellent preparatory work done for the Conference.

6. The President of the Conference declared the Conference closed.

(The meeting adjourned at 1245 hours)

P A R T I I I

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PROTOCOL
ON THE AUTHENTIC TRILINGUAL TEXT
OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL
CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)
Signed at Buenos Aires on 24 September 1968

PROTOCOLE
CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE TRILINGUE
DE LA CONVENTION RELATIVE A L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)
Signé à Buenos Aires, le 24 septembre 1968

PROTOCOLO
RELATIVO AL TEXTO AUTENTICO TRILINGUE
DEL CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)
Firmado en Buenos Aires, el 24 de septiembre de 1968

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PROTOCOL

ON THE AUTHENTIC
TRILINGUAL TEXT OF
THE CONVENTION ON
INTERNATIONAL CIVIL
AVIATION
(CHICAGO, 1944)

THE UNDERSIGNED
GOVERNMENTS

CONSIDERING that the last paragraph of the Convention on International Civil Aviation, hereinafter called "the Convention", provides that a text of the Convention, drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature;

CONSIDERING that the Convention was opened for signature, at Chicago, on the seventh day of December, 1944, in a text in the English language;

CONSIDERING, accordingly, that it is appropriate to make the necessary provision for the text to exist in three languages as contemplated in the Convention;

CONSIDERING that in making such provision, it should be taken into account that there exist amendments to the Convention in the English, French and Spanish languages, and that the text of the Convention in the French and Spanish languages should not incorporate those amendments because, in accordance with Article 94 (a) of the Convention, each such amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

HAVE AGREED as follows:

PROTOCOLE

CONCERNANT LE TEXTE
AUTHENTIQUE TRILINGUE
DE LA CONVENTION
RELATIVE A L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE
(CHICAGO, 1944)

LES GOUVERNEMENTS
SOUSSIGNES

CONSIDERANT que le dernier paragraphe de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, appelée ci-après "la Convention", stipule qu'un texte de la Convention, rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature;

CONSIDERANT que la Convention a été ouverte à la signature à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, dans un texte en langue anglaise;

CONSIDERANT, en conséquence, qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour qu'existe le texte en trois langues tel que prévu dans la Convention;

CONSIDERANT qu'il devrait être tenu compte, en prenant ces dispositions, de ce que des amendements à la Convention existent en langues française, anglaise et espagnole, et de ce que le texte de la Convention en langues française et espagnole ne devrait pas comporter ces amendements, car chacun desdits amendements n'entre en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de la Convention, qu'à l'égard de tout Etat qui l'a ratifié;

SONT CONVENUS de ce qui suit:

PROTOCOLO

RELATIVE AL TEXTO
AUTENTICO TRILINGUE
DEL CONVENIO
SOBRE AVIACION
CIVIL INTERNACIONAL
(CHICAGO, 1944)

LOS GOBIERNOS FIRMANTES

CONSIDERANDO que el párrafo final del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en adelante llamado "el Convenio", dispone que un texto del Convenio, redactado en los idiomas español, francés o inglés, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto a la firma;

CONSIDERANDO que el Convenio fue abierto a la firma en Chicago el siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en un texto en idioma inglés;

CONSIDERANDO que, por lo tanto, conviene adoptar las disposiciones necesarias para que exista el texto en tres idiomas, tal como se prevé en el Convenio;

CONSIDERANDO que, al adoptar tales disposiciones, se debería tener en cuenta que existen enmiendas al Convenio en los idiomas español, francés e inglés, y que el texto del Convenio en los idiomas español y francés no debería incluir dichas enmiendas, ya que, de acuerdo con el Artículo 94 (a) del Convenio, cada una de tales enmiendas solamente entra en vigor para los Estados que las hayan ratificado;

HAN ACORDADO lo siguiente:

Article I

The text of the Convention in the French and Spanish languages annexed to this Protocol, together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as specifically referred to in the last paragraph of the Convention.

Article Ier

Le texte en langues française et espagnole de la Convention annexé au présent Protocole constitue, conjointement avec le texte en langue anglaise de la Convention, le texte faisant également foi dans les trois langues, tel que prévu expressément au dernier paragraphe de la Convention.

Artículo I

El texto en los idiomas español y francés del Convenio adjunto al presente Protocolo constituye, con el texto en el idioma inglés del Convenio, el texto igualmente auténtico en tres idiomas, tal como se prevé expresamente en el párrafo final del Convenio.

Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94 (a) thereof, then the text of such amendment in the English, French and Spanish languages shall be deemed to refer to the text, equally authentic in the three languages, which results from this Protocol.

Article II

Lorsqu'un Etat partie au présent Protocole a ratifié ou ratifie ultérieurement un amendement apporté à la Convention, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de celle-ci, le texte en langues française, anglaise et espagnole de cet amendement est réputé se référer au texte faisant également foi dans les trois langues qui résulte du présent Protocole.

Artículo II

Si un Estado Parte en el presente Protocolo ha ratificado o en el futuro ratifica cualquier enmienda hecha al Convenio de acuerdo con el Artículo 94 a) del mismo, se considerará que el texto en los idiomas español, francés e inglés de tal enmienda se refiere al texto de igual autenticidad en los tres idiomas que resulta del presente Protocolo.

Article III

1) The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to this Protocol either by:

(a) signature without reservation as to acceptance, or

(b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or

(c) acceptance.

2) This Protocol shall remain open for signature at Buenos Aires until the twenty-seventh day of September 1968 and thereafter at Washington, D.C.

3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

4) Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

Article III

1) Les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale peuvent devenir parties au présent Protocole:

a) soit en le signant, sans réserve d'acceptation,

b) soit en le signant, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation,

c) soit en l'acceptant.

2) Le présent Protocole restera ouvert à la signature à Buenos Aires jusqu'au 27 septembre 1968 et après cette date à Washington (D.C.).

3) L'acceptation est effectuée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

4) L'adhésion au présent Protocole, sa ratification ou son approbation est considérée comme acceptation du Protocole.

Artículo III

1) Los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional pueden ser Partes en el presente Protocolo ya sea mediante:

a) la firma, sin reserva de aceptación,

b) la firma, bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación,

c) la aceptación.

2) El presente Protocolo quedará abierto a la firma en Buenos Aires hasta el veintisiete de septiembre de 1968 y después de esta fecha en Washington, D.C.

3) La aceptación se llevará a cabo mediante el depósito de un instrumento de aceptación ante el Gobierno de los Estados Unidos de América.

4) La adhesión al presente Protocolo o su ratificación o aprobación se considerarán como aceptación del mismo.

Article IV

1) This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation as to acceptance or accepted it.

2) As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol, in accordance with Article III, this Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to acceptance or of its acceptance.

Article V

Any future adherence of a State to the Convention shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

Article VI

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

Article VII

1) This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.

2) This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

Article VIII

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself;

(a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;

Article IV

1) Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour après que douze Etats l'auront signé sans réserve d'acceptation ou accepté, conformément aux dispositions de l'article III.

2) En ce qui concerne tout Etat qui deviendra ultérieurement partie au présent Protocole, conformément aux dispositions de l'article III, le Protocole entrera en vigueur à la date de sa signature sans réserve ou de son acceptation.

Article V

L'adhésion future d'un Etat à la Convention vaut acceptation du présent Protocole.

Article VI

Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies et auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article VII

1) Le présent Protocole reste en vigueur aussi longtemps que la Convention est en vigueur.

2) Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard d'un Etat, seulement lorsque cet Etat cesse d'être partie à la Convention.

Article VIII

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique notifie à tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à l'Organisation elle-même;

a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature, en indiquant si la signature a été apposée sans ou sous réserve d'acceptation;

Artículo IV

1) El presente Protocolo entrará en vigor el trigésimo día después de que doce Estados, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, lo hayan firmado sin reserva de aceptación o lo hayan aceptado.

2) Por lo que se refiere a cualquier Estado que sea posteriormente Parte en el presente Protocolo, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, el Protocolo entrará en vigor en la fecha de la firma sin reserva de aceptación o de la aceptación.

Artículo V

La futura adhesión de un Estado al Convenio será considerada como aceptación del presente Protocolo.

Artículo VI

Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, será registrado en las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Artículo VII

1) El presente Protocolo permanecerá en vigor mientras lo esté el Convenio.

2) El presente Protocolo cesará de estar en vigor con respecto a un Estado solamente cuando dicho Estado cese de ser Parte en el Convenio.

Artículo VIII

El Gobierno de los Estados Unidos de América comunicará a todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional y a la Organización misma;

a) Toda firma del presente Protocolo y la fecha de la misma, indicando si la firma se hace sin reserva o bajo reserva de aceptación;

(b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;

(c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1)

Article IX

This Protocol, drawn up in the English, French and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Government of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Buenos Aires this twenty-fourth day of September, one thousand nine hundred and sixty-eight.

b) le dépôt de tout instrument d'acceptation et la date de ce dépôt;

c) la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément aux dispositions de son article IV, paragraphe 1.

Article IX

Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chaque texte faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Buenos Aires le vingt-quatre septembre mil neuf cent soixante-huit.

b) El depósito de cualquier instrumento de aceptación y la fecha del mismo.

c) La fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el Artículo IV, párrafo 1.

Artículo IX

El presente Protocolo, redactado en los idiomas español, francés e inglés, teniendo cada texto igual autenticidad, será depositado en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias debidamente certificadas del mismo a los Gobiernos de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados, han firmado el presente Protocolo.

HECHO en Buenos Aires, el veinticuatro de septiembre de mil novecientos sesenta y ocho.

- 5 -

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Afganistán
Afghanistan
Afghanistan

Alemania,
República Federal de
Germany,
Federal Republic of
Allemagne,
République fédérale d'

Alto Volta
Upper Volta
Haute-Volta

D.V. Ouedraogo

Arabia Saudita
Saudi Arabia
Arabie Saoudite

Argelia
Algeria
Algérie

Argentina
Argentina
Argentine

F. Molina Salas

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Australia
Australia
Australie

Austria
Austria
Autriche

Barbados
Barbados
Barbade

Bélgica
Belgium
Belgique

Birmanie
Burma
Birmanie

Bolivia
Bolivia
Bolivie

J.C. Salmon
J. Cuvelier

- 7 -

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Brasil
Brazil
Brésil

A.H. da Graça

Bulgaria
Bulgaria
Bulgarie

Burundi
Burundi
Burundi

Camboya
Cambodia
Cambodge

Tat Narac

Camerún
Cameroon
Cameroun

G. Njamkepo

Canadá
Canada
Canada

R. Azzie

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Ceilan
Ceylon
Ceylan

Colombia
Colombia
Colombie

R. Van Meerbecke

Congo (Brazzaville)
Congo (Brazzaville)
Congo (Brazzaville)

F.X. Ollassa

Congo, República
Democrática del
Congo, Democratic
Republic of
Congo, République
démocratique du

Corea, República de
Korea, Republic of
Corée, République de

D.S. Kim

Costa de Marfil
Ivory Coast
Côte d'Ivoire

- 9 -

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Costa Rica
Costa Rica
Costa Rica

A. Monge Umaña

Cuba
Cuba
Cuba

R. del Pino Diaz

Chad
Chad
Tchad

Czechoslovakia,
República Socialista de
Czechoslovakia,
Socialist Republic of
Tchécoslovaquie,
République socialiste de

Z. Gertler

Chile
Chile
Chili

E.H. Prieto Ravest

China, República de
China, Republic of
China, République de

Shen Yi

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Chipre
Cyprus
Chypre

Dahomey
Dahomey
Dahomey

Dinamarca
Denmark
Danemark

B.W. Paulson

Ecuador
Ecuador
Equateur

El Salvador
El Salvador
El Salvador

España
Spain
Espagne

J.M. Alfaro

- 11 -

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Estados Unidos de América
United States of America
Etats-Unis d'Amérique

Etiopía
Ethiopia
Ethiopie

Filipinas
Philippines
Philippines

Finlandia
Finland
Finlande

Francia
France
France

Gabón
Gabon
Gabon

T.G. de Castro

J. de la Chevardière de la
Grandville

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Ghana
Ghana
Ghana

Grecia
Greece
Grèce

Guatemala
Guatemala
Guatemala

Guinea
Guinea
Guinée

Guyana
Guyana
Guyane

Haití
Haiti
Haiti

L. Vasquez Canet

- 13 -

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Honduras
Honduras
Honduras

India
India
Inde

Indonesia
Indonesia
Indonésie

Irak
Iraq
Irak

Irán
Iran
Iran

Irlanda
Ireland
Irlande

B.S. Gidwani

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Islandia
Iceland
Islande

Israel
Israel
Israel

Italia
Italy
Italie

Jamaica
Jamaica
Jamaïque

Japón
Japan
Japon

Jordania
Jordan
Jordanie

- 15 -

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Kenia
Kenya
Kenya

Kuwait
Kuwait
Koweit

Laos
Laos
Laos

Líbano
Lebanon
Liban

Liberia
Liberia
Libéria

Libia
Libya
Libye

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Luxemburgo
Luxembourg
Luxembourg

Malasia
Malaysia
Malaisie

Malawi
Malawi
Malawi

Mali
Mali
Mali

Malta
Malta
Malta

Marruecos
Morocco
Maroc

M. Maiga

- 17 -

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Mauritania
Mauritania
Mauritanie

México
Mexico
Mexique

Nepal
Nepal
Népal

Nicaragua
Nicaragua
Nicaragua

Niger
Niger
Niger

Nigeria
Nigeria
Nigéria

F. González de la Vega

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Noruega
Norway
Norvège

S. Holsten

Nueva Zelanda
New Zealand
Nouvelle-Zélande

Países Bajos,
Reino de los
Netherlands,
Kingdom of the
Pays-Bas,
Royaume des

Panamá
Panama
Panama

Paquistán
Pakistan
Pakistan

K. Khan Panni

Paraguay
Paraguay
Paraguay

A. Mesquita Vera

- 19 -

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Perú
Peru
Pérou

P. Sala Oresco

Polonia
Poland
Pologne

B. Bogdański

Portugal
Portugal
Portugal

M. Coutinho

Reino Unido de Gran
Bretaña et Irlanda
del Norte
United Kingdom of Great
Britain and Northern
Ireland
Royaume-Uni de Grande-
Bretagne et d'Irlande
du Nord

R.S.S. Dickinson

República Árabe Unida
United Arab Republic
République arabe unie

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

República Centrafricana
Central African Republic
République centrafricaine

República Dominicana
Dominican Republic
République Dominicaine

República Malagasy
Malagasy Republic
République Malagasy

Rumania
Romania
Roumanie

Rwanda
Rwanda
Rwanda

E. Ntalikure

Senegal
Senegal
Sénégal

S. N'Diaye

- 21 -

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Sierra Leone
Sierra Leone
Lierra Leone

Singapur
Singapore
Singapour

Siria
Syria
Syrie

J. Atassi

Somalia
Somalia
Somalie

Sudáfrica
South Africa
Afrique du Sud

R.A. du Plooy

Sudán
Sudan
Soudan

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Suecia
Sweden
Suède

H. Winberg

Suiza
Switzerland
Suisse

F. Schaerer

Tailandia
Thailand
Thaïlande

Tanzania, República
Unida de
Tanzania, United
Republic of
Tanzanie, République-
Unie de

Togo
Togo
Togo

A.E. Plantier

Trinidad y Tabago
Trinidad and Tobago
Trinité-et-Tobago

- 23 -

Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Túnez
Tunisia
Tunisie

Turquía
Turkey
Turquie

Uganda
Uganda
Ouganda

Uruguay
Uruguay
Uruguay

Venezuela
Venezuela
Venezuela

Viet-Nam, República de
Viet-Nam, Republic of
Viet-Nam, République du

P. Bosch

O. Clavo

Signed without reservation
as to acceptance
Sig é sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Yemen
Yemen
Yémen

Yugoslavia
Yugoslavia
Yougoslavie

B. Jovanovic

Zambia
Zambia
Zambie

ANNEX - ANNEXE - ANEXO

CONVENTION

RELATIVE A L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE

PREAMBULE

CONSIDERANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

CONSIDERANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

EN CONSEQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

Ont conclu la présente Convention à ces fins.

PREMIERE PARTIE

NAVIGATION AÉRIENNE

CHAPITRE I

PRINCIPES GÉNÉRAUX ET
APPLICATION DE LA CONVENTION

Article premier

Souveraineté

Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

ANNEX - ANNEXE - ANEXO

CONVENIO

SOBRE AVIACION
CIVIL INTERNACIONAL

PREAMBULO

CONSIDERANDO: Que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

CONSIDERANDO: Que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;

Han concluido a estos fines el presente Convenio.

PRIMERA PARTE

NAVEGACION AEREA

CAPITULO I

PRINCIPIOS GÉNÉRALES
Y APLICACION DEL CONVENIO

Artículo 1

Soberanía

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Article 2

Territoire

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un Etat les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat.

Article 3

Aéronefs civils et aéronefs d'Etat

- a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.
- b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat.
- c) Aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant ne peut survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.
- d) Les Etats contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'Etat.

Article 4

Usage indu de l'Aviation civile

Chaque Etat contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention.

CHAPITRE II

VOL AU-DESSUS DU TERRITOIRE
DES ETATS CONTRACTANTS

Article 5

Droits des aéronefs n'assurant
pas de service régulier

Chaque Etat contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux

Artículo 2

Territorio

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

Artículo 3

Aeronaves civiles y de Estado

- a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.
- b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.
- c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.
- d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

Artículo 4

Uso indebido de la aviación civil

Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.

CAPITULO II

VUELO SOBRE TERRITORIO
DE ESTADOS CONTRATANTES

Artículo 5

Derecho de vuelo en
servicios no regulares

Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios

réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'Etat survolé d'exiger l'atterrissage. Néanmoins, pour des raisons de sécurité de vol, chaque Etat contractant se réserve le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location en dehors des services aériens internationaux réguliers, ils auront aussi le privilège, sous réserve des dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'Etat où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.

Article 6

Services aériens réguliers

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

Article 7

Cabotage

Chaque Etat contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres Etats contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque Etat contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre Etat ou à une entreprise de transport aérien d'un autre Etat, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat.

internationales régulières tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.

Artículo 6

Servicios aéreos regulares

Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

Artículo 7

Cabotaje

Cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. Cada Estado contratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a cualquier otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

Article 8

Aéronefs sans pilote

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un Etat contractant, sauf autorisation spéciale dudit Etat et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque Etat contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Article 9

Zones interdites

a) Chaque Etat contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres Etats, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit Etat qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres Etats contractants qui assurent des services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition des dites zones interdites sur le territoire d'un Etat contractant et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres Etats contractants et à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

b) Chaque Etat contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

c) Chaque Etat contractant peut, selon des règlements qu'il a la faculté d'édicter, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas a) et b) ci-dessus, atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

Artículo 8

Aeronaves sin piloto

Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles.

Artículo 9

Zonas prohibidas

a) Cada Estado contratante puede, por razones de necesidad militar o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se empleen en servicios similares. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

b) Cada Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados.

c) Cada Estado contratante puede exigir, de acuerdo con las reglamentaciones que establezca, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas en los párrafos a) y b) anteriores, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio.

Article 10

Atterrissage sur un aéroport douanier

Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, il est permis à des aéronefs de traverser le territoire d'un Etat contractant sans y atterrir, tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un Etat contractant doit, si les règlements dudit Etat l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet Etat aux fins d'inspections douanière et autres. En quittant le territoire d'un Etat contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. Les caractéristiques de tous les aéroports douaniers désignés doivent être publiés par l'Etat et transmises à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, instituée en vertu de la deuxième partie de la présente Convention, pour communication à tous les autres Etats contractants.

Article 11

Application des règlements de l'air

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un Etat contractant relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les Etats contractants et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet Etat.

Article 12

Règles de l'air

Chaque Etat contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manoeuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manoeuvre des aéronefs. Chaque Etat contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu

Artículo 10

Aterrizaje en aeropuertos aduaneros

Excepto en el caso en que, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio o en una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. Las características de todos los aeropuertos aduaneros deberán ser publicadas por el Estado y transmitidas a la Organización de Aviación Civil Internacional, creada en virtud de lo dispuesto en la Segunda Parte del presente Convenio, a fin de que sean comunicadas a todos los demás Estados contratantes.

Artículo 11

Aplicación de las reglamentaciones aéreas

A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

Artículo 12

Reglas del aire

Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en

de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque Etat contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

Article 13

Règlements d'entrée et de congé

Les lois et règlements d'un Etat contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet Etat, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.

Article 14

Prévention de la propagation des maladies

Chaque Etat contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les Etats contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les Etats contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Une telle consultation ne préjuge en rien l'application de toute convention internationale existant en la matière et à laquelle les Etats contractants seraient parties.

todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

Artículo 13

Disposiciones sobre entrada y despacho

Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

Artículo 14

Prevención contra la propagación de enfermedades

Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Tales consultas se harán sin perjuicio de la aplicación de cualquier convenio internacional existente sobre la materia en el que sean partes los Estados contratantes.

Article 15

Redevances d'aéroport et droits similaires

Tout aéroport situé dans un Etat contractant et ouvert aux aéronefs de cet Etat aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres Etats contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque Etat contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Les redevances qu'un Etat contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne doivent pas:

a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;

b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'Etat ou des Etats intéressés. Aucun Etat contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un Etat contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

Artículo 15

Derechos aeroportuarios y otros similares

Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Artículo 68, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:

a) Respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares;

b) Respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.

Article 16

Visite des aéronefs

Les autorités compétentes de chacun des Etats contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres Etats contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente Convention.

CHAPITRE III

NATIONALITE DES AERONEFS

Article 17

Nationalité des aéronefs

Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés.

Article 18

Double immatriculation

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un Etat, mais son immatriculation peut être transférée d'un Etat à un autre.

Article 19

Lois nationales régissant l'immatriculation

L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un Etat contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements.

Article 20

Port des marques

Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres.

Artículo 16

Inspección de aeronaves

Las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, a la llegada o a la salida, y a examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio.

CAPITULO III

NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

Artículo 17

Nacionalidad de las aeronaves

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas.

Artículo 18

Matriculación doble

Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

Artículo 19

Leyes nacionales sobre matriculación

La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos.

Artículo 20

Ostentación de las marcas

Toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

Article 21

Rapports d'immatriculation

Chaque Etat contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre Etat contractant ou à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit Etat. De plus, chaque Etat contractant fournit à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, selon les règlements que cette dernière peut édicter, des rapports donnant les renseignements pertinents qui peuvent être requis disponibles sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet Etat et habituellement employés à la navigation aérienne internationale. Sur demande, l'Organisation de l'Aviation civile internationale met les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres Etats contractants.

CHAPITRE IV

MESURES DESTINEES A FACILITER
LA NAVIGATION AERIENNE

Article 22

Simplification des formalités

Chaque Etat contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des Etats contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.

Article 23

Formalités de douane et d'immigration

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

Artículo 21

Informes sobre matrículas

Cada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además, todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que ésta dicte, informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional. Previa solicitud, la Organización de Aviación Civil Internacional pondrá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes.

CAPITULO IV

MEDIDAS PARA FACILITAR
LA NAVEGACION AEREA

Artículo 22

Simplificación de formalidades

Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.

Artículo 23

Formalidades de aduana y de inmigración

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de inmigración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en el sentido de que impide el establecimiento de aeropuertos francos.

Article 24

Droits de douane

a) Au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre Etat contractant ou transitant par ce territoire, tout aéronef est temporairement admis en franchise de droits, sous réserve des règlements douaniers de cet Etat. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef d'un Etat contractant à son arrivée sur le territoire d'un autre Etat contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'Etat ou les autorités locales. Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'Etat, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et le matériel importés dans le territoire d'un Etat contractant pour être installés ou utilisés sur un aéronef d'un autre Etat contractant employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de droits de douane, sous réserve de l'observation des règlements de l'Etat intéressé, qui peuvent disposer que ces objets sont placés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

Article 25

Aéronefs en détresse

Chaque Etat contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances. Chaque Etat contractant entreprenant la recherche d'aéronefs disparus collaborera aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la présente Convention.

Artículo 24

Derechos de aduana

a) Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana del Estado, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.

b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

Artículo 25

Aeronaves en peligro

Cada Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan. Cada Estado contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del presente Convenio.

Article 26

Enquête sur les accidents

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant et ayant entraîné mort ou lésion grave ou révélé de graves déficiences techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'Etat dans lequel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Il est donné à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de nommer des observateurs pour assister à l'enquête et l'Etat procédant à l'enquête lui communique le rapport et les constatations en la matière.

Article 27

Exemption de saisie en cas de contestation sur les brevets d'invention

a) Lorsqu'un aéronef d'un Etat contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre Etat contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit Etat, avec ou sans atterrissage, ne donne lieu ni à saisie ou retention de l'aéronef, ni à réclamation à l'encontre de son propriétaire ou exploitant, ni à toute autre intervention de la part ou au nom de cet Etat ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé dans l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant convenu que, dans cet Etat, il n'est exigé en aucun cas un dépôt de garantie en raison de l'exemption de saisie ou de rétention de l'aéronef visée ci-dessus.

b) Les dispositions du paragraphe a) du présent article s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant, aucune pièce ni aucun matériel breveté

Artículo 26

Investigación de accidentes

En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesión grave, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta sobre las circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para estar presentes en la encuesta y el Estado que la realice comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones al respecto.

Artículo 27

Exención de embargo por reclamaciones sobre patentes

a) Mientras una aeronave de un Estado contratante esté empleada en la navegación aérea internacional, la entrada autorizada en el territorio de otro Estado contratante o el tránsito autorizado a través de dicho territorio, con o sin aterrizaje, no darán lugar a embargo o detención de la aeronave ni a reclamación alguna contra su propietario u operador ni a ingerencia alguna por parte o en nombre de este Estado o de cualquier persona que en él se halle, basándose en que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios o la operación de la aeronave infringen los derechos de alguna patente, diseño o modelo debidamente concedidos o registrados en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la aeronave, entendiéndose que en dicho Estado no se exigirá en ningún caso un depósito de garantía por la exención anteriormente mencionada de embargo o detención de la aeronave.

b) Las disposiciones del párrafo a) del presente artículo se aplicarán también al almacenamiento de piezas y equipo de repuesto para aeronaves, así como al derecho de usarlos e instalarlos en la reparación de una aeronave de un Estado contratante en el territorio de cualquier otro Estado contratante, siempre que las piezas o el equipo

ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur de l'Etat contractant sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté de cet Etat à des fins commerciales.

c) Seuls bénéficient des dispositions du présent article les Etats parties à la présente Convention 1) qui sont également parties à la Convention internationale sur la protection de la propriété industrielle et à tous amendements à ladite Convention ou 2) qui ont promulgué, sur les brevets, des lois reconnaissant et protégeant d'une manière adéquate les inventions des ressortissants des autres Etats parties à la présente Convention.

Article 28

Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable :

a) à fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

b) à adopter et mettre en oeuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

c) à collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

patentados, así almacenados, no se vendan ni distribuyan internamente ni se exporten con fines comerciales desde el Estado contratante en el que haya penetrado la aeronave.

c) Los beneficios de este artículo se aplicarán sólo a los Estados, partes en el presente Convenio, que 1) sean partes en la Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y sus enmiendas, o 2) hayan promulgado leyes sobre patentes que reconozcan y protejan debidamente las invenciones de los nacionales de los demás Estados que sean partes en el presente Convenio.

Artículo 28

Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible a :

a) Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del presente Convenio.

b) Adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación que se recomienden o establezcan oportunamente en aplicación del presente Convenio.

c) Colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que se recomienden o establezcan oportunamente, en aplicación del presente Convenio.

CHAPITRE V

CONDITIONS A REMPLIR
EN CE QUI CONCERNE LES AERONEFS

Article 29

Documents de bord des aéronefs

Tout aéronef d'un Etat contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants:

- a) son certificat d'immatriculation;
- b) son certificat de navigabilité;
- c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage;
- d) son carnet de route;
- e) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef;
- f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination;
- g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

Article 30

Equipement radio des aéronefs

a) Les aéronefs de chaque Etat contractant ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'autres Etats contractants, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré une licence d'installation et d'utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire de l'Etat contractant survolé conformément aux règlements édictés par cet Etat.

b) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

CAPITULO V

CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIRSE
CON RESPECTO A LAS AERONAVES

Artículo 29

Documentos que deben llevar las aeronaves

Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevará los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Certificado de aeronavegabilidad;
- c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;
- d) Diario de a bordo;
- e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;
- f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino;
- g) Si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

Artículo 30

Equipo de radio de las aeronaves

a) Las aeronaves de cada Estado contratante, cuando se encuentren en o sobre el territorio de otros Estados contratantes, solamente pueden llevar a bordo radiotransmisores si las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave han expedido una licencia para instalar y utilizar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante sobre el que vuela la aeronave se efectuará de acuerdo con los reglamentos prescritos por dicho Estado.

b) Sólo pueden usar los radiotransmisores los miembros de la tripulación de vuelo provistos de una licencia especial expedida al efecto por las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave.

Article 31

Certificats de navigabilité

Tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé.

Article 32

Licences du personnel

a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

Article 33

Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres Etats contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention.

Article 34

Carnets de route

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui pourrait être prescrite en vertu de la présente Convention.

Artículo 31

Certificados de aeronavegabilidad

Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada.

Artículo 32

Licencias del personal

a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada.

b) Cada Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a cualquiera de sus súbditos por otro Estado contratante.

Artículo 33

Reconocimiento de certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio.

Artículo 34

Diario de a bordo

Por cada aeronave que se emplee en la navegación internacional se llevará un diario de a bordo, en el que se asentarán los datos relativos a la aeronave, a su tripulación y a cada viaje en la forma que oportunamente se prescriba en aplicación del presente Convenio.

Article 35

Restrictions relatives à la cargaison

a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit Etat. Chaque Etat détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'Aviation civile internationale pourrait formuler le cas échéant.

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport, à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe a), à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres Etats employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

Article 36

Appareils photographiques

Tout Etat contractant peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs survolant son territoire.

CHAPITRE VI

NORMES ET PRATIQUES
RECOMMANDEES INTERNATIONALES

Article 37

Adoption de normes et procédures
internationales

Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation

Artículo 35

Restricciones sobre la carga

a) Las aeronaves que se empleen en la navegación internacional no podrán transportar municiones de guerra o material de guerra en o sobre el territorio de un Estado, excepto con el consentimiento de tal Estado. Cada Estado determinará, mediante reglamentaciones, lo que constituye municiones de guerra o material de guerra a los fines del presente artículo, teniendo debidamente en cuenta, a los efectos de uniformidad, las recomendaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional haga oportunamente.

b) Cada Estado contratante se reserva el derecho, por razones de orden público y de seguridad, de reglamentar o prohibir el transporte en o sobre su territorio de otros artículos que no sean los especificados en el párrafo a), siempre que no haga ninguna distinción a este respecto entre sus aeronaves nacionales que se empleen en la navegación internacional y las aeronaves de otros Estados que se empleen para los mismos fines y siempre que, además, no imponga restricción alguna que pueda obstaculizar el transporte y uso en las aeronaves de los aparatos necesarios para la operación, o navegación de éstas o para la seguridad del personal o de los pasajeros.

Artículo 36

Aparatos fotográficos

Cada Estado contratante puede prohibir o reglamentar el uso de aparatos fotográficos en las aeronaves que vuelen sobre su territorio.

CAPITULO VI

NORMAS Y METODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES

Artículo 37

Adopción de normas y procedimientos
internacionales

Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización

relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

A cette fin, l'Organisation de l'Aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants:

- a) systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;
- b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;
- c) règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne;
- d) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien;
- e) navigabilité des aéronefs;
- f) immatriculation et identification des aéronefs;
- g) collecte et échange de renseignements météorologiques;
- h) livres de bord;
- i) cartes et plans aéronautiques;
- j) formalités de douane et d'immigration;
- k) aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents;

et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

- a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;
- b) Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;
- c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;
- d) Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;
- e) Aeronavegabilidad de las aeronaves;
- f) Matrícula e identificación de las aeronaves;
- g) Compilación e intercambio de información meteorológica;
- h) Diarios de a bordo;
- i) Mapas y cartas aeronáuticos;
- j) Formalidades de aduana e inmigración;
- k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;

y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

Article 38

Dérogation aux normes et aux procédures internationales

Tout Etat qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'Aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout Etat qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres Etats la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'Etat en question.

Article 39

Annotation des certificats et licences

a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écartait de cette norme.

b) Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

Artículo 38

Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales

Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

Artículo 39

Anotaciones en los certificados y licencias

a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de satisfacer en algún aspecto dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en el certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.

b) Todo titular de una licencia que no reúna por completo las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea, debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta una enumeración completa de los aspectos en que deje de cumplir con dichas condiciones.

Article 40

Validité des certificats et
des licences annotés

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un Etat autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'Etat dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

Article 41

Reconnaissance des normes
de navigabilité existantes

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs ni au matériel d'aéronefs des types dont le prototype a été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation avant l'expiration des trois années qui suivent la date d'adoption d'une norme internationale de navigabilité pour ce matériel.

Article 42

Reconnaissance des normes
existantes de compétence du personnel

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel; mais elles s'appliquent dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

Artículo 40

Validez de los certificados
y licencias con anotaciones

Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias estén así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente, quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.

Artículo 41

Reconocimiento de las normas
de aeronavegabilidad existentes

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán a las aeronaves ni al equipo de aeronaves de los tipos cuyo prototipo se someta a las autoridades nacionales competentes para su certificación antes de expirar los tres años siguientes a la fecha de adopción de una norma internacional de aeronavegabilidad para tal equipo.

Artículo 42

Reconocimiento de las normas existentes
sobre competencia del personal

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán al personal cuyas licencias se expidan originariamente antes de cumplirse un año a partir de la fecha de adopción inicial de una norma internacional de calificación de tal personal; pero, en cualquier caso, se aplicarán a todo el personal cuyas licencias sigan siendo válidas cinco años después de la fecha de adopción de dicha norma.

DEUXIEME PARTIE

L'ORGANISATION DE
L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE

CHAPITRE VII

L'ORGANISATION

Article 43

Nom et composition

Il est institué par la présente Convention une organisation qui portera le nom d'Organisation de l'Aviation civile internationale. Elle se compose d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organes qui pourraient être nécessaires.

Article 44

Objectifs

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à:

- a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier;
- b) encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques;
- c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale;
- d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;
- e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;
- f) assurer le respect intégral des droits des Etats contractants et une possibilité équitable pour chaque Etat contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;
- g) éviter la discrimination entre Etats contractants;

SEGUNDA PARTE

LA ORGANIZACION
DE AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL

CAPITULO VII

LA ORGANIZACION

Artículo 43

Nombre y composición

Por el presente Convenio se crea un organismo que se denominará Organización de Aviación Civil Internacional. Se compone de una Asamblea, un Consejo y demás órganos que se estimen necesarios.

Artículo 44

Objetivos

Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

- a) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
- c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e) evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
- f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- g) Evitar discriminación entre Estados contratantes;

h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;

i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

Article 45

Siège permanent

L'Organisation aura son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil.

Article 46

Première session de l'Assemblée

La première session de l'Assemblée sera convoquée par le Conseil intérimaire de l'Organisation provisoire précitée dès l'entrée en vigueur de la présente Convention et se tiendra à la date et au lieu que fixera le Conseil intérimaire.

Article 47

Capacité juridique

Sur le territoire de chaque Etat contractant, l'Organisation jouit de la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions. La pleine personnalité juridique lui est accordée partout où elle est compatible avec la constitution et les lois de l'Etat intéressé.

CHAPITRE VIII

L'ASSEMBLEE

Article 48

Sessions de l'Assemblée et vote

a) L'Assemblée se réunit chaque année et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par dix Etats contractants.

h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Artículo 45

Sede permanente

La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo.

Artículo 46

Primera reunión de la Asamblea

La primera reunión de la Asamblea será convocada por el Consejo Interino de la Organización Provisional precitada, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, para celebrarse en la fecha y lugar que designe el Consejo Interino.

Artículo 47

Capacidad jurídica

La Organización gozará en el territorio de todo Estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones. Se le concederá plena personalidad jurídica en cualquier lugar en que ello sea compatible con la constitución y las leyes del Estado de que se trate.

CAPITULO VIII

LA ASAMBLEA

Artículo 48

Reuniones de la Asamblea y votaciones

a) La Asamblea se reunirá anualmente y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes dirigida al Secretario general.

- 21 -

b) Tous les Etats contractants ont un droit égal d'être représentés aux sessions de l'Assemblée et chaque Etat contractant a droit à une voix. Les délégués représentant les Etats contractants peuvent être assistés de conseillers techniques, qui peuvent participer aux séances mais n'ont pas droit de vote.

c) La majorité des Etats contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'Assemblée. Sauf dispositions contraires de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des votes émis.

Article 49

Pouvoirs et obligations de l'Assemblée

Les pouvoirs et obligations de l'Assemblée sont les suivants:

a) élire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;

b) élire les Etats contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du Chapitre IX;

c) examiner les rapports du Conseil, leur donner la suite qui convient et statuer sur toute question dont elle est saisie par le Conseil;

d) établir son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables;

e) voter un budget annuel et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII;

f) examiner les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation;

g) renvoyer, à sa discrétion, au Conseil, aux commissions subsidiaires ou à tout autre organe, toute question de sa compétence.

h) déléguer au Conseil les pouvoirs et l'autorité nécessaires ou souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

i) donner effet aux dispositions appropriées du Chapitre XIII;

b) Todos los Estados contratantes tendrán igual derecho a estar representados en las reuniones de la Asamblea y cada Estado contratante tendrá derecho a un voto. Los delegados que representen a los Estados contratantes podrán ser asistidos por asesores técnicos, quienes podrán participar en las reuniones, pero sin derecho a voto.

c) En las reuniones de la Asamblea, será necesaria la mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum. Salvo disposición en contrario del presente Convenio, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de votos emitidos.

Artículo 49

Facultades y deberes de la Asamblea

Serán facultades y deberes de la Asamblea:

a) Elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios;

b) Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX;

c) Examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración;

d) Establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente;

e) Aprobar un presupuesto anual y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII;

f) Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;

g) A su discreción referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción;

h) Delegar en el Consejo las facultades y autoridades necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación de autoridad;

i) Llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XIII;

j) examiner les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la présente Convention et, si elle les approuve, les recommander aux Etats contractants conformément aux dispositions du Chapitre XXI;

k) traiter de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et dont le Conseil n'est pas expressément chargé.

CHAPITRE IX

LE CONSEIL

Article 50

Composition et élection du Conseil

a) Le Conseil est un organe permanent responsable devant l'Assemblée. Il se compose de vingt et un Etats contractants élus par l'Assemblée. Il est procédé à une élection lors de la première session de l'Assemblée et ensuite tous les trois ans; les membres du Conseil ainsi élus restent en fonction jusqu'à l'élection suivante.

b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donne une représentation adéquate: 1) aux Etats d'importance majeure dans le transport aérien; 2) aux Etats, non inclus à un autre titre, qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale; 3) aux Etats, non inclus à un autre titre, dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde. L'Assemblée pourvoit aussitôt que possible à toute vacance au Conseil; tout Etat contractant ainsi élu au Conseil reste en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant d'un Etat contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international ou avoir des intérêts financiers dans un tel service.

j) Considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI;

k) Entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

CAPITULO IX

EL CONSEJO

Artículo 50

Composición y elección del Consejo

a) El Consejo será un órgano permanente, responsable ante la Asamblea. Se compondrá de veintiún Estados contratantes, elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea y, después, cada tres años. Los miembros del Consejo así elegidos permanecerán en funciones hasta la elección siguiente.

b) Al elegir los miembros del Consejo, la Asamblea dará representación adecuada: 1) a los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo; 2) a los Estados, no incluidos de otra manera, que contribuyan en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional; y 3) a los Estados, no incluidos de otra manera, cuya designación asegure la representación en el Consejo de todas las principales regiones geográficas del mundo. Toda vacante en el Consejo será cubierta por la Asamblea lo antes posible; el Estado contratante así elegido para el Consejo permanecerá en funciones hasta la expiración del mandato de su predecesor.

c) Ningún representante de un Estado contratante en el Consejo podrá estar activamente vinculado con la explotación de un servicio aéreo internacional, o estar financieramente interesado en tal servicio.

Article 51

Président du Conseil

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Celui-ci est rééligible. Il n'a pas droit de vote. Le Conseil élit parmi ses membres un ou plusieurs Vice-Présidents, qui conservent leur droit de vote lorsqu'ils remplissent les fonctions de Président. Le Président n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des membres du Conseil mais, si un représentant est élu, son siège est réputé vacant et l'Etat qu'il représentait pourvoit à la vacance. Les fonctions du Président sont les suivantes:

- a) convoquer le Conseil, le Comité du Transport aérien et la Commission de Navigation aérienne;
- b) agir comme représentant du Conseil;
- c) exercer au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

Article 52

Vote au Conseil

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité de ses membres. Le Conseil peut déléguer ses pouvoirs, pour tout sujet déterminé, à un comité composé de membres du Conseil. Les décisions de tout comité du Conseil peuvent être portées en appel devant le Conseil par tout Etat contractant intéressé.

Article 53

Participation sans droit de vote

Tout Etat contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil ainsi que par ses comités et commissions de toute question qui touche particulièrement ses intérêts. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie.

Artículo 51

Presidente del Consejo

El Consejo elegirá su Presidente por un período de tres años. Puede ser reelegido. No tendrá derecho a voto. El Consejo elegirá entre sus miembros uno o más vicepresidentes, quienes conservarán su derecho a voto cuando actúen como Presidente. No se requiere que el Presidente sea elegido entre los representantes de los miembros del Consejo pero si se elige a un representante su puesto se considerará vacante y será cubierto por el Estado que representaba. Las funciones del Presidente serán:

- a) Convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación;
- b) Actuar como representante del Consejo; y
- c) Desempeñar en nombre del Consejo las funciones que éste le asigne.

Artículo 52

Votaciones en el Consejo

Las decisiones del Consejo deberán ser aprobadas por mayoría de sus miembros. El Consejo podrá delegar su autoridad, respecto a determinada cuestión, en un comité elegido entre sus miembros. Todo Estado contratante interesado podrá apelar ante el Consejo de las decisiones tomadas por cualquiera de los comités del Consejo.

Artículo 53

Participación sin derecho a voto

Todo Estado contratante puede participar, sin derecho a voto, en la consideración por el Consejo y por sus comités y comisiones de toda cuestión que afecte especialmente a sus intereses. Ningún miembro del Consejo podrá votar en la consideración por el Consejo de una controversia en la que aquél sea parte.

Article 54

Fonctions obligatoires du Conseil

Le Conseil doit:

- a) soumettre des rapports annuels à l'Assemblée;
- b) exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations que lui assigne la présente Convention;
- c) arrêter son organisation et son règlement intérieur;
- d) nommer un Comité du Transport aérien dont les membres sont choisis parmi les représentants des membres du Conseil et qui est responsable devant celui-ci et définir les fonctions de ce Comité;
- e) instituer une Commission de Navigation aérienne, conformément aux dispositions du Chapitre X;
- f) gérer les finances de l'Organisation conformément aux dispositions des Chapitres XII et XV;
- g) fixer les émoluments du Président du Conseil;
- h) nommer un agent exécutif principal, qui porte le titre de Secrétaire général, et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre XI;
- i) demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris des renseignements sur les coûts d'exploitation et sur le détail des subventions versées aux entreprises de transport aérien et provenant de fonds publics;
- j) signaler aux Etats contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil;
- k) rendre compte à l'Assemblée de toute infraction à la présente Convention, lorsqu'un Etat contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après notification de l'infraction;

Artículo 54

Funciones obligatorias del Consejo

El Consejo debe:

- a) Someter informes anuales a la Asamblea;
- b) Ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio;
- c) Determinar su organización y reglamento interno;
- d) Nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité;
- e) Establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;
- f) Administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV;
- g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;
- h) Nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI;
- i) Solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas;
- j) Comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;
- k) Comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción;

- 25 -

l) adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des normes et des pratiques recommandées internationales; pour des raisons de commodité, les désigner comme Annexes à la présente Convention et notifier à tous les Etats contractants les dispositions prises;

m) examiner les recommandations de la Commission de Navigation aérienne tendant à amender les Annexes et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du Chapitre XX;

n) examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un Etat contractant.

Article 55

Fonctions facultatives du Conseil

Le Conseil peut:

a) s'il y a lieu et lorsque cela se révèle souhaitable à l'expérience, créer, sur une base régionale ou autre, des commissions de transport aérien subordonnées et définir des groupes d'Etats ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'employer à faciliter la réalisation des fins de la présente Convention;

b) déléguer des fonctions à la Commission de Navigation aérienne en sus de celles que prévoit la Convention et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

c) mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux Etats contractants et faciliter l'échange, entre Etats contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne;

d) étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes principales, et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant.

e) enquêter, à la demande d'un Etat contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

l) Adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos al presente Convenio, y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas;

m) Considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX;

n) Examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.

Artículo 55

Funciones facultativas del Consejo

El Consejo puede:

a) Cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo y designar grupos de Estados o líneas aéreas con los cuales, o por su conducto, pueda tratar para facilitar la realización de los fines del presente Convenio;

b) Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente Convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;

c) Realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional, comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre éstos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea;

d) Estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales, y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones;

e) Investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.

CHAPITRE X

LA COMMISSION DE
NAVIGATION AERIENNE

Article 56

Nomination de la Commission

La Commission de Navigation aérienne se compose de douze membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par des Etats contractants. Ces personnes doivent posséder les titres et qualités, ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique. Le Conseil invite tous les Etats contractants à soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de Navigation aérienne est nommé par le Conseil.

Article 57

Fonctions de la Commission

La Commission de Navigation aérienne doit:

- a) examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la présente Convention;
- b) instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout Etat contractant peut être représenté, s'il le désire;
- c) donner des avis au Conseil sur la collecte et la communication aux Etats contractants de tous les renseignements qu'elle juge nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne.

CHAPITRE XI

PERSONNEL

Article 58

Nomination du personnel

Sous réserve des règles établies par l'Assemblée et des dispositions de la présente Convention, le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi, la formation et les traitements, indemnités et conditions de service du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'Organisation et peut employer des ressortissants de tout Etat contractant ou utiliser leurs services.

CAPITULO X

LA COMISION DE
AERONAVEGACION

Artículo 56

Nombramiento de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación se compondrá de doce miembros, nombrados por el Consejo entre las personas propuestas por los Estados contratantes. Dichas personas deberán poseer las calificaciones y experiencia apropiadas en la ciencia y práctica aeronáuticas. El Consejo invitará a todos los Estados contratantes a que presenten candidaturas. El Presidente de la Comisión de Aeronavegación será nombrado por el Consejo.

Artículo 57

Obligaciones de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación debe:

- a) Considerar y recomendar al Consejo, a efectos de adopción, modificaciones a los Anexos del presente Convenio;
- b) Establecer subcomisiones técnicas en las que podrá estar representado todo Estado contratante, si así lo desea;
- c) Asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de toda información que considere necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea.

CAPITULO XI

PERSONAL

Artículo 58

Nombramiento del personal

Con sujeción a los reglamentos establecidos por la Asamblea y a las disposiciones del presente Convenio, el Consejo determinará el método de nombramiento y cese en el servicio, la formación profesional, los sueldos, bonificaciones y condiciones de empleo del Secretario General y demás personal de la Organización, pudiendo emplear o utilizar los servicios de súbditos de cualquier Estado contratante.

Article 59

Caractère international du personnel

Le Président du Conseil, le Secrétaire général et les autres membres du personnel ne doivent ni solliciter ni accepter d'instructions, dans l'exécution de leur tâche, d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque Etat contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des fonctions du personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exécution de sa tâche.

Article 60

Immunités et privilèges du personnel

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où son régime constitutionnel le permet, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation les immunités et privilèges accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général sur les immunités et privilèges des fonctionnaires internationaux intervient, les immunités et privilèges accordés au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.

CHAPITRE XII

FINANCES

Article 61

Budget et répartition des dépenses

Le Conseil soumet à l'Assemblée un budget annuel, des états de comptes annuels et des prévisions annuelles de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des Etats qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les Etats contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin.

Artículo 59

Carácter internacional del personal

En el desempeño de sus funciones, el Presidente del Consejo, el Secretario General y demás personal no deberán solicitar ni recibir instrucciones de ninguna autoridad externa a la Organización. Cada Estado contratante se compromete plenamente a respetar el carácter internacional de las funciones del personal y a no tratar de ejercer influencia sobre sus súbditos en el desempeño de sus funciones.

Artículo 60

Inmidades y privilegios del personal

Cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo permita su sistema constitucional, a conceder al Presidente del Consejo, al Secretario General y demás personal de la Organización las inmidades y privilegios que se concedan al personal correspondiente de otros organismos internacionales públicos. Si se llegase a un acuerdo internacional general sobre las inmidades y privilegios de los funcionarios civiles internacionales, las inmidades y privilegios concedidos al Presidente, al Secretario General y demás personal de la Organización, serán los otorgados de conformidad con dicho acuerdo internacional general.

CAPITULO XII

FINANZAS

Artículo 61

Presupuesto y distribución de gastos

El Consejo someterá a la Asamblea un presupuesto anual, estados de cuentas y cálculos anuales de todos los ingresos y egresos. La Asamblea votará el presupuesto con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que oportunamente determine.

Article 62

Suspension du droit de vote

L'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation.

Article 63

Dépenses des délégations et des autres représentants

Chaque Etat contractant prend à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'Assemblée ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et autres dépenses de toute personne qu'il nomme pour siéger au Conseil, et des personnes qu'il propose comme membres ou désigne comme représentants dans tous comités ou commissions subsidiaires de l'Organisation.

CHAPITRE XIII

AUTRES ARRANGEMENTS
INTERNATIONAUX

Article 64

Arrangements en matière de sécurité

Pour les questions aériennes de sa compétence qui concernent directement la sécurité mondiale, l'Organisation peut, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements appropriés avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour préserver la paix.

Article 65

Arrangements avec d'autres organismes internationaux

Le Conseil peut, au nom de l'Organisation, conclure avec d'autres organismes internationaux des accords en vue d'entretenir des services communs et d'établir des arrangements communs au sujet du personnel et peut, avec l'approbation de l'Assemblée, conclure tous autres arrangements de nature à faciliter le travail de l'Organisation.

Artículo 62

Suspensión del derecho de voto

La Asamblea puede suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que, en un período razonable, no cumpla sus obligaciones financieras para con la Organización.

Artículo 63

Gastos de las delegaciones y otros representantes

Cada Estado contratante sufragará los gastos de su propia delegación en la Asamblea y la remuneración, gastos de viaje y otros de toda persona que nombre para actuar en el Consejo, así como de las que representen o actúen por designación de tal Estado en cualquier comité o comisión subsidiaria de la Organización.

CAPITULO XIII

OTROS ARREGLOS
INTERNACIONALES

Artículo 64

Arreglos sobre seguridad

La Organización puede, por voto de la Asamblea, en lo que respecta a cuestiones aéreas de su competencia que afecten directamente a la seguridad mundial, concluir arreglos apropiados con toda organización general que establezcan las naciones del mundo para preservar la paz.

Artículo 65

Arreglos con otros organismos internacionales

El Consejo, en nombre de la Organización, podrá concluir acuerdos con otros organismos internacionales para el mantenimiento de servicios comunes y para arreglos comunes concernientes al personal y, con la aprobación de la Asamblea, podrá participar en todos aquellos arreglos susceptibles de facilitar la labor de la Organización.

Article 66

Fonctions relatives à d'autres accords

a) L'Organisation exerce également les fonctions que lui confèrent l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux et l'Accord relatif au Transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux dispositions desdits accords.

b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'ont pas accepté l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux ou l'Accord relatif au Transport aérien international établis à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur les questions soumises à l'Assemblée ou au Conseil en vertu des dispositions de l'Accord en cause.

TROISIEME PARTIE

TRANSPORT AERIEN
INTERNATIONAL

CHAPITRE XIV

RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

Article 67

Communication de rapports au Conseil

Chaque Etat contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient et des états financiers indiquant, notamment, le montant et la source de tous leurs revenus.

CHAPITRE XV

AEROPORTS ET AUTRES INSTALLATIONS
ET SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

Article 68

Désignation des itinéraires et des aéroports

Chaque Etat contractant peut, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire, ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser.

Artículo 66

Funciones relativas a otros acuerdos

a) La Organización, asimismo, desempeñara las funciones asignadas por el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y por el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, según los términos y condiciones establecidos en ellos.

b) Los miembros de la Asamblea y del Consejo, que no hayan aceptado el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales o el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, no tendrán derecho a votar sobre ninguna cuestión referida a la Asamblea o al Consejo de conformidad con las disposiciones del Acuerdo de que se trate.

TERCERA PARTE

TRANSPORTE AEREO
INTERNACIONAL

CAPITULO XIV

DATOS E INFORMES

Artículo 67

Transmisión de informes al Consejo

Cada Estado contratante se compromete a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen al Consejo, según las prescripciones establecidas por el mismo, informes sobre tráfico, estadísticas de costos y estados financieros que muestren, entre otras cosas, todos los ingresos y las fuentes de su procedencia.

CAPITULO XV

AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES
Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACION AEREA

Artículo 68

Designación de rutas y aeropuertos

Cada Estado contratante puede, con sujeción a las disposiciones del presente Convenio, designar la ruta que deberá seguir en su territorio cualquier servicio aéreo internacional así como los aeropuertos que podrá utilizar.

Article 69

Amélioration des installations et services de navigation aérienne

Si le Conseil estime que les aéroports ou autres installations et services de navigation aérienne d'un Etat contractant, y compris ses services radioélectriques et météorologiques, ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'Etat directement en cause et les autres Etats intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet. Aucun Etat contractant n'est coupable d'infraction à la présente Convention s'il omet de donner suite à ces recommandations.

Article 70

Financement des installations et services de navigation aérienne

Un Etat contractant peut, dans les circonstances envisagées à l'article 69, conclure un arrangement avec le Conseil afin de donner effet à de telles recommandations. L'Etat peut choisir de prendre à sa charge tous les frais résultant dudit arrangement; dans le cas contraire, le Conseil peut accepter, à la demande de l'Etat, de pourvoir à la totalité ou à une partie des frais.

Article 71

Fourniture et entretien d'installations et services par le Conseil

Si un Etat contractant le demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer en totalité ou en partie les aéroports et autres installations et services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques requis sur le territoire dudit Etat pour l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux des autres Etats contractants et peut fixer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des installations et services fournis.

Artículo 69

Mejora de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

Si el Consejo estima que los aeropuertos u otras instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado contratante, incluso los servicios de radio y meteorológicos, no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, el Consejo consultará con el Estado en cuestión y con otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse y podrá hacer recomendaciones a tal efecto. Ningún Estado contratante será culpable de infracción del presente Convenio si no pone en práctica tales recomendaciones.

Artículo 70

Financiación de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

Un Estado contratante, en las circunstancias resultantes de las disposiciones del Artículo 69, puede concluir un arreglo con el Consejo para dar efecto a tales recomendaciones. El Estado podrá optar por hacerse cargo de todos los gastos que implique tal arreglo; en caso contrario el Consejo puede convenir, a petición del Estado, en sufragar la totalidad o parte de los gastos.

Artículo 71

Provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el Consejo

Si un Estado contratante así lo solicita, el Consejo puede convenir en proveer, dotar de personal, mantener y administrar en su totalidad o en parte los aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorológicos requeridos en su territorio para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales de los demás Estados contratantes y podrá fijar derechos justos y razonables por el uso de las instalaciones y servicios proporcionados.

Article 72

Acquisition ou utilisation de terrain

Lorsqu'un terrain est nécessaire pour des installations et services financés en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un Etat contractant, cet Etat doit, soit fournir lui-même ce terrain, dont il conservera la propriété s'il le désire, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et conformément à ses lois.

Article 73

Dépenses et répartition des fonds

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis à sa disposition par l'Assemblée en vertu du Chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes aux fins du présent chapitre en prélevant sur les fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil fixe les contributions au capital requis aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues pour une période de temps raisonnable, entre les Etats contractants qui y consentent et dont les entreprises de transport aérien utilisent les installations et services en cause. Le Conseil peut également fixer les contributions des Etats qui y consentent à tous fonds de roulement nécessaires.

Article 74

Assistance technique et utilisation des revenus

Lorsque le Conseil, à la demande d'un Etat contractant, avance des fonds ou fournit des aéroports ou d'autres installations et services en totalité ou en partie, l'arrangement peut prévoir, avec le consentement de cet Etat, une assistance technique dans la direction et l'exploitation des aéroports et autres installations et services, ainsi que le paiement, par prélèvement sur les revenus d'exploitation de ces aéroports et autres installations et services, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres installations et services et des charges d'intérêt et d'amortissement.

Artículo 72

Adquisición o uso de terrenos

Cuando se necesiten terrenos para instalaciones y servicios financiados en su totalidad o en parte por el Consejo a petición de un Estado contratante, tal Estado deberá proveerlos, conservando su título si lo desea, o bien facilitar al Consejo su uso en condiciones justas y razonables y de acuerdo con las leyes de dicho Estado.

Artículo 73

Gastos y prorrateo de fondos

El Consejo, dentro del límite de los fondos que ponga a su disposición la Asamblea de acuerdo con el Capítulo XII, puede efectuar los gastos ordinarios para los fines del presente Capítulo, con los fondos generales de la Organización. A los fines del presente Capítulo, el Consejo fijará, en la proporción previamente acordada y por un plazo razonable, las aportaciones al capital necesario entre los Estados contratantes que consientan en ello y cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones y servicios. El Consejo puede también prorratear, entre los Estados que lo consientan, cualquier capital circulante requerido.

Artículo 74

Ayuda técnica y destino de los ingresos

Cuando, a petición de un Estado contratante, el Consejo adelante fondos, o proporcione aeropuertos u otras instalaciones y servicios en su totalidad o en parte, el acuerdo puede prever, si tal Estado consiente en ello, asistencia técnica en la supervisión y funcionamiento de tales aeropuertos y otras instalaciones y servicios y el pago, por medio de los ingresos derivados de la explotación de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios, de los gastos de funcionamiento de dichos aeropuertos e instalaciones y servicios, así como de los intereses y de la amortización.

Article 75

Reprise des installations et services fournis par le Conseil

Un Etat contractant peut à tout moment se dégager de toute obligation contractée par lui en vertu de l'article 70 et prendre en charge les aéroports et autres installations et services établis par le Conseil sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme qui, de l'avis du Conseil, est raisonnable en l'occurrence. Si l'Etat estime que la somme fixée par le Conseil n'est pas raisonnable, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée et l'Assemblée peut confirmer ou modifier la décision du Conseil.

Article 76

Restitution de fonds

Les fonds réunis par le Conseil par voie de remboursement effectué en vertu de l'article 75 et provenant de paiements d'intérêt et d'amortissement en vertu de l'article 74 sont, dans le cas des avances financées à l'origine par des Etats en vertu de l'article 73, restitués aux Etats pour lesquels des contributions ont été fixées à l'origine, proportionnellement à leurs contributions, selon la décision du Conseil.

CHAPITRE XVI

ORGANISATIONS D'EXPLOITATION
EN COMMUN ET
SERVICES EN POOL

Article 77

Organisations d'exploitation en commun autorisées

Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs Etats contractants de constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur toute route ou dans toute région. Toutefois, ces organisations ou organismes et ces services en pool sont soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil détermine les modalités d'application des dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation.

Artículo 75

Adquisición de las instalaciones y servicios suministrados por el Consejo

Un Estado contratante puede en cualquier momento liberarse de toda obligación contraída en virtud del Artículo 70 y hacerse cargo de los aeropuertos y otras instalaciones y servicios provistos por el Consejo en su territorio según las disposiciones de los Artículos 71 y 72, mediante pago al Consejo de una suma que, en opinión de éste, sea razonable en tales circunstancias. Si el Estado considera que la suma fijada por el Consejo es irrazonable, puede apelar de la decisión del Consejo ante la Asamblea, la que podrá confirmar o enmendar tal decisión.

Artículo 76

Restitución de fondos

Los fondos obtenidos por el Consejo, por reembolsos en virtud del Artículo 75 y por ingresos de intereses y amortizaciones según el Artículo 74 serán, en el caso de adelantos financiados originariamente por los Estados de acuerdo con el Artículo 73, restituidos a los Estados entre los cuales se prorrataron originariamente en proporción a sus contribuciones, según lo determinado por el Consejo.

CAPITULO XVI

ORGANIZACIONES DE EXPLOTACION
CONJUNTA Y
SERVICIOS MANCOMUNADOS

Artículo 77

Organizaciones de explotación conjunta autorizadas

Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo ni organismos internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región, pero tales organizaciones u organismos y tales servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. Este determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las utilizadas por organismos internacionales de explotación.

Article 78

Rôle du Conseil

Le Conseil peut suggérer aux Etats contractants intéressés de former des organisations conjointes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.

Article 79

Participation aux organisations d'exploitation

Un Etat peut participer à des organisations d'exploitation en commun ou à des arrangements de pool par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs compagnies de transport aérien désignées par son gouvernement. Ces compagnies peuvent, à la discrétion exclusive de l'Etat intéressé, être propriété d'Etat, en tout ou partie, ou propriété privée.

QUATRIEME PARTIE

DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVII

AUTRES ACCORDS ET
ARRANGEMENTS AERONAUTIQUES

Article 80

Conventions de Paris et de La Havane

Chaque Etat contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919, ou la Convention relative à l'aviation commerciale, signée à La Havane le 20 février 1928, s'il est partie à l'une ou l'autre de ces Conventions. Entre Etats contractants, la présente Convention remplace les Conventions de Paris et de La Havane ci-dessus mentionnées.

Article 81

Enregistrement des accords existants

Tous les accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un Etat contractant et tout autre Etat, ou entre une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant et tout autre Etat ou une entreprise de transport aérien de tout autre Etat, doivent être enregistrés immédiatement au Conseil.

Artículo 78

Función del Consejo

El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados la formación de organizaciones conjuntas para efectuar servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones.

Artículo 79

Participación en organizaciones de explotación

Un Estado podrá participar en organizaciones de explotación conjunta o en arreglos de mancomún por conducto de su gobierno o de una o varias compañías de transporte aéreo designadas por éste. Las compañías, a discreción exclusiva del Estado interesado, podrán ser estatales, parcialmente estatales o de propiedad privada.

CUARTA PARTE

DISPOSICIONES FINALES

CAPITULO XVII

OTROS ACUERDOS Y
ARREGLOS AERONAUTICOS

Artículo 80

Convenciones de París y de La Habana

Cada Estado contratante se compromete, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, a notificar la denuncia de la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea, suscrita en París el 13 de octubre de 1919, o de la Convención sobre Aviación Comercial, suscrita en La Habana el 20 de febrero de 1928, si es parte de una u otra. El presente Convenio reemplaza, entre los Estados contratantes, las Convenciones de París y de La Habana anteriormente mencionadas.

Artículo 81

Registro de acuerdos existentes

Todos los acuerdos aeronáuticos que existan al entrar en vigor el presente Convenio, entre un Estado contratante y cualquier otro Estado o entre una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o línea aérea de otro Estado, se registrarán inmediatamente en el Consejo.

Article 82

Abrogation d'arrangements incompatibles

Les Etats contractants reconnaissent que la présente Convention abroge toutes les obligations et ententes entre eux qui sont incompatibles avec ses dispositions et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ni conclure de telles ententes. Un Etat contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a contracté envers un Etat non contractant ou un ressortissant d'un Etat contractant ou d'un Etat non contractant des obligations incompatibles avec les dispositions de la présente Convention, doit prendre sans délai des mesures pour se libérer desdites obligations. Si une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant a assumé de telles obligations incompatibles, l'Etat dont elle a la nationalité s'emploiera de son mieux pour qu'il soit mis fin immédiatement à ces obligations et en tout cas fera en sorte qu'il y soit mis fin aussitôt que cela sera juridiquement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 83

Enregistrement des nouveaux arrangements

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout Etat contractant peut conclure des arrangements qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature doit être enregistré immédiatement au Conseil, qui le rend public aussitôt que possible.

CHAPITRE XVIII

DIFFERENDS
ET MANQUEMENTS

Article 84

Règlement des différends

Si un désaccord entre deux ou plusieurs Etats contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout Etat impliqué dans ce désaccord. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Tout Etat contractant peut, sous réserve de

Artículo 82

Abrogación de arreglos incompatibles

Los Estados contratantes acuerdan que el presente Convenio abroga todas las obligaciones y entendimientos mutuos que sean incompatibles con sus disposiciones y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entendimientos. Un Estado contratante que antes de ser miembro de la Organización haya contraído con un Estado no contratante o un súbdito de un Estado contratante o no, obligaciones incompatibles con las disposiciones del presente Convenio, tomará medidas inmediatas para liberarse de dichas obligaciones. Si un línea aérea de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado del cual sea nacional hará cuanto pueda para conseguir su rescisión inmediata y, en todo caso, hará que se rescindan tan pronto como sea legalmente posible después de la entrada en vigor del presente Convenio.

Artículo 83

Registro de nuevos arreglos

Con sujeción a lo dispuesto en el artículo precedente, todo Estado contratante puede concertar arreglos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Convenio. Todo arreglo de esta naturaleza se registrará inmediatamente en el Consejo, el cual lo hará público a la mayor brevedad posible.

CAPITULO XVIII

CONTROVERSIAS
E INCUMPLIMIENTO

Artículo 84

Solución de controversias

Si surge un desacuerdo entre dos o más Estados contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Convenio y de sus Anexos que no pueda ser solucionado mediante negociaciones, será decidido por el Consejo, a petición de cualquier Estado interesado en el desacuerdo. Ningún miembro del Consejo votará cuando éste trate de una controversia en la que dicho miembro sea parte. Todo Estado contratante podrá,

l'article 85, appeler de la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage ad hoc établi en accord avec les autres parties au différend ou à la Cour permanente de Justice internationale. Un tel appel doit être notifié au Conseil dans les soixante jours à compter de la réception de la notification de la décision du Conseil.

Article 85

Procédure d'arbitrage

Si un Etat contractant, partie à un différend dans lequel la décision du Conseil est en instance d'appel, n'a pas accepté le Statut de la Cour permanente de Justice internationale et si les Etats contractants parties à ce différend ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tribunal d'arbitrage, chacun des Etats contractants parties au différend désigne un arbitre et ces arbitres désignent un surarbitre. Si l'un des Etats contractants parties au différend n'a pas désigné d'arbitre dans les trois mois à compter de la date de l'appel, un arbitre sera choisi au nom de cet Etat par le Président du Conseil sur une liste de personnes qualifiées et disponibles tenue par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur un surarbitre, le Président du Conseil désigne un surarbitre choisi sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre se constituent alors en tribunal d'arbitrage. Tout tribunal d'arbitrage établi en vertu du présent article ou de l'article précédent détermine ses règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu que le Conseil peut décider des questions de procédure dans le cas d'un retard qu'il estimerait excessif.

Article 86

Appels

A moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si l'exploitation d'une entreprise de transport aérien international est conforme aux dispositions de la présente Convention conserve son effet, tant qu'elle n'a pas été infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel. Les décisions de la Cour permanente de Justice internationale et celles d'un tribunal d'arbitrage sont définitives et obligatoires.

con sujeción al Artículo 85, apelar de la decisión del Consejo ante un tribunal de arbitraje ad hoc aceptado por las otras partes en la controversia, o ante la Corte Permanente Internacional de Justicia. Tal apelación se notificará al Consejo dentro de los sesenta días de recibida la notificación de la decisión del Consejo.

Artículo 85

Procedimiento de arbitraje

Si un Estado contratante, parte en una controversia en que se ha apelado de la decisión del Consejo, no ha aceptado el Estatuto de la Corte Permanente Internacional de Justicia y si los Estados contratantes partes en la controversia no pueden concordar en la elección del tribunal de arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia designará un árbitro y éstos nombrarán un tercero. Si cualquier Estado contratante parte en la controversia no nombra un árbitro dentro de tres meses desde la fecha de apelación, el Presidente del Consejo designará por tal Estado un árbitro, de una lista de personas calificadas y disponibles que lleve el Consejo. Si dentro de treinta días los árbitros no pueden convenir en el tercero, el Presidente del Consejo lo designará de la lista antedicha. Los árbitros y el tercero se constituirán entonces en tribunal de arbitraje. Todo tribunal de arbitraje establecido según el presente artículo o el anterior adoptará su propio procedimiento y pronunciará sus decisiones por mayoría de votos, entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dilaciones que, en su opinión fuesen excesivas.

Artículo 86

Apelaciones

Salvo que el Consejo decida otra cosa, toda decisión de éste sobre si una línea aérea internacional funciona de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio continuará en vigor a menos que sea revocada en apelación. Sobre toda otra cuestión, las decisiones del Consejo, si se apelan, se suspenderán hasta que se falle la apelación. Las decisiones de la Corte Permanente Internacional de Justicia o de un tribunal de arbitraje serán firmes y obligatorias.

Article 87

Sanctions à l'encontre d'une entreprise de transport aérien qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

Chaque Etat contractant s'engage à ne pas permettre, dans l'espace aérien au-dessus de son territoire, l'exploitation d'une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant, si le Conseil a décidé que cette entreprise ne se conforme pas à une décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent.

Article 88

Sanctions à l'encontre d'un Etat qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

L'Assemblée suspend le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant trouvé en infraction au regard des dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE XIX

GUERRE

Article 89

Guerre et état de crise

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne portent atteinte à la liberté d'action d'aucun des Etats contractants concernés, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique dans le cas de tout Etat contractant qui proclame l'état de crise nationale et notifie ce fait au Conseil.

CHAPITRE XX

ANNEXES

Article 90

Adoption et amendement des Annexes

a) L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa 1) de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque Etat contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux Etats contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre temps la majorité des Etats contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil.

Artículo 87

Sanciones en caso de incumplimiento por las líneas aéreas

Todo Estado contratante se compromete a no permitir los vuelos de una línea aérea de un Estado contratante en el espacio aéreo situado sobre su territorio si el Consejo ha decidido que la línea aérea en cuestión no cumple con una decisión firme pronunciada según el artículo precedente.

Artículo 88

Sanciones a los Estados en caso de incumplimiento

La Asamblea suspenderá el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que se encuentre en falta con respecto a las disposiciones del presente Capítulo.

CAPITULO XIX

GUERRA

Artículo 89

Estado de guerra y situaciones de emergencia

En caso de guerra, las disposiciones del presente Convenio no afectarán la libertad de acción de los Estados contratantes afectados, ya sean beligerantes o neutrales. El mismo principio se aplicará cuando un Estado contratante declare estado de emergencia nacional y lo comunique al Consejo.

CAPITULO XX

ANEXOS

Artículo 90

Adopción y enmienda de los anexos

a) La adopción por el Consejo de los anexos previstos en el párrafo 1) del Artículo 54, requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo anexo o enmienda a uno de ellos, surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación.

b) Le Conseil notifie immédiatement à tous les Etats contractants l'entrée en vigueur de toute Annexe ou de tout amendement à une Annexe.

CHAPITRE XXI

RATIFICATIONS, ADHESIONS, AMENDEMENTS ET DENONCIATIONS

Article 91

Ratification de la Convention

a) La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification sont déposés dans les archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui notifie la date du dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

b) Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six Etats, elle entrera en vigueur entre ces Etats le trentième jour après le dépôt du vingt-sixième instrument. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

c) Il incombe au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique de notifier au Gouvernement de chacun des Etats signataires et adhérents la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 92

Adhésion à la Convention

a) La présente Convention est ouverte à l'adhésion des Etats membres des Nations Unies, des Etats associés à ceux-ci et des Etats demeurés neutres pendant le présent conflit mondial.

b) L'adhésion s'effectue par une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et prend effet le trentième jour qui suit la réception de la notification par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, lequel en avise tous les Etats contractants.

b) El Consejo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de todo anexo o enmienda a éste.

CAPITULO XXI

RATIFICACIONES, ADHESIONES, ENMIENDAS Y DENUNCIAS

Artículo 91

Ratificación del Convenio

a) El presente Convenio deberá ser ratificado por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará la fecha de depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

b) Tan pronto como veintiséis Estados hayan ratificado o se hayan adherido al presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos al trigésimo día después del depósito del vigésimo-sexto instrumento. Entrará en vigor para cada Estado que lo ratifique posteriormente, al trigésimo día después del depósito del correspondiente instrumento de ratificación.

c) Será obligación del Gobierno de los Estados Unidos de América notificar al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios y adherentes la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

Artículo 92

Adhesión al Convenio

a) El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de los miembros de las Naciones Unidas, de los Estados asociados a ellos y de los Estados que permanecieron neutrales durante el presente conflicto mundial.

b) La adhesión se efectuará por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América y surtirá efecto al trigésimo día de la fecha de recibo de la notificación por el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará a todos los Estados contratantes.

Article 93

Admission d'autres Etats

Les Etats autres que ceux auxquels s'appliquent les articles 91 et 92 a) peuvent, sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour préserver la paix, être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée dans les conditions que l'Assemblée pourra prescrire, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué au cours de la présente guerre par l'Etat qui demande son admission sera nécessaire.

Article 94

Amendement de la Convention

a) Toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des Etats qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'Etats contractants fixé par l'Assemblée. Le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des Etats contractants.

b) Si à son avis l'amendement est de nature à justifier cette mesure, l'Assemblée peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout Etat qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai déterminé après que cet amendement sera entré en vigueur cessera alors d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

Article 95

Dénonciation de la Convention

a) Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention trois ans après son entrée en vigueur au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui en informe immédiatement chacun des Etats contractants.

b) La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification et ne vaut qu'à l'égard de l'Etat qui a effectué la dénonciation.

Artículo 93

Admisión de otros Estados

Los Estados no previstos en los Artículos 91 y 92 a), con el voto de los cuatro quintos de la Asamblea y en las condiciones que ésta fije, podrán participar en el presente Convenio, previo consentimiento del organismo internacional general que para preservar la paz establezcan las naciones del mundo; entendiéndose que en cada caso será necesario el asentimiento de todo Estado invadido o atacado durante la guerra actual por el Estado que solicite su ingreso.

Artículo 94

Enmiendas del Convenio

a) Toda enmienda que se proponga al presente Convenio deberá ser aprobada por voto de dos tercios de la Asamblea y entrará en vigor con respecto a los Estados que la hayan ratificado, cuando la ratifique el número de Estados contratantes fijado por la Asamblea. Este número no será inferior a los dos tercios del total de Estados contratantes.

b) Si la Asamblea opina que la enmienda es de naturaleza tal que justifique esta medida, puede disponer, en la resolución que recomiende su adopción, que todo Estado que no la haya ratificado dentro de determinado período después de que ésta entre en vigor, cese ipso facto de ser miembro de la Organización y parte en el Convenio.

Artículo 95

Denuncia del Convenio

a) Todo Estado contratante puede comunicar la denuncia del presente Convenio tres años después de su entrada en vigor, por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, quien inmediatamente lo informará a cada uno de los Estados contratantes.

b) La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recibo de la notificación y sólo se aplicará al Estado que haya hecho tal denuncia.

CHAPITRE XXII

DEFINITIONS

Article 96

Aux fins de la présente Convention

a) "Service aérien" signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;

b) "Service aérien international" signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats;

c) "Entreprise de transport aérien" signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

d) "Escale non commerciale" signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

SIGNATURE
DE LA CONVENTION

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, signent la présente Convention au nom de leurs Gouvernements respectifs aux dates figurant en regard de leurs signatures.

FAIT à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D. C.). Les deux textes seront déposés aux archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce Gouvernement aux Gouvernements de tous les Etats qui signeront la présente Convention ou y adhéreront.

- FIN -

CAPITULO XXII

DEFINICIONES

Artículo 96

A los fines del presente Convenio se entiende por:

a) "Servicio aéreo", todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

b) "Servicio aéreo internacional", el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.

c) "Línea aérea", toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

d) "Escala para fines no comerciales", el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo.

FIRMA
DEL CONVENIO

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio en nombre de sus Gobiernos respectivos en las fechas que aparecen frente a sus firmas.

HECHO en Chicago, el día siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en el idioma inglés. Un texto redactado en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto para la firma en Washington, D. C. Ambos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o se adhieran al presente Convenio.

- END -

- FIN -

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

FINAL ACT
OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
AUTHENTIC TRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

Signed at Buenos Aires on 24 September 1968

ACTE FINAL
DE LA CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LE
TEXTE AUTHENTIQUE TRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE
A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

Signé à Buenos Aires, le 24 septembre 1968

ACTA FINAL
DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE EL
TEXTO AUTENTICO TRILINGUE DEL CONVENIO SOBRE AVIACION
CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

Firmado en Buenos Aires, el 24 de septiembre de 1968

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

FINAL ACT
OF THE INTERNATIONAL
CONFERENCE ON THE
AUTHENTIC TRILINGUAL
TEXT OF THE
CONVENTION ON
INTERNATIONAL CIVIL
AVIATION
(CHICAGO, 1944)
HELD AT BUENOS AIRES
IN SEPTEMBER 1968

ACTE FINAL
DE LA CONFERENCE
INTERNATIONALE
SUR LE TEXTE
AUTHENTIQUE TRILINGUE
DE LA CONVENTION
RELATIVE A
L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE
(CHICAGO, 1944)
TENUE A
BUENOS AIRES
EN SEPTEMBRE 1968

ACTA FINAL
DE LA CONFERENCIA
INTERNACIONAL
SOBRE EL TEXTO
AUTENTICO TRILINGUE
DEL CONVENIO SOBRE
AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL
(CHICAGO, 1944)
CELABRADA EN
BUENOS AIRES EN
SEPTIEMBRE DE 1968

The International Conference on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) having been convened by the International Civil Aviation Organization, the Delegates to the said Conference met at Buenos Aires, on the invitation of the Government of the Republic of Argentina, from 9 to 24 September 1968, for the purpose of adopting French and Spanish texts of the said Convention.

The Governments of the following sixty-one member States of the International Civil Aviation Organization were represented at the Conference:

Algeria, Argentina, Australia, Belgium, Bolivia, Brazil, Cameroon, Canada, Chad, Chile, China (Republic of), Colombia, Congo (Brazzaville), Costa Rica, Cuba, Czechoslovak Socialist Republic, Dahomey, Denmark, Dominican Republic, Ecuador, France, Germany (Federal Republic of), Ghana, Guatemala, India, Iraq, Israel, Ivory Coast, Korea (Republic of), Lebanon, Malagasy Republic, Malaysia, Mali, Mexico, Netherlands (Kingdom of the), Niger, Nigeria, Norway, Pakistan, Paraguay, Peru, Philippines, Poland, Portugal,

Les délégués à la Conférence internationale sur le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944), qui a été convoquée par l'Organisation de l'Aviation civile internationale, se sont réunis à Buenos Aires sur l'invitation du gouvernement de la République Argentine, du 9 au 24 septembre 1968, afin d'adopter les textes français et espagnol de ladite Convention.

Les gouvernements des soixante et un Etats ci-après, membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, étaient représentés à la Conférence:

Afrique du Sud, Algérie, Allemagne (République fédérale d'), Argentine, Australie, Belgique, Bolivie, Brésil, Cameroun, Canada, Chili, Chine (République de), Colombie, Congo (Brazzaville), Corée (République de), Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, Dahomey, Danemark, Equateur, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Ghana, Guatemala, Haute-Volta, Inde, Irak, Israël, Liban, Malaisie, Mali, Mexique, Niger, Nigéria, Norvège, Pakistan, Paraguay, Pays-Bas, (Royaume des), Pérou, Philippines, Pologne, Portugal, République arabe unie, République

Habiéndose convocado por la Organización de Aviación Civil Internacional la Conferencia Internacional sobre el texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), los Delegados a dicha Conferencia se reunieron en Buenos Aires por invitación del Gobierno de la República Argentina del 9 al 24 de septiembre de 1968, con el fin de adoptar los textos español y francés de dicho Convenio.

Los Gobiernos de los siguientes sesenta y un Estados contratantes de la Organización de Aviación Civil Internacional estuvieron representados en la Conferencia:

Alemania (República Federal de), Alto Volta, Argelia, Argentina, Australia, Bélgica, Bolivia, Brasil, Camerun, Canada, Colombia, Congo (Brazzaville), Corea (República de), Costa de Marfil, Costa Rica, Cuba, Chad, Checoslovaquia, (República Socialista de), Chile, China (República de), Dahomey, Dinamarca, Ecuador, España, Estados Unidos de America, Filipinas, Francia, Ghana, Guatemala, India, Irak, Israel, Líbano, Malasia, Mali, México, Níger, Nigeria, Noruega, Países Bajos (Reino de los), Paquistán, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido

Rwanda, Senegal, South Africa, Spain, Sweden, Switzerland, Syria, Tanzania (United Republic of), Togo, Tunisia, United Arab Republic, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United States of America, Upper Volta, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia.

The Conference elected as President H.E. Dr. F.M. Molina Salas (Argentina), and further elected as Vice-Presidents, Mr. F.X. Ollassa (Congo/Brazzaville), Dr. D. Pardo Tovar (Colombia), Mr. F. Schaerer (Switzerland) and Mr. B.S. Gidwani (India).

The Secretary General of the Conference was Mr. P.K. Roy, Director of the Legal Bureau of the International Civil Aviation Organization, assisted by Dr. G.F. FitzGerald, Dr. G. Bonilla, Dr. M. Milde and Dr. L. Aillaud, and by other officials of the International Civil Aviation Organization.

The Conference established a Commission of the Whole and the following Committees:

Credentials Committee:

Chairman: H.E. T.G. de Castro (Philippines)

Members: Argentina, Kingdom of the Netherlands, Malagasy Republic, Venezuela.

Committee on French Text:

Chairman: Miss M.A. Martin-Sané (France)

Members: Algeria, Belgium, Canada, Congo (Brazzaville), Dahomey, France, Israel, Ivory Coast, Malagasy Republic, Mali, Rwanda, Senegal, Switzerland.

dominicaine, République Malagasy, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Rwanda, Sénégal, Suède, Suisse, Syrie, Tanzanie (République Unie de), Tchad, République socialiste tchécoslovaque, Togo, Tunisie, Uruguay, Venezuela, Yougoslavie.

La Conférence a élu président Son Excellence F.M. Molina Salas (Argentine). Elle a aussi élu M. F.X. Ollassa (Congo-Brazzaville), M. D. Pardo Tovar (Colombie), M. F. Schaerer (Suisse) et M. B.S. Gidwani (Inde) vice-présidents.

Le Secrétaire général de la Conférence était M. P.K. Roy, Directeur des Affaires juridiques de l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Il était assisté de M. G.F. FitzGerald, de M. G. Bonilla, de M. M. Milde, de M. L. Aillaud et d'autres fonctionnaires de ladite Organisation.

La Conférence a institué une Commission plénière et les Comités suivants:

Comité de vérification des pouvoirs:

Président: Son Excellence T.G. de Castro (Philippines)

Membres: Argentine, République Malagasy, Royaume des Pays-Bas, Venezuela.

Comité du texte français:

Président: Mlle M.A. Martin-Sané (France)

Membres: Algérie, Belgique, Canada, Congo (Brazzaville), Côte d'Ivoire, Dahomey, France, Israël, Mali, République Malagasy, Rwanda, Sénégal, Suisse.

de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Unida, República Dominicana, República Malagasy, Rwanda, Senegal, Siria, Sudáfrica, Suecia, Suiza, Tanzania (República Unida de), Togo, Túnez, Uruguay, Venezuela, Yugoslavia.

La Conferencia eligió como Presidente a S.E. el Dr. F.M. Molina Salas (Argentina), y como Vicepresidentes al Sr. F.X. Ollassa (Congo/Brazzaville), al Dr. D. Pardo Tovar (Colombia), al Sr. F. Schaerer (Suiza) y al Sr. B.S. Gidwani (India).

El Secretario General de la Conferencia fué el Sr. P.K. Roy, Director del Departamento jurídico de la Organización de Aviación Civil Internacional, con la colaboración del Dr. G.F. FitzGerald, el Dr. G. Bonilla, el Dr. M. Milde y el Dr. L. Aillaud, así como otros funcionarios de la Organización de Aviación Civil Internacional.

La Conferencia creó una Comisión plenaria y los siguientes Comités:

Comité de Credenciales:

Presidente: H.E. T.G. de Castro (Filipinas)

Miembros: Argentina, Reino de los Países Bajos, República Malagasy y Venezuela.

Comité del texto francés:

Presidente: Srta. M.A. Martin-Sané (Francia)

Miembros: Argelia, Bélgica, Canadá, Congo (Brazzaville), Costa de Marfil, Dahomey, Francia, Israel, Malí, República Malagasy, Rwanda, Senegal y Suiza.

Committee on Spanish Text:

Chairman: Mr. M. Barroso
(Spain)

Members: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Paraguay, Peru, Philippines, Spain, Venezuela.

Comité du texte espagnol:

Président: M. M. Barroso
(Espagne)

Membres: Argentine, Bolivie, Chili, Colombie, Espagne, Paraguay, Pérou, Philippines, Venezuela.

Comité del texto español:

Presidente: Sr. M. Barroso
(España)

Miembros: Argentina, Bolivia, Colombia, Chile, España, Filipinas, Paraguay, Perú, y Venezuela.

Committee on the Protocol:

Chairman: Mr. G. Sicotte
(Canada)

Members: Algeria, Argentina, Belgium, Brazil, Cameroon, Canada, Chad, Chile, Colombia, Congo (Brazzaville), Czechoslovak Socialist Republic, Dahomey, Ecuador, Federal Republic of Germany, France, India, Israel, Kingdom of the Netherlands, Mexico, Nigeria, Paraguay, Peru, Philippines, Rwanda, Senegal, Spain, Sweden, Switzerland, United Kingdom, United States of America, Uruguay, Venezuela.

Comité du Protocole:

Président: M. G. Sicotte.
(Canada)

Membres: Algérie, République fédérale d'Allemagne, Argentine, Belgique, Brésil, Cameroun, Canada, Chili, Colombie, Congo (Brazzaville), Dahomey, Equateur, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Inde, Israël, Mexique, Nigéria, Paraguay, Pérou, Philippines, Royaume des Pays-Bas, Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, Rwanda, Sénégal, Suède, Suisse, Tchad, République socialiste tchécoslovaque, Uruguay, Venezuela.

Comité de Protocolo:

Presidente: Sr. G. Sicotte
(Canadá)

Miembros: Republica Federal de Alemania, Argelia, Argentina, Bélgica, Brasil, Camerún, Canada, Colombia, Congo (Brazzaville), Chad, República Socialista de Checoslovaquia, Chile, Dahomey, Ecuador, España, Estados Unidos, Filipinas, Francia, India, Israel, México, Nigeria, Paraguay, Perú, Reino de los Países Bajos, Reino Unido, Rwanda, Senegal, Suecia, Suiza, Uruguay y Venezuela.

The Commission of the Whole established a Committee on the Co-ordination of the texts which was composed as follows:

Chairman: Mr. F.X. Ollassa
(Congo/Brazzaville)

Members: Algeria, Colombia, Congo (Brazzaville), Ecuador, France, India, Spain, Switzerland, United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, United States of America.

La Commission plénière a institué un Comité de coordination des textes ainsi composé:

Président: M. F.X. Ollassa
(Congo-Brazzaville)

Membres: Algérie, Colombie, Congo (Brazzaville), Equateur, Espagne, Etats-Unis d'Amérique, France, Inde, Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord, Suisse.

La Comisión Plenaria estableció un Comité de coordinación de los textos, así compuesto:

Presidente: Sr. F.X. Ollassa
(Congo-Brazzaville)

Miembros: Argelia, Colombia, Congo (Brazzaville), Ecuador, España, Estados Unidos de América, Francia, India, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Suiza.

The Conference took as a basis of its work drafts of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) in the French and Spanish languages and the draft of a related Protocol, which drafts had been prepared under the direction of the Council of the International Civil Aviation Organization.

Following its deliberations, the Conference formulated and unanimously adopted on the twentieth day of September 1968 a Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) including the Annexes to the Protocol.

The said Protocol has been opened for signature today at Buenos Aires and will remain open for signature at this City until 27 September 1968, and subsequently, at Washington, D. C.

IN WITNESS WHEREOF the Delegates have signed this Final Act.

DONE at Buenos Aires this twenty-fourth day of September of the year One Thousand Nine Hundred and Sixty-eight in three authentic texts in the English, French and Spanish languages, in a single copy which shall be deposited with the International Civil Aviation Organization and a certified copy of which shall be transmitted by the said Organization to each of the Governments invited to the Conference.

La Conférence a pris pour base de ses travaux les projets de textes en langues française et espagnole de la Convention relative à l'Aviation civile internationale et le projet de Protocole connexe, projets qui avaient été établis sous la direction du Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

A la suite de ses délibérations, la Conférence a formulé et adopté à l'unanimité, le vingt septembre 1968, un Protocole concernant le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944), y compris les annexes au Protocole.

Ledit Protocole a été ouvert à la signature aujourd'hui, à Buenos Aires, et restera ouvert à la signature en cette ville jusqu'au 27 septembre 1968 et, ultérieurement, à Washington, D. C.

EN FOI DE QUOI, les délégués ont signé le présent Acte Final.

FAIT à Buenos Aires, le vingt-quatre septembre de l'an mil neuf cent soixante-huit, en trois textes authentiques en langues française, anglaise et espagnole, en un seul exemplaire qui sera déposé auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale qui en transmettra copie conforme à chacun des gouvernements invités à la Conférence.

La Conferencia tomó como base de sus trabajos los proyectos del Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) en los idiomas español y francés y el proyecto de un Protocolo relacionada con los mismos, que habían sido preparados bajo la dirección del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional.

Como resultado de sus deliberaciones, la Conferencia formuló y adoptó unánimemente, el veinte de septiembre de 1968, un Protocolo relativo al Texto Auténtico Trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), incluso los Anexos al Protocolo.

Dicho Protocolo ha sido abierto a la firma hoy en Buenos Aires y permanecerá abierto a la firma en esta ciudad hasta el 27 de septiembre de 1968 y, posteriormente, en Washington, D. C.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Delegados han firmado esta Acta Final.

HECHO en Buenos Aires, el día veinticuatro de septiembre del año mil novecientos sesenta y ocho, en tres textos auténticos en los idiomas español, francés e inglés, en un solo ejemplar que será depositado en la Organización de Aviación Civil Internacional, la que transmitirá un ejemplar certificado conforme del mismo a cada uno de los Gobiernos invitados a la Conferencia.

Alemania, República
Federal de
Germany, Federal
Republic of
Allemagne, République
fédérale d'

Alto Volta
Upper Volta
Haute-Volta

Argelia
Algeria
Algérie

Argentina
Argentina
Argentine

Australia
Australia
Australie

Bélgica
Belgium
Belgique

Bolivia
Bolivia
Bolivie

Brasil
Brazil
Brésil

Antonio Augusto de Jesus

Camerún
Cameroon
Cameroun

Gambelli

Canadá
Canada
Canada

R. B. B. B.

Colombia
Colombia
Colombie

R. H. H.

Congo (Brazzaville)
Congo (Brazzaville)
Congo (Brazzaville)

FX OLMSA

Corea, República de
Korea, Republic of
Corée, République de

D. S. K. C.

Costa de Marfil
Ivory Coast
Côte d'Ivoire

Costa de Marfil

Costa Rica
Costa Rica
Costa Rica



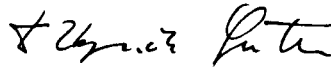
Cuba
Cuba
Cuba



Chad
Chad
Tchad



Checoslovaquia, República
Socialista de
Czechoslovak Socialist
Republic
Tchécoslovaquie, République
socialiste de




Chile
Chile
Chili



China, República de
China, Republic of
Chine, République de



Dahomey
Dahomey
Dahomey



Dinamarca
Denmark
Danemark

Bjorne With Saulson

Ecuador
Ecuador
Equateur

España
Spain
Espagne

~~Michelle Alfaro~~

Estados Unidos de América
United States of America
Etats-Unis d'Amérique

Robert P. Boyles

Filipinas
Philippines
Philippines

T. G. Sebastian

Francia
France
France

Laplanche

Ghana
Ghana
Ghana

Guatemala
Guatemala
Guatemala




Caidwani
(B.S. GIDWANI)

India
India
Inde

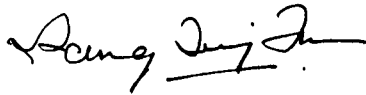
Irak
Iraq
Irak

Israel
Israel
Israël

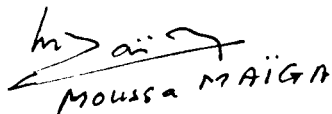
Libano
Lebanon
Liban



Malasia
Malaysia
Malaisie



Mali
Mali
Mali



Moussa MAIGA

México
Mexico
Mexique

Niger
Niger
Niger

Nigeria
Nigeria
Nigéria

Noruega
Norway
Norvège

Países Bajos,
Reino de los
Netherlands,
Kingdom of the
Pays-Bas, Royaume des

Paquistán
Pakistan
Pakistan

Paraguay
Paraguay
Paraguay

- 11 -

Perú
Peru
Pérou

Polonia
Poland
Pologne

Portugal
Portugal
Portugal

Reino Unido de Gran
Bretaña e Irlanda del Norte
United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland
Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord

República Árabe Unida
United Arab Republic
République arabe unie

República Dominicana
Dominican Republic
République Dominicaine

República Malagasy
Malagasy Republic
République Malagasy

Rwanda
Rwanda
Rwanda

Senegal
Senegal
Sénégal


Siria
Syria
Syrie

Sudáfrica
South Africa
Afrique du Sud

Suecia
Sweden
Suède

Suiza
Switzerland
Suisse

Tanzania, República Unida de
Tanzania, United Republic of
Tanzanie, République Unie de

 wanyika

Togo
Togo
Togo

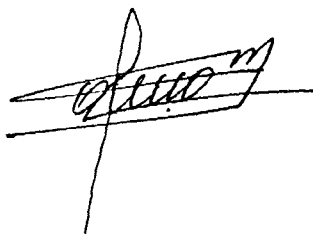


Túnez
Tunisia
Tunisie

Uruguay
Uruguay
Uruguay



Venezuela
Venezuela
Venezuela



Yugoslavia
Yugoslavia
Yougoslavie



THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION ON
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

PROVISIONAL AGENDA

1. Opening of the Conference by the President of the Council of ICAO.
2. Election of the President of the Conference.
3. Adoption of the Agenda.
4. Adoption of the Rules of Procedure.
5. Establishment of Credentials Committee.
6. Election of Vice-Presidents of the Conference.
7. Organization of work:
 - (a) procedure for the consideration of the draft French text* and the draft Spanish text* of the Convention on International Civil Aviation, and of the related draft Protocol*;
 - (b) appointment of Commission of the Whole and of Committees, as necessary, for such purpose.
8. Adoption of the proposed Protocol and the French text and the Spanish text of the said Convention, and of the Final Act of the Conference.
9. Signature
 - of the Final Act of the Conference
 - of the Protocol (the French and Spanish texts of the Convention being annexed to the Protocol).

*) See Enclosure to State Letter S 19/1-67/241, dated 10 February 1968.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION ON
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

PROVISIONAL RULES OF PROCEDURE

Rule 1 (Composition of the Conference)

- (1) The Conference shall be composed of the Representatives of the States invited by the Council of ICAO to attend the Conference.
- (2) Representatives may be accompanied by alternates and advisers.
- (3) International organizations invited by the Council of ICAO to attend the Conference may be represented by observers.

Rule 2 (Credentials and Credentials Committee)

- (1) The credentials of Representatives of the States, their alternates and advisers and of observers shall be deposited with the Secretary General. No person shall be the Representative of more than one State.
- (2) A credentials Committee shall be established at the beginning of the Conference. It shall consist of five members representing five States nominated by the President of the Conference.
- (3) The Credentials Committee shall elect its own Chairman and shall examine the credentials of Delegates and report to the Conference without delay.

Rule 3 (Eligibility for participation in meetings)

Any members of a Delegation shall be entitled, pending the presentation of a report by the Credentials Committee and Conference action thereon, to attend meetings and to participate in them, subject, however, to the limits set forth in these Rules. The Conference may bar from any further part in its activities any member of a Delegation whose credentials it finds to be insufficient.

Rule 4 (Officers)

- (1) The Conference, as soon as practicable after its commencement, shall elect its President. Until such election, the President of the ICAO Council or, in his absence, his nominee, shall act as President of the Conference.
- (2) The Conference shall elect four Vice-Presidents and the Chairman of the Commissions referred to in Rule 5.
- (3) The Conference shall have a Secretary General who shall be the Secretary General of the International Civil Aviation Organization or his nominee.

Rule 5 (Commissions, Committees and Working Groups)

- (1) The Conference shall establish such Commissions open to all delegations or Committees of limited membership as it may consider to be necessary or desirable.
- (2) A Commission or a Committee shall establish such Working Groups as it may consider to be necessary or desirable. Each Committee or Working Group shall elect its own Chairman.

Rule 6 (Public and private meetings)

Meetings of the Conference shall be held in public unless the Conference decides that any of its meetings shall be held in private. Meetings of the Commissions, Committees and Working Groups shall not be open to the public except by decision of the Commissions, Committees or Working Groups concerned.

Rule 7 (Participation of observers)

- (1) Observers may participate without vote in the deliberations of the Conference, when its meetings are not held in private. With respect to private meetings, individual observers may be invited by the Conference to attend and to be heard.
- (2) Observers may attend and be heard by the Commissions, Committees and Working Groups if invited by the body concerned.

Rule 8 (Quorum)

- (1) A majority of the States represented at the Conference and whose Representatives have not notified the Secretary General of their departure shall constitute a quorum.
- (2) The Conference shall determine the quorum for the Commissions and Committees if, in any case, it is considered necessary that a quorum be established for such bodies.

Rule 9 (Powers of the presiding Officer)

The presiding Officer of the Conference, a Commission, a Committee or a Working Group shall declare the opening and closing of each meeting, direct the discussion, ensure observance of these rules, accord the right to speak, put questions and announce decisions. He shall rule on points of order and subject to these Rules, shall have complete control of the proceedings of the body concerned and over the maintenance of its meetings.

Rule 10 (Speakers)

- (1) The presiding Officer shall call upon speakers in the order in which they have expressed their desire to speak; he may call a speaker to order if his observations are not relevant to the subject under discussion.
- (2) Generally, no delegation should be called to speak a second time on any question except for clarification, until all other delegations desiring to speak have had an opportunity to do so.
- (3) At meetings of the Conference, the Chairman of a Commission or a Committee may be accorded precedence for the purpose of explaining the conclusions arrived at by the body concerned. In Commission or Committee meetings, a similar precedence may be given to the Chairman of a Working Group.

Rule 11 (Points of Order)

During the discussion on any matter, and notwithstanding the provisions of Rules 10, a Representative of a State may at any time raise a point of order, and the point of order shall be immediately decided by the presiding officer. Any Representative of a State may appeal against the ruling of the presiding officer and any discussion on the point of order shall be governed by the procedure stated in Rule 14. The ruling of the presiding officer shall stand unless over-ruled by a majority of votes cast. A Representative of a State speaking on a point of order may speak only on this point, and may not speak on the substance of the matter under discussion before the point was raised.

Rule 12 (Time limit of Speeches)

A presiding Officer may limit the time allowed to each speaker, unless the body concerned decides otherwise.

Rule 13 (Motions and Amendments)

- (1) A motion on amendment shall not be discussed until it has been seconded. Motions and amendments may be presented and seconded only by Representatives of States. However, observers may make a motion or amendment provided that such motion or amendment must be seconded by the Representatives of two States.
- (2) A motion shall not be withdrawn when an amendment to the motion is under discussion or has been adopted.

Rule 14 (Procedural Motions)

Subject to the provisions of Rule 13(1) any Representative of a State may move at any time the suspension or adjournment of the meeting, the adjournment of the debate on any question, the deferment of discussion of an item, or the closure of the debate on an item. After such a motion

has been made and explained by its proposer, only one speaker shall normally be allowed to speak in opposition to it, and no further speeches shall be made in its support before a vote is taken. Additional speeches on such motion may be allowed at the discretion of the presiding officer, who shall decide the priority of recognition.

Rule 15 (Order of Procedural Motions)

The following motions shall have priority over all other motions, and shall be taken in the following order:

- (a) to suspend the meeting;
- (b) to adjourn the meeting;
- (c) to adjourn the debate on an item;
- (d) to defer the debate on an item;
- (e) for closure of the debate on an item.

Rule 16 (Reconsideration of Proposals)

Permission to speak on a motion to reopen a debate already completed by a vote on a given question shall normally be accorded only to the proposer and to one speaker in opposition, after which it shall be immediately put to vote. Additional speeches on such a motion may be allowed at the discretion of the presiding officer, who shall decide the priority of recognition. Speeches on a motion to reopen shall be limited in content to matters bearing directly on the justification for reopening.

Rule 17 (Discussions in Working Groups)

Working Groups shall conduct their deliberations informally and Rules 11, 12, 13, 14, 15 and 16 shall not apply to them.

Rule 18 (Voting Rights)

- (1) Each State duly represented at the Conference shall have one vote at meetings of the Conference.
- (2) Each State represented in a Commission, Committee or Working Group shall have one vote at meetings of such bodies.
- (3) Observers shall not be entitled to vote.

Rule 19 (Voting of presiding Officer)

Subject to the provisions of Rule 18, the presiding Officer of the Conference, Commission, Committee or Working Group shall have the right to vote on behalf of his State.

Rule 20 (Majority required)

Except as otherwise provided in these Rules, decisions shall be by a majority of the votes cast. An abstention shall not be considered as a vote.

Rule 21 (Method of Voting)

Voting shall normally be by voice, by show of hands, or by standing. In meetings of the Conference there shall be a roll call if requested by the Representatives of two States. The vote or abstention of each State participating in a roll call shall be recorded in the minutes.

Rule 22 (Division of Motions)

On request of any Representative of a State and unless the Conference decides otherwise, parts of a motion shall be voted on separately. The resulting motion shall then be put to a final vote in its entirety.

Rule 23 (Voting on Amendments)

Any amendment to a motion shall be voted on before vote is taken on the motion. When two or more amendments are moved to a motion, the vote should be taken on them in their order of remoteness from the original motion, commencing with the most remote. The presiding officer shall determine whether a proposed amendment is so related to the motion as to constitute a proper amendment thereto, or whether it must be considered as an alternative or substitute motion.

Rule 24 (Voting on Alternative or Substitute Motions)

Alternative or substitute motions, shall, unless the meeting otherwise decides, be put to vote in the order in which they are presented, and after the disposal of the original motion to which they are alternative or in substitution. The presiding Officer shall decide whether it is necessary to put such alternative or substitute motions to vote in the light of the vote on the original motions and any amendments thereto. This ruling may be reversed by a majority of votes cast.

Rule 25 (Tie vote)

In the event of a tie vote, a second vote on the motion concerned shall be taken at the next meeting, unless the Conference, Commission, Committee or Working Group decides that such second vote be taken during the meeting at which the tie vote took place. Unless there is a majority in favour of the motion on this second vote, it shall be considered lost.

Rule 26 (Languages)

- (1) Documents of the Conference shall be prepared and circulated in the English, French and Spanish languages.
- (2) The English, French and Spanish languages shall be used in the deliberations of the Conference, Commissions, Committees and Working Groups. Speeches made in any of the three languages shall be interpreted into the other two languages, except where such interpretation is dispensed with by unanimous consent.
- (3) Any representative may make a speech in a language other than the official languages. In this case he shall himself provide for interpretation into one of the working languages. Interpretation into the other working languages by the interpreters of the Secretariat may be based on the interpretation given in the first working language.

Rule 27 (Records of Proceedings)

- (1) Minutes of the meetings of the Conference shall be prepared by the Secretariat and approved by the Conference.
- (2) Proceedings of Commissions, Committees and Working Groups shall be recorded in such form as the body concerned may decide.

Rule 28 (Amendment of the Rules of Procedure)

These Rules may be amended, or any portion of the rules may be suspended, at any time by a majority vote of the Conference.

Rule 29 (Representative of a State - Definition)

In these Rules, except Rule 1, the expression "Representative of a State" shall be deemed to include any member of the delegation of a State.

INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION ON
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

QUESTION OF USING THE WORD "ACCEPTATION" OR
"APPROBATION" IN THE FRENCH TEXT OF THE PROTOCOL

1. In the French text of the draft Protocol submitted to the Conference, the following footnote appears below Article III:

(translated from the French text)

The substantive "acceptation" in French, which appears in this Article and in Articles IV, V and VIII, translates the English word "acceptance"; however, the substantive "approbation" in French is employed, in lieu of "acceptation" (in French), in certain recent treaties. The question will be submitted to the Diplomatic Conference with supporting papers.

2. No similar footnote appears in either the English text or the Spanish text of the draft Protocol. The reason is that in the preparation of the draft Protocol in the three languages, there was agreement that in the English text the word "acceptance" should be used and in the Spanish text "aceptación", and the only question was whether in the corresponding French text the word should be "acceptation" or "approbation".

... 3. Attached hereto are extracts from the draft Law of Treaties prepared by the International Law Commission of the United Nations, including the commentary of the Commission with regard to "acceptance" in English (rendered in French as "acceptation" and in Spanish as "aceptación") and with regard to the procedure "approval" (rendered in French as "approbation" and in Spanish as "aprobación"); two resolutions adopted by the Assembly of the Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, in which the English expression "instrument of acceptance" is rendered in French as "notification d'approbation"; extracts from certain multilateral treaties, in which either the word "acceptance" or the word "approval" is used; and extracts from treaties in which both "approval" and "acceptance" are used in English and rendered in French as, respectively, "approbation" and "acceptation", except in some cases.

- - - - -

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

UN

INTERNATIONAL LAW COMMISSION

(1966)

DRAFT ARTICLES ON THE LAW OF TREATIES

Part I.- Introduction

Article 1

The scope of the present articles

The present articles relate to treaties concluded between States.

Article 2

Use of terms

1. For the purposes of the present articles:

(a) "Treaty" means an international agreement concluded between States in written form and governed by international law, whether embodied in a single instrument or in two or more related instruments and whatever its particular designation.

(b) "Ratification", "Acceptance", "Approval", and "Accession" mean in each case the international act so named whereby a State established on the international plane its consent to be bound by a treaty.

.....

Article 11

Consent to be bound by a treaty expressed by ratification, acceptance or approval

1. The consent of a State to be bound by a treaty is expressed by ratification when:

(a) The treaty provides for such consent to be expressed by means of ratification;

ONU

COMMISSION DU DROIT INTERNATIONAL

(1966)

PROJET D'ARTICLES SUR LE DROIT DES TRAITES

Partie I.- Introduction

Article 1

Portée des présents articles

Les présents articles se réfèrent aux traités conclus entre États.

Article 2

Expressions employées

1. Aux fins des présents articles:

a) L'expression "traité" s'entend d'un accord international conclu entre États en forme écrite et régi par le droit international, qu'il soit consigné dans un instrument unique ou dans deux ou plusieurs instruments connexes, et quelle que soit sa dénomination particulière.

b) Les expressions "ratification", "acceptation", "approbation" et "adhésion" s'entendent, dans chaque cas, de l'acte international ainsi dénommé par lequel un État établit sur le plan international son consentement à être lié par un traité;

.....

Article 11

Expression, par la ratification, l'acceptation ou l'approbation du consentement à être lié par un traité

1. Le consentement d'un État à être lié par un traité s'exprime par la ratification:

a) Lorsque le traité prévoit qu'un tel consentement s'exprime par la ratification;

ONU

COMISION DE DERECHO INTERNACIONAL

(1966)

PROYECTO DE ARTICULOS SOBRE EL DERECHO DE LOS TRATADOS

Parte I.- Introducción

Artículo 1

Los presentes artículos

Los presentes artículos se refieren a los tratados celebrados entre Estados.

Artículo 2

Términos empleados

1. A los efectos de los presentes artículos:

a) Se entiende por "tratado" un acuerdo internacional celebrado entre Estados por escrito y regido por el derecho internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación.

b) Se entiende, en cada caso, por "ratificación", "aceptación", "aprobación" y "adhesión" el acto internacional así denominado por el cual un Estado hace constar en el ámbito internacional su consentimiento en obligarse por un tratado;

.....

Artículo 11

Consentimiento en obligarse por un tratado manifestado mediante la ratificación, la aceptación o la aprobación

1. El consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado se manifestará mediante la ratificación cuando:

a) El tratado disponga que tal consentimiento deba manifestarse mediante la ratificación;

(b) It is otherwise established that the negotiating States were agreed that ratification should be required;

(c) The representative of the State in question has signed the treaty subject to ratification; or

(d) The intention of the State in question to sign the treaty subject to ratification appears from the full powers of its representative or was expressed during the negotiation.

2. The consent of a State to be bound by a treaty is expressed by acceptance or approval under conditions similar to those which apply to ratification.

COMMENTS OF THE COMMISSION

(9) Paragraph 2 provides simply that the consent of a State to be bound by a treaty is expressed by acceptance or approval under conditions similar to those which apply to ratification. In the 1962 draft "acceptance" and "approval" were dealt with in a separate article. As explained in the paragraphs which follow, each of them is used in two ways: either as an expression of consent to be bound without a prior signature, or as a ratification after a non-binding prior signature. Nevertheless the Commission considered that their use also is essentially a matter of intention, and that the same rules should be applicable as in the case of ratification.

(10) Acceptance has become established in treaty practice during the past twenty years as a new procedure for becoming a party to treaties. But it would probably be more correct to say that "acceptance" has become established as a name given to two new procedures, one analogous to ratification and the other to accession. For, on the international plane "acceptance" is an innovation which is more one of terminology than of method. If a treaty provides that it shall be open to signature "subject to acceptance", the process on the international plane is like

b) Lorsqu'il est par ailleurs établi que les Etats ayant participé à la négociation ont été d'accord pour que la ratification soit requise;

c) Lorsque le représentant de l'Etat en question a signé le traité sous réserve de ratification; ou

d) Lorsque l'intention de l'Etat en question de signer le traité sous réserve de ratification ressort des pleins pouvoirs de son représentant ou a été exprimée au cours de la négociation.

2. Le consentement d'un Etat à être lié par un traité s'exprime par l'acceptation ou l'approbation dans des conditions analogues à celles qui s'appliquent à la ratification.

OBSERVATIONS DE LA COMMISSION

9) Le paragraphe 2 dispose simplement que le consentement d'un Etat à être lié par un traité est exprimé par l'acceptation ou l'approbation dans des conditions analogues à celles qui s'appliquent à la ratification. Dans le projet de 1962, "l'acceptation" et "l'approbation" étaient traitées dans un article distinct. Ainsi qu'il est expliqué dans les paragraphes qui suivent, chacun de ces termes est utilisé de deux manières, soit pour exprimer le consentement à être lié sans signature préalable, soit pour désigner une ratification intervenant après une signature préalable qui ne liait pas l'Etat signataire. Toutefois, la Commission a estimé que la façon d'utiliser ces termes dépend aussi, essentiellement, de l'intention des parties et qu'il conviendrait d'appliquer les mêmes règles que dans le cas de la ratification.

10) Au cours des 20 dernières années, l'"acceptation" a été consacrée, dans la pratique, en tant que nouvelle procédure permettant de devenir partie aux traités. En fait, il serait peut-être plus exact de dire que l'"acceptation" s'est trouvée consacrée comme un terme qui désigne deux procédures nouvelles, l'une analogue à la ratification et l'autre à l'adhésion. En effet, sur le plan international, l'"acceptation" constitue une innovation de terminologie plutôt que de méthode. Si un traité prévoit qu'il sera ouvert à la signature "sous réserve d'acceptation", la procédure, sur le plan international, ressemble à celle de la "signature sous réserve de rati-

b) Conste de otro modo que los Estados negociadores estaban de acuerdo en que se exigiera la ratificación;

c) El representante del Estado de que se trate haya firmado el tratado a reserva de su ratificación; o

d) La intención del Estado de que se trate de firmar el tratado a reserva de su ratificación se deduzca de los plenos poderes de su representante o haya sido manifestada durante la negociación.

2. El consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado se manifestará mediante la aceptación o la aprobación en condiciones semejantes a las que rijan para la ratificación.

COMENTARIOS DE LA COMISION

9) El párrafo 2 dispone únicamente que el consentimiento de un Estado en obligarse por un tratado se manifestará mediante la aceptación o la aprobación en condiciones semejantes a las que rijan para la ratificación. En el texto de 1962 se regulaban en artículos distintos la "aceptación" y "aprobación". Como se explica en los párrafos que siguen, ambas expresiones se utilizan de dos modos distintos: bien como expresión del consentimiento en obligarse sin previa firma, bien como ratificación después de una firma anterior no vinculante. No obstante, la Comisión opinó que su empleo es asimismo un problema de intención esencialmente, y que se deben aplicar las mismas normas que en el caso de la ratificación.

10) En los últimos veinte años se ha establecido la "aceptación" como un nuevo procedimiento para llegar a ser parte en un tratado. Acaso sea más exacto decir que la "aceptación" es la denominación que se da a dos nuevos procedimientos, uno de ellos análogo a la ratificación y el otro a la adhesión. En la esfera internacional, la "aceptación" es una innovación no tanto de procedimiento cuanto de terminología. Cuando un tratado prescribe que quedará abierto a la firma "a reserva de su aceptación", el procedimiento en la esfera internacional es el

"signature subject to ratification". Similarly, if a treaty is made open to "acceptance" without prior signature, the process is like accession. In either case the question whether the instrument is framed in the terms of "acceptance", on the one hand, or of ratification or acceptance, on the other, simply depends on the phraseology used in the treaty. Accordingly the same name is found in connexion with two different procedures; but there can be no doubt that to-day "acceptance" takes two forms, the one an act establishing the State's consent to be bound after a prior signature and the other without any prior signature.

(11) "Signature subject to acceptance" was introduced into treaty practice principally in order to provide a simplified form of "ratification" which would allow the government a further opportunity to examine the treaty when it is not necessarily obliged to submit it to the State's constitutional procedure for obtaining ratification. Accordingly, the procedure of "signature subject to acceptance" is employed more particularly in the case of treaties whose form or subject matter is not such as would normally bring them under the constitutional requirements of parliamentary "ratification" in force in many States. In some cases, in order to make it as easy as possible for States with their varying constitutional requirements to enter into the treaty, its terms provide for either ratification or acceptance. Nevertheless, it remains broadly true that "acceptance" is generally used as a simplified procedure of "ratification".

(12) The observations in the preceding paragraph apply *mutatis mutandis* to "approval", whose introduction into the terminology of treaty making is even more recent than that of "acceptance". "Approval", perhaps, appears more often in the form of "signature subject to approval" than in the form of a treaty which is simply made open to "approval" without signature. But it appears in both forms. Its introduction into treaty-making practice seems, in fact, to have been inspired by the constitutional procedures or practices of approving treaties which exist in some countries.

fication". De même, si un traité prévoit qu'il sera ouvert à l'acceptation sans signature préalable, cette procédure ressemble à celle de l'adhésion. Dans l'un et l'autre cas, la question de savoir si l'instrument prévoit soit la procédure de l'acceptation, soit celle de la ratification ou de l'acceptation, dépend simplement de la terminologie employée dans le traité. Ainsi, on rencontre le même terme à propos de deux procédures différentes, mais il n'y a aucun doute qu'à l'heure actuelle l'acceptation revêt deux formes: d'une part, celle d'un acte qui établit le consentement de l'Etat à être lié après signature préalable et, d'autre part, sans aucune signature préalable.

11) La "signature sous réserve d'acceptation" a été introduite dans la pratique de la conclusion des traités principalement en vue d'instituer une forme simplifiée de "ratification" donnant aux gouvernements une possibilité supplémentaire d'examiner le traité dans le cas où il n'est pas nécessairement tenu de le soumettre à la procédure constitutionnelle de la ratification. On a donc recouru à la "signature sous réserve d'acceptation" plus particulièrement lorsqu'il s'agit de traités qui, en raison de leur forme ou de leur contenu, ne tombent pas normalement sous le coup des dispositions constitutionnelles relatives à la "ratification" parlementaire, qui sont en vigueur dans de nombreux Etats. Dans certains cas, vu la diversité des règles constitutionnelles en la matière, le traité lui-même prévoit soit la ratification soit l'acceptation pour donner le plus de facilité possible aux Etats de devenir parties au traité. Toutefois, d'une manière générale, il n'en demeure pas moins vrai que l'acceptation constitue généralement une procédure simplifiée de "ratification".

12) Les observations qui figurent dans le paragraphe précédent s'appliquent *mutatis mutandis* à l'approbation, terme qui a été introduit dans le vocabulaire de la conclusion des traités plus récemment encore que l'acceptation. L'approbation apparaît peut-être plus souvent dans une clause prévoyant la signature sous réserve d'approbation que dans une clause stipulant que le traité est simplement ouvert à l'approbation sans signature, mais on rencontre les deux formes. En fait, l'idée d'introduire cette procédure dans la pratique de la conclusion des traités semble être venue des procédures ou pratiques constitutionnelles d'approbation des traités, qui sont en vigueur dans certains pays.

mismo que el de la firma a reserva de ratificación. Igualmente, cuando un tratado queda abierto a la "aceptación" sin firma previa, el procedimiento es análogo al de la adhesión. En ambos casos, el que en el instrumento se hable de "aceptación", por una parte, o de ratificación o adhesión, por otra, es simplemente una cuestión de redacción del tratado. Así, pues, el mismo nombre se encuentra en relación con dos procedimientos diferentes, pero no cabe duda de que actualmente la "aceptación" tiene dos formas: una, un acto por el cual el Estado manifiesta su consentimiento en obligarse por el tratado después de haberlo firmado; y la otra, un acto por el que manifiesta tal consentimiento sin haber firmado el tratado.

11) La "firma a reserva de aceptación" se implantó en el procedimiento convencional principalmente para proporcionar una forma simplificada de "ratificación" que permita a los gobiernos examinar una vez más el tratado cuando no estén obligados necesariamente a someterlo al procedimiento constitucional del Estado para obtener la ratificación. Por tanto, el procedimiento de "firma a reserva de aceptación" se utiliza sobre todo en el caso de tratados que por su forma o por su fondo no son de los que normalmente necesitan "ratificación" parlamentaria con arreglo a las disposiciones constitucionales en vigor en muchos Estados. En algunos casos, para que les resulte más fácil a los Estados, cuyos procedimientos constitucionales son diferentes, ser partes en el tratado, se prevé en éste bien la posibilidad de ratificación o bien la de aceptación. Sin embargo, en general puede decirse que la "aceptación" se utiliza como procedimiento simplificado de "ratificación".

12) Las observaciones hechas en el párrafo anterior se aplican *mutatis mutandis* a la "aprobación", vocablo cuya introducción en el procedimiento convencional es mucho más reciente que el de "aceptación". La "aprobación" aparece tal vez más a menudo en forma de "firma a reserva de aprobación" que en la de tratado que haya simplemente de aprobarse sin firma. Pero aparece en ambas formas. En realidad su implantación en el procedimiento convencional parece que se funda en los procedimientos o prácticas constitucionales de aprobación de tratados que existen en algunos países.

PROTOCOL AMENDING THE AGREEMENT FOR THE SUPPRESSION OF THE CIRCULATION OF OBSCENE PUBLICATIONS (1)

(Signed at Paris on 4 May 1910; Lake Success, N.Y., 4 May 1949)

.....

Article 3

The present Protocol shall be open for signature or acceptance by any of the Parties to the Agreement of 4 May 1910 for the Suppression of the Circulation of Obscene Publications, to which the Secretary-General has communicated to this purpose a copy of the present Protocol.

Article 4

States may become Parties to the present Protocol by:

- (a) signature without reservation as to acceptance;
- (b) signature with reservation as to acceptance, followed by acceptance;
- (c) acceptance.

Acceptance shall be effected by the deposit of a formal instrument with the Secretary-General of the United Nations.

(1) United Nations - Treaty Series, Vol. 30, pp. 4 and 6.

PROTOCOLE AMENDANT L'ARRANGEMENT RELATIF A LA REPRESSION DE LA CIRCULATION DES PUBLICATIONS OBSCENES 1)

(Signé à Paris le 4 mai 1910; Lake Success, N.Y., le 4 mai 1949)

.....

Article 3

Le présent Protocole sera ouvert à la signature ou à l'acceptation de tous les Etats Parties à l'Arrangement du 4 mai 1910 relatif à la répression de la circulation des publications obscènes, auxquels le Secrétaire général aura communiqué à cet effet un exemplaire du présent Protocole.

Article 4

Les Etats pourront devenir Parties au présent Protocole:

- a) en le signant sans réserve quant à l'acceptation;
- b) en le signant sous réserve d'acceptation et en l'acceptant ultérieurement;
- c) en l'acceptant.

L'acceptation s'effectuera par le dépôt d'un instrument formel auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

1) Nations Unies - Recueil des Traités, Vol. 30, pp. 5 et 7.

PROTOCOLO QUE MODIFICA EL ACUERDO PARA LA REPRESSION DE LA CIRCULACION DE PUBLICACIONES OBSCENAS 1)

(Firmado en París el 4 de mayo de 1910; Lake Success, N.Y., el 4 de mayo de 1949)

.....

Artículo 3

El presente Protocolo estará abierto a la firma o a la aceptación de todos los Estados Partes en el Acuerdo del 4 mayo de 1910 para la represión de la circulación de publicaciones obscenas, a los que el Secretario General haya enviado, al efecto, copia del presente Protocolo.

Artículo 4

Los Estados podrán llegar a ser Partes en el presente Protocolo:

- a) Por la firma sin reserva de aceptación;
- b) Por la firma con reserva de aceptación, y la aceptación ulterior;
- c) Por la aceptación.

La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento en forma entregado al Secretario General de las Naciones Unidas.

1) United Nations - Treaty Series, Vol. 30, páginas 15 y 16.

PROTOCOL SIGNED AT LAKE SUCCESS, NEW YORK, ON 11 DECEMBER 1946, AMENDING THE AGREEMENTS, CONVENTIONS AND PROTOCOLS ON NARCOTIC DRUGS CONCLUDED AT THE HAGUE ON 23 JANUARY 1912, AT GENEVA ON 11 FEBRUARY 1925 AND 19 FEBRUARY 1925, AND 13 JULY 1931, AT BANGKOK ON 27 NOVEMBER 1931 AND AT GENEVA ON 26 JUNE 1936 (1)

.....

Article VI

States may become Parties to the present Protocol by

- (a) signature without reservation as to approval,
- (b) signature subject to approval followed by acceptance or
- (c) acceptance.

Acceptance shall be effected by the deposit of a formal instrument with the Secretary-General of the United Nations.

- (1) United Nations - Treaty Series,
Vol. 14, p. 184.

PROTOCOLE SIGNE A LAKE SUCCESS, NEW-YORK, LE 11 DECEMBRE 1946, AMENDANT LES ACCORDS, CONVENTIONS ET PROTOCOLES SUR LES STUPEFIANTS CONCLUS A LA HAYE LE 23 JANVIER 1912, A GENEVE LE 11 FEVRIER 1925 ET LE 19 FEVRIER 1925 ET LE 13 JUILLET 1931, A BANGKOK LE 27 NOVEMBRE 1931 ET A GENEVE LE 26 JUIN 1936 1)

.....

Article VI

Les Etats pourront devenir parties au présent Protocole

- a) en le signant sans réserve quant à l'approbation,
- b) en le signant sous réserve d'approbation, suivie d'acceptation,
- c) en l'acceptant.

L'acceptation s'effectuera par le dépôt d'un instrument formel auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

- 1) Nations Unies - Recueil des Traités,
Vol. 14, p. 185.

PROTOCOLO ENMENDANDO LOS ACUERDOS, CONVENCIONES Y PROTOCOLOS SOBRE ESTUPEFACIENTES CONCERTADOS EN LA HAYA EL 23 DE ENERO DE 1912, EN GINEBRA EL 11 DE FEBRERO DE 1925 Y EL 19 DE FEBRERO DE 1925, Y EL 13 DE JULIO DE 1931, EN BANGKOK EL 27 DE NOVIEMBRE DE 1931 Y EN GINEBRA EL 26 DE JUNIO DE 1936 1)

.....

Artículo VI

Los Estados pueden llegar a ser Partes del presente Protocolo mediante:

- (a) la firma sin reserva en cuanto a su aprobación,
- (b) la firma sujeta a aprobación seguida por aceptación, o
- (c) la aceptación.

La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento oficial ante el Secretario General de las Naciones Unidas.

- 1) United Nations - Treaty Series,
Vol. 14, p. 196.

PROTOCOL TO AMEND THE CONVENTION FOR THE SUPPRESSION OF THE CIRCULATION OF AND TRAFFIC IN OBSCENE PUBLICATIONS, CONCLUDED AT GENEVA ON 12 SEPTEMBER 1923; LAKE SUCCESS, N.Y., 12 NOVEMBER 1947 (1)

.....

Article IV

States may become Parties to the present Protocol by

- (a) Signature without reservation as to approval; or
- (b) Acceptance, which shall be effected by the deposit of a formal instrument with the Secretary-General of the United Nations.

(1) United Nations - Treaty Series, Vol. 46, p. 169.

PROTOCOLE AMENDANT LA CONVENTION POUR LA REPRESION DE LA CIRCULATION ET DU TRAFIC DES PUBLICATIONS OBSCENES CONCLUE A GENEVE LE 12 SEPTEMBRE 1923; LAKE SUCCESS, N.Y. LE 12 NOVEMBRE 1947 1)

.....

Article IV

Les Etats pourront devenir parties au présent Protocole:

- a) En le signant sans réserve quant à l'approbation;
- b) En l'acceptant, l'acceptation s'effectuera par le dépôt d'un instrument formel auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

1) Nations Unies - Recueil des Traités, Vol. 46, p. 169.

PROTOCOLO MODIFICANDO EL CONVENIO PARA LA REPRESION DE LA CIRCULACION Y EL TRAFICO DE PUBLICACIONES OBSCENAS, CONCLUIDO EN GINEBRA EL 12 DE SEPTIEMBRE DE 1923; LAKE SUCCESS, N.Y., EL 12 DE NOVIEMBRE DE 1947 1)

.....

Artículo IV

Un Estado puede llegar a ser parte en el presente Protocolo:

- a) por la firma sin reserva de aprobación; o
- b) por la aceptación, que deberá efectuarse mediante el depósito de un instrumento en forma, entregado al Secretario General de las Naciones Unidas.

1) United Nations - Treaty Series, Vol. 46, p. 182.

PROTOCOL AMENDING THE INTERNATIONAL CONVENTION
RELATING TO ECONOMIC STATISTICS⁽¹⁾

(Signed at Geneva on 14 December 1928. Signed
at Paris, on 9 December 1948)

.....

Article IV

States may become Parties to the present
Protocol by:

- (a) signature without reservation as to
acceptance;
- (b) signature with reservation as to
acceptance, followed by acceptance;
- (c) acceptance.

Acceptance shall be effected by the deposit
of a formal instrument with the Secretary-General
of the United Nations.

(1) United Nations - Treaty Series, Vol. 20,
p. 232.

PROTOCOLE AMENDANT LA CONVENTION INTERNATIONALE
CONCERNANT LES STATISTIQUES ECONOMIQUES 1)

(Signé à Genève le 14 décembre 1928. Signé à
Paris, le 9 décembre 1948)

.....

Article IV

Les Etats pourront devenir Parties au
présent Protocole:

- a) en le signant sans réserve quant à
l'acceptation;
- b) en le signant sous réserve d'acceptation
et en l'acceptant ultérieurement;
- c) en l'acceptant.

L'acceptation s'effectuera par le dépôt
d'un instrument formel auprès du Secrétaire
général de l'Organisation des Nations Unies.

1) Nations Unies - Recueil des Traités, Vol. 20,
p. 233.

PROTOCOLO DE ENMIENDA A LA CONVENCION INTERNACIONAL
SOBRE ESTADISTICAS ECONOMICAS 1)

(Firmado en Ginebra el 14 de diciembre de 1928.
Firmado en París, el 9 de diciembre de 1948)

.....

Artículo IV

Los Estados podrán llegar a ser partes en el
presente Protocolo:

- a) Por la firma sin reserva de aceptación;
- b) Por la firma con reserva de aceptación
y la aceptación ulterior;
- c) Por la aceptación.

La aceptación se efectuará mediante el
depósito de un instrumento en forma, en la Secre-
taría General de las Naciones Unidas.

1) United Nations - Treaty Series, Vol. 20,
p. 241.

.....

.....

Article 6.- Approval of the Agreement

1. Approval of the present Agreement shall be notified in as short a time as possible to the Bureau of the African Telecommunication Union, which will in turn notify the approvals to the other signatory and acceding Administrations as and when they are received.

2. If one or more of the signatory Administrations do not approve the Agreement, it shall not thereby be less valid for the Administrations which have approved it.

Article 7.- Approval of Regulations

1. Administrations must make an announcement regarding their approval of the Regulations. This approval is notified to the Bureau of the African Telecommunication Union which informs the members of the Union.

2. If one or more Administrations does not notify such an approval, the Regulations shall not thereby be less valid for the Administrations which have approved it.

Article 6.- Approbation de l'Accord

1. L'approbation du présent accord devra être notifiée, dans le plus bref délai possible, au Bureau de l'Union Africaine des Télécommunications qui notifiera aux autres Administrations signataires et adhérentes les approbations au fur et à mesure de leur réception.

2. Si une ou plusieurs des Administrations intéressées n'approuvent pas l'Accord, il n'en sera pas moins valable pour les Administrations qui l'ont approuvé.

Article 7.- Approbation des Règlements

1. Les Administrations doivent se prononcer au sujet de l'approbation des Règlements. Cette approbation est notifiée au Bureau de l'Union Africaine des Télécommunications qui en fait part aux membres de l'Union.

2. Si une ou plusieurs des Administrations ne notifient pas cette approbation, les Règlements n'en seront pas moins valables pour les Administrations qui les auront approuvés.

(1) International Legislation, Hudson, Volume VII,
1935-1937, n° 431, pp. 183 et 184.

AFRICAN POSTAL UNION AGREEMENT.
Signed at Pretoria, October 30, 1935⁽¹⁾

.....

Article 8.- Approval of the Agreement

1. Same text as in Article 6 of the above-mentioned Agreement, except that it applies to the "Bureau of the African Postal Union".

2. idem

Article 9.- Approval of Regulations

1. idem

2. idem

ACCORD DE L'UNION AFRICAINE DES POSTES.
Signé à Pretoria, 30 octobre 1935¹⁾

.....

Article 8.- Approbation de l'Accord

1. Texte identique à celui de l'article 6 de l'Accord susmentionné, sauf qu'il s'applique au "Bureau de l'Union Africaine des Postes".

2. idem

Article 9.- Approbation des Règlements

1. idem

2. idem

(1) International Legislation, Hudson, Volume VII,
1935-1937, n° 430, p. 177.

CONSTITUTION OF THE FOOD AND AGRICULTURE ORGANIZATION OF THE UNITED NATIONS⁽¹⁾

16 October 1945

.....

Article XXI

Entry into force of Constitution

1. This Constitution shall be open to acceptance by the nations specified in Annex I.

2. The instruments of acceptance shall be transmitted by each government to the United Nations Interim Commission on Food and Agriculture, which shall notify their receipt to the governments of the nations specified in Annex I. Acceptance may be notified to the Interim Commission through a diplomatic representative, in which case the instrument of acceptance must be transmitted to the Commission as soon as possible thereafter.

3. Upon the receipt by the Interim Commission of 20 notifications of acceptance, the Interim Commission shall arrange for this Constitution to be signed in a single copy by the diplomatic representatives duly authorized thereto of the nations who shall have notified their acceptance, and upon being so signed on behalf of not less than 20 of the nations specified in Annex I, this Constitution shall come into force immediately.

4. Acceptances, the notification of which is received after the entry into force of this Constitution, shall become effective upon receipt by the Interim Commission of the Organization.

(1)

Basic Texts, Vol. I, eleventh edition, FAO 1960, p. 24, including the amendments adopted by the Conference at its Tenth Session (Rome, 1959).*

* The English, French and Spanish texts in this edition are equally authoritative.

ACTE CONSTITUTIF DE L'ORGANISATION DES NATIONS UNIES POUR L'ALIMENTATION ET L'AGRICULTURE⁽¹⁾

16 octobre 1945

.....

Article XXI

Entrée en vigueur de l'Acte constitutif

1. Le présent Acte est ouvert à l'acceptation des Etats énumérés à l'Annexe I.

2. L'instrument d'acceptation sera transmis par chaque gouvernement à la Commission intérimaire des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture qui en notifiera la réception aux gouvernements des Etats énumérés à l'Annexe I. L'acceptation pourra être notifiée à la Commission intérimaire par l'intermédiaire d'un représentant diplomatique, auquel cas l'instrument d'acceptation devra être transmis à la Commission aussitôt que possible.

3. Après réception de 20 avis d'acceptation, la Commission intérimaire prendra les dispositions nécessaires pour faire signer le présent Acte en un seul exemplaire par les représentants diplomatiques, dûment autorisés à cet effet, des Etats qui auront signifié leur acceptation et, dès que le texte aura été signé au nom d'au moins 20 des Etats énumérés à l'Annexe I, le présent Acte entrera immédiatement en vigueur.

4. Les acceptations notifiées après l'entrée en vigueur du présent Acte prendront effet dès que la Commission intérimaire, ou l'Organisation, les aura reçues.

1)

Textes fondamentaux, Vol. I, onzième édition, FAO 1960, p. 24, édition à laquelle sont incorporés les amendements adoptés par la Conférence à sa dixième session (Rome, 1959).*

* Dans cette édition, les textes anglais, français et espagnol font également foi.

CONSTITUCION DE LA ORGANIZACION DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA AGRICULTURA Y LA ALIMENTACION¹⁾

16 de octubre de 1945

.....

Artículo XXI

Entrada en vigor de la Constitución

1. Esta Constitución queda abierta a la aceptación de los Estados enumerados en el Anexo I.

2. El instrumento de aceptación será enviado por el respectivo gobierno a la Comisión Interina de las Naciones Unidas sobre Agricultura y Alimentación, quien notificará su recibo a los gobiernos de los Estados enumerados en el Anexo I. La aceptación se notificará a la Comisión Interina por conducto de un representante diplomático, en cuyo caso el instrumento de aceptación será enviado con posterioridad, lo antes posible.

3. Cuando la Comisión Interina haya recibido veinte notificaciones de aceptación, dispondrá lo necesario para que los representantes diplomáticos de los Estados notificantes, debidamente autorizados el efecto, firmen esta Constitución, en un solo ejemplar. Esta Constitución entrará en vigor tan pronto como haya sido firmada por un mínimo de veinte de los Estados especificados en el Anexo I.

4. Una vez que esta Constitución haya entrado en vigor, las notificaciones de aceptación serán efectivas en el mismo momento en que la Comisión Interina o la Organización reciban la respectiva notificación.

1)

Textos fundamentales, Vol. I, undécima edición, FAO 1960, p. 24, incluyendo las enmiendas adoptadas por la Conferencia en su Décimo Período de Sesiones (Roma, 1959).*

* Los textos inglés, francés y español de esta edición son igualmente auténticos.

CONSTITUTION OF THE UNITED NATIONS EDUCATIONAL,
SCIENTIFIC AND CULTURAL ORGANIZATION (1)

London, 16 November 1945

.....

Article XV

Entry into force

1. This Constitution shall be subject to acceptance. The instruments of acceptance shall be deposited with the Government of the United Kingdom.

2. This Constitution shall remain open for signature in the archives of the Government of the United Kingdom. Signature may take place either before or after the deposit of the instrument of acceptance. No acceptance shall be valid unless preceded or followed by signature.

3. This Constitution shall come into force when it has been accepted by twenty of its signatories. Subsequent acceptances shall take effect immediately.

(1)
UNESCO, Final Act, Constitution, Rules of Procedure of the General Conference, p. 10.

CONVENTION CREATANT UNE ORGANISATION DES NATIONS UNIES
POUR L'EDUCATION, LA SCIENCE ET LA CULTURE 1)

Londres, 16 novembre 1945

.....

Article XV

Entrée en vigueur

1. La présente Convention sera soumise à acceptation. Les instruments d'acceptation seront déposés auprès du gouvernement du Royaume-Uni.

2. La présente Convention sera déposée dans les archives du gouvernement du Royaume-Uni, où elle restera ouverte à la signature. Les signatures pourront être apposées avant ou après le dépôt des instruments d'acceptation. L'acceptation ne sera valable que si elle est précédée ou suivie d'une signature.

3. La présente Convention entrera en vigueur lorsqu'elle aura été acceptée par vingt de ses signataires. Les acceptations ultérieures prendront effet immédiatement.

1)
UNESCO, Acte final, Convention, Règlement intérieur de la Conférence générale, p. 11.

CONVENCIÓN POR LA QUE SE CREA UNA ORGANIZACIÓN
DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA EDUCACIÓN, LA
CIENCIA Y LA CULTURA 1)

Londres, 16 de noviembre de 1945

.....

Artículo XV

Entrada en vigor

1. La presente Convención estará sujeta a aceptación. Los instrumentos de aceptación serán depositados ante el gobierno del Reino Unido.

2. La presente Convención quedará abierta a la firma en los archivos del gobierno del Reino Unido. La firma podrá hacerse antes o después del depósito del instrumento de aceptación. Ninguna aceptación será válida a menos de ir precedida o seguida de la firma.

3. La presente Convención entrará en vigor tan pronto como haya sido aceptada por veinte de sus signatarios. Las aceptaciones posteriores tendrán efecto inmediato.

1)
UNESCO, Acta final, Convención, Reglamento interno de la Conferencia general, p. 11.

AGREEMENT BETWEEN THE GOVERNMENTS REPRESENTED
AT THE BERMUDA TELECOMMUNICATIONS CONFERENCE,
signed at Bermuda, on 4 December 1945 (1)

.....

Article VI - General provisions

.....

Section 18.- Entry into force

This Agreement shall come into force as between the several signatory Governments upon the receipt by the United Kingdom Government of the respective notification of their approval. The United Kingdom Government shall on receipt of such notification inform all other signatory Governments.

(1) United Nations, Treaty Series,
Vol. 9, p. 116.

ACCORD ENTRE LES GOUVERNEMENTS REPRESENTES
A LA CONFERENCE DES TELECOMMUNICATIONS,
signé aux Bermudes le 4 décembre 1945 1)

.....

Article VI - Dispositions générales

.....

Section 18.- Entrée en vigueur

Le présent accord entrera en vigueur entre les différents Gouvernements signataires à la date à laquelle ils auront notifié leur approbation au Gouvernement du Royaume-Uni. Le Gouvernement du Royaume-Uni informera les autres Gouvernements signataires lors de la réception de ces notifications.

1) Nations Unies, Recueil des Traités,
Vol. 9, p. 117.

AGREEMENT ON THE INTERNATIONAL MONETARY FUND⁽¹⁾

Washington, 27 December 1945

.....

Article XX

Final Provisions

.....

Section 2. Signature

(a) Each government on whose behalf this Agreement is signed shall deposit with the Government of the United States of America an instrument setting forth that it has accepted this Agreement in accordance with its law and has taken all steps necessary to enable it to carry out all of its obligations under this Agreement.

(1) United Nations - Treaty Series,
Vol. 2, p. 104.

ACCORD RELATIF AU FONDS MONETAIRE INTERNATIONAL¹⁾

Washington, 27 décembre 1945

.....

Article XX

Dispositions finales

.....

Section 2. Signature

a) Chaque Gouvernement au nom duquel le présent accord sera signé déposera auprès du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique un instrument établissant qu'il a accepté le présent accord en conformité de ses lois et qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour être en état d'exécuter toutes les obligations découlant du présent accord.

1) Nations Unies - Recueil des Traités,
Vol. 2, p. 105.

(Traduction non officielle. Le texte anglais
seul fait foi)

CONVENIO CONSTITUTIVO DEL
FONDO MONETARIO INTERNACIONAL¹⁾

Washington, 27 de diciembre de 1945

.....

Artículo XX

Disposiciones finales

.....

Sección 2. Firma del Convenio

(a) Cada gobierno en cuyo nombre haya sido firmado el presente Convenio depositará en poder del Gobierno de Estados Unidos de América un instrumento en el que declare que ha aceptado este Convenio de acuerdo con sus propias leyes y que ha tomado todas las medidas necesarias para poder cumplir con todas las obligaciones contraídas al tenor del mismo.

(1) Fondo Monetario Internacional,
p. 35

(Traducción no oficial. El único texto
auténtico es el original en inglés)

AGREEMENT ON THE INTERNATIONAL BANK FOR
RECONSTRUCTION AND DEVELOPMENT (1)

Washington, 27 December 1945

.....

Article XI

Final Provisions

.....

Section 2. Signature

(a) Each Government on whose behalf this Agreement is signed shall deposit with the Government of the United States of America an instrument setting forth that it has accepted this Agreement in accordance with its law and has taken all steps necessary to enable it to carry out all of its obligations under this Agreement.

(1)

United Nations - Treaty Series,
Vol. 2, p. 188.

ACCORD RELATIF A LA BANQUE INTERNATIONALE POUR
LA RECONSTRUCTION ET LE DEVELOPPEMENT 1)

Washington, 27 décembre 1945

.....

Article XI

Dispositions finales

.....

Section 2. Signature

a) Chaque Gouvernement au nom duquel le présent accord sera signé déposera auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique un instrument établissant qu'il a accepté le présent accord en conformité de ses lois et qu'il a pris toutes les mesures nécessaires pour être en état d'exécuter toutes les obligations découlant du présent accord.

1)

Nations Unies - Recueil des Traités,
Vol. 2, p. 189.

PROTOCOL CONCERNING THE OFFICE INTERNATIONAL
D'HYGIENE PUBLIQUE (1)

(Done in the City of New York this twenty-
second day of July 1946)

.....

Article 6

Governments may become parties to this
Protocol by:

- (a) signature without reservation as
to approval;
- (b) signature subject to approval
followed by acceptance;
- (c) acceptance.

Acceptance shall be effected by the
deposit of a formal instrument with the
Secretary-General of the United Nations.

(1) United Nations - Treaty Series,
Vol. 9, pp. 66 to 67.

PROTOCOLE RELATIF A L'OFFICE INTERNATIONAL
D'HYGIENE PUBLIQUE 1)

(Fait en la Ville de New-York, ce vingt-
deux juillet 1946)

.....

Article 6

Les Gouvernements peuvent devenir
parties à ce Protocole par:

- a) la signature, sans réserve
d'approbation;
- b) la signature sous réserve d'appro-
bation, suivie d'une acceptation;
- c) l'acceptation pure et simple.

L'acceptation s'effectuera par le
dépôt d'un instrument officiel entre les
mains du Secrétaire général des Nations
Unies.

1) Nations Unies - Recueil des Traités,
Vol. 9, pp. 69 à 70.

PROTOCOLO CONCERNIENTE AL OFFICE INTERNATIONAL
D'HYGIENE PUBLIQUE 1)

(Firmado en la Ciudad de Nueva York a los 22 días
del mes de julio de 1946)

.....

Artículo 6

Los Gobiernos pueden formar parte de este
Protocolo mediante

- a) firma, sin reserva en cuanto a su
aprobación;
- b) firma, sujeta a aprobación seguida por
aceptación; o
- c) aceptación.

La aceptación se hará mediante el depósito
de un instrumento formal ante el Secretario General
de las Naciones Unidas.

1) United Nations - Treaty Series,
Vol. 9, pp. 78 y 79.

.....

CHAPTER XIX

ENTRY INTO FORCE

Article 78

Subject to the provisions of Chapter III, this Constitution shall remain open to all States for signature or acceptance.

Article 79

(a) States may become parties to this Constitution by

- (i) signature without reservation as to approval;
- (ii) signature subject to approval followed by acceptance; or
- (iii) acceptance.

(b) Acceptance shall be effected by the deposit of a formal instrument with the Secretary-General of the United Nations.

(1) World Health Organization - Basic Documents - Eighteenth Edition - Geneva, April 1967.

.....

CHAPITRE XIX

ENTREE EN VIGUEUR

Article 78

Sous réserve des dispositions du chapitre III, cette Constitution demeurera ouverte à signature ou à acceptation à tous les Etats.

Article 79

a) Les Etats pourront devenir parties à cette Constitution par:

- i) la signature, sans réserve d'approbation;
- ii) la signature sous réserve d'approbation, suivie de l'acceptation;
- iii) l'acceptation pure et simple.

b) L'acceptation deviendra effective par le dépôt d'un instrument officiel entre les mains du Secrétaire général des Nations Unies.

1) Organisation Mondiale de la Santé - Documents fondamentaux - Dix-huitième édition - Genève, avril 1967.

AGREEMENT FOR THE ESTABLISHMENT OF A
PROVISIONAL MARITIME CONSULTATIVE COUNCIL,
ADOPTED BY THE UNITED MARITIME CONSULTATIVE
COUNCIL (1)

Washington, 30 October 1946

.....

Article V

ENTRY INTO FORCE

(1) This Agreement shall remain open for acceptance in the archives of the Government of the United Kingdom and shall enter into force when twelve Governments, of which five shall each have a total tonnage of not less than 1,000,000 gross tons of shipping, have accepted it.

(2) As soon as this Agreement has come into force, a copy of the Agreement, together with the names of the Governments who have accepted it, shall be sent by the Government of the United Kingdom to the Secretary-General of the United Nations for registration in accordance with Article 102 of the Charter of

(1)
United Nations - Treaty Series,
Vol. 11, p. 112.

ACCORD RELATIF A LA CREATION D'UN CONSEIL
CONSULTATIF PROVISOIRE DE LA NAVIGATION
MARITIME ADOPTE PAR LE CONSEIL CONSULTATIF
MIXTE DE LA NAVIGATION MARITIME 1)

Washington, 30 octobre 1946

.....

Article V

ENTREE EN VIGUEUR

1) Le présent accord restera ouvert pour acceptation dans les archives du Gouvernement du Royaume-Uni et entrera en vigueur lorsqu'il aura été accepté par douze Gouvernements, dont cinq devront posséder chacun un tonnage total d'au moins un million de tonneaux de jauge brute.

2) Dès que le présent accord sera entré en vigueur, le Gouvernement du Royaume-Uni en fera parvenir une copie, accompagnée de la liste des Gouvernements qui l'auront accepté, au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, aux fins d'enregistrement, conformément à l'article 102 de la Charte des Nations Unies.

1)
Nations Unies - recueil des Traités,
Vol. 11, p. 113.

CONSTITUTION OF THE INTERNATIONAL
REFUGEE ORGANIZATION(1)

(Done at Flushing Meadow, New York,
this fifteenth day of December, one
thousand and forty-six)

.....

Article 18

ENTRY INTO FORCE

1. (a) States may become parties to
this Constitution by:
 - (i) signature without reservation
as to approval;
 - (ii) signature subject to approval
followed by acceptance;
 - (iii) acceptance.
- (b) Acceptance shall be effected by the
deposit of a formal instrument with
the Secretary-General of the United
Nations.

(1) United Nations - Treaty Series,
Vol. 18, p. 16.

CONSTITUTION DE L'ORGANISATION
INTERNATIONALE POUR LES REFUGIES 1)

(Fait à Flushing Meadow, New York,
le quinze décembre mil neuf cent
quarante-six)

.....

Article 18

ENTREE EN VIGUEUR

1. a) Les Etats pourront devenir parties
à cette Constitution par:
 - i) la signature sans réserve
d'approbation;
 - ii) la signature sous réserve d'ap-
probation, suivie de l'acceptation;
 - iii) l'acceptation.
- b) L'acceptation sera acquise par le dépôt
d'un instrument officiel auprès du
Secrétaire général des Nations Unies.

1) Nations Unies - Recueil des Traités,
Vol. 18, page 37.

CONSTITUCION DE LA ORGANIZACION
INTERNACIONAL DE REFUGIADOS 1)

(Hecha en Flushing Meadow, Nueva York, a los
quince días del mes de diciembre de mil
novecientos cuarenta y seis)

.....

Artículo 18

VIGENCIA

1. (a) Los Estados pueden llegar a ser partes
de esta Constitución mediante:
 - (i) la firma, sin reservas, en cuanto
a su aprobación;
 - (ii) la firma, sujeta a aprobación
seguida por aprobación, o
 - (iii) la aceptación.
- (b) La aceptación se efectuará mediante el
depósito de un instrumento oficial ante
el Secretario General de las Naciones
Unidas.

1) United Nations - Treaty Series,
Vol. 18, p. 100.

GENERAL AGREEMENT ON TARIFFS AND TRADE⁽¹⁾

30 October 1947, amended in 1955

.....

Article XXVI

Acceptance, Entry into Force
and Registration

1.

2. This Agreement shall be open for acceptance by any contracting party which, on 30 March 1955, was a contracting party or was negotiating with a view to accession to this Agreement.

3.

4. Each government accepting this Agreement shall deposit an instrument of acceptance with the Director-General of the Organization, who will inform all interested governments of the date of deposit of each instrument of acceptance and of the day on which this Agreement enters into force under paragraph 6 of this Article.

5. (a) Each government accepting this Agreement does so in respect of its metropolitan territory and of the other territories for which it has international responsibility, except such separate customs territories as it shall notify to the Director-General of the Organization at the time of its own acceptance.

⁽¹⁾ Basic Instruments and Selected Documents
Volume I (revised), Geneva, April 1955

ACCORD GENERAL SUR LES TARIFS DOUANIERS ET LE COMMERCE¹⁾

30 octobre 1947, amendé en 1955

.....

Article XXVI

Acceptation, entrée en vigueur
et enregistrement

1.

2. Le présent Accord sera ouvert à l'acceptation de toute partie contractante qui, à la date du 1er mars 1955, était partie contractante ou négociait en vue d'accéder audit Accord.

3.

4. Chaque gouvernement qui accepte le présent Accord devra déposer un instrument d'acceptation auprès du Directeur général de l'Organisation, qui informera tous les gouvernements intéressés de la date du dépôt de chaque instrument d'acceptation et de la date à laquelle le présent Accord entrera en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 6 du présent article.

5. a) Chaque gouvernement qui accepte le présent Accord l'accepte pour son territoire métropolitain et pour les autres territoires qu'il représente sur le plan international, à l'exception des territoires douaniers distincts qu'il indiquera au Directeur général de l'Organisation au moment de sa propre acceptation.

¹⁾ Instruments de base et Documents divers
Volume I (édition révisée), Genève, avril 1955

ACUERDO GENERAL SOBRE ARANCELES ADUANEROS Y COMERCIO¹⁾

30 octubre 1947, enmendado en 1955

.....

Artículo XXVI

Aceptación, entrada en vigor
y registro

1.

2. El presente Acuerdo estará abierto a la aceptación de toda parte contratante que el 1.º de marzo de 1955 era parte contratante o estaba en negociaciones con objeto de formar parte de él.

3.

4. Cada gobierno que acepte el presente Acuerdo deberá depositar un instrumento de aceptación en poder del Secretario Ejecutivo de las Partes Contratantes, quien informará a todos los gobiernos interesados sobre la fecha de depósito de cada instrumento de aceptación y la fecha en que el presente Acuerdo entrará en vigor de conformidad con las disposiciones del párrafo 6 del presente artículo.

5. a) Cada gobierno que acepte el presente Acuerdo, lo aceptará en nombre de su territorio metropolitano y de los demás territorios que represente internacionalmente, con excepción de los territorios aduaneros distintos que indique al Secretario Ejecutivo de las Partes Contratantes en el momento de su propia aceptación.

¹⁾ (Traducción no oficial).

CONVENTION ON THE INTER-GOVERNMENTAL MARITIME
CONSULTATIVE ORGANIZATION (1)

Geneva, 6 March 1948

.....

Article 57.- Signature and Acceptance

Subject to the provisions of Part III the present Convention shall remain open for signature or acceptance and States may become parties to the Convention by:

- (a) signature without reservation as to acceptance;
- (b) signature subject to acceptance followed by acceptance; or
- (c) acceptance.

Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary-General of the United Nations.

- (1) United Nations Publications, 1948, VIII, 2.

CONVENTION RELATIVE A LA CREATION D'UNE ORGANISATION
INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE DE LA
NAVIGATION MARITIME 1)

Genève, 6 mars 1948

.....

Article 57.- Signature et acceptation

Sous réserve des dispositions de la IIIe Partie, la présente Convention restera ouverte pour la signature ou l'acceptation et les Etats pourront devenir parties à la Convention par:

- a) la signature sans réserve quant à l'acceptation;
- b) la signature, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation; ou
- c) l'acceptation.

L'acceptation s'effectue par le dépôt d'un instrument entre les mains du Secrétaire général des Nations Unies.

- 1) Publications des Nations Unies, 1948, VIII, 2.

CONVENCION RELATIVA A LA ORGANIZACION
CONSULTIVA MARITIMA INTERGUBERNAMENTAL

Ginebra, el 6 de marzo de 1948

.....

Artículo 57.- Firma y aceptación

Bajo reserva de las disposiciones de la Parte tercera, la presente Convención permanecerá abierta para su firma o aceptación, y los Estados podrán llegar a ser partes en la Convención por:

- a) la firma sin reserva en cuanto a la aceptación,
- b) la firma, bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación,
- c) la aceptación.

La aceptación se efectuará mediante el depósito de un instrumento ante el Secretario General de las Naciones Unidas.

- 1) Publicaciones de las Naciones Unidas, 1948, VIII, 2.

AGREEMENT ON NORTH ATLANTIC OCEAN STATIONS⁽¹⁾

(Signed at Paris, on 25 February 1954, at the conclusion of the Fourth ICAO Conference on North Atlantic Ocean Stations)

.....

Article XVI

1. This Agreement shall remain open until 30 April, 1954, for signature by the Governments named in the preamble thereof.

2. This Agreement shall be subject to acceptance by signatory Governments. Instruments of acceptance shall be deposited as soon as possible with the Secretary General of the Organization.

¹⁾ Doc 8080-JS/579, page 9.

ACCORD SUR LES STATIONS OCEANQUES DE L'ATLANTIQUE DU NORD 1)

(Signé à Paris le 25 février 1954, à l'issue de la quatrième Conférence sur les stations océaniques de l'Atlantique Nord)

.....

Article XVI

1. Le présent accord reste ouvert à la signature des gouvernements mentionnés dans son préambule jusqu'au 30 avril 1954.

2. Le présent accord est subordonné à l'acceptation des gouvernements signataires. Les instruments d'acceptation doivent être déposés aussitôt que possible auprès du secrétaire général de l'Organisation.

¹⁾ Doc 8080-JS/579, page 9.

ACUERDO RELATIVO A LAS ESTACIONES OCEANICAS EN EL ATLANTICO SEPTENTRIONAL 1)

(Firmado en París, el 25 de febrero de 1954, al clausurarse la IV Conferencia de la OACI sobre las estaciones oceánicas en el Atlántico Septentrional)

.....

Artículo XVI

1. Este Acuerdo quedará abierto hasta el 30 de abril de 1954 para la firma de los Gobiernos mencionados en el preámbulo del mismo.

2. El presente Acuerdo estará sujeto a la aceptación por parte de los Gobiernos signatarios. Los instrumentos de aceptación se depositarán lo más pronto posible con el Secretario General de la Organización.

¹⁾ Doc 8080-JS/579, página 9.

INTERNATIONAL CONVENTION FOR THE PREVENTION OF POLLUTION OF THE SEA BY OIL, 1954, INCLUDING THE AMENDMENTS ADOPTED BY THE 1962 CONFERENCE (1)

.....

Article XIV

(1) The present Convention shall remain open for signature for three months from this day's date* and shall thereafter remain open for acceptance.

(2) Subject to Article XV, the Governments of States Members of the United Nations or of any of the Specialized Agencies or parties to the Statute of the International Court of Justice may become parties to the present Convention by:

- (a) signature without reservation as to acceptance;
- (b) signature subject to acceptance followed by acceptance; or
- (c) acceptance.

(3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Bureau, which shall inform all Governments that have already signed or accepted the present Convention of each signature and deposit of an acceptance and of the date of such signature or deposit.

* 12 May 1954.

(1) Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, Sales No. IMCO.1967.4.

CONVENTION INTERNATIONALE POUR LA PREVENTION DE LA POLLUTION DES EAUX DE LA MER PAR LES HYDROCARBURES, 1954, Y COMPRIS LES AMENDEMENTS ADOPTES PAR LA CONFERENCE DE 1962 1)

.....

Article XIV

1) La présente Convention demeurera ouverte à la signature pendant trois mois à dater de ce jour* et ensuite à l'acceptation.

2) Sous réserve de l'article XV, les Gouvernements des Etats membres de l'ONU ou de l'une de ses institutions spécialisées ainsi que les parties au Statut de la Cour internationale de Justice pourront devenir parties à la Convention par:

- a) signature sans réserve quant à l'acceptation;
- b) signature sous réserve d'acceptation suivie d'acceptation; ou
- c) acceptation.

3) L'acceptation résultera du dépôt des instruments par chaque Gouvernement auprès du Bureau qui informera de toute signature ou acceptation, et de leur date, tous les Gouvernements ayant déjà signé ou accepté la Convention.

* 12 mai 1954.

1) Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, N° de vente: IMCO.1967.4.

CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACION DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, DE 1954, INCLUYENDO LAS ENMIENDAS ADOPTADAS POR LA CONFERENCIA DE 1962 1)

.....

Artículo XIV

1) El presente Convenio permanecerá abierto a la firma durante tres meses a contar de la fecha de hoy* y, después de este plazo, continuará abierto a la aceptación.

2) A reserva del Artículo XV, los Gobiernos de los Estados Miembros de las Naciones Unidas o de cualquiera de los Organismos Especializados o partes del Estatuto de la Corte Internacional de Justicia, podrán entrar a ser parte del Convenio mediante:

- a) firma sin reservas en cuanto a su aceptación;
- b) firma a reservas de aceptación seguida de aceptación; o
- c) aceptación.

3) La aceptación se hará efectiva mediante el depósito de un instrumento de aceptación en la Oficina, la cual informará a todos los Gobiernos que ya han firmado o aceptado el presente Convenio de cada firma y depósito de aceptación y de la fecha de tal firma o depósito.

* 12 de mayo de 1954.

1) Organización consultiva marítima intergubernamental, Número de venta IMCO.1962.2.

AGREEMENT ON THE JOINT FINANCING OF CERTAIN
AIR NAVIGATION SERVICES IN ICELAND, OPENED
FOR SIGNATURE AT GENEVA, ON 25 SEPTEMBER 1956⁽¹⁾

.....

Article XIX

1. This Agreement shall remain open
until 1 December 1956 for signature by the
Governments named in the Preamble.

2. This Agreement shall be subject to
acceptance by the signatory Governments.
Instruments of acceptance shall be deposited
as soon as possible with the Secretary General,
who shall inform all signatory and acceding
Governments of the date of deposit of each such
instrument.

(1)
Doc 7727-JS/564 ICAO, page 8.

ACCORD SUR LE FINANCEMENT COLLECTIF DE
CERTAINS SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE
D'ISLANDE, OUVERT A LA SIGNATURE A GENEVE,
LE 25 SEPTEMBRE 1956 1)

.....

Article XIX

1. Le présent Accord reste ouvert
jusqu'au 1er décembre 1956 à la signature des
Gouvernements mentionnés dans son préambule.

2. Le présent Accord est subordonné à
l'acceptation des Gouvernements signataires.
Les instruments d'acceptation doivent être
déposés dès que possible auprès du Secrétaire
général, qui informera tous les Gouvernements
signataires ou adhérents de la date du dépôt
de chacun de ces instruments.

1)
Doc 7727-JS/564 OACI, page 8.

ACUERDO RELATIVO AL FINANCIAMIENTO COLECTIVO
DE DETERMINADOS SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA
DE ISLANDA, ABIERTO A LA FIRMA EN GINEBRA, EL
25 DE SEPTIEMBRE DE 1956 1)

.....

Artículo XIX

1. El presente Acuerdo quedará abierto
para la firma de los Gobiernos enumerados en el
Preámbulo, hasta el 1° de diciembre de 1956.

2. El presente Acuerdo queda supeditado a
la aceptación de los Gobiernos signatarios. Los
instrumentos de aceptación se depositarán, tan
pronto como sea posible, en el despacho del
Secretario General, quien notificará a todos los
Gobiernos que lo firmen y se adhieran a él la fecha
de depósito de cada instrumento.

1)
Doc 7727-JS/564 OACI, página 8.

AGREEMENT ON THE JOINT FINANCING OF CERTAIN
AIR NAVIGATION SERVICES IN GREENLAND AND THE
FAROE ISLANDS (1)

(Opened for signature at Geneva, on
25 September 1956)

.....

Article XIX

1. This Agreement shall remain open
until 1 December 1956 for signature by the
Governments named in the Preamble.

2. This Agreement shall be subject to
acceptance by the signatory Governments.
Instruments of acceptance shall be deposited
as soon as possible with the Secretary General,
who shall inform all signatory and acceding
Governments of the date of deposit of each such
instrument.

(1)
Doc 7726-JS/563 ICAO, page 8.

ACCORD SUR LE FINANCEMENT COLLECTIF DE
CERTAINS SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE
DU GROENLAND ET DES ILES FEROE 1)

(Ouvert à la signature à Genève, le
25 septembre 1956)

.....

Article XIX

1. Le présent Accord reste ouvert
jusqu'au 1er décembre 1956 à la signature
des Gouvernements mentionnés dans son préambule.

2. Le présent Accord est subordonné à
l'acceptation des Gouvernements signataires.
Les instruments d'acceptation doivent être
déposés dès que possible auprès du Secré-
taire général, qui informera tous les Gouver-
nements signataires ou adhérents de la date
du dépôt de chacun de ces instruments.

1)
Doc 7726-JS/563 OACI, page 8.

ACUERDO RELATIVO AL FINANCIAMIENTO COLECTIVO
DE DETERMINADOS SERVICIOS DE NAVEGACION AEREA
DE GROENLANDIA Y DE LAS ISLAS FAROES 1)

(Abierto a la firma en Ginebra, el 25 de
septiembre de 1956)

.....

Artículo XIX

1. El presente Acuerdo quedará abierto
para la firma de los Gobiernos enumerados en el
Preámbulo, hasta el 1° de diciembre de 1956.

2. El presente Acuerdo queda supeditado a
la aceptación de los Gobiernos signatarios. Los
instrumentos de aceptación se depositarán, tan
pronto como sea posible, en el despacho del
Secretario General, quien notificará a todos los
Gobiernos que lo firmen y se adhieran a él la fecha
de depósito de cada instrumento.

1)
Doc 7726-JS/563 OACI, página 8.

STATUTE OF THE INTERNATIONAL ATOMIC
ENERGY AGENCY, 26 October 1956 (1)

.....

Article XXI

.....

C. Instruments of ratification by signatory States and instruments of acceptance by States whose membership has been approved under paragraph B of Article IV of this Statute shall be deposited with the Government of the United States of America, hereby designated as depositary Government.

D. Ratification or acceptance of this Statute shall be effected by States in accordance with their respective constitutional processes.

(1) Statute, p. 40.

STATUT DE L'AGENCE INTERNATIONALE DE
L'ENERGIE ATOMIQUE, 26 octobre 1956 1)

.....

Article XXI

.....

C. Les instruments de ratification des Etats signataires et les instruments d'acceptation des Etats dont l'admission a été approuvée en vertu du paragraphe B de l'article IV du présent statut seront déposés auprès du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui sera le gouvernement dépositaire.

D. Le présent statut sera ratifié ou accepté par les Etats conformément à leurs règles constitutionnelles respectives.

1) Statut, p. 41.

ESTATUTO DEL ORGANISMO INTERNACIONAL DE
ENERGIA ATOMICA, 26 octubre 1956 1)

.....

Artículo XXI

.....

C. Los instrumentos de ratificación de los Estados signatarios y los instrumentos de aceptación de los Estados cuya admisión se haya aprobado conforme al párrafo B del artículo IV de este Estatuto, serán depositados en poder del Gobierno de los Estados Unidos de América, que por el presente queda designado Gobierno depositario.

D. La ratificación o aceptación por los Estados del presente Estatuto se efectuará en conformidad con sus respectivos procedimientos constitucionales.

1) Estatuto, p. 44.

Signed in London, 17 June, 1960

.....
Article X

Signature and Acceptance

(a) The present Convention shall remain open for signature for one month from this day's date and shall thereafter remain open for acceptance. Governments of States may become parties to the Convention by:

- (i) signature without reservation as to acceptance;
- (ii) signature subject to acceptance followed by acceptance; or
- (iii) acceptance.

(b) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument with the Organization, which shall inform all Governments that have already accepted the Convention of each acceptance received and of the date of its receipt.

(1) Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, Sales No. IMCO.1960.1, p. 36.

Signée à Londres le 17 juin 1960

.....
Article X

Signature et acceptation

a) La présente Convention restera ouverte pour signature pendant un mois à compter de ce jour et restera ensuite ouverte pour acceptation. Les Gouvernements des Etats pourront devenir parties à la Convention par:

- i) la signature, sans réserve quant à l'acceptation;
- ii) la signature, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation; ou
- iii) l'acceptation.

b) L'acceptation s'effectue par le dépôt d'un instrument auprès de l'Organisation qui doit informer tous les Gouvernements, ayant déjà accepté la Convention de la réception de toute nouvelle acceptation et de la date de cette réception.

1) Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, N° de vente: IMCO.1960.1, p. 37.

Firmada en Londres, el 17 de junio de 1960

.....
Artículo X

a) La presente Convención estará abierta a la firma durante un mes, contado desde el día de la fecha, y a partir de la terminación de ese plazo permanecerá abierta a la aceptación. Los Gobiernos de los diferentes Estados podrán ser parte en la Convención mediante su:

- i) firma sin reserva de aceptación;
- ii) firma a reserva de aceptación, seguida de aceptación; o
- iii) aceptación.

b) La aceptación se realizará mediante el depósito de un instrumento en la Organización, quien informará a todos los Gobiernos que ya hubieran aceptado la Convención de toda nueva aceptación que reciba, así como de la fecha de su recepción.

1) Organización consultiva marítima intergubernamental, S.O. Code 88-3502.

INTERNATIONAL WHEAT AGREEMENT, 1962⁽¹⁾

Opened for signature at Washington
from 19 April 1962 until and including
15 May 1962

FINAL PROVISIONS

Article 35

Signature, acceptance, accession and
entry into force

.....

(2) This Agreement shall be subject
to acceptance by the signatory
Governments in accordance with their
respective constitutional procedures.
Subject to the provisions of paragraph
(3) of this Article, instruments of
acceptance shall be deposited with
the Government of the United States of
America not later than 16 July 1962.

.....

(1) United Nations, Treaty Series,
Vol. 444, 1962, p. 66.

ACCORD INTERNATIONAL SUR LE BLE DE 1962¹⁾

Ouvert à la signature à Washington le
19 avril 1962 jusqu'au 15 mai 1962
inclusivement

DISPOSITIONS FINALES

Article 35

Signature, acceptation, adhésion et
entrée en vigueur

.....

2. Le présent Accord est soumis à l'accep-
tation des gouvernements signataires confor-
mément à leurs procédures constitutionnelles
respectives. Sous réserve des dispositions
du paragraphe 8 du présent article, les
instruments d'acceptation seront déposés
auprès du Gouvernement des Etats-Unis d'Amé-
rique au plus tard le 16 juillet 1962.

.....

1) Nations Unies, Recueil des Traités,
Vol. 444, 1962, p. 67.

CONVENIO INTERNACIONAL DEL TRIGO, 1962¹⁾

Abierto a la firma en Washington, desde
el 19 de abril de 1962 hasta el 15 de mayo
de 1962 inclusive

DISPOSICIONES FINALES

Artículo 35

Firma, aceptación, adhesión y entrada
en vigor

.....

2. El presente Convenio estará sujeto a la
aceptación de los gobiernos signatarios, de
conformidad con sus respectivos procedimientos
constitucionales. Sin perjuicio de los dis-
puesto en el párrafo 8 del presente artículo,
los instrumentos de aceptación se depositarán
en poder del Gobierno de los Estados Unidos
de América, a más tardar el 16 de julio de
1962.

.....

1) United Nations, Treaty Series,
Vol. 444, 1962, p. 146.

INTERNATIONAL OLIVE OIL AGREEMENT, 1963⁽¹⁾

Adopted at the United Nations Conference on Olive Oil at Geneva, on 20 April 1963

.....

CHAPTER XIII

Signature, ratification, acceptance, approval, accession and entry into force

Article 36

.....

2. This Agreement shall be submitted for ratification, acceptance or approval by the signatory States in conformity with their respective constitutional procedures and the instruments of ratification, acceptance, or approval shall be deposited with the Government of Spain which shall be the depositary Government of the Agreement.

.....

5. A State shall become a Party to this Agreement from the date on which it has deposited its instrument of ratification, acceptance, approval or accession with the depositary Government ...

(1) United Nations, Treaty Series, Vol. 495, 1964, p. 62.

ACCORD INTERNATIONAL SUR L'HUILE D'OLIVE, 1963¹⁾

Adopté à la Conférence des Nations Unies sur l'huile d'olive, à Genève, le 20 avril 1963

.....

CHAPITRE XIII

Signature, ratification, acceptation, approbation, adhésion et entrée en vigueur

Article 36

.....

2. Le présent Accord sera soumis par les Etats signataires à la ratification, à l'acceptation ou à l'approbation, conformément à leur procédure constitutionnelle respective, et les instruments de ratification, d'acceptation ou d'approbation seront déposés auprès du Gouvernement de l'Espagne, qui sera le Gouvernement dépositaire de l'Accord.

.....

5. Un Etat devient partie au présent Accord à compter de la date à laquelle il a déposé l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du Gouvernement dépositaire ...

1) Nations Unies, Recueil des Traités, Vol. 495, 1964, p. 63.

CONVENIO INTERNACIONAL DEL ACEITE DE OLIVA, 1963¹⁾

Adoptado por la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el aceite de oliva en Ginebra, el 20 de abril de 1963

.....

CAPITULO XIII

Firma, ratificación, aceptación, aprobación, adhesión y entrada en vigor

Artículo 36

.....

2. El presente Convenio estará sujeto a la ratificación, a la aceptación o a la aprobación de los Estados signatarios, de acuerdo con sus procedimientos constitucionales respectivos, y los instrumentos de ratificación, o aceptación o aprobación serán depositados en poder del Gobierno de España que será el Gobierno depositario del Convenio.

.....

5. Un Estado pasará a ser parte en el presente Convenio a partir de la fecha en que haya depositado su instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión ante el Gobierno depositario ...

1) United Nations, Treaty Series, Vol. 495, 1964, p. 20.

INTER-GOVERNMENTAL MARITIME CONSULTATIVE ORGANIZATION⁽¹⁾

ASSEMBLY

Second Extraordinary Session

10 September - 15 September 1964

RESOLUTION A.69 (ES.II)
Amendments to Articles 17, 18 and 28
of the IMCO Convention

The Assembly

.....

Invites the Member Governments to accept each adopted amendment at the earliest possible date after receiving a copy thereof from the Secretary-General of the United Nations, by communicating an instrument of acceptance for deposit with the Secretary-General of the United Nations.

ASSEMBLY

Fourth Session

15 September - 28 September 1965

RESOLUTION A.70 (IV)
Amendment to Article 28 of the Convention on
the Inter-Governmental Maritime Consultative
Organization

The Assembly,

Invites the Member Governments to accept the adopted amendment at the earliest possible date after receiving a copy thereof from the Secretary-General of the United Nations, by communicating an instrument of acceptance to the Secretary-General for deposit with the Secretary-General of the United Nations.

⁽¹⁾ IMCO Publication, Sales No: IMCO 1966.6(E).
Resolution A.69(ES.II), p. 2.
Resolution A.70(IV), p. 6.

ORGANISATION INTERGOUVERNEMENTALE CONSULTATIVE
DE LA NAVIGATION MARITIME 1)

ASSEMBLEE

Deuxième Session Extraordinaire

10 septembre - 15 septembre 1964

RESOLUTION A.69 (ES.II)
Amendements aux articles 17, 18 et 28
de la Convention portant création de l'OMCI

L'Assemblée

.....

Invite les Gouvernements membres à accepter chacun des amendements adoptés aussitôt que possible après réception du texte dudit amendement, qui leur sera transmis par le Secrétaire général des Nations Unies, en adressant une notification d'approbation au Secrétaire général aux fins de dépôt auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

ASSEMBLEE

Quatrième session

15 septembre - 28 septembre 1965

RESOLUTION A.70 (IV)
Amendement à l'article 28 de la Convention
portant création de l'OMCI

L'Assemblée,

Invite les Gouvernements membres à accepter l'amendement adopté aussitôt que possible après réception du texte dudit amendement qui leur sera transmis par le Secrétaire général des Nations Unies, en adressant une notification d'approbation au Secrétaire général aux fins de dépôt auprès du Secrétaire général des Nations Unies.

¹⁾ Publication IMCO, N° de vente: IMCO.1966.6(F)
Résolution A.69(ES.II), p. 2.
Résolution A.70(IV), p. 6.

ORGANIZACION CONSULTIVA MARITIMA
INTERGUBERNAMENTAL 1)

ASAMBLEA

Segunda sesión extraordinaria

10 al 15 de setiembre de 1964

RESOLUCION A.69 (ES.II)
Enmiendas a los artículos 17, 18 y 28
de la Convención de la OCMI

La Asamblea

.....

Invita a los Gobiernos Miembros a aceptar cada una de las enmiendas adoptadas lo antes posible después de recibir el texto de dicha enmienda, el cual les será transmitido por el Secretario General de las Naciones Unidas, mediante el envío de una notificación de aprobación al Secretario General para fines de su depósito cerca del Secretario General de la Organización de las Naciones Unidas.

ASAMBLEA

Cuarta sesión

15 al 28 de setiembre de 1965

RESOLUCION A.70(IV)
Enmienda al artículo 28 de la Convención relativa a
la Organización consultiva marítima intergubernamental

La Asamblea,

Invita a los Gobiernos Miembros a aceptar la enmienda adoptada lo antes posible después de recibir el texto de dicha enmienda, que les será transmitido por el Secretario General de las Naciones Unidas, mediante el envío de un instrumento de aceptación al Secretario General para fines de su depósito cerca del Secretario General de las Naciones Unidas.

¹⁾ Publicación OCMI, Número de venta: IMCO.1966.6(S)
Resolución A.69(ES.II), p. 2.
Resolución A.70(IV), p. 8.

INTERNATIONAL CONFERENCE ON
FACILITATION OF MARITIME
TRAVEL AND TRANSPORT, 1965

FINAL ACT OF THE CONFERENCE (1)

Annex A - Convention on Facilitation
of International Maritime Traffic

.....

Article X

.....

(2) The Government of States Members of the United Nations, or of any of the specialized agencies, or the International Atomic Energy Agency, or Parties to the Statute of the International Court of Justice may become Parties to the present Convention by:

(a) signature without reservation as to acceptance;

(b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance; or

(c) accession.

Acceptance or accession shall be effected by the deposit of an instrument with the Secretary General.

.....

Article XVI

The present Convention and its Annex shall be established in the English and French languages, both texts being equally authentic. Official translations shall be prepared in the Russian and Spanish languages and shall be deposited with the signed originals.

(1) IMCO Publication, pp. 26 and 28
Sales No. IMCO.1966.4

CONFERENCE INTERNATIONALE VISANT A FACILITER
LES VOYAGES ET LES TRANSPORTS MARITIMES, 1965

ACTE FINAL DE LA CONFERENCE 1)

Annexe A - Convention visant à faciliter
le trafic maritime international

.....

Article X

.....

2) Les Gouvernements membres de l'Organisation des Nations Unies, de l'une quelconque des institutions spécialisées ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou Parties au Statut de la Cour internationale de Justice, peuvent devenir parties à la présente Convention par:

a) la signature sans réserve quant à l'approbation;

b) la signature avec réserve d'approbation, suivie d'approbation; et

c) l'adhésion.

L'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général.

.....

Article XVI

La présente Convention et son Annexe sont rédigées en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi. Il en est établi des traductions officielles en langues russe et espagnole, lesquelles sont déposées avec les textes originaux signés.

1) Publication OMCI, pp. 51 et 53
Sales No. IMCO.1966.4

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE FACILITACION
DE VIAJES Y TRANSPORTES MARITIMOS, 1965

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA 1)

Anexo A - Convenio para facilitar el tráfico
marítimo internacional

.....

Artículo X

.....

2) Los Gobiernos de los Estados Miembros de la Organización de las Naciones Unidas o de cualquiera de los organismos especializados o del Organismo Internacional de Energía Atómica, así como los Estados partes del Estatuto del Tribunal Internacional de Justicia, podrán ser partes del Convenio mediante:

a) firma sin reserva de aceptación;

b) firma con reserva de aceptación, seguida de aceptación; o

c) adhesión.

La aceptación o adhesión se efectuará mediante el depósito de un instrumento cerca del Secretario General.

.....

Artículo XVI

El presente Convenio y su Anexo están redactados en inglés y en francés, cuyos textos son igualmente auténticos. Se preparan traducciones oficiales en ruso y en español, que serán depositadas juntamente con el original firmado.

1) Publicación OMCI, pp. 114 y 116
Sales No. IMCO.1966.4

INTERNATIONAL CONVENTION ON LOAD LINES⁽¹⁾

Signed in London 5 April 1966

.....

Article 27

Signature, Acceptance and Accession

(1) The present Convention shall remain open for signature for three months from 5 April 1966 and shall thereafter remain open for accession. Governments of States Members of the United Nations, or of any of the Specialized Agencies, or of the International Atomic Energy Agency, or parties to the Statute of the International Court of Justice may become parties to the Convention by:

- (a) signature without reservation as to acceptance;
- (b) signature subject to acceptance followed by acceptance; or
- (c) accession.

(2) Acceptance or accession shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance or accession with the Organization which shall inform all Governments that have signed the Convention or acceded to it of each new acceptance or accession and of the date of its deposit.

(1) Inter-Governmental Maritime Consultative Organization, Sales No. IMCO.1966.5, p. 37.

CONVENTION INTERNATIONALE SUR LES LIGNES DE CHARGE¹⁾

Signée à Londres le 5 avril 1966

.....

Article 27

Signature, approbation et adhésion

1) La présente Convention reste ouverte pour signature pendant trois mois à compter du 5 avril 1966 et reste ensuite ouverte à l'adhésion. Les gouvernements des Etats membres de l'Organisation des Nations Unies, d'une institution spécialisée ou de l'Agence internationale de l'énergie atomique, ou parties au Statut de la Cour internationale de Justice peuvent devenir parties à la Convention par:

- a) signature sans réserve quant à l'approbation;
- b) signature sous réserve d'approbation, suivie d'approbation ou
- c) adhésion.

2) L'approbation ou l'adhésion s'effectue par le dépôt auprès de l'Organisation d'un instrument d'approbation ou d'adhésion. L'Organisation informe tous les gouvernements qui ont signé la Convention ou y ont adhéré de toute nouvelle approbation ou adhésion et de la date de sa réception.

1) Organisation intergouvernementale consultative de la navigation maritime, N° de vente: IMCO.1966.5, p. 53.

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA¹⁾

Firmado en Londres el 5 abril 1966

.....

Artículo 27

Firma, aprobación y adhesión

1) El presente Convenio quedará abierto a la firma durante tres meses a partir del 5 de abril de 1966, e inmediatamente quedará abierto a la adhesión. Los Gobiernos de los estados miembros de las Naciones Unidas, de un Organismo especializado, o del Organismo internacional de Energía Atómica, o que sean partes del Estatuto del Tribunal Internacional de Justicia, podrán llegar a ser partes del Convenio mediante:

- a) firma sin reserva en cuanto a la aprobación;
- b) firma con reserva de aprobación, seguida de aprobación o
- c) adhesión.

2) La aprobación o la adhesión se efectuará depositando en la Organización un instrumento de aprobación o de adhesión. La Organización informará a todos los Gobiernos que hayan firmado el Convenio, o se hayan adherido a él, de cualquier nueva aprobación o adhesión, así como de la fecha de su recepción.

1) Organización consultiva marítima intergubernamental, Número de venta: IMCO.1967.7(S), p. 29.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Doc No. 4
 Doc n° 4
 Doc Núm. 4

INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
 AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION ON
 INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LES TEXTES
 AUTHENTIQUES DE LA CONVENTION RELATIVE A
 L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LOS TEXTOS
 AUTENTICOS DEL CONVENIO DE AVIACION CIVIL
 INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

Note: This document contains the following drafts approved by the Council of ICAO as the final drafts to be submitted to the Conference for approval and adoption:

Draft Protocol (in English, French and Spanish);
Draft French text of the Convention;
Draft Spanish text of the Convention.

These drafts were already sent to all Contracting States under the cover of the State Letter S 19/1 - 67/241 dated 10 February 1968.

- - - - -

Note: Le présent document comporte les projets suivants, approuvés par le Conseil de l'OACI à titre de projets définitifs et appelés à être soumis à la Conférence pour approbation et adoption:

Projet de Protocole (anglais, français et espagnol);
Projet de texte français de la Convention;
Projet de texte espagnol de la Convention.

Ces projets ont déjà été adressés à tous les Etats contractants sous couvert de la lettre aux Etats S 19/1 - 67/241 datée du 10 février 1968.

- - - - -

Nota: Este documento contiene los siguientes proyectos aprobados por el Consejo de la OACI como proyectos finales a presentar a la Conferencia para su aprobación y adopción:

Proyecto de Protocolo (en inglés, francés y español);
Proyecto de texto del Convenio en francés;
Proyecto de texto del Convenio en español.

Estos proyectos ya han sido enviados a todos los Estados contratantes junto con la carta a los Estados S 19/1 - 67/241 de 10 de febrero de 1968.

- - - - -

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

DRAFTPROTOCOLThe States Parties to this Protocol

CONSIDERING that the Convention on International Civil Aviation, hereinafter called "the Convention", was opened for signature at Chicago on the seventh day of December, 1944, in a text in the English language, hereinafter called "the English text";

CONSIDERING that the last paragraph of the Convention provides that a text of the Convention, drawn up in the English, French and Spanish languages, each version of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature;

CONSIDERING that, notwithstanding the lapse of time, provision should be made for texts of the Convention in the French and Spanish languages, of equal authenticity to the English text and to each other;

CONSIDERING that in making such provision, it should be taken into account that certain amendments to the Convention have been adopted in the English, French and Spanish languages, each text being of equal authenticity, and that the French and Spanish texts of the Convention should not incorporate those amendments because, in accordance with Article 94 (a) of the Convention, each such amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

HAVE AGREED as follows:

Article I

The French and Spanish texts of the Convention annexed to this Protocol constitute, together with the English text of the Convention, the text equally authentic in the three languages specifically referred to in the final paragraph of the Convention.

Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94 (a) thereof, then the French and Spanish texts of such amendment shall be deemed to refer, respectively, to the French and Spanish versions of the Convention annexed to this Protocol.

Article III

1) The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to this Protocol either by:

- (a) signature without reservation as to acceptance, or
- (b) signature with reservation of acceptance followed by acceptance, or
- (c) acceptance.

2) This Protocol shall remain open for signature at Washington, D.C.

3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

Article IV

1) This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, thereof, have signed it without reservation of acceptance or accepted it.

2) As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol, in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of the signature without reservation or of acceptance mentioned in paragraph 1) of that Article.

Article V

If a State, when notifying its adherence to the Convention, in accordance with Article 92 thereof, specifies that it accepts this Protocol, then it shall become a party to this Protocol at the same time that it becomes party to the Convention.

Article VI

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

Article VII

1) This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.

2) This Protocol shall cease to be in force for any State only when that State ceases to be a party to the Convention.

Article VIII

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

- (a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation of acceptance;
- (b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;
- (c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph (1), thereof.

Article IX

The present Protocol, drawn up in the English, French and Spanish languages, each version being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Governments of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed the present Protocol.

DONE at this day of , one thousand nine hundred and sixty-eight.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PROJETPROTOCOLE

Les Etats Parties au présent Protocole

CONSIDERANT que la Convention relative à l'Aviation civile internationale, appelée ci-après "la Convention", a été ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre mil neuf cent quarante-quatre, dans un texte en langue anglaise, appelé ci-après "le texte anglais";

CONSIDERANT que le dernier paragraphe de la Convention stipule qu'un texte de la Convention, rédigé en langues française, anglaise et espagnole, dont chaque version fera également foi, sera ouvert à la signature;

CONSIDERANT que, nonobstant le laps de temps écoulé, des dispositions devraient être prises pour établir des textes de la Convention en langues française et espagnole faisant également foi par rapport au texte anglais et l'un vis-à-vis de l'autre;

CONSIDERANT qu'il devrait être tenu compte, en prenant ces dispositions, de ce que certains amendements à la Convention ont été adoptés en langues anglaise, française et espagnole, chaque texte faisant également foi, et de ce que les textes français et espagnol de la Convention ne devraient pas comporter ces amendements, car chacun desdits amendements n'entre en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de la Convention, qu'à l'égard de tout Etat qui l'a ratifié;

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Article Ier

Les textes en langues française et espagnole de la Convention annexés au présent Protocole constituent, conjointement avec le texte anglais de la Convention, le texte faisant également foi dans les trois langues, visé expressément au paragraphe final de la Convention.

Article II

Lorsqu'un Etat partie au présent Protocole a ratifié ou ratifie ultérieurement un amendement apporté à la Convention, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de celle-ci, les textes français et espagnol de cet amendement sont réputés se référer respectivement aux textes français et espagnol joints au présent Protocole.

Article III

1) Les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale peuvent devenir parties au présent Protocole:

- a) soit en le signant, sans réserve d'acceptation,*
- b) soit en le signant, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation,
- c) soit en l'acceptant.

2) Le présent Protocole restera ouvert à la signature à Washington (D.C.).

3) L'acceptation sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique.

* Le substantif français "acceptation", qui figure dans cet article et dans les articles IV, V et VIII, traduit le mot anglais "acceptance"; toutefois, le substantif "approbation" est employé, au lieu de "acceptation", dans certains traités récents. La question sera soumise à la conférence diplomatique, avec pièces à l'appui.

Article IV

1) Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour après que douze Etats l'aurent signé sans réserve d'acceptation ou accepté, conformément aux dispositions de l'article III.

2) En ce qui concerne tout Etat qui deviendra ultérieurement partie au présent Protocole, conformément aux dispositions de l'article III, le Protocole entrera en vigueur à la date de la signature sans réserve ou de l'acceptation mentionnée au paragraphe 1 dudit article.

Article V

Un Etat, s'il précise, en notifiant son adhésion à la Convention, conformément à l'article 92 de celle-ci, qu'il accepte le présent Protocole, y deviendra partie au moment même où il devient partie à la Convention.

Article VI

Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies et auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article VII

1) Le présent Protocole restera en vigueur aussi longtemps que la Convention restera en vigueur.

2) Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard de tout Etat, uniquement lorsque cet Etat cesse d'être partie à la Convention.

Article VIII

Le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique notifiera à tous les Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à l'Organisation elle-même:

a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature, en indiquant si la signature a été apposée sous réserve ou sans réserve d'acceptation;

b) le dépôt de tout instrument d'acceptation et la date de ce dépôt;

c) la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément aux dispositions de son article IV, paragraphe 1.

Article IX

Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chaque version faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des Etats membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

- 3 -

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés,
ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à le mil neuf cent soixante-huit.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PROYECTOPROTOCOLO

Los ESTADOS Partes al presente Protocolo

CONSIDERANDO que el Convenio de Aviación Civil Internacional, en adelante llamado "el Convenio", fue abierto a la firma en Chicago el séptimo día de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en un texto en idioma inglés, que en adelante se denominará "el texto inglés";

CONSIDERANDO que el párrafo final del Convenio prevé que un texto del Convenio, redactado en español, francés e inglés, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, será abierto a la firma;

CONSIDERANDO que no obstante el tiempo transcurrido, deberían establecerse los textos del Convenio en los idiomas español y francés, los que tendrán igual autenticidad tanto con respecto al texto inglés como entre sí;

CONSIDERANDO que al hacer la redacción mencionada se debería tener en cuenta que se han adoptado ciertas enmiendas al Convenio en los idiomas español, francés e inglés, siendo cada texto de igual autenticidad, y que las versiones del Convenio propuestas en español y francés no deberían incluir dichas enmiendas, ya que, de acuerdo con el Artículo 94(a) del Convenio, cada una de tales enmiendas solamente puede entrar en vigor por lo que se refiere a los Estados que las hayan ratificado;

HAN ACORDADO LO SIGUIENTE:

Artículo I

Los textos en lenguas española y francesa del Convenio anexado al presente Protocolo constituyen, con el texto inglés del Convenio, el texto igualmente auténtico en tres idiomas previsto en el párrafo final del Convenio.

Artículo II

Si un Estado Parte en el presente Protocolo ha ratificado o en el futuro ratifica cualquier enmienda hecha al Convenio de acuerdo con el Artículo 94(a) del mismo, se considerará que los textos en español y francés de tal enmienda se refieren respectivamente a los textos español y francés del Convenio anexado al presente Protocolo.

Artículo III

1) Los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional pueden devenir Partes en el presente Protocolo:

- a) firmándolo, sin reserva de aceptación,
- b) firmándolo bajo reserva de aceptación seguida de aceptación,
- c) aceptándolo.

2) El presente Protocolo quedará abierto a la firma en Washington, D.C.

3) La aceptación se llevará a cabo mediante el depósito de un instrumento de aceptación ante el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Artículo IV

1) El presente Protocolo entrará en vigor el trigésimo día después de que doce Estados, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III del mismo, lo hayan firmado sin reservas de aceptación o lo hayan aceptado.

2) Por lo que se refiere a cualquier Estado que devenga posteriormente Parte en el presente Protocolo, de acuerdo con las disposiciones del Artículo III, el Protocolo entrará en vigor en la fecha de la firma sin reserva o de la aceptación mencionada en el párrafo 1) de dicho artículo.

Artículo V

Si un Estado, al notificar su adhesión al Convenio, de acuerdo con el Artículo 92 del mismo, hace constar que acepta el presente Protocolo, devendrá Parte en el presente Protocolo al mismo tiempo que lo sea en el Convenio.

Artículo VI

Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, será registrado en las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

Artículo VII

1) El presente Protocolo permanecerá en vigor en tanto en cuanto el Convenio esté en vigor.

2) El presente Protocolo cesará de estar en vigor con respecto a cualquier Estado únicamente cuando dicho Estado cese de ser Parte en el Convenio.

Artículo VIII

El Gobierno de los Estados Unidos de América comunicará a todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional y a la Organización misma:

- a) Toda firma del presente Protocolo y la fecha de la misma, indicando si la firma se hace bajo reserva o sin reserva de aceptación;
- b) El depósito de cualquier instrumento de aceptación y la fecha del mismo;
- c) La fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el Artículo IV, párrafo 1 del mismo.

Artículo IX

El presente Protocolo, redactado en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de los cuales tiene igual autenticidad, será depositado en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el que transmitirá copias debidamente certificadas del mismo a los Gobiernos de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados, han firmado el presente Protocolo.

HECHO en el día de de mil novecientos sesenta y ocho.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PROJET

C O N V E N T I O N

RELATIVE A L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE

Signée à Chicago, le 7 décembre 1944

PREAMBULE

CONSIDERANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale, et

CONSIDERANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

EN CONSEQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

Ont conclu la présente Convention à ces fins.

PREMIERE PARTIE

NAVIGATION AERIENNE

CHAPITRE I

PRINCIPES GENERAUX
ET APPLICATION DE LA CONVENTION

Article premier

Souveraineté

Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Article 2

Territoire

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un Etat les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat.

Article 3

Aéronefs civils et aéronefs d'Etat

a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.

b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat.

c) Aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant ne peut survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir à moins qu'il n'en obtienne l'autorisation, par voie d'accord spécial ou de toute autre manière, et qu'il ne se conforme aux conditions de cette autorisation.

d) Les Etats contractants s'engagent, lorsqu'ils établiront des règlements pour leurs aéronefs d'Etat, à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils.

Article 4

Usage indu de l'aviation civile

Chaque Etat contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention.

CHAPITRE II

VOL AU-DESSUS DU TERRITOIRE DES ETATS CONTRACTANTS

Article 5

Droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier

Chaque Etat contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'Etat survolé d'exiger l'atterrissage. Néanmoins, chaque Etat contractant se réserve, pour des raisons de sécurité de vol, le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier à titre onéreux en dehors des services aériens internationaux réguliers, ils auront aussi le privilège, sous réserve des dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'Etat où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.

- 3 -

Article 6

Services aériens réguliers

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

Article 7

Cabotage

Chaque Etat contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres Etats contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque Etat contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre Etat ou à une entreprise de transport aérien d'un autre Etat, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat.

Article 8

Aéronefs sans pilote

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne survolera sans pilote le territoire d'un Etat contractant à moins qu'il n'obtienne une autorisation spéciale dudit Etat et qu'il ne se conforme aux conditions de celle-ci. Chaque Etat contractant s'engage à garantir que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils sera soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Article 9

Zones interdites

a) Chaque Etat contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément pour les aéronefs d'autres Etats le survol de certaines zones de son territoire, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit Etat qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres Etats contractants qui assurent des services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites sur le territoire d'un Etat contractant et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres Etats contractants et à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

b) Chaque Etat contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, ou pendant une période de crise, ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

c) Chaque Etat contractant peut, selon des règlements qu'il a la faculté de prescrire, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas a) et b) ci-dessus, atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

Article 10

Atterrissage sur un aéroport douanier

Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, il est permis à des aéronefs de traverser le territoire d'un Etat contractant sans y atterrir, tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un Etat contractant doit, si les règlements dudit Etat l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet Etat aux fins d'inspections douanière et autres. En quittant le territoire d'un Etat contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné de la même manière. Les caractéristiques de tous les aéroports douaniers désignés doivent être publiées par l'Etat et transmises à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, instituée en vertu de la deuxième partie de la présente Convention, pour communication à tous les autres Etats contractants.

Article 11

Application des règlements de l'air

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un Etat contractant relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les Etats contractants et lesdits aéronefs doivent s'y conformer, à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet Etat.

Article 12

Règles de l'air

Chaque Etat contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manoeuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforme aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manoeuvre des aéronefs. Chaque Etat contractant s'engage à maintenir, dans toute la mesure du possible, ses règlements dans ce domaine conformes à ceux qui sont établis de temps à autre en vertu de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque Etat contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

Article 13

Règlements d'entrée et de congé

Les lois et règlements d'un Etat contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés, à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet Etat, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.

- 5 -

Article 14

Prévention de la propagation des maladies

Chaque Etat contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les Etats contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les Etats contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Une telle consultation ne préjugera en rien l'application de toute convention internationale existant en la matière et à laquelle les Etats contractants seraient parties.

Article 15

Redevances d'aéroport et droits similaires

Tout aéroport situé dans un Etat contractant et ouvert aux aéronefs de cet Etat aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres Etats contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque Etat contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place, aux fins d'usage public, pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Les redevances qu'un Etat contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne doivent pas:

a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;

b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances seront publiées et communiquées à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formulera des recommandations à ce sujet à l'attention de l'Etat ou des Etats intéressés. Aucun Etat contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un Etat contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

Article 16

Visite des aéronefs

Les autorités compétentes de chacun des Etats contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres Etats contractants, et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente Convention.

CHAPITRE III

NATIONALITE DES AERONEFS

Article 17

Nationalité des aéronefs

Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés.

Article 18

Double immatriculation

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un Etat, mais son immatriculation peut être transférée d'un Etat à un autre.

Article 19

Lois nationales régissant l'immatriculation

L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un Etat contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements.

Article 20

Port des marques

Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres.

Article 21

Rapports d'immatriculation

Chaque Etat contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre Etat contractant ou à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit Etat. De plus, chaque Etat contractant fournit à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, selon les règlements que cette dernière peut prescrire, des rapports donnant les renseignements pertinents qui peuvent être rendus disponibles sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet Etat et habituellement employés à la navigation aérienne internationale. Sur demande, l'Organisation de l'Aviation civile internationale met les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres Etats contractants.

CHAPITRE IV

MESURES DESTINEES A FACILITER
LA NAVIGATION AERLENNE

Article 22

Simplification des formalités

Chaque Etat contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des Etats contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et

- 7 -

cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, la santé, la douane et le congé.

Article 23

Régime de douane et d'immigration

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques établies ou recommandées de temps à autre en vertu de la présente Convention. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

Article 24

Droits de douane

a) Au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre Etat contractant ou transitant par ce territoire, tout aéronef sera temporairement admis en franchise de droits, sous réserve des règlements douaniers de cet Etat. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef d'un Etat contractant à son arrivée sur le territoire d'un autre Etat contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'Etat ou les autorités locales. Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'Etat, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et le matériel importés dans le territoire d'un Etat contractant pour être installés ou utilisés sur un aéronef d'un autre Etat contractant employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de droits de douane, sous réserve de l'observance des règlements de l'Etat intéressé, qui peuvent disposer que ces objets seront placés sous la surveillance de la douane.

Article 25

Aéronefs en détresse

Chaque Etat contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera possibles afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances. Chaque Etat contractant entreprenant la recherche d'aéronefs disparus, collaborera aux mesures coordonnées recommandées de temps à autre en vertu de la présente Convention.

Article 26

Enquête sur les accidents

En cas d'accident survenant à un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant et entraînant mort ou lésion grave ou révélant de graves défauts techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'Etat dans lequel l'accident est survenu ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Il sera donné à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de nommer des observateurs pour assister à l'enquête et l'Etat procédant à l'enquête lui communiquera le rapport et les constatations en la matière.

Article 27

Exemption de saisie en cas de contestation
sur les brevets d'invention

a) Lorsqu'un aéronef d'un Etat contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre Etat contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit Etat, avec ou sans atterrissage, ne donne lieu ni à saisie ou rétention de l'aéronef, ni à réclamation à l'encontre de son propriétaire ou exploitant, ni à toute autre intervention de la part ou au nom de cet Etat ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé dans l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant convenu que, dans cet Etat, il ne sera exigé en aucun cas le dépôt d'un cautionnement en raison de l'exemption susmentionnée de saisie ou de rétention de l'aéronef.

b) Les dispositions du paragraphe a) du présent article s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant, aucune pièce ni aucun matériel breveté ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur de l'Etat contractant sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté de cet Etat à des fins commerciales.

c) Seuls bénéficient des dispositions du présent article les Etats parties à la présente Convention 1) qui sont également parties à la Convention internationale sur la protection de la propriété industrielle et à tous amendements à ladite Convention, ou 2) qui ont promulgué, sur les brevets, des lois reconnaissant et protégeant d'une manière adéquate les inventions des ressortissants des autres Etats parties à la présente Convention.

Article 28

Installations et services de navigation
aérienne et systèmes normalisés

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à

a) fournir, sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques recommandées ou établies de temps à autre en vertu de la présente Convention;

- 9 -

b) adopter et mettre en oeuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, codes, balisage, signalisation, feux et autres pratiques et règles d'exploitation recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente Convention;

c) collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes recommandées ou établies de temps à autre en vertu de la présente Convention.

CHAPITRE V

CONDITIONS A REMPLIR EN CE QUI CONCERNE LES AERONEFS

Article 29

Documents de bord des aéronefs

Tout aéronef d'un Etat contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants:

- a) son certificat d'immatriculation;
- b) son certificat de navigabilité;
- c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage;
- d) son carnet de route;
- e) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef;
- f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination;
- g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de celui-ci.

Article 30

Equipelement radio des aéronefs

a) Les aéronefs de chaque Etat contractant ne peuvent lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'autres Etats contractants, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré une licence d'installation et d'utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire de l'Etat contractant survolé conformément aux règlements prescrits par cet Etat.

b) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Article 31

Certificats de navigabilité

Tout aéronef employé à la navigation internationale est pourvu d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé.

Article 32

Licences du personnel

a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale sont munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

Article 33

Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres Etats contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales établies de temps à autre conformément à la présente Convention.

Article 34

Carnets de route

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui peut être prescrite de temps à autre en vertu de la présente Convention.

Article 35

Restrictions relatives à la cargaison

a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit Etat. Chaque Etat détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'Aviation civile internationale peut faire de temps à autre.

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe a), à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres Etats employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

- 11 -

Article 36

Appareils photographiques

Tout Etat contractant peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs au-dessus de son territoire.

CHAPITRE VI

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDEES
INTERNATIONALES

Article 37

Adoption de normes et procédures internationales

Chaque Etat contractant s'engage à collaborer en vue d'atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans tous les cas où une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

A cette fin, l'Organisation de l'Aviation civile internationale adoptera et amendera de temps à autre, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants:

- a) systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;
- b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;
- c) règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne;
- d) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien;
- e) navigabilité des aéronefs;
- f) immatriculation et identification des aéronefs;
- g) collecte et échange de renseignements météorologiques;
- h) livres de bord;
- i) cartes et plans aéronautiques;
- j) régime de douane et d'immigration;
- k) aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents;

et, lorsqu'il paraîtra approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

Article 38

Dérogação aux normes et aux procédures internationales

Tout Etat qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifiera immédiatement à l'Organisation de l'Aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout Etat qui n'apportera pas les amendements appropriés à ses propres règlements ou pratiques en avisera le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale, ou indiquera les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifiera immédiatement à tous les autres Etats la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'Etat en question.

Article 39

Annotation des certificats et licences

a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écartait de cette norme.

b) Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir en annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

Article 40

Validité des certificats et licences annotés

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef, ou d'un élément certifié d'aéronef dans un Etat autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'Etat dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

Article 41

Reconnaissance des normes de navigabilité existantes

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs ni au matériel d'aéronefs des types dont le prototype a été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation avant l'expiration des trois années qui suivent la date d'adoption d'une norme internationale de navigabilité pour ce matériel.

- 13 -

Article 42

Reconnaissance des normes existantes
de compétence du personnel

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel; mais elles s'appliquent dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

DEUXIEME PARTIE

L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CHAPITRE VII

L'ORGANISATION

Article 43

Nom et composition

Il est institué par la présente Convention une organisation qui portera le nom d'Organisation de l'Aviation civile internationale. Elle se compose d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organes qui pourraient être nécessaires.

Article 44

Objectifs

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à:

- a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale à travers le monde;
- b) encourager à des fins pacifiques les techniques de construction et d'exploitation des aéronefs;
- c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale;
- d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;
- e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;
- f) assurer le respect intégral des droits des Etats contractants et une juste chance pour chaque Etat contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;

- g) éviter la discrimination entre Etats contractants;
- h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;
- i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

Article 45

Siège permanent

L'Organisation a son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil.

Article 46

Première session de l'Assemblée

La première session de l'Assemblée sera convoquée par le Conseil intérimaire de l'Organisation provisoire précitée dès l'entrée en vigueur de la présente Convention et se tiendra à la date et au lieu que fixera le Conseil intérimaire.

Article 47

Capacité juridique

Sur le territoire de chaque Etat contractant, l'Organisation jouit de la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions. La pleine personnalité juridique lui est accordée partout où elle est compatible avec la constitution et les lois de l'Etat intéressé.

CHAPITRE VIII

L'ASSEMBLEE

Article 48

Sessions de l'Assemblée et vote

a) L'Assemblée se réunit chaque année et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par dix Etats contractants.

b) Tous les Etats contractants ont un droit égal d'être représentés aux sessions de l'Assemblée et chaque Etat contractant a droit à une voix. Les délégués représentant les Etats contractants peuvent être assistés de conseillers techniques, qui peuvent participer aux séances mais n'ont pas droit de vote.

c) La majorité des Etats contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'Assemblée. Sauf dispositions contraires de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des votes émis.

Article 49

Pouvoirs et devoirs de l'Assemblée

Les pouvoirs et devoirs de l'Assemblée sont les suivants:

- a) élire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;
- b) élire les Etats contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du Chapitre IX;
- c) examiner les rapports du Conseil, leur donner la suite qui convient et statuer sur toute question dont elle est saisie par le Conseil;
- d) établir son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables;
- e) voter un budget annuel et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII;
- f) examiner les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation;
- g) renvoyer, à sa discrétion, au Conseil, aux commissions subsidiaires ou à tout autre organe, toute question de sa compétence.
- h) déléguer au Conseil les pouvoirs et l'autorité nécessaires ou souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations d'autorité;
- i) donner effet aux dispositions appropriées du Chapitre XIII;
- j) examiner les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la présente Convention et, si elle les approuve, les recommander aux Etats contractants conformément aux dispositions du Chapitre XXI;
- k) traiter de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et dont le Conseil n'est pas expressément chargé.

CHAPITRE IX

LE CONSEIL

Article 50

Composition et élection du Conseil

a) Le Conseil est un organe permanent responsable devant l'Assemblée. Il se compose de vingt et un Etats contractants élus par l'Assemblée. Il est procédé à une élection lors de la première session de l'Assemblée, ensuite tous les trois ans: les membres du Conseil ainsi élus restent en fonction jusqu'à l'élection suivante.

b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donne une représentation adéquate: 1) aux Etats d'importance majeure dans le transport aérien. 2) aux Etats, non inclus à un autre titre, qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale; 3) aux Etats, non inclus à un autre titre, dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde. L'Assemblée pourvoit aussitôt que possible à toute vacance au Conseil; tout Etat contractant ainsi élu au Conseil reste en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant d'un Etat contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international ou y avoir des intérêts financiers.

Article 51

Président du Conseil

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Celui-ci est rééligible. Il n'a pas droit de vote. Le Conseil élit parmi ses membres un ou plusieurs Vice-Présidents, qui conservent leur droit de vote lorsqu'ils remplissent les fonctions de Président. Le Président n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des membres du Conseil mais, si un représentant est élu, son siège est réputé vacant et l'Etat qu'il représentait y pourvoit. Les fonctions du Président sont les suivantes:

- a) convoquer le Conseil, le Comité du Transport aérien et la Commission de Navigation aérienne;
- b) agir comme représentant du Conseil; et
- c) exercer au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

Article 52

Vote au Conseil

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité de ses membres. Le Conseil peut déléguer son autorité, pour tout sujet déterminé, à un comité composé de membres du Conseil. Les décisions de tout comité du Conseil peuvent être portées en appel devant le Conseil par tout Etat contractant intéressé.

Article 53

Participation sans droit de vote

Tout Etat contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil ainsi que par ses comités et commissions de toute question qui touche particulièrement ses intérêts. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie.

Article 54

Fonctions obligatoires du Conseil

Le Conseil doit:

- a) présenter des rapports annuels à l'Assemblée;

- 17 -

- b) exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations que lui assigne la présente Convention;
- c) arrêter son organisation et son règlement intérieur;
- d) nommer un Comité du transport aérien dont les membres seront choisis parmi les représentants des membres du Conseil et qui sera responsable devant celui-ci, et définir les fonctions de ce Comité;
- e) instituer une Commission de Navigation aérienne, conformément aux dispositions du Chapitre X;
- f) gérer les finances de l'Organisation conformément aux dispositions des Chapitres XII et XV;
- g) fixer les émoluments du Président du Conseil;
- h) nommer un agent exécutif principal, qui portera le titre de Secrétaire général, et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre XI;
- i) demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris des renseignements sur les coûts d'exploitation et sur le détail des subventions versées aux entreprises de transport aérien et provenant de fonds publics;
- j) signaler aux Etats contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil;
- k) rendre compte à l'Assemblée de toute infraction à la présente Convention, lorsqu'un Etat contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après notification de l'infraction;
- l) adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des normes et des pratiques recommandées internationales; pour des raisons de commodité, les appeler Annexes à la présente Convention et notifier à tous les Etats contractants les dispositions prises;
- m) examiner les recommandations de la Commission de Navigation aérienne tendant à amender les Annexes et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du Chapitre XX;
- n) examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un Etat contractant.

Article 55

Fonctions facultatives du Conseil

Le Conseil peut:

- a) s'il y a lieu et lorsque cela se révèle souhaitable à l'expérience, créer, sur une base régionale ou autre, des commissions de transport aérien subordonnées et définir des groupes d'Etats ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra traiter en vue de faciliter la réalisation des fins de la présente Convention;

b) déléguer à la Commission de Navigation aérienne des fonctions en sus de celles que prévoit la Convention et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

c) entreprendre des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux Etats contractants et faciliter l'échange, entre Etats contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne;

d) étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes long courrier, et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant;

e) enquêter, à la demande d'un Etat contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

CHAPITRE X

LA COMMISSION DE NAVIGATION AERIENNE

Article 56

Nomination de la Commission

La Commission de Navigation aérienne se compose de douze membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par des Etats contractants. Ces personnes doivent posséder les titres et qualités, ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique. Le Conseil invitera tous les Etats contractants à soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de Navigation aérienne est nommé par le Conseil.

Article 57

Fonctions de la Commission

La Commission de Navigation aérienne doit:

a) examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la présente Convention;

b) instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout Etat contractant peut être représenté, s'il le désire;

c) donner des avis au Conseil sur la collecte et la communication aux Etats contractants de tous les renseignements qu'elle considère nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne.

- 19 -

CHAPITRE XI

PERSONNEL

Article 58

Nomination du personnel

Sous réserve des règles établies par l'Assemblée et des dispositions de la présente Convention, le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi, la formation et les traitements, indemnités et conditions de service du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'Organisation et peut employer des ressortissants de tout Etat contractant ou utiliser leurs services.

Article 59

Caractere international du personnel

Le Président du Conseil, le Secrétaire général et les autres membres du personnel ne doivent ni solliciter ni accepter d'instructions, dans l'exécution de leur tâche, d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque Etat contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des fonctions du personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exécution de sa tâche.

Article 60

Immunités et privilèges du personnel

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où son ordre constitutionnel le permet, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation les immunités et privilèges accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général sur les immunités et privilèges des fonctionnaires internationaux intervient, les immunités et privilèges accordés au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.

CHAPITRE XII

FINANCES

Article 61

Budget et répartition des dépenses

Le Conseil soumet à l'Assemblée un budget annuel, des états de comptes annuels et des prévisions annuelles de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des Etats qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les Etats contractants sur la base qu'elle détermine de temps à autre.

Article 62

Suspension du droit de vote

L'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation.

Article 63

Dépenses des délégations et des autres représentants

Chaque Etat contractant prend à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'Assemblée ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et autres dépenses de toute personne qu'il nomme pour siéger au Conseil, et des personnes qu'il propose comme membres ou désigne comme représentants dans tous comités ou commissions subsidiaires de l'Organisation.

CHAPITRE XIII

AUTRES ARRANGEMENTS INTERNATIONAUX

Article 64

Arrangements visant la sécurité

En ce qui concerne les questions aériennes de sa compétence qui touchent directement la sécurité du monde, l'Organisation peut, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements appropriés avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour préserver la paix.

Article 65

Arrangements avec d'autres organismes internationaux

Le Conseil peut, au nom de l'Organisation, conclure, avec d'autres organismes internationaux, des accords pour le fonctionnement de services communs et pour l'établissement d'arrangements communs au sujet du personnel et peut, avec l'approbation de l'Assemblée, conclure tous autres arrangements de nature à faciliter le travail de l'Organisation.

Article 66

Fonctions relatives à d'autres accords

a) L'Organisation exerce également les fonctions que lui confèrent l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux et l'Accord relatif au Transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux dispositions desdits accords.

b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'ont pas accepté l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux ou l'Accord relatif au Transport aérien international établis à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur les questions soumises à l'Assemblée ou au Conseil en vertu des dispositions de l'Accord pertinent.

TROISIEME PARTIE

TRANSPORT AERIEN
INTERNATIONAL

CHAPITRE XIV

RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

Article 67

Communication de rapports au Conseil

Chaque Etat contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient et des états financiers indiquant, notamment, le montant et la source de tous leurs revenus.

CHAPITRE XV

AEROPORTS ET AUTRES INSTALLATIONS
ET SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

Article 68

Désignation des itinéraires et des aéroports

Chaque Etat contractant peut, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire, ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser.

Article 69

Amélioration des installations et services
de navigation aérienne

Si le Conseil estime que les aéroports ou autres installations et services de navigation aérienne d'un Etat contractant, y compris ses services radioélectriques et météorologiques, ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'Etat directement en cause et les autres Etats intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet. Aucun Etat contractant n'est coupable d'infraction à la présente Convention s'il omet de donner suite à ces recommandations.

Article 70

Financement des installations
et services de navigation aérienne

Dans les circonstances qu'envisagent les dispositions de l'article 69, un Etat contractant peut conclure un arrangement avec le Conseil afin de donner effet à de telles recommandations. L'Etat peut choisir de prendre à sa charge tous les frais résultant dudit arrangement. Dans le cas contraire, le Conseil peut accepter, à la demande de l'Etat, de pourvoir à la totalité ou à une partie des frais.

Article 71

Fourniture et entretien d'installations
et services par le Conseil

Si un Etat contractant le demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer en totalité ou en partie les aéroports et autres installations et services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques requis sur le territoire dudit Etat pour l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux des autres Etats contractants et peut fixer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des installations et services fournis.

Article 72

Acquisition ou utilisation de terrains

Lorsqu'un terrain est nécessaire pour des installations et services financés en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un Etat contractant, cet Etat doit, soit fournir lui-même ce terrain, dont il conservera la propriété s'il le désire, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et conformément à ses lois.

Article 73

Dépenses et contributions

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis à sa disposition par l'Assemblée en vertu du Chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes aux fins du présent chapitre en prélevant sur les fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil répartit les contributions au capital requis aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues pour une période de temps raisonnable, entre les Etats contractants qui y consentent et dont les entreprises de transport aérien utilisent les installations et services en cause. Le Conseil peut également fixer les contributions des Etats qui y consentent à tous fonds de roulement nécessaires.

Article 74

Assistance technique et utilisation
des revenus

Lorsque le Conseil, à la demande d'un Etat contractant, avance des fonds ou fournit des aéroports ou d'autres installations et services en totalité ou en partie, l'arrangement peut prévoir, avec le consentement de cet Etat, une assistance technique dans la direction et l'exploitation des aéroports et autres installations et services, ainsi que le paiement, par prélèvement sur les revenus d'exploitation de ces aéroports et autres installations et services, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres installations et services et des charges d'intérêt et d'amortissement.

- 23 -

Article 75

Reprise des installations et services
procurés par le Conseil

Un Etat contractant peut à tout moment se dégager de toute obligation contractée par lui en vertu de l'article 70 et reprendre les aéroports et autres installations et services établis par le Conseil sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme qui, de l'avis du Conseil, est raisonnable en l'occurrence. Si l'Etat estime que la somme fixée par le Conseil n'est pas raisonnable, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée et l'Assemblée peut confirmer ou modifier la décision du Conseil.

Article 76

Restitution de fonds

Les fonds réunis par le Conseil par voie de remboursement effectué en vertu de l'article 75 et provenant de paiements d'intérêt et d'amortissement en vertu de l'article 74 sont, dans le cas des avances financées à l'origine par des Etats en vertu de l'article 73, restitués aux Etats pour lesquels des contributions ont été fixées à l'origine, proportionnellement à leurs contributions, selon la décision du Conseil.

CHAPITRE XVI

ORGANISATIONS CONJOINTES D'EXPLOITATION
ET SERVICES EN POOL

Article 77

Organisations conjointes d'exploitation autorisées

Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs Etats contractants de constituer des organisations conjointes d'exploitation de transport aérien ou des agences internationales d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur tout itinéraire ou dans toute région; toutefois, ces organisations ou agences et ces services en pool seront soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil déterminera de quelle manière les dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs s'appliqueront aux aéronefs exploités par des agences internationales d'exploitation.

Article 78

Rôle du Conseil

Le Conseil peut suggérer aux Etats contractants intéressés de former des organisations conjointes pour exploiter des services aériens sur tout itinéraire ou dans toute région.

Article 79

Participation aux organisations d'exploitation

Un Etat peut participer à des organisations conjointes d'exploitation ou à des arrangements de pool par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs compagnies de transport aérien désignées par son gouvernement. Ces compagnies peuvent, à la discrétion exclusive de l'Etat intéressé, être propriété d'Etat, en tout ou partie, ou propriété privée.

QUATRIEME PARTIE

DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVII

AUTRES ACCORDS
ET ARRANGEMENTS AERONAUTIQUES

Article 80

Conventions de Paris et de La Havane

Chaque Etat contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919, ou la Convention relative à l'aviation commerciale, signée à La Havane le 20 février 1928, s'il est partie à l'une ou l'autre de ces Conventions. Entre Etats contractants, la présente Convention remplace les Conventions de Paris et de La Havane ci-dessus mentionnées.

Article 81

Enregistrement des accords existants

Tous les accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un Etat contractant et tout autre Etat, ou entre une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant et tout autre Etat ou une entreprise de transport aérien de tout autre Etat, doivent être enregistrés immédiatement au Conseil.

Article 82

Abrogation d'arrangements incompatibles

Les Etats contractants reconnaissent que la présente Convention abroge toutes les obligations et ententes entre eux qui sont incompatibles avec ses dispositions et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ni conclure de telles ententes. Un Etat contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a contracté envers un Etat non contractant ou un ressortissant d'un Etat contractant ou d'un Etat non contractant des obligations incompatibles avec les dispositions de la présente Convention, doit prendre sans délai des mesures pour se libérer desdites obligations. Si une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant a assumé de telles obligations incompatibles, l'Etat dont elle a la nationalité s'emploiera de son mieux pour qu'il soit mis fin immédiatement à ces obligations et en tout cas fera en sorte qu'il y soit mis fin aussitôt que cela sera légalement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

- 25 -

Article 83

Enregistrement des nouveaux arrangements

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout Etat contractant peut conclure des arrangements qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature doit être enregistré immédiatement au Conseil, qui le rend public aussitôt que possible.

CHAPITRE XVIII

DIFFERENDS ET MANQUEMENTS

Article 84

Règlement des différends

Si un désaccord entre deux ou plusieurs Etats contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout Etat impliqué dans ce désaccord. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Tout Etat contractant peut, sous réserve de l'article 85, appeler de la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage ad hoc établi en accord avec les autres parties au différend ou à la Cour permanente de Justice internationale. Un tel appel doit être notifié au Conseil dans les soixante jours à compter de la réception de la notification de la décision du Conseil.

Article 85

Procédure d'arbitrage

Si un Etat contractant, partie à un différend dans lequel la décision du Conseil est en instance d'appel, n'a pas accepté le Statut de la Cour permanente de Justice internationale et si les Etats contractants parties à ce différend ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tribunal d'arbitrage, chacun des Etats contractants parties au différend désigne un arbitre et ces arbitres désignent un surarbitre. Si l'un des Etats contractants parties au différend n'a pas désigné d'arbitre dans les trois mois à compter de la date de l'appel, un arbitre sera choisi au nom de cet Etat par le Président du Conseil sur une liste de personnes qualifiées et disponibles tenue par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur un surarbitre, le Président du Conseil désigne un surarbitre choisi sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre se constituent alors en tribunal d'arbitrage. Tout tribunal d'arbitrage établi en vertu du présent article ou de l'article précédent détermine ses règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu que le Conseil peut décider des questions de procédure dans le cas d'un retard qu'il estimerait excessif.

Article 86

Appels

A moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si l'exploitation d'une entreprise de transport aérien international est conforme aux dispositions de la présente Convention reste en vigueur, à moins qu'elle ne soit infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel. Les décisions de la Cour permanente de Justice internationale et celles d'un tribunal d'arbitrage sont définitives et obligatoires.

Article 87

Sanction à l'égard d'une entreprise de transport aérien en défaut

Chaque Etat contractant s'engage à ne pas permettre, dans l'espace aérien au-dessus de son territoire, l'exploitation d'une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant, si le Conseil a décidé que cette entreprise ne se conforme pas à une décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent.

Article 88

Sanction à l'égard d'un Etat en infraction

L'Assemblée suspendra le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant trouvé en infraction au regard des dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE XIX

GUERRE

Article 89

Guerre et état d'urgence

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne portent atteinte à la liberté d'action d'aucun des Etats contractants concernés, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique dans le cas de tout Etat contractant qui proclame l'état d'urgence nationale et notifie ce fait au Conseil.

CHAPITRE XX

ANNEXES

Article 90

Adoption et amendement des Annexes

a) L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa 1) de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque Etat contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les

- 27 -

trois mois qui suivent sa communication aux Etats contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre temps la majorité des Etats contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil.

b) Le Conseil notifie immédiatement à tous les Etats contractants l'entrée en vigueur de toute Annexe ou de tout amendement à une Annexe.

CHAPITRE XXI

RATIFICATIONS, ADHESIONS, AMENDEMENTS ET DENONCIATIONS

Article 91

Ratification de la Convention

a) La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification seront déposés dans les archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui notifiera la date du dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

b) Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six Etats, elle entrera en vigueur entre ces Etats le trentième jour après le dépôt du vingt-sixième instrument. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

c) Il incombera au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique de notifier au Gouvernement de chacun des Etats signataires et adhérents la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 92

Adhésion à la Convention

a) La présente Convention est ouverte à l'adhésion des Etats membres des Nations Unies, des Etats associés à ceux-ci et des Etats demeurés neutres pendant le présent conflit mondial.

b) L'adhésion s'effectue par une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et prendra effet à partir du trentième jour qui suivra la réception de la notification par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui avisera tous les Etats contractants.

Article 93

Admission d'autres Etats

Les Etats autres que ceux auxquels s'appliquent les articles 91 et 92 a) peuvent, sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour préserver la paix, être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée dans les conditions que l'Assemblée pourra prescrire, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué au cours de la présente guerre par l'Etat qui demande son admission sera nécessaire.

Article 94

Amendement de la Convention

a) Toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des Etats qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'Etats contractants fixé par l'Assemblée. Le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des Etats contractants.

b) Si à son avis l'amendement est de nature à justifier cette mesure, l'Assemblée peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout Etat qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai déterminé après que cet amendement sera entré en vigueur cessera alors d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

Article 95

Dénonciation de la Convention

a) Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention trois ans après son entrée en vigueur au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui informe immédiatement chacun des Etats contractants.

b) La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification et ne vaut qu'à l'égard de l'Etat qui a effectué la dénonciation.

CHAPITRE XXII

DEFINITIONS

Article 96

Aux fins de la présente Convention

a) "Service aérien" signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;

b) "Service aérien international" signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats;

c) "Entreprise de transport aérien" signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

d) "Escale non commerciale" signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, marchandises ou courrier.

- 29 -

**SIGNATURE
DE LA CONVENTION**

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, signent la présente Convention au nom de leurs Gouvernements respectifs aux dates figurant en regard de leurs signatures.

FAIT à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune de ces versions faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D.C.). Les deux textes seront déposés aux archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce Gouvernement aux Gouvernements de tous les Etats qui signeront la présente Convention ou y adhéreront.

- - - - -

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

PROYECTOCONVENIODE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

Firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944

PREAMBULO

CONSIDERANDO: Que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; y

CONSIDERANDO: Que es deseable evitar toda fricción entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades, y realizarse de modo firme y económico;

Celebran a estos fines el presente Convenio.

PRIMERA PARTE

NAVEGACION AEREA

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES

Y APLICACION DEL CONVENIO

Artículo 1

Soberanía

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía completa y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Artículo 2

Territorio

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las extensiones terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, jurisdicción, protección o mandato de dicho Estado.

Artículo 3

Aeronaves civiles y de Estado

- a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.
- b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.
- c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante, podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo y de conformidad con las condiciones estipuladas al respecto.
- d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

Artículo 4

Uso indebido de la aviación civil

Todo Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.

CAPITULO II

VUELO SOBRE TERRITORIO
DE ESTADOS CONTRATANTES

Artículo 5

Derecho de vuelo en servicios no regulares

Todo Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a hacer vuelos sin hacer escalas y a hacer escalas sobre su territorio para fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobre el cual vuelen de exigir aterrizaje. Sin

embargo, todo Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves se emplean en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.

Artículo 6

Servicios aéreos regulares

No podrá explotarse ningún servicio aéreo internacional regular en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

Artículo 7

Cabotaje

Todo Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. Todo Estado contratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad, a ningún otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

Artículo 8

Aeronaves sin piloto

Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Todo Estado contratante se compromete a asegurarse de que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles.

Artículo 9

Zonas prohibidas

a) Todo Estado contratante puede por razones militares o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se empleen en servicios similares. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante y todas las modificaciones de que puedan ser objeto posteriormente, deberán comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

b) Todo Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, de restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados.

c) Todo Estado contratante puede exigir, de acuerdo con las condiciones que determine, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas en los párrafos a) y b) anteriores, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio.

Artículo 10

Aterrizaje en aeropuertos aduaneros

Excepto en el caso en que, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio o en una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. Las características de todos los aeropuertos aduaneros deberán ser publicadas por el Estado y transmitidas a la Organización de Aviación Civil Internacional, creada en virtud de lo dispuesto en la Segunda Parte del presente Convenio, a fin de que sean comunicadas a todos los demás Estados contratantes.

- 5 -

Artículo 11

Aplicación de las reglas del aire

Con sujeción a lo dispuesto en el presente Convenio, las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o en la operación y navegación de dichas aeronaves mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

Artículo 12

Reglas del aire

Todo Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Todo Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Todo Estado contratante se compromete a garantizar la persecución de todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

Artículo 13

Disposiciones de entrada y salida

Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a disposiciones de entrada y permiso de salida, migración, pasaportes, aduanas y de sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

Artículo 14

Protección contra la propagación de enfermedades

Todo Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémicos), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los Estados contratantes se mantendrán en consulta directa con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Tales consultas se harán sin perjuicio de la aplicación de toda convención internacional existente sobre la materia en la que sean partes los Estados contratantes.

Artículo 15

Derechos aeroportuarios y otros similares

Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Artículo 68, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Las mismas condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:

a) Respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares; y

b) Respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

- 7 -

Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen del Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.

Artículo 16

Inspección de aeronaves

Las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán el derecho de registrar, sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, ya sea a la llegada o a la salida y de examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio.

CAPITULO III

NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

Artículo 17

Nacionalidad de las aeronaves

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que están matriculadas.

Artículo 18

Matriculación doble

Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado. Sin embargo, su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

Artículo 19

Leyes nacionales sobre matriculación

La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos.

Artículo 20

Ostentación de las marcas

Toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional debe llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y de matrícula.

Artículo 21

Informes sobre matrículas

Todo Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además, todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que ésta decida dictar, informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen normalmente en la navegación aérea internacional. Previa solicitud, la Organización de Aviación Civil Internacional pondrá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes.

CAPITULO IV

MEDIDAS PARA FACILITAR

LA NAVEGACION AEREA

Artículo 22

Simplificación de formalidades

Todo Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre migración, sanidad, aduanas y despacho.

Artículo 23

Formalidades de aduanas y de migración

Todo Estado contratante se compromete, en la medida de lo posible, a establecer disposiciones de aduanas y de migración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en el sentido de que impida el establecimiento de aeropuertos francos.

Artículo 24

Derechos de aduana

a) Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduanas de tal Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana del Estado, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.

b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

Artículo 25

Aeronaves en peligro

Todo Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere posible a las aeronaves en peligro en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan. Todo Estado contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que en su oportunidad puedan recomendarse en aplicación del presente Convenio.

Artículo 26

Investigación de accidentes

En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesiones graves, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta de las circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para estar presentes en la encuesta y el Estado que la realice comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones al respecto.

Artículo 27

Exención de embargo por reclamaciones sobre patentes

a) Mientras una aeronave de un Estado contratante esté empleada en la navegación aérea internacional, la entrada autorizada en el territorio de otro Estado contratante o el tránsito autorizado a través de dicho territorio, con o sin aterrizaje, no darán lugar a embargo o detención de la aeronave ni a reclamación alguna contra su propietario u operador ni a ingerencia alguna por parte o en nombre de este Estado o de cualquier persona que en él se halle, basándose en que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios o la operación de la aeronave infringen los derechos de alguna patente, diseño o modelo debidamente concedidos o registrados en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la aeronave, entendiéndose que en dicho Estado no se exigirá en ningún caso un depósito de garantía por la exención anteriormente mencionada de embargo o detención de la aeronave.

b) Las disposiciones del párrafo a) del presente artículo se aplicarán también al almacenamiento de piezas y equipo de repuesto para aeronaves, así como al derecho de usarlos e instalarlos en la reparación de una aeronave de un Estado contratante en el territorio de cualquier otro Estado contratante, siempre que las piezas o el equipo patentados, así almacenados, no se vendan ni distribuyan internamente ni se exporten con fines comerciales desde el Estado contratante en el que haya penetrado la aeronave.

c) Los beneficios de este artículo se aplicarán sólo a los Estados, partes en el presente Convenio, que 1) sean partes en la Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y sus enmiendas, o 2) hayan promulgado leyes sobre patentes que reconozcan y protejan debidamente las invenciones de los nacionales de los demás Estados que sean partes en el presente Convenio.

Artículo 28

Instalaciones y servicios y sistemas normalizados
para la navegación aérea

Todo Estado contratante se compromete, en la medida de lo posible a:

a) Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos en su oportunidad en aplicación del presente Convenio;

b) Adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación que se recomienden o establezcan en su oportunidad en aplicación del presente Convenio.

c) A colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que se recomienden o establezcan en su oportunidad, en aplicación del presente Convenio.

- 11 -

CAPITULO V

CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIRSE
CON RESPECTO A LAS AERONAVES

Artículo 29

Documentos que deben llevar las aeronaves

Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevará los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Certificado de aeronavegabilidad;
- c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;
- d) Diario de a bordo;
- e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;
- f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino;
- g) Si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

Artículo 30

Aparatos de radio de las aeronaves

a) Las aeronaves de todo Estado contratante, cuando se encuentren en o sobre el territorio de otros Estados contratantes, solamente pueden llevar a bordo radiotransmisores si las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave han expedido una licencia para instalar y utilizar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante sobre el que vuele la aeronave se efectuará de acuerdo con los reglamentos prescritos por dicho Estado.

b) Sólo pueden usar los radiotransmisores los miembros de la tripulación de vuelo provistos de una licencia especial expedida al efecto por las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave.

Artículo 31

Certificados de aeronavegabilidad

Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada.

Artículo 32

Licencias del personal

a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada.

b) Todo Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a cualquiera de sus súbditos por otro Estado contratante.

Artículo 33

Reconocimiento de certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que en su oportunidad se establezcan en aplicación del presente Convenio.

Artículo 34

Diario de a bordo

Por cada aeronave que se emplee en la navegación internacional se llevará un diario de a bordo, en el que se asentarán los datos relativos a la aeronave, a su tripulación y a cada viaje en la forma que oportunamente se prescriba en aplicación del presente Convenio.

Artículo 35

Restricciones sobre la carga

a) Las aeronaves que se empleen en la navegación internacional no podrán transportar municiones de guerra o material de guerra en o sobre el territorio de un Estado, excepto con el consentimiento de tal Estado. Cada Estado determinará, mediante reglamentaciones, que es lo que constituyen municiones y material de guerra a los fines del presente artículo, teniendo debidamente en cuenta, a los efectos de uniformidad, las recomendaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional haga en su oportunidad.

- 13 -

b) Todo Estado contratante se reserva el derecho, por razones de orden público y de seguridad, de reglamentar o prohibir el transporte en o sobre su territorio de otros artículos que no sean los especificados en el párrafo a), siempre que no haga ninguna distinción a este respecto entre sus aeronaves nacionales que se empleen en la navegación internacional y las aeronaves de otros Estados que se empleen para los mismos fines y siempre que, además, no imponga restricción alguna que pueda obstaculizar el transporte y uso en las aeronaves, de los aparatos necesarios para la operación, o la navegación de éstas o para la seguridad del personal o de los pasajeros.

Artículo 36

Aparatos fotográficos

Todo Estado contratante puede prohibir o reglamentar el uso de aparatos fotográficos en las aeronaves que vuelen sobre su territorio.

CAPITULO VI

NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS

INTERNACIONALES

Artículo 37

Adopción de normas y procedimientos internacionales

Todo Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, rutas aéreas y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

- a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;
- b) Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;
- c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;
- d) Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;
- e) Aeronavegabilidad de las aeronaves;
- f) Matrícula e identificación de las aeronaves;

- g) Compilación e intercambio de información meteorológica;
- h) Diarios de a bordo;
- i) Mapas y cartas aeronáuticos;
- j) Formalidades de aduana y migración;
- k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;

y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

Artículo 38

Desviaciones respecto de las normas
y procedimientos internacionales

Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de dichas normas o procedimientos internacionales, o el concordar completamente sus propias reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus propias reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

Artículo 39

Anotaciones en los certificados y licencias

a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de satisfacer en algún aspecto dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en su certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.

b) Todo titular de una licencia, que no reúna por completo las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea, debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta una enumeración completa de los aspectos en que deje de cumplir con dichas condiciones.

- 15 -

Artículo 40

Validez de los certificados
y licencias con anotaciones

Ninguna aeronave o personal que tenga certificados o licencias así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente, quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.

Artículo 41

Reconocimiento de las normas
de aeronavegabilidad existentes

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán a las aeronaves ni al equipo de aeronaves de los tipos cuyo prototipo se someta a las autoridades nacionales competentes para su certificación antes de expirar los tres años siguientes a la fecha de adopción de una norma internacional de aeronavegabilidad para tal equipo.

Artículo 42

Reconocimiento de las normas existentes
sobre competencia del personal

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán al personal cuyas licencias se expidan originariamente antes de cumplirse un año a partir de la fecha de adopción inicial de una norma internacional de calificación de tal personal; pero en cualquier caso se aplicarán a todo el personal cuyas licencias permanezcan válidas cinco años después de la fecha de adopción de dicha norma.

SEGUNDA PARTE

LA ORGANIZACION
DE AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL

CAPITULO VII

La Organización

Artículo 43

Nombre y composición

Por el presente Convenio se crea un organismo que se denominará Organización de Aviación Civil Internacional. Se compone de una Asamblea, un Consejo y demás órganos que se estimen necesarios.

Artículo 44

Objetivos

Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

- a) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) Estimular las técnicas de construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos;
- c) Estimular el desarrollo de rutas aéreas, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e) Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
- f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- g) Evitar discriminación entre Estados contratantes;
- h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;
- i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Artículo 45

La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo.

Artículo 46

Primera reunión de la Asamblea

La primera reunión de la Asamblea será convocada por el Consejo Interino de la Organización Provisional precitada, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, para celebrarse en la fecha y lugar que designe el Consejo Interino.

- 17 -

Artículo 47

Capacidad jurídica

La Organización gozará en el territorio de todo Estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones. Se le concederá la plena personalidad jurídica siempre que ello sea compatible con la constitución y las leyes del Estado de que se trate.

CAPITULO VIII

LA ASAMBLEA

Artículo 48

Reuniones de la Asamblea y votaciones

a) La Asamblea se reunirá anualmente y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes dirigida al Secretario General.

b) Todos los Estados contratantes tendrán igual derecho a estar representados en las reuniones de la Asamblea y cada Estado contratante tendrá derecho a un voto. Los delegados que representen a los Estados contratantes podrán ser asistidos por asesores técnicos, quienes podrán participar en las reuniones, pero sin derecho a voto.

c) En las reuniones de la Asamblea, será necesaria la mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum. Salvo disposición en contrario del presente Convenio, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de votos emitidos.

Artículo 49

Atribuciones de la Asamblea

Serán facultades y deberes de la Asamblea:

- a) Elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios;
- b) Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX;
- c) Examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración;
- d) Establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario o conveniente;
- e) Aprobar un presupuesto anual y determinar el régimen financiero de la Organización; de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII;

- f) Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;
- g) A su discreción, referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción;
- h) Delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación de autoridad;
- i) Llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XIII;
- j) Considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI;
- k) Entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

CAPITULO IX

EL CONSEJO

Artículo 50

Composición y elección del Consejo

a) El Consejo será un órgano permanente, responsable ante la Asamblea. Se compondrá de veintiún Estados contratantes, elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea y, después, cada tres años. Los miembros del Consejo así elegidos permanecerán en funciones hasta la elección siguiente.

b) Al elegir los miembros del Consejo, la Asamblea dará representación adecuada: 1) a los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo; 2) a los Estados, no incluidos de otra manera, que contribuyan en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional; y 3) a los Estados, no incluidos de otra manera, cuya designación asegure la representación en el Consejo de todas las principales regiones geográficas del mundo. Toda vacante en el Consejo será cubierta por la Asamblea lo antes posible; el Estado contratante así elegido para el Consejo permanecerá en funciones hasta la expiración del mandato de su predecesor.

c) Ningún representante de un Estado contratante en el Consejo podrá estar activamente vinculado con la explotación de un servicio aéreo internacional, o estar financieramente interesado en tal servicio.

Artículo 51

Presidente del Consejo

El Consejo elegirá su Presidente por un período de tres años. Este puede ser reelegido. El Presidente no tendrá derecho a voto. El Consejo elegirá entre sus miembros uno o más vicepresidentes, quienes conservarán su derecho a voto cuando actúen como Presidente. No se requiere que el Presidente sea

- 19 -

elegido entre los representantes de los miembros del Consejo pero si se eligiese a un representante, su puesto se considerará vacante y será cubierto por el Estado que representaba. Serán obligaciones del Presidente:

- a) Convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación;
- b) Actuar como representante del Consejo; y
- c) Desempeñar en nombre del Consejo las funciones que éste le asigne.

Artículo 52

Votaciones en el Consejo

Las decisiones del Consejo deberán ser aprobadas por mayoría de sus miembros. El Consejo podrá delegar su autoridad, respecto a determinada cuestión, a un comité elegido entre sus miembros. Todo Estado contratante interesado podrá apelar ante el Consejo de las decisiones tomadas por cualquiera de los comités del Consejo.

Artículo 53

Participación sin derecho a voto

Todo Estado contratante puede participar, sin derecho a voto, en la consideración por el Consejo y por sus comités y comisiones de toda cuestión que afecte especialmente sus intereses. Ningún miembro del Consejo podrá votar cuando el Consejo examine una controversia en la cual aquél sea parte.

Artículo 54

Funciones obligatorias del Consejo

El Consejo debe:

- a) Presentar informes anuales a la Asamblea;
- b) Ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio;
- c) Determinar su organización y reglamento interno;
- d) Nombrar, y definir las funciones, de un Comité de Transporte Aéreo, el cual será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité;
- e) Establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;
- f) Administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV;

- g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;
- h) Nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI;
- i) Solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas;
- j) Comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;
- k) Comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción;
- l) Adoptar, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, normas y métodos recomendados internacionales; por conveniencia, designarlos como Anexos al presente Convenio; y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas;
- m) Considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX;
- n) Examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.

Artículo 55

Funciones facultativas del Consejo

El Consejo puede:

- a) Cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo, y designar grupos de Estados o líneas aéreas con o por conducto de los cuales pueda tratar para facilitar la realización de los fines del presente Convenio;
- b) Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente Convenio y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;
- c) Realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional; comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre éstos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea;

- 21 -

d) Estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones;

e) Investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.

CAPITULO X

LA COMISION DE AERONAVEGACION

Artículo 56

Nombramiento de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación se compondrá de doce miembros, nombrados por el Consejo entre las personas propuestas por los Estados contratantes. Dichas personas deberán poseer las calificaciones y experiencia apropiadas en la ciencia y práctica aeronáuticas. El Consejo invitará a todos los Estados contratantes a que presenten candidaturas. El Presidente de la Comisión de Aeronavegación será nombrado por el Consejo.

Artículo 57

Obligaciones de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación debe:

- a) Considerar modificaciones de los Anexos del presente Convenio y recomendar su adopción al Consejo;
- b) Establecer subcomisiones técnicas en las que podrá estar representado todo Estado contratante, si así lo desea;
- c) Asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de toda información que considere necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea.

CAPITULO XI

PERSONAL

Artículo 58

Nombramiento del personal

Con sujeción a los reglamentos establecidos por la Asamblea y a las disposiciones del presente Convenio, el Consejo determinará el método de nombramiento y cese en el servicio, la formación profesional, los sueldos, bonificaciones y condiciones de empleo del Secretario General y demás personal de la Organización, pudiendo emplear o utilizar los servicios de súbditos de cualquier Estado contratante.

Artículo 59

Carácter internacional del personal

En el desempeño de sus funciones, el Presidente del Consejo, el Secretario General y demás personal no deberán solicitar ni recibir instrucciones de ninguna autoridad externa a la Organización. Todo Estado contratante se compromete plenamente a respetar el carácter internacional de las funciones del personal y a no tratar de ejercer influencia sobre sus súbditos en el desempeño de sus funciones.

Artículo 60

Inmunidades y privilegios del personal

Cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo permita su sistema constitucional, a conceder al Presidente del Consejo, al Secretario General y demás personal de la Organización las inmunidades y privilegios que se concedan al personal correspondiente de otros organismos internacionales públicos. Si se llegase a un acuerdo internacional general sobre las inmunidades y privilegios de los funcionarios civiles internacionales, las inmunidades y privilegios concedidos al Presidente, al Secretario General y demás personal de la Organización, serán los acordados de conformidad con dicho acuerdo internacional general.

CAPITULO XIII

FINANZAS

Artículo 61

Presupuesto y distribución de gastos

El Consejo someterá a la Asamblea un presupuesto anual, estados de cuentas y cálculos anuales de todos los ingresos y egresos. La Asamblea votará el presupuesto con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que en su oportunidad determine.

Artículo 62

Suspensión del derecho de voto

La Asamblea puede suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo de todo Estado contratante que, en un período razonable, no cumpla sus obligaciones financieras para con la Organización.

Artículo 63

Gastos de las delegaciones y otros representantes

Cada Estado contratante sufragará los gastos de su propia delegación en la Asamblea y la remuneración, gastos de viaje y otros de toda persona que nombre para actuar en el Consejo, así como de las que representen o actúen por designación de tal Estado en cualquier comité o comisión subsidiaria de la Organización.

- 23 -

CAPITULO XIII

OTROS ARREGLOS INTERNACIONALES

Artículo 64

Arreglos sobre seguridad

Por lo que respecta a cuestiones aéreas de su competencia que afecten directamente a la seguridad mundial, la Organización puede, por voto de la Asamblea, participar en acuerdos apropiados con toda organización general que establezcan las naciones del mundo para preservar la paz.

Artículo 65

Acuerdos con otros organismos internacionales

El Consejo, en nombre de la Organización, podrá participar en acuerdos con otros organismos internacionales para el mantenimiento de servicios comunes y para arreglos comunes concernientes al personal y, con la aprobación de la Asamblea, podrá participar en todos aquellos arreglos susceptibles de facilitar la labor de la Organización.

Artículo 66

Funciones relativas a otros acuerdos

a) La Organización desempeñará asimismo las funciones asignadas por el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y por el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, según los términos y condiciones establecidos en ellos.

b) Los miembros de la Asamblea y del Consejo que no hayan aceptado el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales o el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, no tendrán derecho a votar sobre ninguna cuestión referida a la Asamblea o al Consejo de conformidad con las disposiciones del Acuerdo pertinente.

TERCERA PARTE

TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

CAPITULO XIV

DATOS E INFORMES

Artículo 67

Transmisión de informes al Consejo

Todo Estado contratante se compromete a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen al Consejo, según las prescripciones establecidas por el mismo, informes de tráfico, estadísticas de costos y estados financieros que muestren, entre otras cosas, todos los ingresos y las fuentes de su procedencia.

CAPITULO XV

AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES
Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACION AEREA

Artículo 68

Designación de rutas y aeropuertos

Todo Estado contratante puede, con sujeción a las disposiciones del presente Convenio, designar la ruta que deberá seguir en su territorio cualquier servicio aéreo internacional así como los aeropuertos que podrá utilizar.

Artículo 69

Mejora de las instalaciones y
servicios para la navegación aérea

Si el Consejo considera que los aeropuertos u otras instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado contratante, incluso los servicios de radio y meteorológicos, no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, el Consejo consultará con el Estado en cuestión y con otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse y podrá hacer recomendaciones a ese efecto. Ningún Estado contratante será culpable de infracción del presente Convenio si no pone en práctica tales recomendaciones.

Artículo 70

Financiamiento de las instalaciones
y servicios para la navegación aérea

Un Estado contratante, en las circunstancias resultantes de las disposiciones del Artículo 69, puede concluir un arreglo con el Consejo para dar efecto a tales recomendaciones. El Estado podrá optar por hacerse cargo de todos los gastos que implique tal arreglo. En caso contrario el Consejo puede convenir, a petición del Estado, en sufragar la totalidad o parte de los gastos.

Artículo 71

Provisión y mantenimiento de instalaciones
y servicios por el Consejo

Si un Estado contratante así lo solicita, el Consejo puede convenir en proveer, dotar de personal, mantener y administrar en su totalidad o en parte los aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorológicos requeridos en su territorio para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales de los demás Estados contratantes y podrá especificar derechos justos y razonables por el uso de las instalaciones y servicios proporcionados.

- 25 -

Artículo 72

Adquisición o uso de terrenos

Cuando se necesiten terrenos para instalaciones y servicios financiados en su totalidad o en parte por el Consejo a petición de un Estado contratante, tal Estado deberá proveerlos, conservando su título si lo desea, o bien facilitar al Consejo su uso en condiciones justas y razonables y de acuerdo con las leyes de dicho Estado.

Artículo 73

Gastos y prorrateo de fondos

Dentro del límite de los fondos que ponga a su disposición la Asamblea de acuerdo con el Capítulo XII, el Consejo puede efectuar los gastos ordinarios para los fines del presente Capítulo, con los fondos generales de la Organización. A los fines del presente Capítulo, el Consejo prorrateará, en proporciones previamente acordadas y por un lapso razonable, el capital necesario entre los Estados contratantes que consientan en ello y cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones y servicios. El Consejo puede también prorratear, entre los Estados que lo consientan, cualquier capital circulante requerido.

Artículo 74

Ayuda técnica y destino de los ingresos

Cuando, a petición de un Estado contratante, el Consejo adelanta fondos, o proporcione aeropuertos u otras instalaciones y servicios en su totalidad o en parte, el acuerdo puede disponer, si tal Estado consiente en ello, asistencia técnica en la supervisión y funcionamiento de tales aeropuertos y otras instalaciones y servicios y el pago, por medio de los ingresos derivados de la explotación de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios, de los gastos de funcionamiento de dichos aeropuertos e instalaciones y servicios, así como de los intereses y de la amortización.

Artículo 75

Adquisición de las instalaciones y servicios del Consejo

Un Estado contratante puede en cualquier momento liberarse de toda obligación contraída en virtud del Artículo 70 y tomar posesión de los aeropuertos y otras instalaciones y servicios provistos por el Consejo en su territorio según las disposiciones de los Artículos 71 y 72, mediante pago al Consejo de una suma que, en opinión de éste, sea razonable en tales circunstancias. Si el Estado considera que la suma fijada por el Consejo es irrazonable, puede apelar de la decisión del Consejo ante la Asamblea, la que podrá confirmar o enmendar tal decisión.

Artículo 76

Restitución de fondos

Los fondos obtenidos por el Consejo, por reembolsos en virtud del Artículo 75 y por ingresos de intereses y amortizaciones según el Artículo 74 serán, en el caso de adelantos financiados originariamente por los Estados de acuerdo con el Artículo 73, restituidos a los Estados entre los cuales se prorrataron originariamente en proporción a sus contribuciones, según lo determinado por el Consejo.

CAPITULO XVI

ORGANISMOS DE EXPLOTACION CONJUNTA Y
SERVICIOS MANCOMUNADOS

Artículo 77

Organismos de explotación conjunta autorizados

Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organismos de explotación conjunta del transporte aéreo o agencias internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región, pero tales organismos o agencias y tales servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. Este determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las utilizadas por agencias internacionales de explotación.

Artículo 78

Función del Consejo

El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados la formación de organismos conjuntos para efectuar servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones.

Artículo 79

Participación en organismos de explotación

Un Estado podrá participar en organismos de explotación conjunta o en arreglos de mancomún por conducto de su gobierno o de una o varias compañías de transporte aéreo designadas por éste. Las compañías, a discreción exclusiva del Estado interesado, podrán ser estatales, parcialmente estatales o de propiedad privada.

- 27 -

CUARTA PARTE

DISPOSICIONES FINALES

CAPITULO XVII

OTROS ACUERDOS Y ARREGLOS AERONAUTICOS

Artículo 80

Convenciones de París y de La Habana

Cada Estado contratante se compromete, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, a dar aviso de denuncia de la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea, suscrita en París el 13 de octubre de 1919, o de la Convención sobre Aviación Comercial, suscrita en La Habana el 20 de febrero de 1928, si es parte de una u otra. El presente Convenio reemplaza, entre los Estados contratantes, las Convenciones de París y de La Habana anteriormente mencionadas.

Artículo 81

Registro de acuerdos existentes

Todos los acuerdos aeronáuticos que existan al entrar en vigor el presente Convenio, entre un Estado contratante y cualquier otro Estado o entre una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o línea aérea de otro Estado, se registrarán inmediatamente en el Consejo.

Artículo 82

Abrogación de arreglos incompatibles

Los Estados contratantes acuerdan que el presente Convenio abroga todas las obligaciones y entendimientos mutuos que sean incompatibles con sus disposiciones y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entendimientos. Un Estado contratante que antes de ser miembro de la Organización haya contraído con un Estado no contratante o un súbdito de un Estado contratante o no, obligaciones incompatibles con las disposiciones del presente Convenio, tomará medidas inmediatas para liberarse de dichas obligaciones. Si una línea aérea de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado del cual sea nacional hará cuanto pueda para conseguir su rescisión inmediata y, en todo caso, hará que se rescindan tan pronto como sea legalmente posible después de la entrada en vigor del presente Convenio.

Artículo 83

Registro de nuevos arreglos

Con sujeción a lo dispuesto en el artículo precedente, todo Estado contratante puede concertar arreglos no incompatibles con las disposiciones del presente Convenio. Todo arreglo de esta naturaleza se registrará inmediatamente en el Consejo, el cual lo hará público a la mayor brevedad posible.

CAPITULO XVIII

CONTROVERSIAS E INCUMPLIMIENTO

Artículo 84

Solución de controversias

Si surge un desacuerdo entre dos o más Estados contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Convenio y de sus Anexos que no pueda ser solucionado mediante negociaciones, será decidido por el Consejo, a petición de cualquier Estado interesado en el desacuerdo. Ningún miembro del Consejo votará cuando éste trate de una controversia en la que dicho miembro sea parte. Todo Estado contratante podrá, con sujeción al Artículo 85, apelar de la decisión del Consejo ante un tribunal de arbitraje ad hoc aceptado por las otras partes en la controversia, o ante la Corte Permanente Internacional de Justicia. Tal apelación se notificará al Consejo dentro de los sesenta días de recibida la notificación de la decisión del Consejo.

Artículo 85

Procedimiento de arbitraje

Si un Estado contratante, parte en una controversia en que se ha apelado de la decisión del Consejo, no ha aceptado el Estatuto de la Corte Permanente Internacional de Justicia y si los Estados contratantes partes en la controversia no pueden concordar en la elección del tribunal de arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia designará un árbitro y éstos nombrarán un tercero. Si cualquier Estado contratante parte en la controversia no nombra un árbitro dentro de tres meses desde la fecha de apelación, el Presidente del Consejo designará por tal Estado un árbitro, de una lista de personas calificadas y disponibles que lleve el Consejo. Si dentro de treinta días los árbitros no pueden convenir en el tercero, el Presidente del Consejo lo designará de la lista antedicha. Los árbitros y el tercero se constituirán entonces en tribunal de arbitraje. Todo tribunal de arbitraje establecido según el presente artículo o el anterior adoptará su propio procedimiento y pronunciará sus decisiones por mayoría de votos, entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dilaciones que, en su opinión, fuesen excesivas.

Artículo 86

Apelaciones

Salvo que el Consejo decida otra cosa, toda decisión de éste sobre si una línea aérea internacional funciona de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio surtirá efecto a menos que sea revocada en apelación. Sobre toda otra cuestión, las decisiones del Consejo, si se apelan, se suspenderán hasta que se falle la apelación. Las decisiones de la Corte Permanente Internacional de Justicia o de un tribunal de arbitraje serán firmes y obligatorias.

- 29 -

Artículo 87

Sanciones por incumplimiento de las líneas aéreas

Todo Estado contratante se compromete a no permitir los vuelos de una línea aérea de un Estado contratante en el espacio aéreo situado sobre su territorio si el Consejo ha decidido que la línea aérea en cuestión no cumple con una decisión firme pronunciada según el artículo precedente.

Artículo 88

Sanciones a los Estados por incumplimiento

La Asamblea suspenderá el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que haya sido encontrado en falta con respecto a las disposiciones del presente Capítulo.

CAPITULO XIX

Guerra

Artículo 89

Estado de guerra y situaciones de emergencia

En caso de guerra, las disposiciones del presente Convenio no afectarán la libertad de acción de los Estados contratantes afectados, ya sean beligerantes o neutrales. El mismo principio se aplicará cuando un Estado contratante declare estado de emergencia nacional y lo comunique al Consejo.

CAPITULO XX

Anexos

Artículo 90

Adopción y enmienda de los anexos

a) La adopción por el Consejo de los anexos previstos en el párrafo 1) del Artículo 54, requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo anexo o enmienda a uno de ellos, surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el interín la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación.

b) El Consejo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de todo anexo o enmienda a éste.

CAPITULO XXI

RATIFICACIONES, ADHESIONES,
ENMIENDAS Y DENUNCIAS

Artículo 91

Ratificación del Convenio

a) El presente Convenio deberá ser ratificado por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará la fecha de depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

b) Tan pronto como veintiséis Estados hayan ratificado o se hayan adherido al presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos al trigésimo día después del depósito del vigesimosexto instrumento. Entrará en vigor para cada Estado que lo ratifique posteriormente, al trigésimo día después del depósito del correspondiente instrumento de ratificación.

c) Será obligación del Gobierno de los Estados Unidos de América notificar al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios y adherentes la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

Artículo 92

Adhesión al Convenio

a) El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de miembros de Naciones Unidas, de Estados asociados a ella y de Estados que permanecieron neutrales durante el presente conflicto mundial.

b) La adhesión se efectuará por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América y surtirá efecto al trigésimo día de la fecha de recibo de la notificación por el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará a todos los Estados contratantes.

Artículo 93

Admisión de otros Estados

Los Estados no previstos en los Artículos 91 y 92 a), con el voto de los cuatro quintos de la Asamblea y en las condiciones que ésta fije, podrán participar en el presente Convenio, previo consentimiento del organismo internacional general que para preservar la paz establezcan las naciones del mundo; entendiéndose que en cada caso será necesario el asentimiento de todo Estado invadido o atacado durante la guerra actual por el Estado que solicite su ingreso.

- 31 -

Artículo 94

Enmiendas del Convenio

a) Toda enmienda que se proponga al presente Convenio deberá ser aprobada por voto de dos tercios de la Asamblea y entrará en vigor con respecto a los Estados que la hayan ratificado, cuando la ratifique el número de Estados contratantes fijado por la Asamblea. Este número no será inferior a los dos tercios del total de Estados contratantes.

b) Si la Asamblea opina que la enmienda es de naturaleza tal que justifique esta medida, puede disponer, en la resolución que recomiende su adopción, que todo Estado que no la haya ratificado dentro de determinado período después de que ésta entre en vigor, cese ipso facto de ser miembro de la Organización y parte en el Convenio.

Artículo 95

Denuncia del Convenio

a) Todo Estado contratante puede dar aviso de denuncia del presente Convenio tres años después de su entrada en vigor, por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, quien inmediatamente lo informará a cada uno de los Estados contratantes.

b) La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recibo de la notificación y sólo se aplicará al Estado que haya hecho tal denuncia.

CAPITULO XXIII

Definiciones

Artículo 96

A los fines del presente Convenio se entiende por:

a) "Servicio aéreo", todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

b) "Servicio aéreo internacional", el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.

c) "Línea aérea", toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

d) "Escala para fines no comerciales", el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo.

FIRMA DEL CONVENIO

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio en nombre de sus Gobiernos respectivos en las fechas que aparecen frente a sus firmas.

HECHO en Chicago, el séptimo día de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en el idioma inglés. Un texto redactado en los idiomas inglés, francés y español, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto para la firma en Washington, D.C. Ambos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o se adhieran al presente Convenio.

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

REPORT OF THE CREDENTIALS COMMITTEE

1. At its first meeting held on 9 September 1968 the Conference established a Credentials Committee and the Delegations of Argentina, Kingdom of the Netherlands, Malagasy Republic, Philippines and Venezuela were invited to nominate members for this Committee.
2. On 9 September 1968 at 1215 hours there was a meeting of the Credentials Committee which was composed as follows:
 - Mr. Fernando Petrella (Argentina)
 - Mr. Tomas G. de Castro (Philippines)
 - Mr. Ramanisarivo (Malagasy Republic)
 - Dr. J. P. Honig (Kingdom of the Netherlands)
 - Mr. Mariano Tirado (Venezuela)
3. On a proposal made by the Delegate of the Kingdom of the Netherlands, the Representative of the Philippines, Ambassador Tomas G. de Castro, was elected Chairman of the Committee.

On 16 September 1968, at 1500 hours, the Committee met again and examined the credentials of the following Delegations:

| | |
|-----------------------|------------------------------|
| Algeria | Malagasy Republic |
| Argentina | Malaysia |
| Australia | Mali |
| Belgium | Mexico |
| Bolivia | Netherlands, Kingdom of |
| Brazil | Niger |
| Cameroon | Nigeria |
| Canada | Norway |
| Chad | Pakistan |
| Chile | Paraguay |
| China (Rep. of) | Peru |
| Colombia | Philippines |
| Congo (Brazzaville) | Poland |
| Costa Rica | Portugal |
| Cuba | Rwanda |
| Czechoslovakia | South Africa |
| Dahomey | Spain |
| Denmark | Sweden |
| Dominican Republic | Switzerland |
| Ecuador | Syria |
| France | Tanzania, United Republic of |
| Germany, Fed. Rep. of | Togo |
| Ghana | Tunisia |
| Guatemala | United Kingdom |
| India | United States of America |
| Iraq | Upper Volta |
| Israel | Uruguay |
| Ivory Coast | Venezuela |
| Korea, Republic of | Yugoslavia |
| Lebanon | |

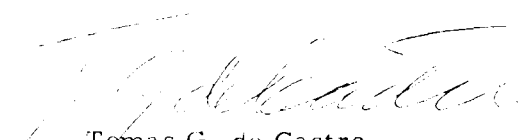
All credentials were judged to be in good and proper order.

5. The Credentials Committee took note that, as at 1500 hours, 16 September 1968, the following Delegations deposited their full powers to sign the Protocol:

| | |
|---------------------|----------------|
| Argentina | Mexico |
| Bolivia | Pakistan |
| Canada | Paraguay |
| Chile | Peru |
| China (Republic of) | Philippines |
| Colombia | Poland |
| Congo (Brazzaville) | Rwanda |
| Costa Rica | South Africa |
| Cuba | Spain |
| Czechoslovakia | Sweden |
| Denmark | Switzerland |
| France | Syria |
| Guatemala | United Kingdom |
| India | Upper Volta |
| Iraq | Uruguay |
| Korea, Republic of | Venezuela |
| Mali | Yugoslavia |

These full powers were found to be in good and proper order.

Buenos Aires,
16 September 1968


Tomas G. de Castro,
Chairman of the Credentials Committee

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

ADDENDUM TO
THE REPORT OF THE CREDENTIALS COMMITTEE

Credentials

1. The Delegations of Senegal and of the United Arab Republic deposited their credentials after the meeting of the Credentials Committee. These credentials were examined by the Chairman of the Credentials Committee and were judged to be in good and proper order. Accordingly, the Delegations of Senegal and of the United Arab Republic should be listed in paragraph 4 of Doc No. 5.

Full Powers

2. Paragraph 5 of Doc No. 5 should be corrected by adding Portugal to the list of Delegations which deposited, as at 1500 hours, 16 September 1968, their full powers to sign the Protocol.

3. In addition to Delegations listed in paragraph 5 of Doc No. 5 the following Delegations deposited, as at 1800 hours, 18 September 1968, their full powers to sign the Protocol:

Brazil, Cameroon, Norway, Senegal, United Arab Republic.

These full powers were examined by the Chairman of the Credentials Committee and were found to be in good and proper order.

Buenos Aires,
18 September 1968.

Signed:

Chairman of the Credentials
Committee

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

(Buenos Aires, September 1963)

REPORT OF THE COMMITTEE
ON THE DRAFT FRENCH TEXT OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

1. On 9 September 1968 the Plenary Meeting of the Conference established a Committee on the French text of the Convention on International Civil Aviation. The Committee was composed of members of Delegations of the following States:

Algeria
Belgium
Canada
Congo (Brazzaville)
Dahomey
France
Israel
Ivory Coast
Malagasy Republic
Mali
Rwanda
Senegal
Switzerland
Togo

2. The Committee held four meetings from 9 to 11 September 1968 under the Chairmanship of Miss M. A. Martin-Sané (France).

3. Having examined the draft text prepared by the Council of ICAO, the Committee recommended the modifications which are indicated in the Attachment thereto.

Signed:

Chairman of the Committee

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

C O N V E N T I O N
 R E L A T I V E A L ' A V I A T I O N
 C I V I L E I N T E R N A T I O N A L E

Signée à Chicago,
 le 7 décembre 1944

P R E A M B U L E

CONSIDERANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale, [et]

supprimé

CONSIDERANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

EN CONSEQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

Ont conclu la présente Convention à ces fins.

P R E M I E R E P A R T I E

N A V I G A T I O N A E R I E N N E

C H A P I T R E I

P R I N C I P E S G E N E R A U X E T
 A P P L I C A T I O N D E L A C O N V E N T I O N

A r t i c l e p r e m i e r

Souveraineté

Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Article 2

Territoire

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un Etat ~~les régions~~ terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat.

Article 3

Aéronefs civils et aéronefs d'Etat

a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.

b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat.

c) Aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant ne peut survoler le territoire d'un autre Etat [ou y atterrir à moins qu'il n'en obtienne l'autorisation, par voie d'accord spécial ou de toute autre manière, et qu'il ne se conforme aux conditions de cette autorisation.]

d) Les Etats contractants s'engagent, lorsqu'ils établiront des règlements pour leurs aéronefs d'Etat, à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils.]

ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.

à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'Etat.

Article 4

Usage indu de l'Aviation civile

Chaque Etat contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention.

CHAPITRE II

VOL AU-DESSUS DU TERRITOIRE
DES ETATS CONTRACTANTS

Article 5

Droits des aéronefs n'assurant
pas de service régulier

Chaque Etat contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux

réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'Etat survolé d'exiger l'atterrissage. Néanmoins, [chaque Etat contractant se réserve, pour des raisons de sécurité de vol,] le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

pour des raisons de sécurité de vol,
chaque Etat contractant se réserve

Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier [à titre onéreux] en dehors des services aériens internationaux réguliers, ils auront aussi le privilège, sous réserve des dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'Etat où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.

contre rémunération ou en vertu d'un
contrat de location

Article 6

Services aériens réguliers

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

Article 7

Cabotage

Chaque Etat contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres Etats contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque Etat contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre Etat ou à une entreprise de transport aérien d'un autre Etat, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat.

Article 8

Aéronefs sans pilote

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne [survolera] sans pilote le territoire d'un Etat [contractant à moins qu'il n'obtienne une] autorisation spéciale dudit Etat et [qu'il ne se conforme] aux conditions de celle-ci. Chaque Etat contractant s'engage à [garantir] que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils [sera] soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

peut survoler
contractant, sauf
conformément

faire en sorte

soit

Article 9

Zones interdites

a) Chaque Etat contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément [pour les aéronefs d'autres Etats le survol de certaines zones de son territoire], pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit Etat qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres Etats contractants, qui assurent des services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites sur le territoire d'un Etat contractant et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres Etats contractants et à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

le vol au-dessus de certaines zones de
son territoire par les aéronefs d'autres
Etats

b) Chaque Etat contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, [ou pendant une période de crise], ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

en période de crise

c) Chaque Etat contractant peut, selon des règlements qu'il a la faculté [de prescrire], exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas a) et b) ci-dessus, atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

d'édicter

Article 10

Atterrissage sur un aéroport douanier

Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, il est permis à des aéronefs de traverser le territoire d'un Etat contractant sans y atterrir, tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un Etat contractant doit, si les règlements dudit Etat l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet Etat aux fins d'inspections douanières et autres. En quittant le territoire d'un Etat contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné ^{de} la même manière. Les caractéristiques de tous les aéroports douaniers désignés doivent être publiées par l'Etat et transmises à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, instituée en vertu de la deuxième partie de la présente Convention, pour communication à tous les autres Etats contractants.

aux mêmes fins

Article 11

Application des règlements de l'air

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un Etat contractant relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les Etats contractants et lesdits aéronefs doivent s'y conformer [,] à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet Etat.

virgule supprimée

Article 12

Règles de l'air

Chaque Etat contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manoeuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manoeuvre des aéronefs. Chaque Etat contractant s'engage à maintenir ^{les} dans toute la mesure du possible, ses règlements dans ce domaine conformes à ceux qui sont établis de temps à autre ^{en vertu}

ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis

de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque Etat contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

Article 13

Règlements d'entrée et de congé

Les lois et règlements d'un Etat contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés, à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet Etat, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.

tels que

Article 14

Prévention de la propagation des maladies

Chaque Etat contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les Etats contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les Etats contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Une telle consultation ne préjugera en rien l'application de toute convention internationale existant en la matière et à laquelle les Etats contractants seraient parties.

préjuge

Article 15

Redevances d'aéroport et droits similaires

Tout aéroport situé dans un Etat contractant et ouvert aux aéronefs de cet Etat aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres Etats contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque Etat contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place, aux fins d'usage public, pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

mis en place aux fins d'usage public

Les redevances qu'un Etat contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne doivent pas:

aéroports, installations

a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;

b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances seront publiées et communiquées à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formulera des recommandations à ce sujet à l'attention de l'Etat ou des Etats intéressés. Aucun Etat contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un Etat contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

sont

formule

Article 16

Visite des aéronefs

Les autorités compétentes de chacun des Etats contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres Etats contractants [,] et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente Convention. virgule supprimée

CHAPITRE III

NATIONALITE DES AERONEFS

Article 17

Nationalité des aéronefs

Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés.

Article 18

Double immatriculation

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un Etat, mais son immatriculation peut être transférée d'un Etat à un autre.

Article 19

Lois nationales régissant l'immatriculation

L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un Etat contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements.

Article 20

Port des marques

Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres.

Article 21

Rapports d'immatriculation

Chaque Etat contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre Etat contractant ou à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit Etat. De plus, chaque Etat contractant fournit à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, selon les règlements que cette dernière peut prescrire, des rapports donnant les renseignements pertinents qui peuvent être rendus disponibles sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet Etat et habituellement employés à la navigation aérienne internationale. Sur demande, l'Organisation de l'Aviation civile internationale met les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres Etats contractants.

édicter

CHAPITRE IV

MESURES DESTINEES A FACILITER
LA NAVIGATION AERIENNE

Article 22

Simplification des formalités

Chaque Etat contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des Etats contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, la santé, la douane et le congé

relatives à l'immigration, à la santé,
à la douane et au congé

Article 23

Régime de douane et d'immigration

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques établies ou recommandées de temps à autre en vertu de la présente Convention. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

qui pourraient être établies ou
recommandées

Article 24

Droits de douane

a) Au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre Etat contractant ou transitant par ce territoire, tout aéronef [sera] temporairement admis en franchise de droits, sous réserve des règlements douaniers de cet Etat. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef d'un Etat contractant à son arrivée sur le territoire d'un autre Etat contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'Etat ou les autorités locales. Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'Etat, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

est

b) Les pièces de rechange et le matériel importés dans le territoire d'un Etat contractant pour être installés ou utilisés sur un aéronef d'un autre Etat contractant employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de droits de douane, sous réserve de [l'observance] des règlements de l'Etat intéressé, qui peuvent disposer que ces objets [seront] placés sous la [surveillance de la douane].

l'observation

sont

surveillance et le contrôle de la douane

Article 25

Aéronefs en détresse

Chaque Etat contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera [possibles] afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances. Chaque Etat contractant entreprenant la recherche d'aéronefs disparus [] collaborera aux mesures coordonnées [recommandées de temps à autre] en vertu de la présente Convention.

réalisables

virgule supprimée
qui pourraient être recommandées

Article 26

Enquête sur les accidents

En cas d'accident [survenant] à un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant [et entraînant] mort ou lésion grave ou [révélant] de graves déficiences techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'Etat dans lequel l'accident [est survenu] ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Il [sera] donné à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de nommer des observateurs pour assister à l'enquête et l'Etat procédant à l'enquête lui [communiquera] le rapport et les constatations en la matière.

survenu

et ayant entraîné
révélé

s'est produit

est

communiqué

Article 27

Exemption de saisie en cas de contestation sur les brevets d'invention

a) Lorsqu'un aéronef d'un Etat contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre Etat contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit Etat, avec ou sans atterrissage, ne donne lieu ni à saisie ou rétention de l'aéronef, ni à réclamation à l'encontre de son propriétaire ou exploitant, ni à toute autre intervention de la part ou au nom de cet Etat ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé dans l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant convenu que, dans cet Etat, il [ne sera] exigé en aucun cas le dépôt d'un cautionnement en raison de l'exemption [susmentionnée] de saisie ou de rétention de l'aéronef [.]

n'est

visée ci-dessus.

b) Les dispositions du paragraphe a) du présent article s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant, aucune pièce ni aucun matériel breveté

ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur de l'Etat contractant sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté de cet Etat à des fins commerciales.

c) Seuls bénéficient des dispositions du présent article les Etats parties à la présente Convention 1) qui sont également parties à la Convention internationale sur la protection de la propriété industrielle et à tous amendements à ladite Convention,] ou 2) qui ont promulgué, sur les brevets, des lois reconnaissant et protégeant d'une manière adéquate les inventions des ressortissants des autres Etats parties à la présente Convention.

virgule supprimée

Article 28

Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge [réalisable, à]

réalisable:

a) [fournir] sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques [recommandées ou établies de temps à autre] en vertu de la présente Convention;

à fournir

qui pourraient être recommandées ou établies

b) [adopter] et mettre en oeuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, [codes, balisage, signalisation, feux et autres pratiques et règles d'exploitation recommandés ou établis de temps à autre] en vertu de la présente Convention;

à adopter

aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandés ou établis

c) [collaborer] aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes [recommandées ou établies de temps à autre] en vertu de la présente Convention.

à collaborer

qui pourraient être recommandées ou établies

CHAPITRE V

CONDITIONS A REMPLIR
EN CE QUI CONCERNE LES AERONEFS

Article 29

Documents de bord des aéronefs

Tout aéronef d'un Etat contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants:

- a) son certificat d'immatriculation;
- b) son certificat de navigabilité;
- c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage;
- d) son carnet de route;
- e) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef;
- f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination;
- g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de [celui-ci]

ce fret

Article 30

Equipement radio des aéronefs

a) Les aéronefs de chaque Etat contractant ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'autres Etats contractants, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré une licence d'installation et d'utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire de l'Etat contractant survolé conformément aux règlements [prescrits] par cet Etat.

édictees

b) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Article 31

Certificats de navigabilité

Tout aéronef employé à la navigation internationale [est pourvu] d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé.

doit être muni

Article 32

Licences du personnel

a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale [sont] munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

doivent être

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

Article 33

Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres Etats contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales [établies de temps à autre] conformément à la présente Convention.

qui pourraient être établies

Article 34

Carnets de route

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui [peut être prescrite de temps à autre] en vertu de la présente Convention.

pourrait être prescrite

Article 35

Restrictions relatives à la cargaison

a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit Etat. Chaque Etat détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'Aviation civile internationale [peut faire de temps à autre]

pourrait formuler le cas échéant

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le [transport] à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe a), à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres Etats employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

transport,

Article 36

Appareils photographiques

Tout Etat contractant peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs [au-dessus de] son territoire.

survolant

CHAPITRE VI

NORMES ET PRATIQUES
RECOMMANDEES INTERNATIONALES

Article 37

Adoption de normes et procédures
internationales

Chaque Etat contractant s'engage à [collaborer en vue d'atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation

prêter son concours pour

relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans [tous les cas où] une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

toutes les matières pour lesquelles

A cette fin, l'Organisation de l'Aviation civile internationale [adoptera et amendera de temps à autre], selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants:

adopte et amende

a) systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;

b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;

c) règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne;

d) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien;

e) navigabilité des aéronefs;

f) immatriculation et identification des aéronefs;

g) collecte et échange de renseignements météorologiques;

h) livres de bord;

i) cartes et plans aéronautiques;

j) régime de douane et d'immigration;

k) aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents;

et, lorsqu'il [paraîtra] approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

paraît

Article 38

Dérogation aux normes et aux
procédures internationales

Tout Etat qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifiera immédiatement à l'Organisation de l'Aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout Etat qui n'apportera pas les amendements appropriés à ses propres règlements ou pratiques en avisera le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale, ou indiquera les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifiera immédiatement à tous les autres Etats la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'Etat en question.

notifie

qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil

internationale ou indique

notifie

Article 39

Annotation des certificats et licences

a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronefs'écartait de cette norme.

b) Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir en annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

sous forme d'

Article 40

Validité des certificats ~~et~~
licences ~~]~~ annotés

et des licences

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ~~ou licence]~~ a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre.

ou la licence

L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ~~],~~ ou d'un élément certifié d'aéronef dans un Etat autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'Etat dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

virgule supprimée

Article 41

Reconnaissance des normes
de navigabilité existantes

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs ni au matériel d'aéronefs des types dont le prototype a été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation avant l'expiration des trois années qui suivent la date d'adoption d'une norme internationale de navigabilité pour ce matériel.

Article 42

Reconnaissance des normes
existantes de compétence du personnel

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel; mais elles s'appliquent dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

DEUXIEME PARTIE

L'ORGANISATION DE
L'AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE

CHAPITRE VII

L'ORGANISATION

Article 43

Nom et composition

Il est institué par la présente Convention une organisation qui portera le nom d'Organisation de l'Aviation civile internationale. Elle se compose d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organes qui pourraient être nécessaires.

Article 44

Objectifs

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à:

a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale [à travers le monde;]

dans le monde entier;

b) encourager à des fins pacifiques les techniques de construction et d'exploitation des aéronefs;

c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale;

d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;

e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;

f) assurer le respect intégral des droits des Etats contractants et [une juste chance] pour chaque Etat contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;

une possibilité équitable

g) éviter la discrimination entre Etats contractants;

h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;

i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

Article 45

Siège permanent

L'Organisation [a] son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil. aura

Article 46

Première session de l'Assemblée

La première session de l'Assemblée sera convoquée par le Conseil intérimaire de l'Organisation provisoire précitée dès l'entrée en vigueur de la présente Convention et se tiendra à la date et au lieu que fixera le Conseil intérimaire.

Article 47

Capacité juridique

Sur le territoire de chaque Etat contractant, l'Organisation jouit de la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions. La pleine personnalité juridique lui est accordée partout où elle est compatible avec la constitution et les lois de l'Etat intéressé.

CHAPITRE VIII

L'ASSEMBLEE

Article 48

Sessions de l'Assemblée et vote

a) L'Assemblée se réunit chaque année et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par dix Etats contractants.

b) Tous les Etats contractants ont un droit égal d'être représentés aux sessions de l'Assemblée et chaque Etat contractant a droit à une voix. Les délégués représentant les Etats contractants peuvent être assistés de conseillers techniques, qui peuvent participer aux séances mais n'ont pas droit de vote.

c) La majorité des Etats contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'Assemblée. Sauf dispositions contraires de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des votes émis.

Article 49

Pouvoirs et [devoirs] de l'Assemblée

obligations

Les pouvoirs et [devoirs] de l'Assemblée sont les suivants:

obligations

a) élire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;

b) élire les Etats contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du Chapitre IX;

c) examiner les rapports du Conseil, leur donner la suite qui convient et statuer sur toute question dont elle est saisie par le Conseil;

d) établir son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables;

e) voter un budget annuel et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII;

f) examiner les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation;

g) renvoyer, à sa discrétion, au Conseil, aux commissions subsidiaires ou à tout autre organe, toute question de sa compétence.

h) déléguer au Conseil les pouvoirs et l'autorité nécessaires ou souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations d'autorité;

i) donner effet aux dispositions appropriées du Chapitre XIII;

j) examiner les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la présente Convention et, si elle les approuve, les recommander aux Etats contractants conformément aux dispositions du Chapitre XXI;

k) traiter de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et dont le Conseil n'est pas expressément chargé.

CHAPITRE IX

LE CONSEIL

Article 50

Composition et élection du Conseil

a) Le Conseil est un organe permanent responsable devant l'Assemblée. Il se compose de vingt et un Etats contractants élus par l'Assemblée. Il est procédé à une élection lors de la première session de l'Assemblée, ensuite tous les trois ans, les membres du Conseil ainsi élus restent en fonction jusqu'à l'élection suivante.

et ensuite tous les trois ans;

b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donne une représentation adéquate: 1) aux Etats d'importance majeure dans le transport aérien; 2) aux Etats, non inclus à un autre titre, qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale; 3) aux Etats, non inclus à un autre titre, dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde. L'Assemblée pourvoit aussitôt que possible à toute vacance au Conseil; tout Etat contractant ainsi élu au Conseil reste en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant d'un Etat contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international [ou y avoir des intérêts financiers]

ou avoir des intérêts financiers dans un tel service.

Article 51

Président du Conseil

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Celui-ci est rééligible. Il n'a pas droit de vote. Le Conseil élit parmi ses membres un ou plusieurs Vice-Présidents, qui conservent leur droit de vote lorsqu'ils remplissent les fonctions de Président. Le Président n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des membres du Conseil mais, si un représentant est élu, son siège est réputé vacant et l'Etat qu'il représentait l'y pourvoit. Les fonctions du Président sont les suivantes:

pourvoit à la vacance.

a) convoquer le Conseil, le Comité du Transport aérien et la Commission de Navigation aérienne;

b) agir comme représentant du Conseil; l'et

supprimé

c) exercer au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

Article 52

Vote au Conseil

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité de ses membres. Le Conseil peut déléguer l'son autorité, pour tout sujet déterminé, à un comité composé de membres du Conseil. Les décisions de tout comité du Conseil peuvent être portées en appel devant le Conseil par tout Etat contractant intéressé.

ses pouvoirs,

Article 53

Participation sans droit de vote

Tout Etat contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil ainsi que par ses comités et commissions de toute question qui touche particulièrement ses intérêts. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie.

Article 54

Fonctions obligatoires du Conseil

Le Conseil doit:

- a) présenter des rapports annuels à l'Assemblée; soumettre
- b) exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations que lui assigne la présente Convention;
- c) arrêter son organisation et son règlement intérieur;
- d) nommer un Comité du Transport aérien dont les membres seront choisis parmi les représentants des membres du Conseil et qui sera responsable devant celui-ci , et définir les fonctions de ce Comité; sont est virgule supprimée
- e) instituer une Commission de Navigation aérienne, conformément aux dispositions du Chapitre X;
- f) gérer les finances de l'Organisation conformément aux dispositions des Chapitres XII et XV;
- g) fixer les émoluments du Président du Conseil;
- h) nommer un agent exécutif principal, qui portera le titre de Secrétaire général et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre XI; porte
- i) demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris des renseignements sur les coûts d'exploitation et sur le détail des subventions versées aux entreprises de transport aérien et provenant de fonds publics;
- j) signaler aux Etats contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil;
- k) rendre compte à l'Assemblée de toute infraction à la présente Convention, lorsqu'un Etat contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après notification de l'infraction;

1) adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des normes et des pratiques recommandées internationales; pour des raisons de commodité, les [appeler] Annexes à la présente Convention et notifier à tous les Etats contractants les dispositions prises;

désigner comme

m) examiner les recommandations de la Commission de Navigation aérienne tendant à amender les Annexes et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du Chapitre XX;

n) examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un Etat contractant.

Article 55

Fonctions facultatives du Conseil

Le Conseil peut:

a) s'il y a lieu et lorsque cela se révèle souhaitable à l'expérience, créer, sur une base régionale ou autre, des commissions de transport aérien subordonnées et définir des groupes d'Etats ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra [traiter en vue de] faciliter la réalisation des fins de la présente Convention;

s'employer à

b) déléguer [à la Commission de Navigation aérienne des fonctions] en sus de celles que prévoit la Convention et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

des fonctions à la Commission de Navigation aérienne

c) [entreprendre] des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux Etats contractants et faciliter l'échange, entre Etats contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne;

mener

d) étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes [long courrier] et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant.

principales,

e) enquêter, à la demande d'un Etat contractant, sur toute situation qui paraît comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

CHAPITRE X

LA COMMISSION DE
NAVIGATION AERIEENNE

Article 56

Nomination de la Commission

La Commission de Navigation aérienne se compose de douze membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par des Etats contractants. Ces personnes doivent posséder les titres et qualités, ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique. Le Conseil [invitera] tous les Etats contractants à soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de Navigation aérienne est nommé par le Conseil.

invite

Article 57

Fonctions de la Commission

La Commission de Navigation aérienne doit:

- a) examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la présente Convention;
- b) instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout Etat contractant peut être représenté, s'il le désire;
- c) donner des avis au Conseil sur la collecte et la communication aux Etats contractants de tous les renseignements qu'elle [considère] nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne.

juge

CHAPITRE XI

PERSONNEL

Article 58

Nomination du personnel

Sous réserve des règles établies par l'Assemblée et des dispositions de la présente Convention, le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi, la formation et les traitements, indemnités et conditions de service du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'Organisation et peut employer des ressortissants de tout Etat contractant ou utiliser leurs services.

Article 59

Caractère international du personnel

Le Président du Conseil, le Secrétaire général et les autres membres du personnel ne doivent ni solliciter ni accepter d'instructions, dans l'exécution de leur tâche, d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque Etat contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des fonctions du personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exécution de sa tâche.

Article 60

Immunités et privilèges du personnel

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où son ordre constitutionnel le permet, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation les immunités et privilèges accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général sur les immunités et privilèges des fonctionnaires internationaux intervient, les immunités et privilèges accordés au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général. régime

CHAPITRE XII

FINANCES

Article 61

Budget et répartition des dépenses

Le Conseil soumet à l'Assemblée un budget annuel, des états de comptes annuels et des prévisions annuelles de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des Etats qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les Etats contractants sur la base qu'elle détermine [de temps à autre.]

en tant que de besoin.

Article 62

Suspension du droit de vote

L'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation.

Article 63

Dépenses des délégations et des autres représentants

Chaque Etat contractant prend à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'Assemblée ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et autres dépenses de toute personne qu'il nomme pour siéger au Conseil, et des personnes qu'il propose comme membres ou désigne comme représentants dans tous comités ou commissions subsidiaires de l'Organisation.

CHAPITRE XIII

AUTRES ARRANGEMENTS
INTERNATIONAUX

Article 64

Arrangements visant la sécurité

en matière de sécurité

En ce qui concerne les questions aériennes de sa compétence qui touchent directement la sécurité du monde, l'Organisation peut, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements appropriés avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour préserver la paix.

Pour
concernent
mondiale

Article 65

Arrangements avec d'autres
organismes internationaux

Le Conseil peut, au nom de l'Organisation, conclure avec d'autres organismes internationaux, des accords pour le fonctionnement de services communs et pour l'établissement d'arrangements communs au sujet du personnel et peut, avec l'approbation de l'Assemblée, conclure tous autres arrangements de nature à faciliter le travail de l'Organisation.

avec d'autres organismes interna-
tionaux des accords en vue d'entre-
tenir des services communs et
d'établir des arrangements

Article 66

Fonctions relatives à d'autres accords

a) L'Organisation exerce également les fonctions que lui confèrent l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux et l'Accord relatif au Transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux dispositions desdits accords.

b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'ont pas accepté l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux ou l'Accord relatif au Transport aérien international établis à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur les questions soumises à l'Assemblée ou au Conseil en vertu des dispositions de l'Accord [pertinent.]

en cause.

TROISIEME PARTIE

TRANSPORT AERIEN
INTERNATIONAL

CHAPITRE XIV

RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

Article 67

Communication de rapports au Conseil

Chaque Etat contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient et des états financiers indiquant, notamment, le montant et la source de tous leurs revenus.

CHAPITRE XV

AEROPORTS ET AUTRES INSTALLATIONS
ET SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

Article 68

Désignation des itinéraires et des aéroports

Chaque Etat contractant peut, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire, ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser.

Article 69

Amélioration des installations et services de navigation aérienne

Si le Conseil estime que les aéroports ou autres installations et services de navigation aérienne d'un Etat contractant, y compris ses services radioélectriques et météorologiques, ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'Etat directement en cause et les autres Etats intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet. Aucun Etat contractant n'est coupable d'infraction à la présente Convention s'il omet de donner suite à ces recommandations.

Article 70

Financement des installations et services de navigation aérienne

[Dans les circonstances qu'envisagent les dispositions de l'article 69, un Etat contractant peut] conclure un arrangement avec le Conseil afin de donner effet à de telles recommandations. L'Etat peut choisir de prendre à sa charge tous les frais résultant dudit arrangement. Dans le cas contraire, le Conseil peut accepter, à la demande de l'Etat, de pourvoir à la totalité ou à une partie des frais.

Un Etat contractant peut, dans les circonstances envisagées à l'article 69,

Article 71

Fourniture et entretien d'installations et services par le Conseil

Si un Etat contractant le demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer en totalité ou en partie les aéroports et autres installations et services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques requis sur le territoire dudit Etat pour l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux des autres Etats contractants et peut fixer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des installations et services fournis.

Article 72

Acquisition ou utilisation de [terrains]

terrain

Lorsqu'un terrain est nécessaire pour des installations et services financés en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un Etat contractant, cet Etat doit, soit fournir lui-même ce terrain, dont il conservera la propriété s'il le désire, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et conformément à ses lois.

Article 73

Dépenses et contributions

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis à sa disposition par l'Assemblée en vertu du Chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes aux fins du présent chapitre en prélevant sur les fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil [répartit] les contributions au capital requis aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues pour une période de temps raisonnable, entre les Etats contractants qui y consentent et dont les entreprises de transport aérien utilisent les installations et services en cause. Le Conseil peut également fixer les contributions des Etats qui y consentent à tous fonds de roulement nécessaires.

fixe

Article 74

Assistance technique et utilisation des revenus

Lorsque le Conseil, à la demande d'un Etat contractant, avance des fonds ou fournit des aéroports ou d'autres installations et services en totalité ou en partie, l'arrangement peut prévoir, avec le consentement de cet Etat, une assistance technique dans la direction et l'exploitation des aéroports et autres installations et services, ainsi que le paiement, par prélèvement sur les revenus d'exploitation de ces aéroports et autres installations et services, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres installations et services et des charges d'intérêt et d'amortissement.

Article 75

Reprise des installations et services
[procurés] par le Conseil

fournis

Un Etat contractant peut à tout moment se dégager de toute obligation contractée par lui en vertu de l'article 70 et reprendre les aéroports et autres installations et services établis par le Conseil sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme qui, de l'avis du Conseil, est raisonnable en l'occurrence. Si l'Etat estime que la somme fixée par le Conseil n'est pas raisonnable, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée et l'Assemblée peut confirmer ou modifier la décision du Conseil.

Article 76

Restitution de fonds

Les fonds réunis par le Conseil par voie de remboursement effectué en vertu de l'article 75 et provenant de paiements d'intérêt et d'amortissement en vertu de l'article 74 sont, dans le cas des avances financées à l'origine par des Etats en vertu de l'article 73, restitués aux Etats pour lesquels des contributions ont été fixées à l'origine, proportionnellement à leurs contributions, selon la décision du Conseil.

CHAPITRE XVI

[ORGANISATIONS CONJOINTES
D'EXPLOITATION ET
SERVICES EN POOL]

ORGANISATIONS D'EXPLOITATION
EN COMMUN ET
SERVICES EN POOL

Article 77

[Organisations conjointes
d'exploitation autorisées]

Organisations d'exploitation en
commun autorisées

[Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs Etats contractants de constituer des organisations conjointes d'exploitation de transport aérien ou des agences internationales d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur tout itinéraire ou dans toute région; toutefois, ces organisations ou agences et ces services en pool seront soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil déterminera de quelle manière les dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs s'appliqueront aux aéronefs exploités par des agences internationales d'exploitation.]

Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs Etats contractants de constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur toute route ou dans toute région. Toutefois, ces organisations ou organismes et ces services en pool sont soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil détermine les modalités d'application des dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation.

Article 78

Rôle du Conseil

Le Conseil peut suggérer aux Etats contractants intéressés de former des organisations conjointes pour exploiter des services aériens sur [tout itinéraire] ou dans toute région.

toute route

Article 79

Participation aux organisations d'exploitation

Un Etat peut participer à des organisations [conjointes d'exploitation] ou à des arrangements de pool par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs compagnies de transport aérien désignées par son gouvernement. Ces compagnies peuvent, à la discrétion exclusive de l'Etat intéressé, être propriété d'Etat, en tout ou partie, ou propriété privée.

d'exploitation en commun

QUATRIEME PARTIE

DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVII

AUTRES ACCORDS ET
ARRANGEMENTS AERONAUTIQUES

Article 80

Conventions de Paris et de La Havane

Chaque Etat contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919, ou la Convention relative à l'aviation commerciale, signée à La Havane le 20 février 1928, s'il est partie à l'une ou l'autre de ces Conventions. Entre Etats contractants, la présente Convention remplace les Conventions de Paris et de La Havane ci-dessus mentionnées.

Article 81

Enregistrement des accords existants

Tous les accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un Etat contractant et tout autre Etat, ou entre une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant et tout autre Etat ou une entreprise de transport aérien de tout autre Etat, doivent être enregistrés immédiatement au Conseil.

Article 82

Abrogation d'arrangements incompatibles

Les Etats contractants reconnaissent que la présente Convention abroge toutes les obligations et ententes entre eux qui sont incompatibles avec ses dispositions et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ni conclure de telles ententes. Un Etat contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a contracté envers un Etat non contractant ou un ressortissant d'un Etat contractant ou d'un Etat non contractant des obligations incompatibles avec les dispositions de la présente Convention, doit prendre sans délai des mesures pour se libérer desdites obligations. Si une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant a assumé de telles obligations incompatibles, l'Etat dont elle a la nationalité s'emploiera de son mieux pour qu'il soit mis fin immédiatement à ces obligations et en tout cas fera en sorte qu'il y soit mis fin aussitôt que cela sera légalement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention. juridiquement

Article 83

Enregistrement des nouveaux arrangements

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout Etat contractant peut conclure des arrangements qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature doit être enregistré immédiatement au Conseil, qui le rend public aussitôt que possible.

CHAPITRE XVIII

DIFFERENDS
ET MANQUEMENTS

Article 84

Règlement des différends

Si un désaccord entre deux ou plusieurs Etats contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout Etat impliqué dans ce désaccord. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Tout Etat contractant peut, sous réserve de

l'article 85, appeler de la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage ad hoc établi en accord avec les autres parties au différend ou à la Cour permanente de Justice internationale. Un tel appel doit être notifié au Conseil dans les soixante jours à compter de la réception de la notification de la décision du Conseil.

Article 85

Procédure d'arbitrage

Si un Etat contractant, partie à un différend dans lequel la décision du Conseil est en instance d'appel, n'a pas accepté le Statut de la Cour permanente de Justice internationale et si les Etats contractants parties à ce différend ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tribunal d'arbitrage, chacun des Etats contractants parties au différend désigne un arbitre et ces arbitres désignent un surarbitre. Si l'un des Etats contractants parties au différend n'a pas désigné d'arbitre dans les trois mois à compter de la date de l'appel, un arbitre sera choisi au nom de cet Etat par le Président du Conseil sur une liste de personnes qualifiées et disponibles tenue par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur un surarbitre, le Président du Conseil désigne un surarbitre choisi sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre se constituent alors en tribunal d'arbitrage. Tout tribunal d'arbitrage établi en vertu du présent article ou de l'article précédent détermine ses règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu que le Conseil peut décider des questions de procédure dans le cas d'un retard qu'il estimerait excessif.

Article 86

Appels

A moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si l'exploitation d'une entreprise de transport aérien international est conforme aux dispositions de la présente Convention reste en vigueur, à moins qu'elle ne soit infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel. Les décisions de la Cour permanente de Justice internationale et celles d'un tribunal d'arbitrage sont définitives et obligatoires.

Article 87

Sanction à l'égard d'une entreprise de transport aérien en défaut

Chaque Etat contractant s'engage à ne pas permettre, dans l'espace aérien au-dessus de son territoire, l'exploitation d'une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant, si le Conseil a décidé que cette entreprise ne se conforme pas à une décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent.

Sanctions à l'encontre d'une entreprise de transport aérien qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

Article 88

Sanction à l'égard d'un Etat en infraction

L'Assemblée suspendra le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant trouvé en infraction au regard des dispositions du présent chapitre.

Sanctions à l'encontre d'un Etat qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

suspend

CHAPITRE XIX

GUERRE

Article 89

Guerre et état d'urgence

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne portent atteinte à la liberté d'action d'aucun des Etats contractants concernés, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique dans le cas de tout Etat contractant qui proclame l'état d'urgence nationale et notifie ce fait au Conseil.

Guerre et état de crise

de crise

CHAPITRE XX

ANNEXES

Article 90

Adoption et amendement des Annexes

a) L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa 1) de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque Etat contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux Etats contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre temps la majorité des Etats contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil.

b) Le Conseil notifie immédiatement à tous les Etats contractants l'entrée en vigueur de toute Annexe ou de tout amendement à une Annexe.

CHAPITRE XXI

RATIFICATIONS, ADHESIONS, AMENDEMENTS ET DENONCIATIONS

Article 91

Ratification de la Convention

a) La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification seront déposés dans les archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui notifiera la date du dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

sont

notifie

b) Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six Etats, elle entrera en vigueur entre ces Etats le trentième jour après le dépôt du vingt-sixième instrument. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

c) Il incombera au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique de notifier au Gouvernement de chacun des Etats signataires et adhérents la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

incombe

Article 92

Adhésion à la Convention

a) La présente Convention est ouverte à l'adhésion des Etats membres des Nations Unies, des Etats associés à ceux-ci et des Etats demeurés neutres pendant le présent conflit mondial.

b) L'adhésion s'effectue par une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et prendra effet à partir du trentième jour qui suivra la réception de la notification par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui avisera tous les Etats contractants.

prend effet le trentième jour qui suit

lequel en avise

Article 93

Admission d'autres Etats

Les Etats autres que ceux auxquels s'appliquent les articles 91 et 92 a) peuvent, sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour préserver la paix, être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée dans les conditions que l'Assemblée pourra prescrire, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué au cours de la présente guerre par l'Etat qui demande son admission sera nécessaire.

Article 94

Amendement de la Convention

a) Toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des Etats qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'Etats contractants fixé par l'Assemblée. Le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des Etats contractants.

b) Si à son avis l'amendement est de nature à justifier cette mesure, l'Assemblée peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout Etat qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai déterminé après que cet amendement sera entré en vigueur cessera alors d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

Article 95

Dénonciation de la Convention

a) Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention trois ans après son entrée en vigueur au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui informe immédiatement chacun des Etats contractants,

qui en informe

b) La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification et ne vaut qu'à l'égard de l'Etat qui a effectué la dénonciation.

prend

CHAPITRE XXII

DEFINITIONS

Article 96

Aux fins de la présente Convention

a) "Service aérien" signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;

b) "Service aérien international" signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats;

c) "Entreprise de transport aérien" signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

d) "Escale non commerciale" signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, marchandises ou courrier.

de marchandises ou de courrier

SIGNATURE
DE LA CONVENTION

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires sous-signés, dûment autorisés, signent la présente Convention au nom de leurs Gouvernements respectifs aux dates figurant en regard de leurs signatures.

FAIT à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune de ces versions faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D. C.). Les deux textes seront déposés aux archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce Gouvernement aux Gouvernements de tous les Etats qui signeront la présente Convention ou y adhéreront.

chacune faisant également foi,

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

REPORT OF THE COMMITTEE
ON THE DRAFT SPANISH TEXT OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

1. The Committee on the Spanish Text established by the First Plenary Meeting of the Conference on 9 September 1968 and composed of Delegations of the following States:

Argentina
Bolivia
Chile
Colombia
Ecuador
Paraguay
Peru
Philippines
Venezuela

held five meetings from 9 to 12 September 1968 under the Chairmanship of Mr. M. Barroso (Spain).

2. The Committee examined the draft Spanish text of the Convention prepared by the Council of ICAO and recommends modifications which are indicated in the Attachment thereto.

Signed:

Chairman of the Committee

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

CONVENIO
DE AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL

Firmado en Chicago,
el 7 de diciembre de 1944

PREAMBULO

CONSIDERANDO: Que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general; y

disensión

CONSIDERANDO: Que es deseable evitar toda [fricción] entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

FOR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades [y] y realizarse de modo [firme] y económico;

sano

Han concluido

[Celebran] a estos fines el presente Convenio.

PRIMERA PARTE

NAVEGACION AEREA

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES
Y APLICACION DEL CONVENIO

Artículo 1

Soberanía

plena

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía [completa] y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Artículo 2

Territorio

áreas
dominio

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las [extensiones] terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, [jurisdicción], protección o mandato de dicho Estado.

Artículo 3

Aeronaves civiles y de Estado

modo, y de conformidad con las
condiciones de la autorización.

a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante [] podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro [modo y de conformidad con las condiciones estipuladas al respecto.]

d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

Artículo 4

Uso indebido de la aviación civil

Todo Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.

CAPITULO II

VUELO SOBRE TERRITORIO
DE ESTADOS CONTRATANTES

Artículo 5

Derecho de vuelo en
servicios no regulares

utilicen

Todo Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se [empleen] en servicios

- 3 -

a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en el con

sobrevolado

internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, á hacer vuelos sin hacer escalas y a hacer escalas sobre su territorio para fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobre el cual vuelen de exigir aterrizaje. Sin embargo, todo Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

utilizan

Si dichas aeronaves se emplean en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.

Artículo 6

Servicios aéreos regulares

No podrá explotarse ningún servicio aéreo internacional regular en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

Artículo 7

Cabotaje

Todo Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. Todo Estado contratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad, a ningún otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

exclusividad a cualquier

Artículo 8

Aeronaves sin piloto

Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Todo Estado contratante se compromete a asegurar [se de] que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles.

Artículo 9

Zonas prohibidas

puede,

a) Todo Estado contratante [puede] por razones militares o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se [trate] que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se empleen en servicios similares. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante y todas las modificaciones [de] que puedan ser objeto posteriormente, [deberán] comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

trate,

ulteriores

b) Todo Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, [de] restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados.

a

c) Todo Estado contratante puede exigir, de acuerdo con las condiciones que determine, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas en los párrafos a) y b) anteriores, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio.

Artículo 10

Aterrizaje en aeropuertos aduaneros

Excepto en el caso en que, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio o en una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. Las características de todos los aeropuertos aduaneros deberán ser publicadas por el Estado y transmitidas a la Organización de Aviación Civil Internacional, creada en virtud de lo dispuesto en la Segunda Parte del presente Convenio, a fin de que sean comunicadas a todos los demás Estados contratantes.

Artículo 11

Aplicación de las [reglas del aire]

reglamentaciones aéreas

A reserva de

o a
aeronaves,

[Con sujeción a] lo dispuesto en el presente Convenio, las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional [o en] la operación y navegación de dichas [aeronaves] mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

Artículo 12

Reglas del aire

Todo Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Todo Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en

asegurar que se procederá contra

todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Todo Estado contratante se compromete a [garantizar la persecución de] todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

Artículo 13

sobre

Disposiciones [de] entrada y salida

entrada,

Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a [disposiciones de entrada] y [permiso de] salida, migración, pasaportes, aduanas y [de] sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

Artículo 14

Protección contra la propagación de enfermedades

estrecha consulta

Todo Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico[s]), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera[s] otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los Estados contratantes [se] mantendrán [en] consulta [directa] con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Tales consultas se harán sin perjuicio de la aplicación de [toda] [convención] internacional existente sobre la materia en [la] que sean partes los Estados contratantes.

cualquier
convenio
el

Artículo 15

Derechos aeroportuarios y otros similares

Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Artículo 68, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. [Las mismas] condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:

a) Respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares;

b) Respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen (del) Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.

Tales

por el

Artículo 16

Inspección de aeronaves

a inspeccionar

a

Las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán [el] derecho [de registrar], sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, ya sea a la llegada o a la salida y [de] examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio.

CAPÍTULO III

NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

Artículo 17

Nacionalidad de las aeronaves.

están

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que [están] matriculadas.

Artículo 18

Matriculación doble

Estado, pero

Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un [Estado. Sin embargo,] su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

Artículo 19

Leyes nacionales sobre matriculación

La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos.

Artículo 20

Ostentación de las marcas

deberá

Toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional [debe] llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y de matrícula.

Artículo 21

Informes sobre matrículas

dicte,

habitualmente

Todo Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además, todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que ésta [decida dictar,] informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen [normalmente] en la navegación aérea internacional. Previa solicitud, la Organización de Aviación Civil Internacional pondrá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes.

CAPITULO IV

MEDIDAS PARA FACILITAR
LA NAVEGACION AEREA

Artículo 22

Simplificación de formalidades

Todo Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre migración, sanidad, aduanas y despacho.

Artículo 23

Formalidades de aduanas] y de migración

impide

Todo Estado contratante se compromete, en la medida de lo posible, a establecer disposiciones de aduanas] y de migración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en el sentido de que [impida] el establecimiento de aeropuertos francos.

Artículo 24

Derechos de aduana

a) Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana[s] de tal Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana del Estado, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.

b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

Artículo 25

Aeronaves en peligro

Todo Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere [posible] a las aeronaves en peligro en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan. Todo Estado contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que [en su oportunidad] puedan recomendarse en aplicación del presente Convenio.

posibles

oportunamente

Artículo 26

Investigación de accidentes

En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesiones graves, o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta (de) las circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para estar presentes en la encuesta y el Estado que la realice comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones al respecto.

sobre

Artículo 27

Exención de embargo por reclamaciones sobre patentes

a) Mientras una aeronave de un Estado contratante esté empleada en la navegación aérea internacional, la entrada autorizada en el territorio de otro Estado contratante o el tránsito autorizado a través de dicho territorio, con o sin aterrizaje, no darán lugar a embargo o detención de la aeronave ni a reclamación alguna contra su propietario u operador ni a ingerencia alguna por parte o en nombre de este Estado o de cualquier persona que en él se halle, basándose en que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios o la operación de la aeronave infringen los derechos de alguna patente, diseño o modelo debidamente concedidos o registrados en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la aeronave, entendiéndose que en dicho Estado no se exigirá en ningún caso un depósito de garantía por la exención anteriormente mencionada de embargo o detención de la aeronave.

b) Las disposiciones del párrafo a) del presente artículo se aplicarán también al almacenamiento de piezas y equipo de repuesto para aeronaves, así como al derecho de usarlos e instalarlos en la reparación de una aeronave de un Estado contratante en el territorio de cualquier otro Estado contratante siempre que las piezas o el equipo

patentados, así almacenados, no se vendan ni distribuyan internamente ni se exporten con fines comerciales desde el Estado contratante en el que haya penetrado la aeronave.

c) Los beneficios de este artículo se aplicarán sólo a los Estados, partes en el presente Convenio, que 1) sean partes en la Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y sus enmiendas, o 2) hayan promulgado leyes sobre patentes que reconozcan y protejan debidamente las invenciones de los nacionales de los demás Estados que sean partes en el presente Convenio.

Artículo 28

Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea

Todo Estado contratante se compromete, en la medida de lo posible a:

oportunamente

a) Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos [en su oportunidad] en aplicación del presente Convenio.

oportunamente

b) Adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación que se recomienden o establezcan [en su oportunidad] en aplicación del presente Convenio.

oportunamente,

c) A colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que se recomienden o establezcan [en su oportunidad] en aplicación del presente Convenio.

CAPITULO V

CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIRSE
CON RESPECTO A LAS AERONAVES

Artículo 29

Documentos que deben llevar las aeronaves

Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevará los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Certificado de aeronavegabilidad;
- c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;
- d) Diario de a bordo;
- e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;
- f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino;
- g) Si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

Artículo 30

[Aparatos] de radio de las aeronaves

a) Las aeronaves de todo Estado contratante, cuando se encuentren en o sobre el territorio de otros Estados contratantes, solamente pueden llevar a bordo radiotransmisiones si las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave han expedido una licencia para instalar y utilizar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante sobre el que vuela la aeronave se efectuará de acuerdo con los reglamentos prescritos por dicho Estado.

b) Sólo pueden usar los radiotransmisores los miembros de la tripulación de vuelo provistos de una licencia especial expedida al efecto por las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave.

Aparatos o equipo?

Artículo 31

Certificados de aeronavegabilidad

Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada.

Artículo 32

Licencias del personal

(a decidir por la reunión conjunta)

a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada.

b) Todo Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a cualquiera de sus súbditos por otro Estado contratante.

Artículo 33

Reconocimiento de certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos de acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que en su oportunidad se establezcan en aplicación del presente Convenio.

oportunamente

Artículo 34

Diario de a bordo

Por cada aeronave que se emplee en la navegación internacional se llevará un diario de a bordo, en el que se asentarán los datos relativos a la aeronave, a su tripulación y a cada viaje en la forma que oportunamente se prescriba en aplicación del presente Convenio.

- 15 -

Artículo 35

Restricciones sobre la carga

municiones de guerra o

oportunamente.

a) Las aeronaves que se empleen en la navegación internacional no podrán transportar municiones de guerra o material de guerra en o sobre el territorio de un Estado, excepto con el consentimiento de tal Estado. Cada Estado determinará, mediante reglamentaciones, [qué es] lo que constituye [n] [municiones y] material de guerra a los fines del presente artículo, teniendo debidamente en cuenta, a los efectos de uniformidad, las recomendaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional haga [en su oportunidad.]

b) Todo Estado contratante se reserva el derecho, por razones de orden público y de seguridad, de reglamentar o prohibir el transporte en o sobre su territorio de otros artículos que no sean los especificados en el párrafo a), siempre que no haga ninguna distinción a este respecto entre sus aeronaves nacionales que se empleen en la navegación internacional y las aeronaves de otros Estados que se empleen para los mismos fines y siempre que, además, no imponga restricción alguna que pueda obstaculizar el transporte y uso en las aeronave [s], de los aparatos necesarios para la operación [], o [la] navegación de éstas o para la seguridad del personal o de los pasajeros.

Artículo 36

Aparatos fotográficos

Todo Estado contratante puede prohibir o reglamentar el uso de aparatos fotográficos en las aeronaves que vuelen sobre su territorio.

CAPITULO VI

NORMAS Y METODOS
RECOMENDADOS INTERNACIONALES

Artículo 37

Adopción de normas y procedimientos
internacionales

Todo Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización

relativos a las aeronaves, personal, rutas aéreas y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

- a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;
- b) Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;
- c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;
- d) Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;
- e) Aeronavegabilidad de las aeronaves;
- f) Matrícula e identificación de las aeronaves;
- g) Compilación e intercambio de información meteorológica;
- h) Diarios de a bordo;
- i) Mapas y cartas aeronáuticos;
- j) Formalidades de aduana y migración;
- k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;

y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

- 17 -

Artículo 38

Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales

Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de dichas normas o procedimientos internacionales, o el concordar completamente sus propias reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus propias reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

Artículo 39

Anotaciones en los certificados y licencias

a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de satisfacer en algún aspecto dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en su certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.

b) Todo titular de una licencia la que no reúna por completo las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea, debe llevar enumeración completa de los aspectos en que deje de cumplir con dichas condiciones.

tales
concordar totalmente

internacionales,

el

Artículo 40

Validez de los certificados y licencias con anotaciones

ni

Ninguna aeronave [o] personal que tenga certificados o licencias así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.

Artículo 41

Reconocimiento de las normas de aeronavegabilidad existentes

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán a las aeronaves ni al equipo de aeronaves de los tipos cuyo prototipo se someta a las autoridades nacionales competentes para su certificación antes de expirar los tres años siguientes a la fecha de adopción de una norma internacional de aeronavegabilidad para tal equipo.

Artículo 42

Reconocimiento de las normas existentes sobre competencia del personal

pero,
caso,
sigan siendo

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán al personal cuyas licencias se expidan originariamente antes de cumplirse un año a partir de la fecha de adopción inicial de una norma internacional de calificación de tal personal; [pero] en cualquier [caso] se aplicarán a todo el personal cuyas licencias [permanezcan] válidas cinco años después de la fecha de adopción de dicha norma.

- 19 -

SEGUNDA PARTE

LA ORGANIZACION DE AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL

CAPITULO II

LA ORGANIZACION

Artículo 43

Nombre y composición

Por el presente Convenio se crea un organismo que se denominará Organización de Aviación Civil Internacional. Se compone de una Asamblea, un Consejo y demás órganos que se estimen necesarios.

Artículo 44

Objetivos

Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

a) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

b) Estimular las técnicas de construcción y utilización de aeronaves para fines pacíficos;

c) Estimular el desarrollo de rutas aéreas, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;

d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

e) evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;

f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;

g) Evitar discriminación entre Estados contratantes;

Fomentar la técnica del diseño y manejo

- 20 -

h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Artículo 45

Sede permanente

La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio Provisional de Aviación Civil /Internacional firmado/ en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo.

Internacional, firmado

Artículo 46

Primera reunión de la Asamblea

La primera reunión de la Asamblea será convocada por el Consejo Interino de la Organización Provisional precitada, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, para celebrarse en la fecha y lugar que designe el Consejo Interino.

Artículo 47

Capacidad jurídica

La Organización gozará en el territorio de todo Estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones. Se le concederá /la/ plena personalidad jurídica /siempre/ que ello sea compatible con la constitución y las leyes del Estado de que se trate.

en cualquier lugar en

CAPITULO VIII

LA ASAMBLEA

Artículo 48

Reuniones de la Asamblea y votaciones

a) La Asamblea se reunirá anualmente y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes dirigida al Secretario general.

21 -

b) Todos los Estados contratantes tendrán igual derecho a estar representados en las reuniones de la Asamblea y cada Estado contratante tendrá derecho a un voto. Los delegados que representen a los Estados contratantes podrán ser asistidos por asesores técnicos, quienes podrán participar en las reuniones, pero sin derecho a voto.

c) En las reuniones de la Asamblea, será necesaria la mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum. Salvo disposición en contrario del presente Convenio, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de votos emitidos.

Artículo 49

Facultades y deberes

[Atribuciones] de la Asamblea

Serán facultades y deberes de la Asamblea:

a) Elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios;

b) Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX;

c) Examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración;

d) Establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente;

e) Aprobar un presupuesto anual y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII;

f) Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;

g) A su discreción referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción;

h) Delegar en el Consejo las facultades y autoridades necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación de autoridad;

i) Llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XIII;

j) Considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI;

k) Entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

CAPITULO IX

EL CONSEJO

Artículo 50

Composición y elección del Consejo

a) El Consejo será un órgano permanente, responsable ante la Asamblea. Se compondrá de veintiún Estados contratantes, elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea y, después, cada tres años. Los miembros del Consejo así elegidos permanecerán en funciones hasta la elección siguiente.

b) Al elegir los miembros del Consejo, la Asamblea dará representación adecuada: 1) a los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo; 2) a los Estados, no incluidos de otra manera, que contribuyan en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional; y 3) a los Estados, no incluidos de otra manera, cuya designación asegure la representación en el Consejo de todas las principales regiones geográficas del mundo. Toda vacante en el Consejo será cubierta por la Asamblea lo antes posible; el Estado contratante así elegido para el Consejo permanecerá en funciones hasta la expiración del mandato de su predecesor.

c) Ningún representante de un Estado contratante en el Consejo podrá estar activamente vinculado con la explotación de un servicio aéreo internacional, o estar financieramente interesado en tal servicio.

Artículo 51

Presidente del Consejo

El Consejo elegirá su Presidente por un período de tres años [Este puede] ser reelegido. [El Presidente no] tendrá derecho a voto. El Consejo elegirá entre sus miembros uno o más vicepresidentes, quienes conservarán su derecho a voto cuando actúen como Presidente. No se requiere que el Presidente sea elegido entre los representantes de los miembros del Consejo pero si se eligiese a un representante, su puesto se considerará vacante y será cubierto por el Estado que representaba. Serán obligaciones del Presidente:

a) Convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporté Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación;

b) Actuar como representante del Consejo; y

c) Desempeñar en nombre del Consejo las funciones que éste le asigne.

Artículo 52

Votaciones en el Consejo

Las decisiones del Consejo deberán ser aprobadas por mayoría de sus miembros. El Consejo podrá delegar su autoridad, respecto a determinada cuestión, a un comité elegido entre sus miembros. Todo Estado contratante interesado podrá apelar ante el Consejo de las decisiones tomadas por cualquiera de los comités del Consejo.

Artículo 53

Participación sin derecho a voto

Todo Estado contratante puede participar, sin derecho a voto, en la consideración por el Consejo y por sus comités y comisiones de toda cuestión que afecte especialmente [sus] intereses. Ningún miembro del Consejo podrá votar [cuando] el Consejo [examine] una controversia en la [cual] aquél sea parte.

Puede
No

a sus
en la consideración por
de que

Artículo 54

Funciones obligatorias del Consejo

El Consejo debe:

- a) Presentar informes anuales a la Asamblea;
- b) Ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio;
- c) Determinar su organización y reglamento interno;
- d) Nombrar[.] y definir las funciones[.] de un Comité de Transporte Aéreo, [el cual] será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité;
- e) Establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;
- f) Administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV;
- g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;
- h) Nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI;
- i) Solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas;
- j) Comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;
- k) Comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción;

normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, Convenio,

l) Adoptar, [de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, normas y métodos recomendados internacionales; por conveniencia, designarlos] como Anexos al presente [Convenio;] y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas;

m) Considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX;

n) Examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.

Artículo 55

Funciones facultativas del Consejo

El Consejo puede:

a) Cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo, y designar grupos de Estados o líneas aéreas con [o por conducto de los cuales] pueda tratar para facilitar la realización de los fines del presente Convenio;

b) Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente [Convenio] y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;

c) Realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia [internacional;] comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre éstos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea;

d) Estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas [troncales] y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones;

e) Investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.

los cuales, o por su conducto

Convenio,

internacional,

troncales,

CAPITULO X

LA COMISION DE
AERONAVEGACION

Artículo 56

Nombramiento de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación se compondrá de doce miembros, nombrados por el Consejo entre las personas propuestas por los Estados contratantes. Dichas personas deberán poseer las calificaciones y experiencia apropiadas en la ciencia y práctica aeronáuticas. El Consejo invitará a todos los Estados contratantes a que presenten candidaturas. El Presidente de la Comisión de Aeronavegación será nombrado por el Consejo.

Artículo 57

Obligaciones de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación debe:

Considerar y recomendar al Consejo, a efectos de adopción, modificaciones a los Anexos del presente Convenio;

a) [Considerar modificaciones de los Anexos del presente Convenio y recomendar su adopción al Consejo;]

b) Establecer subcomisiones técnicas en las que podrá estar representado todo Estado contratante, si así lo desea;

c) Asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de toda información que considere necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea.

CAPITULO XI

PERSONAL

Artículo 58

Nombramiento del personal

Con sujeción a los reglamentos establecidos por la Asamblea y a las disposiciones del presente Convenio, el Consejo determinará el método de nombramiento y cese en el servicio, la formación profesional, los sueldos, bonificaciones y condiciones de empleo del Secretario General y demás personal de la Organización, pudiendo emplear o utilizar los servicios de súbditos de cualquier Estado contratante.

Artículo 59

Carácter internacional del personal

En el desempeño de sus funciones, el Presidente del Consejo, el Secretario General y demás personal no deberán solicitar ni recibir instrucciones de ninguna autoridad externa a la Organización. Todo Estado contratante se compromete plenamente a respetar el carácter internacional de las funciones del personal y a no tratar de ejercer influencia sobre sus súbditos en el desempeño de sus funciones.

Artículo 60

Inmunidades y privilegios del personal

Cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo permita su sistema constitucional, a conceder al Presidente del Consejo, al Secretario General y demás personal de la Organización las inmunidades y privilegios que se concedan al personal correspondiente de otros organismos internacionales públicos. Si se llegase a un acuerdo internacional general sobre las inmunidades y privilegios de los funcionarios civiles internacionales, las inmunidades y privilegios concedidos al Presidente, al Secretario General y demás personal de la Organización serán los [acordados] de conformidad con dicho acuerdo internacional general.

otorgados

CAPITULO XII

FINANZAS

Artículo 61

Presupuesto y distribución de gastos

El Consejo someterá a la Asamblea un presupuesto anual, estados de cuentas y cálculos anuales de todos los ingresos y egresos. La Asamblea votará el presupuesto con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que [en su oportunidad] determine.

oportunamente

Artículo 62

Suspensión del derecho de voto

La Asamblea puede suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo de todo Estado contratante que, en un período razonable, no cumpla sus obligaciones financieras para con la Organización.

Artículo 63

Gastos de las delegaciones y otros representantes

Cada Estado contratante sufragará los gastos de su propia delegación en la Asamblea y la remuneración, gastos de viaje y otros de toda persona que nombre para actuar en el Consejo, así como de las que representen o actúen por designación de tal Estado en cualquier comité o comisión subsidiaria de la Organización.

CAPÍTULO XIII

OTROS ARREGLOS INTERNACIONALES

Artículo 64

1070

Arreglos sobre seguridad

La Organización puede, por voto de la Asamblea, en lo que respecta a cuestiones aéreas de su competencia que afecten directamente a la seguridad mundial, participar en arreglos apropiados con toda organización general que establezcan las naciones del mundo para preservar la paz.

Arreglos

[Por lo que respecta a cuestiones aéreas de su competencia que afecten directamente a la seguridad mundial, la Organización puede, por voto de la Asamblea, participar en acuerdos apropiados con toda organización general que establezcan las naciones del mundo para preservar la paz.]

Artículo 65

[Acuerdos] con otros organismos internacionales

El Consejo, en nombre de la Organización, podrá participar en acuerdos con otros organismos internacionales para el mantenimiento de servicios comunes y para arreglos comunes concernientes al personal y, con la aprobación de la Asamblea, podrá participar en todos aquellos arreglos susceptibles de facilitar la labor de la Organización.

- 29 -

Artículo 66

Funciones relativas a otros acuerdos

Organización, asimismo,
desempeñará

a) La [Organización desempeñará asimismo] las funciones asignadas por el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y por el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, según los términos y condiciones establecidos en ellos.

Consejo,

b) Los miembros de la Asamblea y del [Consejo] que no hayan aceptado el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales o el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, no tendrán derecho a votar sobre ninguna cuestión referida a la Asamblea o al Consejo de conformidad con las disposiciones del Acuerdo pertinente.

T E R C E R A P A R T E

TRANSPORTE AEREO
INTERNACIONAL

CAPITULO XIV

DATOS E INFORMES

Artículo 67

Transmisión de informes al Consejo

sobre

Todo Estado contratante se compromete a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen al Consejo, según las prescripciones establecidas por el mismo, informes [de] tráfico, estadísticas de costos y estados financieros que muestren, entre otras cosas, todos los ingresos y las fuentes de su procedencia.

CAPITULO XV

AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES
Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACION AEREA

Artículo 68

Designación de rutas y aeropuertos

Todo Estado contratante puede, con sujeción a las disposiciones del presente Convenio, designar la ruta que deberá seguir en su territorio cualquier servicio aéreo internacional así como los aeropuertos que podrá utilizar.

Artículo 69

Mejora de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

estima

Si el Consejo [considera] que los aeropuertos u otras instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado contratante, incluso los servicios de radio y meteorológicos, no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, el Consejo consultará con el Estado en cuestión y con otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse y podrá hacer recomendaciones a [ese] efecto. Ningún Estado contratante será culpable de infracción del presente Convenio si no pone en práctica tales recomendaciones.

tal

Artículo 70

Financiación

[Financiamiento] de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

arreglo; en contrario,

Un Estado contratante, en las circunstancias resultantes de las disposiciones del Artículo 69, puede concluir un arreglo con el Consejo para dar efecto a tales recomendaciones. El Estado podrá optar por hacerse cargo de todos los gastos que implique tal [arreglo]. En caso [contrario] el Consejo puede convenir, a petición del Estado, en sufragar la totalidad o parte de los gastos.

Artículo 71

Provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el Consejo

fijar

Si un Estado contratante así lo solicita, el Consejo puede convenir en proveer, dotar de personal, mantener y administrar en su totalidad o en parte los aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorológicos requeridos en su territorio para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales de los demás Estados contratantes y podrá [especificar] derechos justos y razonables por el uso de las instalaciones y servicios proporcionados.

- 31 -

Artículo 72

Adquisición o uso de terrenos

Cuando se necesiten terrenos para instalaciones y servicios financiados en su totalidad o en parte por el Consejo a petición de un Estado contratante, tal Estado deberá proveerlos, conservando su título si lo desea, o bien facilitar al Consejo su uso en condiciones justas y razonables y de acuerdo con las leyes de dicho Estado.

Artículo 73

Gastos y prorrateo de fondos

[Dentro del límite de los fondos que ponga a su disposición la Asamblea de acuerdo con el Capítulo XII, el Consejo] puede efectuar los gastos ordinarios para los fines del presente Capítulo, con los fondos generales de la Organización. A los fines del presente Capítulo, el Consejo prorrateará, en proporciones previamente acordadas y por un lapso razonable, el capital necesario entre los Estados contratantes que consientan en ello y cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones y servicios. El Consejo puede también prorratear, entre los Estados que lo consientan, cualquier capital circulante requerido.

Artículo 74

Ayuda técnica y destino de los ingresos

Cuando, a petición de un Estado contratante, el Consejo adelante fondos, o proporcione aeropuertos u otras instalaciones y servicios en su totalidad o en parte, el acuerdo puede [disponer] si tal Estado consiente en ello, asistencia técnica en la supervisión y funcionamiento de tales aeropuertos y otras instalaciones y servicios y el pago, por medio de los ingresos derivados de la explotación de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios, de los gastos de funcionamiento de dichos aeropuertos e instalaciones y servicios, así como de los intereses y de la amortización.

El Consejo, dentro del límite de los fondos que ponga a su disposición la Asamblea de acuerdo con el Capítulo XII,

prever,

suministrados por el

hacerse cargo

Artículo 75

Adquisición de las instalaciones y servicios del Consejo

Un Estado contratante puede en cualquier momento liberarse de toda obligación contraída en virtud del Artículo 70 y tomar posesión de los aeropuertos y otras instalaciones y servicios provistos por el Consejo en su territorio según las disposiciones de los Artículos 71 y 72, mediante pago al Consejo de una suma que, en opinión de éste, sea razonable en tales circunstancias. Si el Estado considera que la suma fijada por el Consejo es irrazonable, puede apelar de la decisión del Consejo ante la Asamblea, la que podrá confirmar o enmendar tal decisión.

Artículo 76

Restitución de fondos

Los fondos obtenidos por el Consejo, por reembolsos en virtud del Artículo 75 y por ingresos de intereses y amortizaciones según el Artículo 74 serán, en el caso de adelantos financiados originariamente por los Estados de acuerdo con el Artículo 73, restituidos a los Estados entre los cuales se prorrataron originariamente en proporción a sus contribuciones, según lo determinado por el Consejo.

CAPITULO XVI

ORGANISMOS DE EXPLOTACION CONJUNTA Y SERVICIOS MANCOMUNADOS

Artículo 77

Organismos de explotación conjunta autorizados

Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organismos de explotación conjunta del transporte aéreo o agencias internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región, pero tales organismos o agencias y tales servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. Este determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las utilizadas por agencias internacionales de explotación,

- 33 -

Artículo 78

Función del Consejo

El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados la formación de organismos conjuntos para efectuar servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones.

Artículo 79

Participación en organismos de explotación

Un Estado podrá participar en organismos de explotación conjunta o en arreglos de mancomún por conducto de su gobierno o de una o varias compañías de transporte aéreo designadas por éste. Las compañías, a discreción exclusiva del Estado interesado, podrán ser estatales, parcialmente estatales o de propiedad privada.

CUARTA PARTE

DISPOSICIONES FINALES

CAPITULO XVII

OTROS ACUERDOS Y
ARREGLOS AERONAUTICOS

Artículo 80

Convenciones de París y de La Habana

Cada Estado contratante se compromete, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, a [dar aviso de] denuncia de la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea, suscrita en París el 13 de octubre de 1919, o de la Convención sobre Aviación Comercial, suscrita en La Habana el 20 de febrero de 1928, si es parte de una u otra. El presente Convenio reemplaza, entre los Estados contratantes, las Convenciones de París y de La Habana anteriormente mencionadas.

Artículo 81

Registro de acuerdos existentes

Todos los acuerdos aeronáuticos que existan al entrar en vigor el presente Convenio, entre un Estado contratante y cualquier otro Estado o entre una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o línea aérea de otro Estado, se registrarán inmediatamente en el Consejo.

notificar la

Artículo 82

Abrogación de arreglos incompatibles

Los Estados contratantes acuerdan que el presente Convenio abroga todas las obligaciones y entendimientos mutuos que sean incompatibles con sus disposiciones y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entendimientos. Un Estado contratante que antes de ser miembro de la Organización haya contraído con un Estado no contratante o un súbdito de un Estado contratante o no, obligaciones incompatibles con las disposiciones del presente Convenio, tomará medidas inmediatas para liberarse de dichas obligaciones. Si un línea aérea de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado del cual sea nacional hará cuanto pueda para conseguir su rescisión inmediata y, en todo caso, hará que se rescindan tan pronto como sea legalmente posible después de la entrada en vigor del presente Convenio.

Artículo 83

Registro de nuevos arreglos

arreglos que no sean

Con sujeción a lo dispuesto en el artículo precedente, todo Estado contratante puede concertar [arreglos no] incompatibles con las disposiciones del presente Convenio. Todo arreglo de esta naturaleza se registrará inmediatamente en el Consejo, el cual lo hará público a la mayor brevedad posible.

CAPITULO XVIII

CONTROVERSIAS
E INCUMPLIMIENTO

Artículo 84

Solución de controversias

Si surge un desacuerdo entre dos o más Estados contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Convenio y de sus Anexos que no pueda ser solucionada mediante negociaciones, será decidido por el Consejo, a petición de cualquier Estado interesado en el desacuerdo. Ningún miembro del Consejo votará cuando éste trate de una controversia en la que dicho miembro sea parte. Todo Estado contratante podrá,

- 35 -

con sujeción al Artículo 85, apelar de la decisión del Consejo ante un tribunal de arbitraje ad hoc aceptado por las otras partes en la controversia, o ante la Corte Permanente Internacional de Justicia. Tal apelación se notificará al Consejo dentro de los sesenta días de recibida la notificación de la decisión del Consejo.

Artículo 85

Procedimiento de arbitraje

Si un Estado contratante, parte en una controversia en que se ha apelado de la decisión del Consejo, no ha aceptado el Estatuto de la Corte Permanente Internacional de Justicia y si los Estados contratantes partes en la controversia no pueden concordar en la elección del tribunal de arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia designará un árbitro y éstos nombrarán un tercero. Si cualquier Estado contratante parte en la controversia no nombra un árbitro dentro de tres meses desde la fecha de apelación, el Presidente del Consejo designará por tal Estado un árbitro, de una lista de personas calificadas y disponibles que lleve el Consejo. Si dentro de treinta días los árbitros no pueden convenir en el tercero, el Presidente del Consejo lo designará de la lista antedicha. Los árbitros y el tercero se constituirán entonces en tribunal de arbitraje. Todo tribunal de arbitraje establecido según el presente artículo o el anterior adoptará su propio procedimiento y pronunciará sus decisiones por mayoría de votos, entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dilaciones que, en su opinión fuesen excesivas.

Artículo 86

Apelaciones

Salvo que el Consejo decida otra cosa, toda decisión de éste sobre si una línea aérea internacional funciona de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio [surtilirá efecto] a menos que sea revocada en apelación. Sobre toda otra cuestión, las decisiones del Consejo, si se apelan, se suspenderán hasta que se falle la apelación. Las decisiones de la Corte Permanente Internacional de Justicia o de un tribunal de arbitraje serán firmes y obligatorias.

continuará en vigor

Artículo 87

Sanciones por incumplimiento de las líneas aéreas

Todo Estado contratante se compromete a no permitir los vuelos de una línea aérea de un Estado contratante en el espacio aéreo situado sobre su territorio si el Consejo ha decidido que la línea aérea en cuestión no cumple con una decisión firme pronunciada según el artículo precedente.

Artículo 88

Sanciones a los Estados por incumplimiento

La Asamblea suspenderá el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que haya sido encontrado en falta con respecto a las disposiciones del presente Capítulo.

se encuentre

CAPITULO XIX

GUERRA

Artículo 89

Estado de guerra y situaciones de emergencia

En caso de guerra, las disposiciones del presente Convenio no afectarán la libertad de acción de los Estados contratantes afectados, ya sean beligerantes o neutrales. El mismo principio se aplicará cuando un Estado contratante declare estado de emergencia nacional y lo comunique al Consejo.

CAPITULO XX

ANEXOS

Artículo 90

Adopción y enmienda de los anexos

a) La adopción por el Consejo de los anexos previstos en el párrafo 1) del Artículo 54, requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo anexo o enmienda a uno de ellos, surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación.

- 37 -

b) El Consejo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de todo anexo o enmienda a éste.

CAPITULO XXI

RATIFICACIONES, ADHESIONES, ENMIENDAS Y DENUNCIAS

Artículo 91

Ratificación del Convenio

a) El presente Convenio deberá ser ratificado por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará la fecha de depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

b) Tan pronto como veintiséis Estados hayan ratificado o se hayan adherido al presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos al trigésimo día después del depósito del vigésimo-sexto instrumento. Entrará en vigor para cada Estado que lo ratifique posteriormente, al trigésimo día después del depósito del correspondiente instrumento de ratificación.

c) Será obligación del Gobierno de los Estados Unidos de América notificar al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios y adherentes la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

Artículo 92

Adhesión al Convenio

de los miembros de las
de los Estados ellos y de los

a) El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de miembros de Naciones Unidas, de Estados asociados a ella y de Estados que permanecieron neutrales durante el presente conflicto mundial.

b) La adhesión se efectuará por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América y surtirá efecto al trigésimo día de la fecha de recibo de la notificación por el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará a todos los Estados contratantes.

Artículo 93

Admisión de otros Estados

Los Estados no previstos en los Artículos 91 y 92 a), con el voto de los cuatro quintos de la Asamblea y en las condiciones que ésta fije, podrán participar en el presente Convenio, previo consentimiento del organismo internacional general que para preservar la paz establezcan las naciones del mundo; entendiéndose que en cada caso será necesario el asentimiento de todo Estado invadido o atacado durante la guerra actual por el Estado que solicite su ingreso.

Artículo 94

Enmiendas del Convenio

a) Toda enmienda que se proponga al presente Convenio deberá ser aprobada por voto de dos tercios de la Asamblea y entrará en vigor con respecto a los Estados que la hayan ratificado, cuando la ratifique el número de Estados contratantes fijado por la Asamblea. Este número no será inferior a los dos tercios del total de Estados contratantes.

b) Si la Asamblea opina que la enmienda es de naturaleza tal que justifique esta medida, puede disponer, en la resolución que recomienda su adopción, que todo Estado que no la haya ratificado dentro de determinado período después de que ésta entre en vigor, cese ipso facto de ser miembro de la Organización y parte en el Convenio.

Artículo 95

Denuncia del Convenio

comunicar la

a) Todo Estado contratante puede dar aviso de denuncia del presente Convenio tres años después de su entrada en vigor, por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, quien inmediatamente lo informará a cada uno de los Estados contratantes.

b) La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recibo de la notificación y sólo se aplicará al Estado que haya hecho tal denuncia.

- 39 -

CAPITULO XXII

DEFINICIONES

Artículo 96

A los fines del presente Convenio se entiende por:

a) "Servicio aéreo", todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

b) "Servicio aéreo internacional", el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.

c) "Línea aérea", toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

d) "Escala para fines no comerciales", el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo.

FIRMA DEL CONVENIO

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio en nombre de sus Gobiernos respectivos en las fechas que aparecen frente a sus firmas.

día siete

español, francés e inglés,

HECHO en Chicago, el séptimo día de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en el idioma inglés. Un texto redactado en los idiomas inglés, francés y español, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto para la firma en Washington, D. C. Ambos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o se adhieran al presente Convenio.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

REPORT OF THE COMMITTEE ON THE PROTOCOL

1. The Committee on the Protocol established by the First Plenary Meeting of the Conference on 9 September 1968 was composed of Delegations of the following States:

| | |
|---------------------|----------------------------|
| Algeria | Israel |
| Argentina | Kingdom of the Netherlands |
| Belgium | Mexico |
| Brazil | Nigeria |
| Cameroon | Paraguay |
| Canada | Peru |
| Chad | Philippines |
| Chile | Rwanda |
| Colombia | Senegal |
| Congo (Brazzaville) | Spain |
| Czechoslovakia | Sweden |
| Dahomey | Switzerland |
| Ecuador | United Kingdom |
| France | United States |
| Germany (Fed. Rep.) | Venezuela |
| India | |

2. The Committee held four meetings on 12 and 13 September 1968 under the Chairmanship of Mr. Gilles Sicotte (Canada).

3. Having examined the draft Protocol prepared under the direction of the ICAO Council, the Committee adopted a revised draft which is attached.

Signed:

Gilles Sicotte

Chairman of the Committee

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

DRAFTPROTOCOL

THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING that the last paragraph of the Convention on International Civil Aviation, hereinafter called "the Convention", provides that the text of the Convention, drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature;

CONSIDERING that the Convention was opened for signature, at Chicago, on the seventh day of December, 1944, in a text in the English language, hereinafter called "the English text";

CONSIDERING, accordingly, that it is appropriate to make the necessary provisions for the text to exist in the three languages as contemplated in the Convention;

CONSIDERING that in making such provisions, it should be taken into account that certain amendments to the Convention have been adopted in the English, French and Spanish languages, and that the text of the Convention in the French and Spanish languages should not incorporate those amendments because, in accordance with Article 94 (a) of the Convention, each such amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

HAVE AGREED as follows:

Article I

The text of the Convention in the French and Spanish languages annexed to this Protocol constitutes, together with the English text of the Convention, the text equally authentic in the three languages specifically referred to in the final paragraph of the Convention.

Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94 (a) thereof, then the text of such amendment in the English, French and Spanish

languages shall be deemed to refer to the text, equally authentic in the three languages, which results from this Protocol.

Article III

1) The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to this Protocol either by:

- (a) signature without reservation as to acceptance, or
- (b) signature with reservation of acceptance followed by acceptance, or
- (c) acceptance.

2) This Protocol shall remain open for signature at Buenos Aires until the twenty-seventh day of September 1968 and thereafter at Washington, D. C.

3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

4) Adherence to or ratification of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

Article IV

1) This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation of acceptance or accepted it.

2) As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol, in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of the signature without reservation or of acceptance mentioned in paragraph 1) of that Article.

Article V

Any future adherence of a State to the Convention shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

- 3 -

Article VI

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

Article VII

- 1) This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.
- 2) This Protocol shall cease to be in force for any State only when that State ceases to be a party to the Convention.

Article VIII

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

- (a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is without or with reservation of acceptance;
- (b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;
- (c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1).

Article IX

The present Protocol, drawn up in the English, French and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Governments of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed the present Protocol.

DONE at Buenos Aires this twentieth day of September, one thousand nine hundred and sixty-eight.

DRAFT

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON
THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL
CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944) HELD AT BUENOS AIRES
IN SEPTEMBER 1968

The International Conference on the Authentic Texts of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) having been convened by the International Civil Aviation Organization, the Delegates to the said Conference met at Buenos Aires, on the invitation of the Government of the Republic of Argentina, from 9 to 20 September 1968, for the purpose of adopting French and Spanish texts of the said Convention.

The Governments of the following member States of the International Civil Aviation Organization were represented at the Conference:

Doc No. 9

The Conference elected as President H.E. Dr. F. Molinas Salas (Argentina), and further elected as Vice-Presidents, Mr. F.X. Ollassa (Congo/Brazzaville), Dr. D. Pardo Tovar (Colombia), Mr. F. Schaerer (Switzerland) and Mr. B.S. Gidwani (India).

The Secretary General of the Conference was Mr. P.K. Roy, Director of the Legal Bureau of the International Civil Aviation Organization, assisted by Dr. G.F. FitzGerald, Dr. G. Bonilla, Dr. M. Milde and Dr. L. Aillaud, and by other officials of the International Civil Aviation Organization.

The Conference established a Commission of the Whole and the following Committees:

Credentials Committee:

Chairman: H.E. T.G. de Castro (Philippines)
Members: Argentina, Kingdom of the Netherlands, Malagasy Republic and Venezuela.

Committee on French Text:

Chairman: Mlle M.A. Martin Sané (France)
Members: Algeria, Belgium, Canada, Congo (Brazzaville), Dahomey, France, Israel, Ivory Coast, Malagasy Republic, Mali, Rwanda, Senegal, Switzerland.

Committee on Spanish Text:

Chairman: Mr. M. Barroso (Spain)
Members: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Paraguay, Peru, Philippines, Spain, Venezuela.

Committee for the Protocol:

Chairman:

Members: Algeria, Argentina, Belgium, Brazil, Cameroon, Canada, Chad, Chile, Colombia, Congo (Brazzaville), Czechoslovakia, Dahomey, Ecuador, France, Germany (Red. Rep.), India, Israel, Kingdom of the Netherlands, Mexico, Nigeria, Paraguay, Peru, Philippines, Rwanda, Senegal, Spain, Sweden, Switzerland, United Kingdom, United States of America, Venezuela.

I.

The Conference took as a basis of its work drafts of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) in the French and Spanish languages and the draft of a related Protocol, which drafts had been prepared under the direction of the Council of the International Civil Aviation Organization.

Following its deliberations, the Conference formulated and adopted on the seventeenth day of September 1968 a Protocol on the Authentic Texts of the Convention on International Civil Aviation, the authentic French and Spanish texts of the Convention being attached to the Protocol.

The said Protocol, which may be signed by Plenipotentiaries without reservation as to acceptance, or signed subject to acceptance, has been opened for signature this day at Buenos Aires and will remain open for signature at this City until 27 September 1968, and subsequently, at Washington, D.C.

II.

The Conference furthermore adopted the following Resolutions:

A

B

IN WITNESS WHEREOF the Delegates have signed this Final Act.

DONE at Buenos Aires this twentieth day of September of the year One Thousand Nine Hundred and Sixty-eight in three authentic texts in the English, French and Spanish languages, in a single copy which shall be deposited with the International Civil Aviation Organization and a certified copy of which shall be delivered by the said Organization to each of the Governments represented at the Conference.

DRAFT

FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON
THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL
CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944) HELD AT BUENOS AIRES
IN SEPTEMBER 1968

The International Conference on the Authentic Texts of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) having been convened by the International Civil Aviation Organization, the Delegates to the said Conference met at Buenos Aires, on the invitation of the Government of the Republic of Argentina, from 9 to 24 September 1968, for the purpose of adopting French and Spanish texts of the said Convention.

The Governments of the following sixty-one member States of the International Civil Aviation Organization were represented at the Conference:

| | | |
|------------------------------|-------------------|------------------------------|
| Algeria | Ghana | Poland |
| Argentina | Guatemala | Portugal |
| Australia | India | Rwanda |
| Belgium | Iraq | Senegal |
| Bolivia | Israel | South Africa |
| Brazil | Ivory Coast | Spain |
| Cameroon | Korea (Rep. of) | Sweden |
| Canada | Lebanon | Switzerland |
| Chad | Malagasy Republic | Syria |
| Chile | Malaysia | Tanzania, United Republic of |
| China (Rep. of) | Mali | Togo |
| Colombia | Mexico | Tunisia |
| Congo (Brazzaville) | Netherlands | United Arab Republic |
| Costa Rica | (Kingdom of the) | United Kingdom |
| Cuba | Niger | United States of |
| Czechoslovakia | Nigeria | America |
| Dahomey | Norway | Upper Volta |
| Denmark | Pakistan | Uruguay |
| Dominican Republic | Paraguay | Venezuela |
| Ecuador | Peru | Yugoslavia |
| France | Philippines | |
| Germany (Federal Rep. of) | | |

The Conference elected as President H.E. Dr. F.M. Molina Salas (Argentina), and further elected as Vice-Presidents, Mr. F.X. Ollassa (Congo/Brazzaville), Dr. D. Pardo Tovar (Colombia), Mr. F. Schaerer (Switzerland) and Mr. B.S. Gidwani (India).

The Secretary General of the Conference was Mr. P.K. Roy, Director of the Legal Bureau of the International Civil Aviation Organization, assisted by Dr. G.F. FitzGerald, Dr. G. Bonilla, Dr. M. Milde and Dr. L. Aillaud, and by other officials of the International Civil Aviation Organization.

The Conference established a Commission of the Whole and the following Committees:

Credentials Committee:

Chairman: H.E. T.G. de Castro (Philippines)
Members: Argentina, Kingdom of the Netherlands,
Malagasy Republic and Venezuela.

Committee on French Text:

Chairman: Miss M. A. Martin Sané (France)
Members: Algeria, Belgium, Canada, Congo
(Brazzaville), Dahomey, France,
Israel, Ivory Coast, Malagasy
Republic, Mali, Rwanda, Senegal,
Switzerland.

Committee on Spanish Text:

Chairman: Mr. M. Barroso (Spain)
Members: Argentina, Bolivia, Chile,
Colombia, Paraguay, Peru,
Philippines, Spain, Venezuela.

Committee on the Protocol:

Chairman: Mr. Gilles Sicotte (Canada)

Members: Algeria, Argentina, Belgium, Brazil, Cameroon, Canada, Chad, Chile, Colombia, Congo (Brazzaville), Czechoslovakia, Dahomey, Ecuador, France, Germany (Fed. Rep.), India, Israel, Kingdom of the Netherlands, Mexico, Nigeria, Paraguay, Peru, Philippines, Rwanda, Senegal, Spain, Sweden, Switzerland, United Kingdom, United States of America, Venezuela.

The Commission of the Whole established a Committee on the Co-ordination of the texts which was composed as follows:

Chairman: Mr. F.X. Ollassa (Congo-Brazzaville)

Members: Algeria, Colombia, Congo (Brazzaville), Ecuador, France, India, Spain, Switzerland, United Kingdom, United States of America

I.

The Conference took as a basis of its work drafts of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) in the French and Spanish languages and the draft of a related Protocol, which drafts had been prepared under the direction of the Council of the International Civil Aviation Organization.

Following its deliberations, the Conference formulated and adopted on the twentieth day of September 1968 a Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) including the Annexes to the Protocol.

The said Protocol, which may be signed by Plenipotentiaries without reservation as to acceptance, or signed subject to acceptance, has been opened for signature this day at Buenos Aires and will remain open for signature at this City until 27 September 1968, and subsequently, at Washington, D. C.

II.

The Conference furthermore adopted the following Resolutions:

A

B

IN WITNESS WHEREOF the Delegates have signed this Final Act.

DONE at Buenos Aires this twenty-fourth day of September of the year One Thousand Nine Hundred and Sixty-eight in three authentic texts in the English, French and Spanish languages, in a single copy which shall be deposited with the International Civil Aviation Organization and a certified copy of which shall be delivered by the said Organization to each of the Governments represented at the Conference.

Doc No. 10
Doc n° 10
Doc Núm. 10
(Trilingual)
(Trilingue)
(Trilingue)

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LES TEXTES
AUTHENTIQUES DE LA CONVENTION RELATIVE A
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LOS TEXTOS
AUTENTICOS DEL CONVENIO DE AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

(Buenos Aires, septembre 1968)

(Buenos Aires, septiembre de 1968)

This document contains the text of the draft Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago 1944) approved by the Commission of the Whole on 17 September 1968.

Le présent document comporte le texte du projet de Protocole concernant le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944) approuvé par la Commission plénière, le 17 septembre 1968.

Este documento contiene el texto del proyecto del Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre la Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) aprobado por la Comisión plenaria el 17 de septiembre de 1968

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

DRAFTPROTOCOL ON THE AUTHENTIC TRILINGUAL
TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL
CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING that the last paragraph of the Convention on International Civil Aviation, hereinafter called "the Convention", provides that a text of the Convention, drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature;

CONSIDERING that the Convention was opened for signature, at Chicago, on the seventh day of December, 1944, in a text in the English language;

CONSIDERING, accordingly, that it is appropriate to make the necessary provision for the text to exist in three languages as contemplated in the Convention;

CONSIDERING that in making such provision, it should be taken into account that there exist amendments to the Convention in the English, French and Spanish languages, and that the text of the Convention in the French and Spanish languages should not incorporate those amendments because, in accordance with Article 94 (a) of the Convention, each such amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

HAVE AGREED as follows:

Article I

The text of the Convention in the French and Spanish languages annexed to this Protocol, together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as specifically referred to in the last paragraph of the Convention.

Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94 (a) thereof, then the text of such amendment in the English, French and Spanish languages shall be deemed to refer to the text, equally authentic in the three languages, which results from this Protocol.

Article III

- 1) The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to this Protocol either by:
- (a) signature without reservation as to acceptance, or
 - (b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or
 - (c) acceptance.
- 2) This Protocol shall remain open for signature at Buenos Aires until the twenty-seventh day of September 1968 and thereafter at Washington, D. C.
- 3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.
- 4) Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

Article IV

- 1) This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation as to acceptance or accepted it.
- 2) As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol, in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of the signature without reservation as to acceptance or of acceptance.

Article V

Any future adherence of a State to the Convention shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

Article VI

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

- 3 -

Article VII

- 1) This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.
- 2) This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

Article VIII

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

- (a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;
- (b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;
- (c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1).

Article IX

This Protocol, drawn up in the English, French and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Governments of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Buenos Aires this twenty-fourth day of September, one thousand nine hundred and sixty-eight.

- - - - -

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

P R O T O C O L

ON THE AUTHENTIC TRILINGUAL TEXT
OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL
CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

Signed at Buenos Aires on 24 September 1968

P R O T O C O L E

CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE TRILINGUE
DE LA CONVENTION RELATIVE A L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

Signé à Buenos Aires, le 24 septembre 1968

P R O T O C O L O

RELATIVO AL TEXTO AUTENTICO TRILINGUE
DEL CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

Firmado en Buenos Aires, el 24 de septiembre de 1968

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Doc No. 11
 Doc n° 11
 Doc Núm. 11
 (Trilingual)
 (Trilingue)
 (Trilingue)

INTERNATIONAL CONFERENCE
 ON THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION
 ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LES TEXTES
 AUTHENTIQUES DE LA CONVENTION RELATIVE A
 L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LOS TEXTOS
 AUTENTICOS DEL CONVENIO DE AVIACION CIVIL
 INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

(Buenos Aires, septembre 1968)

(Buenos Aires, septiembre de 1968)

Draft French text of Convention on International Civil Aviation as approved by Coordinating Committee, on 17 September 1968.

Projet de texte français de la Convention relative a l'Aviation civile internationale approuvé par le Comité de Coordination, le 17 septembre 1968.

Proyecto de texto francés del Convenio sobre Aviación Civil Internacional aprobado por el Comité Coordinador el 17 de septiembre de 1968.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

CONVENTION
RELATIVE A L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE

PREAMBULE

CONSIDERANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

CONSIDERANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

EN CONSEQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

Ont conclu la présente Convention à ces fins.

PREMIERE PARTIE

NAVIGATION AERIENNE

CHAPITRE I

PRINCIPES GENERAUX ET
APPLICATION DE LA CONVENTION

Article premier

Souveraineté

Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Article 2

Territoire

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un Etat les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat.

Article 3

Aéronefs civils et aéronefs d'Etat

a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.

b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat.

c) Aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant ne peut survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.

d) Les Etats contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'Etat.

Article 4

Usage indu de l'Aviation civile

Chaque Etat contractant convient de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention.

CHAPITRE II

VOL AU-DESSUS DU TERRITOIRE
DES ETATS CONTRACTANTS

Article 5

Droits des aéronefs n'assurant
pas de service régulier

Chaque Etat contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux

réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'Etat survolé d'exiger l'atterrissage. Néanmoins, pour des raisons de sécurité de vol, chaque Etat contractant se réserve le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location en dehors des services aériens internationaux réguliers, ils auront aussi le privilège, sous réserve des dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'Etat où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.

Article 6

Services aériens réguliers

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

Article 7

Cabotage

Chaque Etat contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres Etats contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque Etat contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre Etat ou à une entreprise de transport aérien d'un autre Etat, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat.

Article 8

Aéronefs sans pilote

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un Etat contractant, sauf autorisation spéciale dudit Etat et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque Etat contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Article 9

Zones interdites

a) Chaque Etat contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres Etats, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit Etat qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres Etats contractants, qui assurent des services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites sur le territoire d'un Etat contractant et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres Etats contractants et à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

b) Chaque Etat contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

c) Chaque Etat contractant peut, selon des règlements qu'il a la faculté d'édicter, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas a) et b) ci-dessus, atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

Article 10

Atterrissage sur un aéroport douanier

Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, il est permis à des aéronefs de traverser le territoire d'un Etat contractant sans y atterrir, tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un Etat contractant doit, si les règlements dudit Etat l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet Etat aux fins d'inspections douanière et autres. En quittant le territoire d'un Etat contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. Les caractéristiques de tous les aéroports douaniers désignés doivent être publiées par l'Etat et transmises à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, instituée en vertu de la deuxième partie de la présente Convention, pour communication à tous les autres Etats contractants.

Article 11

Application des règlements de l'air

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un Etat contractant relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les Etats contractants et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet Etat.

Article 12

Règles de l'air

Chaque Etat contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manoeuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manoeuvre des aéronefs. Chaque Etat contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu

de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque Etat contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

Article 13

Règlements d'entrée et de congé

Les lois et règlements d'un Etat contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés, à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet Etat, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.

Article 14

Prévention de la propagation des maladies

Chaque Etat contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les Etats contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les Etats contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Une telle consultation ne préjuge en rien l'application de toute convention internationale existant en la matière et à laquelle les Etats contractants seraient parties.

Article 15

Redevances d'aéroport et droits similaires

Tout aéroport situé dans un Etat contractant et ouvert aux aéronefs de cet Etat aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres Etats contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque Etat contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Les redevances qu'un Etat contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne doivent pas:

a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;

b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'Etat ou des Etats intéressés. Aucun Etat contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un Etat contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

Article 16

Visite des aéronefs

Les autorités compétentes de chacun des Etats contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres Etats contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente Convention.

CHAPITRE III

NATIONALITE DES AERONEFS

Article 17

Nationalité des aéronefs

Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat dans lequel ils sont immatriculés.

Article 18

Double immatriculation

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un Etat, mais son immatriculation peut être transférée d'un Etat à un autre.

Article 19

Lois nationales régissant l'immatriculation

L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un Etat contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements.

Article 20

Port des marques

Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale porte les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres.

Article 21

Rapports d'immatriculation

Chaque Etat contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre Etat contractant ou à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit Etat. De plus, chaque Etat contractant fournit à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, selon les règlements que cette dernière peut édicter, des rapports donnant les renseignements pertinents qui peuvent être rendus disponibles sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet Etat et habituellement employés à la navigation aérienne internationale. Sur demande, l'Organisation de l'Aviation civile internationale met les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres Etats contractants.

CHAPITRE IV

MESURES DESTINEES A FACILITER
LA NAVIGATION AERIENNE

Article 22

Simplification des formalités

Chaque Etat contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des Etats contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.

Article 23

Régime de douane et d'immigration

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

Article 24

Droits de douane

a) Au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre Etat contractant ou transitant par ce territoire, tout aéronef est temporairement admis en franchise de droits, sous réserve des règlements douaniers de cet Etat. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef d'un Etat contractant à son arrivée sur le territoire d'un autre Etat contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'Etat ou les autorités locales. Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'Etat, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et le matériel importés dans le territoire d'un Etat contractant pour être installés ou utilisés sur un aéronef d'un autre Etat contractant employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de droits de douane, sous réserve de l'observation des règlements de l'Etat intéressé, qui peuvent disposer que ces objets sont placés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

Article 25

Aéronefs en détresse

Chaque Etat contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances. Chaque Etat contractant entreprenant la recherche d'aéronefs disparus collaborera aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la présente Convention.

Article 26

Enquête sur les accidents

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant et ayant entraîné mort ou lésion grave ou révélé de graves déficiences techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'Etat dans lequel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Il est donné à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de nommer des observateurs pour assister à l'enquête et l'Etat procédant à l'enquête lui communique le rapport et les constatations en la matière.

Article 27

Exemption de saisie en cas de contestation sur les brevets d'invention

a) Lorsqu'un aéronef d'un Etat contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre Etat contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit Etat, avec ou sans atterrissage, ne donne lieu ni à saisie ou rétention de l'aéronef, ni à réclamation à l'encontre de son propriétaire ou exploitant, ni à toute autre intervention de la part ou au nom de cet Etat ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé dans l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant convenu que, dans cet Etat, il n'est exigé en aucun cas le dépôt d'un cautionnement en raison de l'exemption de saisie ou de rétention de l'aéronef visée ci-dessus.

b) Les dispositions du paragraphe a) du présent article s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant, aucune pièce ni aucun matériel breveté

ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur de l'Etat contractant sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté de cet Etat à des fins commerciales.

c) Seuls bénéficient des dispositions du présent article les Etats parties à la présente Convention 1) qui sont également parties à la Convention internationale sur la protection de la propriété industrielle et à tous amendements à ladite Convention ou 2) qui ont promulgué, sur les brevets, des lois reconnaissant et protégeant d'une manière adéquate les inventions des ressortissants des autres Etats parties à la présente Convention.

Article 28

Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable:

a) à fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention;

b) à adopter et mettre en oeuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandés ou établis en vertu de la présente Convention;

c) à collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

CHAPITRE V

CONDITIONS A REMPLIR
EN CE QUI CONCERNE LES AERONEFS

Article 29

Documents de bord des aéronefs

Tout aéronef d'un Etat contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants:

- a) son certificat d'immatriculation;
- b) son certificat de navigabilité;
- c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage;
- d) son carnet de route;
- e) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef;
- f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination;
- g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

Article 30

Equipement radio des aéronefs

a) Les aéronefs de chaque Etat contractant ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'autres Etats contractants, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré une licence d'installation et d'utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire de l'Etat contractant survolé conformément aux règlements édictés par cet Etat.

b) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Article 31

Certificats de navigabilité

Tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel il est immatriculé.

Article 32

Licences du personnel

a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

Article 33

Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres Etats contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention.

Article 34

Carnets de route

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui pourrait être prescrite en vertu de la présente Convention.

Article 35

Restrictions relatives à la cargaison

a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit Etat. Chaque Etat détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'Aviation civile internationale pourrait formuler.

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport, à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe a), à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres Etats employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

Article 36

Appareils photographiques

Tout Etat contractant peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs survolant son territoire.

CHAPITRE VI

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDEES INTERNATIONALES

Article 37

Adoption de normes et procédures internationales

Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation

relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

A cette fin, l'Organisation de l'Aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants:

- a) systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;
- b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;
- c) règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne;
- d) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien;
- e) navigabilité des aéronefs;
- f) immatriculation et identification des aéronefs;
- g) collecte et échange de renseignements météorologiques;
- h) livres de bord;
- i) cartes et plans aéronautiques;
- j) régime de douane et d'immigration;
- k) aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents;

et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

Article 38

Dérogation aux normes et aux
procédures internationales

Tout Etat qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'Aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout Etat qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres Etats la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'Etat en question.

Article 39

Annotation des certificats et licences

a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écartait de cette norme.

b) Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

Article 40

Validité des certificats et des licences annotés

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels il pénètre. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un Etat autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'Etat dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

Article 41

Reconnaissance des normes de navigabilité existantes

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs ni au matériel d'aéronefs des types dont le prototype a été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation avant l'expiration des trois années qui suivent la date d'adoption d'une norme internationale de navigabilité pour ce matériel.

Article 42

Reconnaissance des normes existantes de compétence du personnel

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel; mais elles s'appliquent dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

DEUXIÈME PARTIE

L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CHAPITRE VII

L'ORGANISATION

Article 43

Nom et composition

Il est institué par la présente Convention une organisation qui portera le nom d'Organisation de l'Aviation civile internationale. Elle se compose d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organes qui pourraient être nécessaires.

Article 44

Objectifs

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à :

- a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier;
- b) encourager les techniques d'élaboration des plans des aéronefs et de l'exploitation de ces derniers à des fins pacifiques;
- c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale;
- d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;
- e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;
- f) assurer le respect intégral des droits des Etats contractants et une possibilité équitable pour chaque Etat contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;
- g) éviter la discrimination entre Etats contractants;

h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;

i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

Article 45

Siège permanent

L'Organisation aura son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil.

Article 46

Première session de l'Assemblée

La première session de l'Assemblée sera convoquée par le Conseil intérimaire de l'Organisation provisoire précitée dès l'entrée en vigueur de la présente Convention et se tiendra à la date et au lieu que fixera le Conseil intérimaire.

Article 47

Capacité juridique

Sur le territoire de chaque Etat contractant, l'Organisation jouit de la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions. La pleine personnalité juridique lui est accordée partout où elle est compatible avec la constitution et les lois de l'Etat intéressé.

CHAPITRE VIII

L'ASSEMBLÉE

Article 48

Sessions de l'Assemblée et vote

a) L'Assemblée se réunit chaque année et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par dix Etats contractants.

b) Tous les Etats contractants ont un droit égal d'être représentés aux sessions de l'Assemblée et chaque Etat contractant a droit à une voix. Les délégués représentant les Etats contractants peuvent être assistés de conseillers techniques, qui peuvent participer aux séances mais n'ont pas droit de vote.

c) La majorité des Etats contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'Assemblée. Sauf dispositions contraires de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des votes émis.

Article 49

Pouvoirs et obligations de l'Assemblée

Les pouvoirs et obligations de l'Assemblée sont les suivants:

a) élire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;

b) élire les Etats contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du Chapitre IX;

c) examiner les rapports du Conseil, leur donner la suite qui convient et statuer sur toute question dont elle est saisie par le Conseil;

d) établir son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables;

e) voter un budget annuel et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII;

f) examiner les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation;

g) renvoyer, à sa discrétion, au Conseil, aux commissions subsidiaires ou à tout autre organe, toute question de sa compétence;

h) déléguer au Conseil les pouvoirs et l'autorité nécessaires ou souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

i) donner effet aux dispositions appropriées du Chapitre XIII;

j) examiner les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la présente Convention et, si elle les approuve, les recommander aux Etats contractants conformément aux dispositions du Chapitre XXI;

k) traiter de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et dont le Conseil n'est pas expressément chargé.

CHAPITRE IX

LE CONSEIL

Article 50

Composition et élection du Conseil

a) Le Conseil est un organe permanent responsable devant l'Assemblée. Il se compose de vingt et un Etats contractants élus par l'Assemblée. Il est procédé à une élection lors de la première session de l'Assemblée et ensuite tous les trois ans; les membres du Conseil ainsi élus restent en fonction jusqu'à l'élection suivante.

b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donne une représentation adéquate: 1) aux Etats d'importance majeure dans le transport aérien; 2) aux Etats, non inclus à un autre titre, qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale; 3) aux Etats, non inclus à un autre titre, dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde. L'Assemblée pourvoit aussitôt que possible à toute vacance au Conseil; tout Etat contractant ainsi élu au Conseil reste en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant d'un Etat contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international ou avoir des intérêts financiers dans un tel service.

Article 51

Président du Conseil

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Celui-ci est rééligible. Il n'a pas droit de vote. Le Conseil élit parmi ses membres un ou plusieurs Vice-Présidents, qui conservent leur droit de vote lorsqu'ils remplissent les fonctions de Président. Le Président n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des membres du Conseil mais, si un représentant est élu, son siège est réputé vacant et l'Etat qu'il représentait pourvoit à la vacance. Les fonctions du Président sont les suivantes:

- a) convoquer le Conseil, le Comité du Transport aérien et la Commission de Navigation aérienne;
- b) agir comme représentant du Conseil;
- c) exercer au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

Article 52

Vote au Conseil

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité de ses membres. Le Conseil peut déléguer ses pouvoirs, pour tout sujet déterminé, à un comité composé de membres du Conseil. Les décisions de tout comité du Conseil peuvent être portées en appel devant le Conseil par tout Etat contractant intéressé.

Article 53

Participation sans droit de vote

Tout Etat contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil ainsi que par ses comités et commissions de toute question qui touche particulièrement ses intérêts. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie.

Article 54

Fonctions obligatoires du Conseil

Le Conseil doit:

- a) soumettre des rapports annuels à l'Assemblée;
- b) exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations que lui assigne la présente Convention;
- c) arrêter son organisation et son règlement intérieur;
- d) nommer un Comité du Transport aérien dont les membres sont choisis parmi les représentants des membres du Conseil et qui est responsable devant celui-ci et définir les fonctions de ce Comité;
- e) instituer une Commission de Navigation aérienne, conformément aux dispositions du Chapitre X;
- f) gérer les finances de l'Organisation conformément aux dispositions des Chapitres XII et XV;
- g) fixer les émoluments du Président du Conseil;
- h) nommer un agent exécutif principal, qui porte le titre de Secrétaire général et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre XI;
- i) demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris des renseignements sur les coûts d'exploitation et sur le détail des subventions versées aux entreprises de transport aérien et provenant de fonds publics;
- j) signaler aux Etats contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil;
- k) rendre compte à l'Assemblée de toute infraction à la présente Convention, lorsqu'un Etat contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après notification de l'infraction;

l) adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des normes et des pratiques recommandées internationales; pour des raisons de commodité, les désigner comme Annexes à la présente Convention et notifier à tous les Etats contractants les dispositions prises;

m) examiner les recommandations de la Commission de Navigation aérienne tendant à amender les Annexes et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du Chapitre XX;

n) examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un Etat contractant.

Article 55

Fonctions facultatives du Conseil

Le Conseil peut:

a) s'il y a lieu et lorsque cela se révèle souhaitable à l'expérience, créer, sur une base régionale ou autre, des commissions de transport aérien subordonnées et définir des groupes d'Etats ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'employer à faciliter la réalisation des fins de la présente Convention;

b) déléguer des fonctions à la Commission de Navigation aérienne en sus de celles que prévoit la Convention et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

c) mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux Etats contractants et faciliter l'échange, entre Etats contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne;

d) étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes principales, et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant;

e) enquêter, à la demande d'un Etat contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

CHAPITRE X

LA COMMISSION DE
NAVIGATION AERIENNE

Article 56

Nomination de la Commission

La Commission de Navigation aérienne se compose de douze membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par des Etats contractants. Ces personnes doivent posséder les titres et qualités, ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique. Le Conseil invite tous les Etats contractants à soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de Navigation aérienne est nommé par le Conseil.

Article 57

Fonctions de la Commission

La Commission de Navigation aérienne doit:

- a) examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la présente Convention;
- b) instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout Etat contractant peut être représenté, s'il le désire;
- c) donner des avis au Conseil sur la collecte et la communication aux Etats contractants de tous les renseignements qu'elle juge nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne.

CHAPITRE XI

PERSONNEL

Article 58

Nomination du personnel

Sous réserve des règles établies par l'Assemblée et des dispositions de la présente Convention, le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi, la formation et les traitements, indemnités et conditions de service du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'Organisation et peut employer des ressortissants de tout Etat contractant ou utiliser leurs services.

Article 59

Caractère international du personnel

Le Président du Conseil, le Secrétaire général et les autres membres du personnel ne doivent ni solliciter ni accepter d'instructions, dans l'exécution de leur tâche, d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque Etat contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des fonctions du personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exécution de sa tâche.

Article 60

Immunités et privilèges du personnel

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où son régime constitutionnel le permet, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation les immunités et privilèges accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général sur les immunités et privilèges des fonctionnaires internationaux intervient, les immunités et privilèges accordés au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.

CHAPITRE XII

FINANCES

Article 61

Budget et répartition des dépenses

Le Conseil soumet à l'Assemblée un budget annuel, des états de comptes annuels et des prévisions annuelles de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des Etats qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les Etats contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin.

Article 62

Suspension du droit de vote

L'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation.

Article 63

Dépenses des délégations et des autres représentants

Chaque Etat contractant prend à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'Assemblée ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et autres dépenses de toute personne qu'il nomme pour siéger au Conseil, et des personnes qu'il propose comme membres ou désigne comme représentants dans tous comités ou commissions subsidiaires de l'Organisation.

CHAPITRE XIII

AUTRES ARRANGEMENTS
INTERNATIONAUX

Article 64

Arrangements en matière de sécurité

Pour les questions aériennes de sa compétence qui concernent directement la sécurité mondiale, l'Organisation peut, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements appropriés avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour préserver la paix.

Article 65

Arrangements avec d'autres
organismes internationaux

Le Conseil peut, au nom de l'Organisation, conclure avec d'autres organismes internationaux, des accords en vue d'entretenir des services communs et d'établir des arrangements communs au sujet du personnel et peut, avec l'approbation de l'Assemblée, conclure tous autres arrangements de nature à faciliter le travail de l'Organisation.

Article 66

Fonctions relatives à d'autres accords

a) L'Organisation exerce également les fonctions que lui confèrent l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux et l'Accord relatif au Transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux dispositions desdits accords.

b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'ont pas accepté l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux ou l'Accord relatif au Transport aérien international établis à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur les questions soumises à l'Assemblée ou au Conseil en vertu des dispositions de l'Accord en cause.

TROISIEME PARTIE

TRANSPORT AERIEN
INTERNATIONAL

CHAPITRE XIV

RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

Article 67

Communication de rapports au Conseil

Chaque Etat contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient et des états financiers indiquant, notamment, le montant et la source de tous leurs revenus.

CHAPITRE XV

AEROPORTS ET AUTRES INSTALLATIONS
ET SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

Article 68

Désignation des itinéraires et des aéroports

Chaque Etat contractant peut, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire, ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser.

Article 69

Amélioration des installations et services de navigation aérienne

Si le Conseil estime que les aéroports ou autres installations et services de navigation aérienne d'un Etat contractant, y compris ses services radioélectriques et météorologiques, ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'Etat directement en cause et les autres Etats intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet. Aucun Etat contractant n'est coupable d'infraction à la présente Convention s'il omet de donner suite à ces recommandations.

Article 70

Financement des installations et services de navigation aérienne

Un Etat contractant peut, dans les circonstances envisagées à l'article 69, conclure un arrangement avec le Conseil afin de donner effet à de telles recommandations. L'Etat peut choisir de prendre à sa charge tous les frais résultant dudit arrangement; dans le cas contraire, le Conseil peut accepter, à la demande de l'Etat, de pourvoir à la totalité ou à une partie des frais.

Article 71

Fourniture et entretien d'installations et services par le Conseil

Si un Etat contractant le demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer en totalité ou en partie les aéroports et autres installations et services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques requis sur le territoire dudit Etat pour l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux des autres Etats contractants et peut fixer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des installations et services fournis.

Article 72

Acquisition ou utilisation de terrain

Lorsqu'un terrain est nécessaire pour des installations et services financés en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un Etat contractant, cet Etat doit, soit fournir lui-même ce terrain, dont il conservera la propriété s'il le désire, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et conformément à ses lois.

Article 73

Dépenses et contributions

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis à sa disposition par l'Assemblée en vertu du Chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes aux fins du présent chapitre en prélevant sur les fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil fixe les contributions au capital requis aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues pour une période de temps raisonnable, entre les Etats contractants qui y consentent et dont les entreprises de transport aérien utilisent les installations et services en cause. Le Conseil peut également fixer les contributions des Etats qui y consentent à tous fonds de roulement nécessaires.

Article 74

Assistance technique et utilisation des revenus

Lorsque le Conseil, à la demande d'un Etat contractant, avance des fonds ou fournit des aéroports ou d'autres installations et services en totalité ou en partie, l'arrangement peut prévoir, avec le consentement de cet Etat, une assistance technique dans la direction et l'exploitation des aéroports et autres installations et services, ainsi que le paiement, par prélèvement sur les revenus d'exploitation de ces aéroports et autres installations et services, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres installations et services et des charges d'intérêt et d'amortissement.

Article 75

Reprise des installations et services
fournis par le Conseil

Un Etat contractant peut à tout moment se dégager de toute obligation contractée par lui en vertu de l'article 70 et prendre en charge les aéroports et autres installations et services établis par le Conseil sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme qui, de l'avis du Conseil, est raisonnable en l'occurrence. Si l'Etat estime que la somme fixée par le Conseil n'est pas raisonnable, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée et l'Assemblée peut confirmer ou modifier la décision du Conseil.

Article 76

Restitution de fonds

Les fonds réunis par le Conseil par voie de remboursement effectué en vertu de l'article 75 et provenant de paiements d'intérêt et d'amortissement en vertu de l'article 74 sont, dans le cas des avances financées à l'origine par des Etats en vertu de l'article 73, restitués aux Etats pour lesquels des contributions ont été fixées à l'origine, proportionnellement à leurs contributions, selon la décision du Conseil.

CHAPITRE XVI

ORGANISATIONS D'EXPLOITATION
EN COMMUN ET
SERVICES EN POOL

Article 77

Organisations d'exploitation
en commun autorisées

Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs Etats contractants de constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur toute route ou dans toute région. Toutefois, ces organisations ou organismes et ces services en pool sont soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil détermine les modalités d'application des dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation.

Article 78

Rôle du Conseil

Le Conseil peut suggérer aux Etats contractants intéressés de former des organisations conjointes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.

Article 79

Participation aux organisations d'exploitation

Un Etat peut participer à des organisations d'exploitation en commun ou à des arrangements de pool par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs compagnies de transport aérien désignées par son gouvernement. Ces compagnies peuvent, à la discrétion exclusive de l'Etat intéressé, être propriété d'Etat, en tout ou partie, ou propriété privée.

QUATRIEME PARTIE

DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVII

AUTRES ACCORDS ET
ARRANGEMENTS AERONAUTIQUES

Article 80

Conventions de Paris et de La Havane

Chaque Etat contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919, ou la Convention relative à l'aviation commerciale, signée à La Havane le 20 février 1928, s'il est partie à l'une ou l'autre de ces Conventions. Entre Etats contractants, la présente Convention remplace les Conventions de Paris et de La Havane ci-dessus mentionnées.

Article 81

Enregistrement des accords existants

Tous les accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un Etat contractant et tout autre Etat, ou entre une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant et tout autre Etat ou une entreprise de transport aérien de tout autre Etat, doivent être enregistrés immédiatement au Conseil.

Article 82

Abrogation d'arrangements incompatibles

Les Etats contractants reconnaissent que la présente Convention abroge toutes les obligations et ententes entre eux qui sont incompatibles avec ses dispositions et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ni conclure de telles ententes. Un Etat contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a contracté envers un Etat non contractant ou un ressortissant d'un Etat contractant ou d'un Etat non contractant des obligations incompatibles avec les dispositions de la présente Convention, doit prendre sans délai des mesures pour se libérer desdites obligations. Si une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant a assumé de telles obligations incompatibles, l'Etat dont elle a la nationalité s'emploiera de son mieux pour qu'il soit mis fin immédiatement à ces obligations et en tout cas fera en sorte qu'il y soit mis fin aussitôt que cela sera juridiquement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 83

Enregistrement des nouveaux arrangements

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout Etat contractant peut conclure des arrangements qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature doit être enregistré immédiatement au Conseil, qui le rend public aussitôt que possible.

CHAPITRE XVIII

DIFFERENDS
ET MANQUEMENTS

Article 84

Règlements des différends

Si un désaccord entre deux ou plusieurs Etats contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout Etat impliqué dans ce désaccord. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Tout Etat contractant peut, sous réserve de

l'article 85, appeler de la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage ad hoc établi en accord avec les autres parties au différend ou à la Cour permanente de Justice internationale. Un tel appel doit être notifié au Conseil dans les soixante jours à compter de la réception de la notification de la décision du Conseil.

Article 85

Procédure d'arbitrage

Si un Etat contractant, partie à un différend dans lequel la décision du Conseil est en instance d'appel, n'a pas accepté le Statut de la Cour permanente de Justice internationale et si les Etats contractants parties à ce différend ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tribunal d'arbitrage, chacun des Etats contractants parties au différend désigne un arbitre et ces arbitres désignent un surarbitre. Si l'un des Etats contractants parties au différend n'a pas désigné d'arbitre dans les trois mois à compter de la date de l'appel, un arbitre sera choisi au nom de cet Etat par le Président du Conseil sur une liste de personnes qualifiées et disponibles tenue par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur un surarbitre, le Président du Conseil désigne un surarbitre choisi sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre se constituent alors en tribunal d'arbitrage. Tout tribunal d'arbitrage établi en vertu du présent article ou de l'article précédent détermine ses règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu que le Conseil peut décider des questions de procédure dans le cas d'un retard qu'il estimerait excessif.

Article 86

Appels

A moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si l'exploitation d'une entreprise de transport aérien international est conforme aux dispositions de la présente Convention conserve son effet, tant qu'elle n'a pas été infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel. Les décisions de la Cour permanente de Justice internationale et celles d'un tribunal d'arbitrage sont définitives et obligatoires.

Article 87

Sanctions à l'encontre d'une entreprise de transport aérien qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

Chaque Etat contractant s'engage à ne pas permettre, dans l'espace aérien au-dessus de son territoire, l'exploitation d'une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant, si le Conseil a décidé que cette entreprise ne se conforme pas à une décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent.

Article 88

Sanctions à l'encontre d'un Etat qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

L'Assemblée suspend le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant trouvé en infraction au regard des dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE XIX

GUERRE

Article 89

Guerre et état de crise

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne portent atteinte à la liberté d'action d'aucun des Etats contractants concernés, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique dans le cas de tout Etat contractant qui proclame l'état de crise nationale et notifie ce fait au Conseil.

CHAPITRE XX

ANNEXES

Article 90

Adoption et amendement des Annexes

a) L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa 1) de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque Etat contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux Etats contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre temps la majorité des Etats contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil.

b) Le Conseil notifie immédiatement à tous les Etats contractants l'entrée en vigueur de toute Annexe ou de tout amendement à une Annexe.

CHAPITRE XXI

RATIFICATIONS, ADHESIONS, AMENDEMENTS ET DENONCIATIONS

Article 91

Ratification de la Convention

a) La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification sont déposés dans les archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui notifie la date du dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

b) Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six Etats, elle entrera en vigueur entre ces Etats le trentième jour après le dépôt du vingt-sixième instrument. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

c) Il incombe au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique de notifier au Gouvernement de chacun des Etats signataires et adhérents la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 92

Adhésion à la Convention

a) La présente Convention est ouverte à l'adhésion des Etats membres des Nations Unies, des Etats associés à ceux-ci et des Etats demeurés neutres pendant le présent conflit mondial.

b) L'adhésion s'effectue par une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et prend effet le trentième jour qui suit la réception de la notification par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, lequel en avise tous les Etats contractants.

Article 93

Admission d'autres Etats

Les Etats autres que ceux auxquels s'appliquent les articles 91 et 92 a) peuvent, sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour préserver la paix, être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée dans les conditions que l'Assemblée pourra prescrire, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué au cours de la présente guerre par l'Etat qui demande son admission sera nécessaire.

Article 94

Amendement de la Convention

a) Toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des Etats qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'Etats contractants fixé par l'Assemblée. Le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des Etats contractants.

b) Si à son avis l'amendement est de nature à justifier cette mesure, l'Assemblée peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout Etat qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai déterminé après que cet amendement sera entré en vigueur cessera alors d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

Article 95

Dénonciations de la Convention

a) Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention trois ans après son entrée en vigueur au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui en informe immédiatement chacun des Etats contractants.

b) La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification et ne vaut qu'à l'égard de l'Etat qui a effectué la dénonciation.

CHAPITRE XXII

DEFINITIONS

Article 96

Aux fins de la présente Convention

a) "Service aérien" signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;

b) "Service aérien international" signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats;

c) "Entreprise de transport aérien" signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

d) "Escale non commerciale" signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

SIGNATURE
DE LA CONVENTION

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires sous-signés, dûment autorisés, signent la présente Convention au nom de leurs Gouvernements respectifs aux dates figurant en regard de leurs signatures.

FAIT à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D. C.). Les deux textes seront déposés aux archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce Gouvernement aux Gouvernements de tous les Etats qui signeront la présente Convention ou y adhéreront.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Doc No. 12
 Doc n° 12
 Doc Núm. 12
 (Trilingual)
 (Trilingue)
 (Trilingüe)

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LES TEXTES
AUTHENTIQUES DE LA CONVENTION RELATIVE A
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LOS TEXTOS
AUTENTICOS DEL CONVENIO DE AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

(Buenos Aires, septembre 1968)

(Buenos Aires, septiembre de 1968)

Draft Spanish text of Convention on International Civil Aviation as approved by Coordinating Committee, on 17 September 1968.

Projet de texte espagnol de la Convention relative à l'Aviation civile internationale approuvé par le Comité de Co-ordination, le 17 septembre 1968.

Proyecto de texto español del Convenio sobre Aviación Civil Internacional aprobado por el Comité Coordinador el 17 de septiembre de 1968.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

CONVENIO
SOBRE
AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL

PREAMBULO

CONSIDERANDO: Que el desarrollo futuro de la aviación civil internacional puede contribuir poderosamente a crear y a preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos del mundo, mientras que el abuso de la misma puede llegar a constituir una amenaza a la seguridad general;

CONSIDERANDO: Que es deseable evitar toda disensión entre las naciones y los pueblos y promover entre ellos la cooperación de que depende la paz del mundo;

POR CONSIGUIENTE, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la aviación civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;

Han concluido a estos fines el presente Convenio.

PRIMERA PARTE

NAVEGACION AEREA

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES
Y APLICACION DEL CONVENIO

Artículo 1

Soberanía

Los Estados contratantes reconocen que todo Estado tiene soberanía plena y exclusiva en el espacio aéreo situado sobre su territorio.

Artículo 2

Territorio

A los fines del presente Convenio se consideran como territorio de un Estado las áreas terrestres y las aguas territoriales adyacentes a ellas que se encuentren bajo la soberanía, dominio, protección o mandato de dicho Estado.

Artículo 3

Aeronaves civiles y de Estado

a) El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

c) Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

d) Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

Artículo 4

Uso indebido de la aviación civil

Cada Estado contratante conviene en no emplear la aviación civil para propósitos incompatibles con los fines del presente Convenio.

CAPITULO II

VUELO SOBRE TERRITORIO DE ESTADOS CONTRATANTES

Artículo 5

Derecho de vuelo en servicios no regulares

Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás Estados contratantes que no se utilicen en servicios

- 3 -

internacionales regulares tendrán derecho, de acuerdo con lo estipulado en el presente Convenio, a penetrar sobre su territorio o sobrevolarlo sin escalas, y a hacer escalas en él con fines no comerciales, sin necesidad de obtener permiso previo, y a reserva del derecho del Estado sobrevolado de exigir aterrizaje. Sin embargo, cada Estado contratante se reserva, por razones de seguridad de vuelo, el derecho de exigir que las aeronaves que deseen volar sobre regiones inaccesibles o que no cuenten con instalaciones y servicios adecuados para la navegación aérea, sigan las rutas prescritas u obtengan permisos especiales para tales vuelos.

Si dichas aeronaves se utilizan en servicios distintos de los aéreos internacionales regulares, en el transporte de pasajeros, correo o carga por remuneración o alquiler, tendrán también el privilegio, con sujeción a las disposiciones del Artículo 7, de embarcar o desembarcar pasajeros, carga o correo, sin perjuicio del derecho del Estado donde tenga lugar el embarque o desembarque a imponer las reglamentaciones, condiciones o restricciones que considere convenientes.

Artículo 6

Servicios aéreos regulares

Ningún servicio aéreo internacional regular podrá explotarse en el territorio o sobre el territorio de un Estado contratante, excepto con el permiso especial u otra autorización de dicho Estado y de conformidad con las condiciones de dicho permiso o autorización.

Artículo 7

Cabotaje

Cada Estado contratante tiene derecho a negar a las aeronaves de los demás Estados contratantes el permiso de embarcar en su territorio pasajeros, correo o carga para transportarlos, mediante remuneración o alquiler, con destino a otro punto situado en su territorio. Cada Estado contratante se compromete a no celebrar acuerdos que específicamente concedan tal privilegio a base de exclusividad a cualquier otro Estado o línea aérea de cualquier otro Estado, y a no obtener tal privilegio exclusivo de otro Estado.

Artículo 8

Aeronaves sin piloto

Ninguna aeronave capaz de volar sin piloto volará sin él sobre el territorio de un Estado contratante, a menos que se cuente con autorización especial de tal Estado y de conformidad con los términos de dicha autorización. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que los vuelos de tales aeronaves sin piloto en las regiones abiertas a la navegación de las aeronaves civiles sean controlados de forma que se evite todo peligro a las aeronaves civiles.

Artículo 9

Zonas prohibidas

a) Cada Estado contratante puede, por razones de necesidad militar o de seguridad pública, restringir o prohibir uniformemente los vuelos de las aeronaves de otros Estados sobre ciertas zonas de su territorio, siempre que no se establezcan distinciones a este respecto entre las aeronaves del Estado de cuyo territorio se trate, que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, y las aeronaves de los otros Estados contratantes que se empleen en servicios similares. Dichas zonas prohibidas deberán ser de extensión y situación razonables, a fin de no estorbar innecesariamente a la navegación aérea. La descripción de tales zonas prohibidas situadas en el territorio de un Estado contratante y todas las modificaciones ulteriores deberán comunicarse lo antes posible a los demás Estados contratantes y a la Organización de Aviación Civil Internacional.

b) Cada Estado contratante se reserva igualmente el derecho, en circunstancias excepcionales, durante un período de emergencia o en interés de la seguridad pública, a restringir o prohibir temporalmente y con efecto inmediato los vuelos sobre todo su territorio o parte del mismo, a condición de que esta restricción o prohibición se aplique, sin distinción de nacionalidad, a las aeronaves de todos los demás Estados.

c) Cada Estado contratante puede exigir, de acuerdo con las reglamentaciones que establezca, que toda aeronave que penetre en las zonas indicadas en los párrafos a) y b) anteriores, aterrice tan pronto como le sea posible en un aeropuerto designado dentro de su territorio.

- 5 -

Artículo 10

Aterrizaje en aeropuertos aduaneros

Excepto en el caso en que, de acuerdo con lo dispuesto en el presente Convenio o en una autorización especial, se permita a las aeronaves cruzar el territorio de un Estado contratante sin aterrizar, toda aeronave que penetre en el territorio de un Estado contratante deberá, si los reglamentos de tal Estado así lo requieren, aterrizar en un aeropuerto designado por tal Estado para fines de inspección de aduanas y otras formalidades. Al salir del territorio de un Estado contratante, tales aeronaves deberán partir de un aeropuerto aduanero designado de igual manera. Las características de todos los aeropuertos aduaneros deberán ser publicadas por el Estado y transmitidas a la Organización de Aviación Civil Internacional, creada en virtud de lo dispuesto en la Segunda Parte del presente Convenio, a fin de que sean comunicadas a todos los demás Estados contratantes.

Artículo 11

Aplicación de las reglamentaciones aéreas

A reserva de lo dispuesto en el presente Convenio, las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la entrada y salida de su territorio de las aeronaves empleadas en la navegación aérea internacional o a la operación y navegación de dichas aeronaves, mientras se encuentren en su territorio, se aplicarán sin distinción de nacionalidad a las aeronaves de todos los Estados contratantes y dichas aeronaves deberán cumplir tales leyes y reglamentos a la entrada, a la salida y mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

Artículo 12

Reglas del aire

Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este

particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

Artículo 13

Disposiciones sobre entrada y despacho

Las leyes y reglamentos de un Estado contratante relativos a la admisión o salida de su territorio de pasajeros, tripulación o carga transportados por aeronaves, tales como los relativos a entrada, despacho, inmigración, pasaportes, aduanas y sanidad serán cumplidos por o por cuenta de dichos pasajeros, tripulaciones y carga, ya sea a la entrada, a la salida o mientras se encuentren dentro del territorio de ese Estado.

Artículo 14

Prevención contra la propagación de enfermedades

Cada Estado contratante conviene en tomar medidas efectivas para impedir la propagación por medio de la navegación aérea, del cólera, tifus (epidémico), viruela, fiebre amarilla, peste y cualesquiera otras enfermedades contagiosas que los Estados contratantes decidan designar oportunamente. A este fin, los Estados contratantes mantendrán estrecha consulta con los organismos encargados de los reglamentos internacionales relativos a las medidas sanitarias aplicables a las aeronaves. Tales consultas se harán sin perjuicio de la aplicación de cualquier convenio internacional existente sobre la materia en el que sean partes los Estados contratantes.

Artículo 15

Derechos aeroportuarios y otros similares

Todo aeropuerto de un Estado contratante que esté abierto a sus aeronaves nacionales para fines de uso público estará igualmente abierto, en condiciones uniformes y a reserva de lo previsto en el Artículo 68, a las aeronaves de todos los demás Estados contratantes. Tales condiciones uniformes se aplicarán por lo que respecta al uso, por parte de las aeronaves de cada uno de los Estados contratantes, de todas las instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y de meteorología, que se provean para uso público para la seguridad y rapidez de la navegación aérea.

Los derechos que un Estado contratante imponga o permita que se impongan por el uso de tales aeropuertos e instalaciones y servicios para la navegación aérea por las aeronaves de cualquier otro Estado contratante, no deberán ser más elevados:

a) Respecto a las aeronaves que no se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales de la misma clase dedicadas a servicios similares:

b) Respecto a las aeronaves que se empleen en servicios aéreos internacionales regulares, que los derechos que pagarían sus aeronaves nacionales dedicadas a servicios aéreos internacionales similares.

Todos estos derechos serán publicados y comunicados a la Organización de Aviación Civil Internacional, entendiéndose que, si un Estado contratante interesado hace una reclamación, los derechos impuestos por el uso de aeropuertos y otras instalaciones y servicios serán objeto de examen por el Consejo, que hará un informe y formulará recomendaciones al respecto para consideración del Estado o Estados interesados. Ningún Estado contratante impondrá derechos, impuestos u otros gravámenes por el mero derecho de tránsito, entrada o salida de su territorio de cualquier aeronave de un Estado contratante o de las personas o bienes que se encuentren a bordo.

Artículo 16

Inspección de aeronaves

Las autoridades competentes de cada uno de los Estados contratantes tendrán derecho a inspeccionar sin causar demoras innecesarias, las aeronaves de los demás Estados contratantes, ya sea a la llegada o a la salida y a examinar los certificados y otros documentos prescritos por el presente Convenio.

CAPÍTULO III

NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

Artículo 17

Nacionalidad de las aeronaves

Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en el que estén matriculadas.

Artículo 18

Matriculación doble

Ninguna aeronave puede estar válidamente matriculada en más de un Estado, pero su matrícula podrá cambiarse de un Estado a otro.

Artículo 19

Leyes nacionales sobre matriculación

La matriculación o transferencia de matrícula de aeronaves en un Estado contratante se efectuará de acuerdo con sus leyes y reglamentos.

Artículo 20

Ostentación de las marcas

Toda aeronave empleada en la navegación aérea internacional deberá llevar las correspondientes marcas de nacionalidad y matrícula.

- 9 -

Artículo 21

Informes sobre matrículas

Cada Estado contratante se compromete a suministrar, a petición de cualquier otro Estado contratante o de la Organización de Aviación Civil Internacional, información relativa a la matrícula y propiedad de cualquier aeronave matriculada en dicho Estado. Además, todo Estado contratante proporcionará a la Organización de Aviación Civil Internacional, de acuerdo con las disposiciones que ésta dicte, informes con los datos pertinentes que puedan facilitarse sobre la propiedad y control de las aeronaves matriculadas en el Estado que se empleen habitualmente en la navegación aérea internacional. Previa solicitud, la Organización de Aviación Civil Internacional pondrá los datos así obtenidos a disposición de los demás Estados contratantes.

CAPITULO IV

MEDIDAS PARA FACILITAR
LA NAVEGACION AEREA

Artículo 22

Simplificación de formalidades

Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduanas y despacho.

Artículo 23

Formalidades de aduana y de migración

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible, a establecer disposiciones de aduana y de migración relativas a la navegación aérea internacional, de acuerdo con los métodos que puedan establecerse o recomendarse oportunamente en aplicación del presente Convenio. Ninguna disposición del presente Convenio se interpretará en el sentido de que impide el establecimiento de aeropuertos francos.

Artículo 24

Derechos de aduana

a) Las aeronaves en vuelo hacia, desde o a través del territorio de otro Estado contratante, serán admitidas temporalmente libres de derechos, con sujeción a las reglamentaciones de aduana de tal Estado. El combustible, aceites lubricantes, piezas de repuesto, equipo corriente y provisiones de a bordo que se lleven en una aeronave de un Estado contratante cuando llegue al territorio de otro Estado contratante y que se encuentren aún a bordo cuando ésta salga de dicho Estado, estarán exentos de derechos de aduana, derechos de inspección u otros derechos o impuestos similares, ya sean nacionales o locales. Esta exención no se aplicará a las cantidades u objetos descargados, salvo disposición en contrario de conformidad con las reglamentaciones de aduana del Estado, que pueden exigir que dichas cantidades u objetos queden bajo vigilancia aduanera.

b) Las piezas de repuesto y el equipo que se importen al territorio de un Estado contratante para su instalación o uso en una aeronave de otro Estado contratante empleada en la navegación aérea internacional, serán admitidos libres de derechos de aduana, con sujeción al cumplimiento de las reglamentaciones del Estado interesado, que pueden establecer que dichos efectos queden bajo vigilancia y control aduaneros.

Artículo 25

Aeronaves en peligro

Cada Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia que considere factibles a las aeronaves en peligro en su territorio y a permitir, con sujeción al control de sus propias autoridades, que los propietarios de las aeronaves o las autoridades del Estado en que estén matriculadas proporcionen los medios de asistencia que las circunstancias exijan. Cada Estado contratante, al emprender la búsqueda de aeronaves perdidas, colaborará en las medidas coordinadas que oportunamente puedan recomendarse en aplicación del presente Convenio.

Artículo 26

Investigación de accidentes

En el caso de que una aeronave de un Estado contratante sufra en el territorio de otro Estado contratante un accidente que ocasione muerte o lesión grave o que indique graves defectos técnicos en la aeronave o en las instalaciones y servicios para la navegación aérea, el Estado en donde ocurra el accidente abrirá una encuesta sobre las circunstancias del mismo, ajustándose, en la medida que lo permitan sus leyes, a los procedimientos que pueda recomendar la Organización de Aviación Civil Internacional. Se permitirá al Estado donde esté matriculada la aeronave que designe observadores para estar presentes en la encuesta y el Estado que la realice comunicará al otro Estado el informe y las conclusiones al respecto.

Artículo 27

Exención de embargo por reclamaciones sobre patentes

a) Mientras una aeronave de un Estado contratante esté empleada en la navegación aérea internacional, la entrada autorizada en el territorio de otro Estado contratante o el tránsito autorizado a través de dicho territorio, con o sin aterrizaje, no darán lugar a embargo o detención de la aeronave ni a reclamación alguna contra su propietario u operador ni a ingerencia alguna por parte o en nombre de este Estado o de cualquier persona que en él se halle, basándose en que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios o la operación de la aeronave infringen los derechos de alguna patente, diseño o modelo debidamente concedidos o registrados en el Estado en cuyo territorio haya penetrado la aeronave, entendiéndose que en dicho Estado no se exigirá en ningún caso un depósito de garantía por la exención anteriormente mencionada de embargo o detención de la aeronave.

b) Las disposiciones del párrafo a) del presente artículo se aplicarán también al almacenamiento de piezas y equipo de repuesto para aeronaves, así como al derecho de usarlos e instalarlos en la reparación de una aeronave de un Estado contratante en el territorio de cualquier otro Estado contratante, siempre que las piezas o el equipo

patentados, así almacenados, no se vendan ni distribuyan internamente ni se exporten con fines comerciales desde el Estado contratante en el que haya penetrado la aeronave.

c) Los beneficios de este artículo se aplicarán sólo a los Estados, partes en el presente Convenio, que 1) sean partes en la Convención Internacional para la Protección de la Propiedad Industrial y sus enmiendas, o 2) hayan promulgado leyes sobre patentes que reconozcan y protejan debidamente las invenciones de los nacionales de los demás Estados que sean partes en el presente Convenio.

Artículo 28

Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea

Cada Estado contratante se compromete, en la medida en que lo juzgue factible a:

a) Proveer en su territorio aeropuertos, servicios de radio, servicios meteorológicos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea a fin de facilitar la navegación aérea internacional, de acuerdo con las normas y métodos recomendados o establecidos oportunamente en aplicación del presente Convenio.

b) Adoptar y aplicar los sistemas normalizados apropiados sobre procedimientos de comunicaciones, códigos, balizamiento, señales, iluminación y demás métodos y reglas de operación que se recomienden o establezcan oportunamente en aplicación del presente Convenio.

c) Colaborar en las medidas internacionales tomadas para asegurar la publicación de mapas y cartas aeronáuticas, de conformidad con las normas que se recomienden o establezcan oportunamente, en aplicación del presente Convenio.

CAPITULO V
CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIRSE
CON RESPECTO A LAS AERONAVES

Artículo 29

Documentos que deben llevar las aeronaves

Toda aeronave de un Estado contratante que se emplee en la navegación internacional llevará los siguientes documentos, de conformidad con las condiciones prescritas en el presente Convenio:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Certificado de aeronavegabilidad;
- c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;
- d) Diario de a bordo;
- e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;
- f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino;
- g) Si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

Artículo 30

Equipo de radio de las aeronaves

a) Las aeronaves de cada Estado contratante, cuando se encuentren en o sobre el territorio de otros Estados contratantes, solamente pueden llevar a bordo radiotransmisores si las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave han expedido una licencia para instalar y utilizar dichos aparatos. El uso de radiotransmisores en el territorio del Estado contratante sobre el que vuela la aeronave se efectuará de acuerdo con los reglamentos prescritos por dicho Estado.

b) Sólo pueden usar los radiotransmisores los miembros de la tripulación de vuelo provistos de una licencia especial expedida al efecto por las autoridades competentes del Estado en el que esté matriculada la aeronave.

Artículo 31

Certificados de aeronavegabilidad

Toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estará provista de un certificado de aeronavegabilidad expedido o convalidado por el Estado en el que esté matriculada.

Artículo 32

Licencias del personal

a) El piloto y los demás miembros de la tripulación operativa de toda aeronave que se emplee en la navegación internacional estarán provistos de certificados de aptitud y de licencias expedidos o convalidados por el Estado en el que la aeronave esté matriculada.

b) Cada Estado contratante se reserva el derecho de no reconocer, por lo que respecta a los vuelos sobre su propio territorio, los certificados de aptitud y licencias otorgados a cualquiera de sus súbditos por otro Estado contratante.

Artículo 33

Reconocimiento de certificados y licencias

Los certificados de aeronavegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias expedidos o convalidados por el Estado contratante en el que esté matriculada la aeronave, se reconocerán como válidos por los demás Estados contratantes, siempre que los requisitos o acuerdo con los cuales se hayan expedido o convalidado dichos certificados o licencias sean iguales o superiores a las normas mínimas que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio.

Artículo 34

Diario de a bordo

Por cada aeronave que se emplee en la navegación internacional se llevará un diario de a bordo, en el que se asentarán los datos relativos a la aeronave, a su tripulación y a cada viaje en la forma que oportunamente se prescriba en aplicación del presente Convenio.

- 15 -

Artículo 35

Restricciones sobre la carga

a) Las aeronaves que se empleen en la navegación internacional no podrán transportar municiones de guerra o material de guerra en o sobre el territorio de un Estado, excepto con el consentimiento de tal Estado. Cada Estado determinará, mediante reglamentaciones, lo que constituye municiones de guerra o material de guerra a los fines del presente artículo, teniendo debidamente en cuenta, a los efectos de uniformidad, las recomendaciones que la Organización de Aviación Civil Internacional haga oportunamente.

b) Cada Estado contratante se reserva el derecho, por razones de orden público y de seguridad, de reglamentar o prohibir el transporte en o sobre su territorio de otros artículos que no sean los especificados en el párrafo a), siempre que no haga ninguna distinción a este respecto entre sus aeronaves nacionales que se empleen en la navegación internacional y las aeronaves de otros Estados que se empleen para los mismos fines y siempre que, además, no imponga restricción alguna que pueda obstaculizar el transporte y uso en las aeronaves, de los aparatos necesarios para la operación o navegación de éstas o para la seguridad del personal o de los pasajeros.

Artículo 36

Aparatos fotográficos

Cada Estado contratante puede prohibir o reglamentar el uso de aparatos fotográficos en las aeronaves que vuelen sobre su territorio.

CAPITULO VI

NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

Artículo 37

Adopción de normas y procedimientos internacionales

Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización

relativos a las aeronaves, personal, rutas aéreas y servicios auxiliares, con todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

- a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;
- b) Características de los aeropuertos y áreas de aterizaje;
- c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;
- d) Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;
- e) Aeronavegabilidad de las aeronaves;
- f) Matrícula e identificación de las aeronaves;
- g) Compilación e intercambio de información meteorológica;
- h) Diarios de a bordo;
- i) Mapas y cartas aeronáuticos;
- j) Formalidades de aduana e inmigración;
- k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;

y de otras cuestiones relacionadas con la seguridad, regularidad y eficiencia de la navegación aérea que en su oportunidad puedan considerarse apropiadas.

- 17 -

Artículo 38

Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales

Cualquier Estado que considere impracticable cumplir, en todos sus aspectos, con cualesquiera de tales normas o procedimientos internacionales, o concordar totalmente sus reglamentaciones o métodos con alguna norma o procedimiento internacionales, después de enmendados estos últimos, o que considere necesario adoptar reglamentaciones o métodos que difieran en cualquier aspecto particular de lo establecido por una norma internacional, notificará inmediatamente a la Organización de Aviación Civil Internacional las diferencias entre sus propios métodos y lo establecido por la norma internacional. En el caso de enmiendas a las normas internacionales, todo Estado que no haga las enmiendas adecuadas en sus reglamentaciones o métodos lo comunicará al Consejo dentro de sesenta días a partir de la adopción de la enmienda a la norma internacional o indicará las medidas que se proponga adoptar. En tales casos, el Consejo notificará inmediatamente a todos los demás Estados las diferencias que existan entre uno o varios puntos de una norma internacional y el método nacional correspondiente del Estado en cuestión.

Artículo 39

Anotaciones en los certificados y licencias

a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de satisfacer en algún aspecto dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en el certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.

b) Todo titular de una licencia que no reúna por completo las condiciones prescritas por la norma internacional relativa a la clase de licencia o certificado que posea, debe llevar anotada en su licencia o agregada a ésta una enumeración completa de los aspectos en que deje de cumplir con dichas condiciones.

Artículo 40

Validez de los certificados y
licencias con anotaciones

Ninguna aeronave ni personal cuyos certificados o licencias estén así anotados podrán participar en la navegación internacional, sin permiso del Estado o Estados en cuyo territorio entren. La matriculación o empleo de tales aeronaves, o de cualquier pieza certificada de aeronave, en un Estado que no sea aquél en el que se certificaron originariamente, quedará a discreción del Estado en el que se importen las aeronaves o la pieza.

Artículo 41

Reconocimiento de las normas de
aeronavegabilidad existentes

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán a las aeronaves ni al equipo de aeronaves de los tipos cuyo prototipo se someta a las autoridades nacionales competentes para su certificación antes de expirar los tres años siguientes a la fecha de adopción de una norma internacional de aeronavegabilidad para tal tiempo.

Artículo 42

Reconocimiento de las normas existentes
sobre competencia del personal

Las disposiciones del presente Capítulo no se aplicarán al personal cuyas licencias se expidan originariamente antes de cumplirse un año a partir de la fecha de adopción inicial de una norma internacional de calificación de tal personal; pero, en cualquier caso, se aplicarán a todo el personal cuyas licencias sigan siendo válidas cinco años después de la fecha de adopción de dicha norma.

SEGUNDA PARTE

LA ORGANIZACION
DE AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL

CAPITULO VII

LA ORGANIZACION

Artículo 43

Nombre y composición

Por el presente Convenio se crea un organismo que se denominará Organización de Aviación Civil Internacional. Se compone de una Asamblea, un Consejo y demás órganos que se estimen necesarios.

Artículo 44

Objetivos

Los fines y objetivos de la Organización son desarrollar los principios y técnicas de la navegación aérea internacional y fomentar la organización y el desenvolvimiento del transporte aéreo internacional, para:

- a) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- b) Fomentar las técnicas de diseño y manejo;
- c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- e) evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
- f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- g) Evitar discriminación entre Estados contratantes;

- 20 -

h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Artículo 45

Sede permanente

La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo.

Artículo 46

Primera reunión de la Asamblea

La primera reunión de la Asamblea será convocada por el Consejo Interino de la Organización Provisional precitada, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, para celebrarse en la fecha y lugar que designe el Consejo Interino.

Artículo 47

Capacidad jurídica

La Organización gozará en el territorio de todo Estado contratante de la capacidad jurídica necesaria para el ejercicio de sus funciones. Se le concederá plena personalidad jurídica en cualquier lugar en que ello sea compatible con la constitución y las leyes del Estado de que se trate.

CAPITULO VIII

LA ASAMBLEA

Artículo 48

Reuniones de la Asamblea y votaciones

a) La Asamblea se reunirá anualmente y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes dirigida al Secretario General.

- 21 -

b) Todos los Estados contratantes tendrán igual derecho a estar representados en las reuniones de la Asamblea y de cada Estado contratante tendrá derecho a un voto. Los delegados que representen a los Estados contratantes podrán ser asistidos por asesores técnicos, quienes podrán participar en las reuniones, pero sin derecho a voto.

c) En las reuniones de la Asamblea, será necesaria la mayoría de los Estados contratantes para constituir quórum. Salvo disposición en contrario del presente Convenio, las decisiones de la Asamblea se tomarán por mayoría de votos emitidos.

Artículo 49

Facultades y deberes de la Asamblea

Serán facultades y deberes de la Asamblea:

- a) Elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios;
- b) Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX;
- c) Examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración;
- d) Establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente;
- e) Aprobar un presupuesto anual y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII;
- f) Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;
- g) A su discreción referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción;
- h) Delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación de autoridad;
- i) Llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XIII;

- 22 -

j) Considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XXI;

k) Entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

CAPITULO IX

EL CONSEJO

Artículo 50

Composición y elección del Consejo

a) El Consejo será un órgano permanente, responsable ante la Asamblea. Se compondrá de veintiún Estados contratantes, elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea y, después, cada tres años. Los miembros del Consejo así elegidos permanecerán en funciones hasta la elección siguiente.

b) Al elegir los miembros del Consejo, la Asamblea dará representación adecuada: 1) a los Estados de mayor importancia en el transporte aéreo; 2) a los Estados, no incluidos de otra manera, que contribuyan en mayor medida al suministro de instalaciones y servicios para la navegación aérea civil internacional; y 3) a los Estados, no incluidos de otra manera, cuya designación asegure la representación en el Consejo de todas las principales regiones geográficas del mundo. Toda vacante en el Consejo será cubierta por la Asamblea lo antes posible; el Estado contratante así elegido para el Consejo permanecerá en funciones hasta la expiración del mandato de su predecesor.

c) Ningún representante de un Estado contratante en el Consejo podrá estar activamente vinculado con la explotación de un servicio aéreo internacional, o estar financieramente interesado en tal servicio.

Artículo 51

Presidente del Consejo

El Consejo elegirá su Presidente por un período de tres años. Puede ser reelegido. No tendrá derecho a voto. El Consejo elegirá entre sus miembros uno o más vicepresidentes, quienes conservarán su derecho a voto cuando actúen como Presidente. No se requiere que el Presidente sea elegido entre los representantes de los miembros del Consejo pero si se eligiese a un representante, su puesto se considerará vacante y será cubierto por el Estado que representaba. Las funciones del Presidente serán:

- a) Convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación;
- b) Actuar como representante del Consejo; y
- c) Desempeñar en nombre del Consejo las funciones que éste le asigne.

Artículo 52

Votaciones en el Consejo

Las decisiones del Consejo deberán ser aprobadas por mayoría de sus miembros. El Consejo podrá delegar su autoridad, respecto a determinada cuestión, en un comité elegido entre sus miembros. Todo Estado contratante interesado podrá apelar ante el Consejo de las decisiones tomadas por cualquiera de los comités del Consejo.

Artículo 53

Participación sin derecho a voto

Todo Estado contratante puede participar, sin derecho a voto, en la consideración por el Consejo y por sus comités y comisiones de toda cuestión que afecte especialmente a sus intereses. Ningún miembro del Consejo podrá votar en la consideración por el Consejo de una controversia en la que aquél sea parte.

Artículo 54

Funciones obligatorias del Consejo

El Consejo debe:

- a) Someter informes anuales a la Asamblea;
- b) Ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio;
- c) Determinar su organización y reglamento interno;
- d) Nombrar el Comité y definir las funciones del Comité de un Comité de Transporte Aéreo, el cual será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité;
- e) Establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;
- f) Administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV;
- g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;
- h) Nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI;
- i) Solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas;
- j) Comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;
- k) Comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción;

- 25 -

l) Adoptar, normas y métodos recomendados internacionales, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo VI del presente Convenio, designándolos, por razones de conveniencia, como Anexos al presente Convenio, y notificar a todos los Estados contratantes las medidas adoptadas;

m) Considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XX;

n) Examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.

Artículo 55

Funciones facultativas del Consejo

El Consejo puede:

a) Cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo y designar grupos de Estados o líneas aéreas con los cuales, o por su conducto pueda tratar para facilitar la realización de los límites del presente Convenio;

b) Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente Convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación;

c) Realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional, comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre éstos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea;

d) Estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales, y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales tiones;

e) Investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.

CAPITULO X

LA COMISION DE
AERONAVEGACION

Artículo 56

Nombramiento de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación se compondrá de doce miembros, nombrados por el Consejo entre las personas propuestas por los Estados contratantes. Dichas personas deberán poseer las calificaciones y experiencia apropiadas en la ciencia y práctica aeronáuticas. El Consejo invitará a todos los Estados contratantes a que presenten candidaturas. El Presidente de la Comisión de Aeronavegación será nombrado por el Consejo.

Artículo 57

Obligaciones de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación debe:

- a) Considerar y recomendar al Consejo, a efectos de adopción, modificaciones a los Anexos del presente Convenio.
- b) Establecer subcomisiones técnicas en las que podrá estar representado todo Estado contratante, si así lo desea;
- c) Asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de toda información que considere necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea.

CAPITULO XI

PERSONAL

Artículo 58

Nombramiento del personal

Con sujeción a los reglamentos establecidos por la Asamblea y a las disposiciones del presente Convenio, el Consejo determinará el método de nombramiento y cese en el servicio, la formación profesional, los sueldos, bonificaciones y condiciones de empleo del Secretario General y demás personal de la Organización pudiendo emplear o utilizar los servicios de súbditos de cualquier Estado contratante.

Artículo 59

Carácter internacional del personal

En el desempeño de sus funciones, el Presidente del Consejo, el Secretario General y demás personal no deberán solicitar ni recibir instrucciones de ninguna autoridad externa a la Organización. Cada Estado contratante se compromete plenamente a respetar el carácter internacional de las funciones del personal y a no tratar de ejercer influencia sobre sus súbditos en el desempeño de sus funciones.

Artículo 60

Inmunidades y privilegios del personal

Cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo permita su sistema constitucional, a conceder al Presidente del Consejo, al Secretario General y demás personal de la Organización las inmunidades y privilegios que se concedan al personal correspondiente de otros organismos internacionales públicos. Si se llegase a un acuerdo internacional general sobre las inmunidades y privilegios de los funcionarios civiles internacionales, las inmunidades y privilegios concedidos al Presidente, al Secretario General y demás personal de la Organización serán los otorgados conformidad con dicho acuerdo internacional general.

CAPITULO XII

FINANZAS

Artículo 61

Presupuesto y distribución de gastos

El Consejo someterá a la Asamblea un presupuesto anual, estados de cuentas y cálculos anuales de todos los ingresos y egresos. La Asamblea votará el presupuesto con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que oportunamente determine.

Artículo 62.**Suspensión del derecho de voto**

La Asamblea puede suspender el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que, en un período razonable, no cumpla sus obligaciones financieras para con la Organización.

Artículo 63.**Gastos de las delegaciones y otros representantes**

Cada Estado contratante sufragará los gastos de su propia delegación en la Asamblea y la remuneración, gastos de viaje y otros de toda persona que nombre para actuar en el Consejo, así como de las que representan o actúen por designación de tal Estado en cualquier comité o comisión subsidiaria de la Organización.

CAPITULO XIII**OTROS ARREGLOS INTERNACIONALES****Artículo 64.****Arreglos sobre seguridad**

La Organización puede, por voto de la Asamblea, en lo que respecta a cuestiones aéreas de su competencia que afecten directamente a la seguridad mundial, concluir arreglos apropiados con toda organización general que establezcan las naciones del mundo para preservar la paz.

Artículo 65**Arreglos con otros organismos internacionales**

El Consejo, en nombre de la Organización, podrá concluir acuerdos con otros organismos internacionales para el mantenimiento de servicios comunes y para arreglos comunes concernientes al personal y, con la aprobación de la Asamblea, podrá participar en todos aquellos arreglos susceptibles de facilitar la labor de la Organización.

- 29 -

Artículo 66.

Funciones relativas a otros acuerdos

a) La Organización, asimismo, desempeñará las funciones asignadas por el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales y por el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, según los términos y condiciones establecidos en ellos.

b) Los miembros de la Asamblea y del Consejo, que no hayan aceptado el Acuerdo de Tránsito de los Servicios Aéreos Internacionales o el Acuerdo de Transporte Aéreo Internacional, redactados en Chicago el 7 de diciembre de 1944, no tendrán derecho a votar sobre ninguna cuestión referida a la Asamblea o al Consejo de conformidad con las disposiciones del Acuerdo de que se trate.

TERCERA PARTE TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL CAPITULO XIV DATOS E INFORMES

Artículo 67

Transmisión de informes al Consejo

Cada Estado contratante se compromete a que sus líneas aéreas internacionales comuniquen al Consejo, según las prescripciones establecidas por el mismo, informes de costos y estados financieros que muestren, entre otras cosas, todos los ingresos y las fuentes de su procedencia.

CAPITULO XV

AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACION AEREA

Artículo 68

Designación de rutas y aeropuertos

Cada Estado contratante puede, con sujeción a las disposiciones del presente Convenio, designar la ruta que deberá seguir en su territorio cualquier servicio aéreo internacional así como los aeropuertos que podrá utilizar.

Artículo 69

Mejora de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

Si el Consejo estima que los aeropuertos u otras instalaciones y servicios para la navegación aérea de un Estado contratante, incluso los servicios de radio y meteorológicos, no son razonablemente adecuados para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales, existentes o en proyecto, el Consejo consultará con el Estado en cuestión y con otros Estados afectados, con miras a encontrar los medios por los cuales la situación pueda remediarse y podrá hacer recomendaciones a tal efecto. Ningún Estado contratante será culpable de infracción del presente Convenio si no pone en práctica tales recomendaciones.

Artículo 70

Financiación de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

Un Estado contratante, en las circunstancias resultantes de las disposiciones del Artículo 69, puede concluir un arreglo con el Consejo para dar efecto a tales recomendaciones. El Estado podrá optar por hacerse cargo de todos los gastos que implique tal arreglo; en caso contrario, el Consejo puede convenir, a petición del Estado, en sufragar la totalidad o parte de los gastos.

Artículo 71

Provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el Consejo

Si un Estado contratante así lo solicita, el Consejo puede convenir en proveer, dotar de personal, mantener y administrar en su totalidad o en parte los aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorológicos requeridos en su territorio para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales de los demás Estados contratantes y podrá fijar derechos justos y razonables por el uso de las instalaciones y servicios proporcionados.

Artículo 72

Adquisición o uso de terrenos

Cuando se necesiten terrenos para instalaciones y servicios financiados en su totalidad o en parte por el Consejo a petición de un Estado contratante, tal Estado deberá proveerlos, conservando su título si lo desea, o bien facilitar al Consejo su uso en condiciones justas y razonables y de acuerdo con las leyes de dicho Estado.

Artículo 73

Gastos y prorrateo de fondos

El Consejo, dentro del límite de los fondos que ponga a su disposición la Asamblea de acuerdo con el Capítulo XII, puede efectuar los gastos ordinarios para los fines del presente Capítulo, con los fondos generales de la Organización. A los fines del presente Capítulo, el Consejo fijará, en la proporción previamente acordada y por un plazo razonable, las aportaciones al capital necesario entre los Estados contratantes que consientan en ello y cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones y servicios. El Consejo puede también prorratear, entre los Estados que lo consientan, cualquier capital circulante requerido.

Artículo 74

Ayuda técnica y destino de los ingresos

Cuando, a petición de un Estado contratante, el Consejo adelante fondos, o proporcione aeropuertos u otras instalaciones y servicios en su totalidad o en parte, el acuerdo puede prever, si tal Estado consiente en ello, asistencia técnica en la supervisión y funcionamiento de tales aeropuertos y otras instalaciones y servicios y el pago, por medio de los ingresos derivados de la explotación de los aeropuertos y de las instalaciones y servicios, de los gastos de funcionamiento de dichos aeropuertos e instalaciones y servicios, así como de los intereses y de la amortización.

Artículo 75

Adquisición de las instalaciones y servicios suministrados por el Consejo

Un Estado contratante puede en cualquier momento liberarse de toda obligación contraída en virtud del Artículo 70 y hacerse cargo de los aeropuertos y otras instalaciones y servicios provistos por el Consejo en su territorio según las disposiciones de los Artículos 71 y 72, mediante pago al Consejo de una suma que, en opinión de éste, sea razonable en tales circunstancias. Si el Estado considera que la suma fijada por el Consejo es irrazonable, puede apelar de la decisión del Consejo ante la Asamblea, la que podrá confirmar o enmendar tal decisión.

Artículo 76

Restitución de fondos

Los fondos obtenidos por el Consejo, por reembolsos en virtud del Artículo 75 y por ingresos de intereses y amortizaciones según el Artículo 74 serán, en el caso de adelantos financiados originariamente por los Estados de acuerdo con el Artículo 73, restituidos a los Estados entre los cuales se prorratearon originariamente en proporción a sus contribuciones, según lo determinado por el Consejo.

CAPITULO XVI

ORGANIZACIONES DE EXPLOTACION
CONJUNTA Y
SERVICIOS MANCOMUNADOS

Artículo 77

Organizaciones de explotación conjunta autorizadas

Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo ni organismos internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios aéreos en cualquier ruta o región, pero tales organizaciones u organismos y tales servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. Este determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las utilizadas por organismos internacionales de explotación.

Artículo 78

Función del Consejo

El Consejo podrá sugerir a los Estados contratantes interesados la formación de organizaciones conjuntas para efectuar servicios aéreos en cualesquiera rutas o regiones.

Artículo 79

Participación en organizaciones

Un Estado podrá participar en organismos de explotación conjunta o en arreglos de mancomún por conducto de su gobierno o de una o varias compañías de transporte aéreo designadas por éste. Las compañías, a discreción exclusiva del Estado interesado, podrán ser estatales, parcialmente estatales o de propiedad privada.

CUARTA PARTE

DISPOSICIONES FINALES

CAPITULO XVII

OTROS ACUERDOS Y
ARREGLOS AERONAUTICOS

Artículo 80

Convenciones de París y de La Habana

Cada Estado contratante se compromete, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, a notificar la denuncia de la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea, suscrita en París el 13 de octubre de 1919, o de la Convención sobre Aviación Comercial, suscrita en La Habana el 20 de febrero de 1928, si es parte de una u otra. El presente Convenio reemplaza, entre los Estados contratantes, las Convenciones de París y de La Habana anteriormente mencionadas.

Artículo 81

Registro de acuerdos existentes

Todos los acuerdos aeronáuticos que existan al entrar en vigor el presente Convenio, entre un Estado contratante y cualquier otro Estado o entre una línea aérea de un Estado contratante y cualquier otro Estado o línea aérea de otro Estado, se registrarán inmediatamente en el Consejo.

Artículo 82

Abrogación de arreglos incompatibles

Los Estados contratantes acuerdan que el presente Convenio abroga todas las obligaciones y entendimientos mutuos que sean incompatibles con sus disposiciones y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entendimientos. Un Estado contratante que antes de ser miembro de la Organización haya contraído con un Estado no contratante o un súbdito de un Estado contratante o no, obligaciones incompatibles con las disposiciones del presente Convenio, tomará medidas inmediatas para liberarse de dichas obligaciones. Si un línea aérea de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado del cual sea nacional hará cuanto pueda para conseguir su rescisión inmediata y, en todo caso, hará que se rescindan tan pronto como sea legalmente posible después de la entrada en vigor del presente Convenio.

Artículo 83

Registro de nuevos arreglos

Con sujeción a lo dispuesto en el artículo precedente, todo Estado contratante puede concertar arreglos que no sean incompatibles con las disposiciones del presente Convenio. Todo arreglo de esta naturaleza se registrará inmediatamente en el Consejo, el cual lo hará público a la mayor brevedad posible.

CAPITULO XVIII

CONTROVERSIAS E INCUMPLIMIENTO

Artículo 84

Solución de controversias

Si surge un desacuerdo entre dos o más Estados contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Convenio y de sus Anexos que no pueda ser solucionado mediante negociaciones, será decidido por el Consejo, a petición de cualquier Estado interesado en el desacuerdo. Ningún miembro del Consejo votará cuando éste trate de una controversia en la que dicho miembro sea parte. Todo Estado contratante podrá,

- 35 -

con sujeción al Artículo 85, apelar de la decisión del Consejo ante un tribunal de arbitraje ad hoc aceptado por las otras partes en la controversia, o ante la Corte Permanente Internacional de Justicia. Tal apelación se notificará al Consejo dentro de los sesenta días de recibida la notificación de la decisión del Consejo.

Artículo 85

Procedimiento de arbitraje

Si un Estado contratante, parte en una controversia en que se ha apelado de la decisión del Consejo, no ha aceptado el Estatuto de la Corte Permanente Internacional de Justicia y si los Estados contratantes partes en la controversia no pueden concordar en la elección del tribunal de arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia designará un árbitro y éstos nombrarán un tercero. Si cualquier Estado contratante parte en la controversia no nombra un árbitro dentro de tres meses desde la fecha de apelación, el Presidente del Consejo designará por tal Estado un árbitro, de una lista de personas calificadas y disponibles que lleve el Consejo. Si dentro de treinta días los árbitros no pueden convenir en el tercero, el Presidente del Consejo lo designará de la lista antedicha. Los árbitros y el tercero se constituirán entonces en tribunal de arbitraje. Todo tribunal de arbitraje establecido según el presente artículo o el anterior adoptará su propio procedimiento y pronunciará sus decisiones por mayoría de votos, entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dilaciones que, en su opinión fuesen excesivas.

Artículo 86

Apelaciones

Salvo que el Consejo decida otra cosa, toda decisión de éste sobre si una línea aérea internacional funciona de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio continuará en vigor a menos que sea revocada en apelación. Sobre toda otra cuestión, las decisiones del Consejo, si se apelan, se suspenderán hasta que se falle la apelación. Las decisiones de la Corte Permanente Internacional de Justicia o de un tribunal de arbitraje serán firmes y obligatorias.

Artículo 87

Sanciones en caso de incumplimiento
por las líneas aéreas

Todo Estado contratante se compromete a no permitir los vuelos de una línea aérea de un Estado contratante en el espacio aéreo situado sobre su territorio si el Consejo ha decidido que la línea aérea en cuestión no cumple con una decisión firme pronunciada según el artículo precedente.

Artículo 88

Sanciones a los Estados en caso
de incumplimiento

La Asamblea suspenderá el derecho de voto en la Asamblea y en el Consejo a todo Estado contratante que se encuentre en falta con respecto a las disposiciones del presente Capítulo.

CAPITULO XIX

GUERRA

Artículo 89

Estado de guerra y situaciones de emergencia

En caso de guerra, las disposiciones del presente Convenio no afectarán la libertad de acción de los Estados contratantes afectados, ya sean beligerantes o neutrales. El mismo principio se aplicará cuando un Estado contratante declare estado de emergencia nacional y lo comunique al Consejo.

CAPITULO XX

ANEXOS

Artículo 90

Adopción y enmienda de los anexos

a) La adopción por el Consejo de los anexos previstos en el párrafo 1) del Artículo 54, requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo anexo o enmienda a uno de ellos, surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes o a la expiración de un período mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el ínterin la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación.

- 37 -

b) El Consejo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de todo anexo o enmienda a éste.

CAPITULO XXI

RATIFICACIONES, ADHESIONES, ENMIENDAS Y DENUNCIAS

Artículo 91

Ratificación del Convenio

a) El presente Convenio deberá ser ratificado por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará la fecha de depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

b) Tan pronto como veintiséis Estados hayan ratificado o se hayan adherido al presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos al trigésimo día después del depósito del vigésimo-sexto instrumento. Entrará en vigor para cada Estado que lo ratifique posteriormente, al trigésimo día después del depósito del correspondiente instrumento de ratificación.

c) Será obligación del Gobierno de los Estados Unidos de América notificar al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios y adherentes la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

Artículo 92

Adhesión al Convenio

a) El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de los miembros de las Naciones Unidas, de los Estados asociados a ellos y de los Estados que permanecieron neutrales durante el presente conflicto mundial.

b) La adhesión se efectuará por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América y surtirá efecto al trigésimo día de la fecha de recibo de la notificación por el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará a todos los Estados contratantes.

Artículo 93

Admisión de otros Estados

Los Estados no previstos en los Artículos 91 y 92 a), con el voto de los cuatro quintos de la Asamblea y en las condiciones que ésta fije, podrán participar en el presente Convenio, previo consentimiento del organismo internacional general que para preservar la paz establezcan las naciones del mundo; entendiéndose que en cada caso será necesario el asentimiento de todo Estado invadido o atacado durante la guerra actual por el Estado que solicite su ingreso.

Artículo 94

Enmiendas del Convenio

a) Toda enmienda que se proponga al presente Convenio deberá ser aprobada por voto de dos tercios de la Asamblea y entrará en vigor con respecto a los Estados que la hayan ratificado, cuando la ratifique el número de Estados contratantes fijado por la Asamblea. Este número no será inferior a los dos tercios del total de Estados contratantes.

b) Si la Asamblea opina que la enmienda es de naturaleza tal que justifique esta medida, puede disponer, en la resolución que recomiende su adopción, que todo Estado que no la haya ratificado dentro de determinado período después de que ésta entre en vigor, cese ipso facto de ser miembro de la Organización y parte en el Convenio.

Artículo 95

Denuncia del Convenio

a) Todo Estado contratante puede comunicar la denuncia del presente Convenio tres años después de su entrada en vigor, por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, quien inmediatamente lo informará a cada uno de los Estados contratantes.

b) La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recibo de la notificación y sólo se aplicará al Estado que haya hecho tal denuncia.

- 39 -

CAPITULO XXII

DEFINICIONES

Artículo 96

A los fines del presente Convenio se entiende por:

- a) "Servicio aéreo", todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.
- b) "Servicio aéreo internacional", el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.
- c) "Línea aérea", toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.
- d) "Escala para fines no comerciales", el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo.

FIRMA DEL CONVENIO

EN FE DE LO CUAL, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio en nombre de sus Gobiernos respectivos en las fechas que aparecen frente a sus firmas.

HECHO en Chicago, el día siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro, en el idioma inglés. Un texto redactado en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto para la firma en Washington, D. C. Ambos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o se adhieran al presente Convenio.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

REPORT OF THE COMMITTEE ON CO-ORDINATION
OF THE TEXTS IN FRENCH AND SPANISH

1. At its first meeting held on 17 September 1968 the Commission of the Whole established a Committee to co-ordinate the texts appearing in Doc Nos. 6 and 7.
2. The Committee was composed of the following: the four Vice-Presidents of the Conference, the Chairman of the Committee on the French text of the Convention, the Chairman of the Committee on the Spanish text of the Convention and Delegates of Algeria, Ecuador, the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the United States of America.
3. The Committee met on 17 September 1968. Mr. F.X. Ollassa (Congo/Brazzaville) was in the Chair. It closely examined the French and the Spanish texts appended to the Reports of the two Committees relating to these texts (Doc Nos. 6 and 7) and made certain revisions thereto. The French text as so revised, and the Spanish text as so revised, appear in Doc Nos. 11 and 12.

Signed:

Chairman of the Committee

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

REPORT OF THE COMMISSION OF THE WHOLE

Organization of work

1. The Commission held four meetings between 17 and 19 September 1968. It was open to all delegations. The President of the Conference, Dr. F.M. Molina Salas presided at the first, third and fourth meetings, and the First Vice-President, Mr. F.X. Ollasa (Congo/Brazzaville), presided at the second meeting.

Co-ordinating Committee

2. At the first meeting the Chairman of the Commission designated a Committee to ensure co-ordination of work on the drafts of the Chicago Convention in the French and Spanish languages. The membership of that Committee is specified in the Report of that Committee, namely, Doc No. 13.

Credentials and Full Powers

3. The Reports of the Credentials Committee in Doc No. 5 and the Addendum thereto dated 18/9/68 were noted by the Commission. Statements were made on behalf of certain Governments, including the Government of the Republic of China, relating to the validity of representation of that Government at this Conference.

Protocol

4. The Commission examined the draft text of the Protocol which was prepared by the Committee on the Protocol, Doc No. 8, and considered that certain revisions should be made thereto. The draft of the Protocol, as revised by the Commission, will be found in Doc No. 10.

Annexes to the Protocol

5. The revised drafts of the Chicago Convention in the French and Spanish languages as emanating from the above-mentioned Committee on Co-ordination (Doc Nos. 11 and 12) were examined by the Commission which considered that certain revisions should be made thereto. The changes recommended by the Commission will be found in Doc Nos. 15 and 16.

Final Act

6. The draft Final Act prepared by the Secretariat and appearing in Doc No. 9 Revised, 18/9/68, was examined by the Commission. The Commission considered that certain modifications should be made to that document, and the draft Final Act as so modified appears in Doc No. 17.

Action

7. The Commission recommends that the Conference in Plenary session approve the following:

- (1) the Reports of the Credentials Committee referred to in paragraph 3 above (Doc No. 5 and Addendum thereto, dated 18/9/68;
- (2) the revised drafts of the Protocol and of the Chicago Convention in the French and Spanish languages referred to in paragraphs 4 and 5 above (Doc Nos. 10, 15 and 16); and
- (3) the draft Final Act referred to in paragraph 6 above (Doc No. 17).

Signed:

Chairman of the Commission

Doc No. 15
 Doc n° 15
 Doc Núm. 15
 (Trilingual)
 (Trilingue)
 (Trilingüe)

INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
 AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION ON
 INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LES TEXTES
 AUTHENTIQUES DE LA CONVENTION RELATIVE A
 L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LOS TEXTOS
 AUTENTICOS DEL CONVENIO DE AVIACION CIVIL
 INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

(Buenos Aires, September 1968)
 (Buenos Aires, septembre 1968)
 (Buenos Aires, septiembre de 1968)

On 19 September 1968, the Commission of the Whole considered the draft French text of the Chicago Convention (Doc No: 11) and recommends the adoption of the changes indicated in the Annex hereto.

Le 19 septembre 1968, la Commission plénière a examiné le projet de texte français de la Convention de Chicago (Doc n° 11) et recommande l'adoption des modifications indiquées en annexe.

El 19 de septiembre de 1968, la Comisión plenaria examinó el proyecto de texto francés (Doc Núm. 11) y recomienda la adopción de los cambios que se indican en el Anexo.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Doc n° 15
Annexe
 Doc No. 15
Annex
 Doc Núm. 15
Anexo

TEXTE FRANCAIS
MODIFICATIONS RECOMMANDEES

FRENCH TEXT
RECOMMENDED CHANGES

TEXTO FRANCES
MODIFICACIONES RECOMENDADAS

Article 23 (titre - title - título)

Formalités de douane et d'immigration

Article 27

3ème ligne à compter de la fin:

3rd line from the end:

Antepenúltima línea:

... un dépôt de garantie en ...

Article 35

Dernière ligne:

Last line:

Ultima línea:

formuler le cas échéant

Article 37

b) deuxième ligne:

second line:

segunda línea:

d'atterrissage

j) formalités

Article 44

b) encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques;

Article 73

Dépenses et répartition des fonds

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Doc No. 16
 Doc n° 16
 Doc Núm. 16
 (Trilingual)
 (Trilingue)
 (Trilingue)

INTERNATIONAL CONFERENCE
ON THE AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION
ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO 1944)

CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LES TEXTES
AUTHENTIQUES DE LA CONVENTION RELATIVE A
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LOS TEXTOS
AUTÉNTICOS DEL CONVENIO DE AVIACION CIVIL
INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

(Buenos Aires, September 1968)

(Buenos Aires, septembre 1968)

(Buenos Aires, septiembre de 1968)

On 19 September 1968, the Commission of the Whole considered the draft Spanish text of the Chicago Convention (Doc No. 12) and recommends the adoption of the changes indicated in the Annex hereto.

Le 19 septembre 1968, la Commission plénière a examiné le projet de texte espagnol de la Convention de Chicago (Doc n° 12) et recommande l'adoption de modifications indiquées en annexe.

El 19 de septiembre de 1968, la Comisión Plenaria examinó el proyecto de texto español (Doc Núm. 12) y recomienda la adopción de los cambios que se indican en el Anexo.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Doc No. 16
Annex
 Doc n° 16
Annexe
 Doc Núm. 16
Anexo

Spanish text

Changes made during the last meeting of the Commission of the Whole.

Texte espagnol

Modifications faites pendant la dernière réunion de la Commission plénière.

Texto español

Cambios realizados durante la última sesión de la Comisión Plenaria.

Artículo 23

Formalidades de aduana y de inmigración

. disposiciones de aduana y de inmigración.

Artículo 37

. relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios

Article 44

Insert at the end of paragraph b) the words:

Insérer à la fin du paragraphe b) les mots:

Incluir al final del párrafo b) las palabras:

. de aeronaves para fines pacíficos;

Article 67

Insert in the fourth line:

Insérer dans la quatrième ligne:

Incluir en la cuarta línea:

. sobre tráfico, estadísticas

Artículo 77

Organizaciones de explotación conjunta autorizadas.

Artículo 78

. organizaciones conjuntas

Artículo 79

Un Estado podrá participar en organizaciones

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

Doc No. 17
Doc n^o 17
Doc Núm. 17
(Trilingual)
(Trilingue)
(Trilingue)

FINAL ACT

OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE ON THE
AUTHENTIC TEXTS OF THE CONVENTION ON
INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

Signed at Buenos Aires on 24 September 1968

ACTE FINAL

DE LA CONFERENCE INTERNATIONALE SUR LES
TEXTES AUTHENTIQUES DE LA CONVENTION RELATIVE
A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

Signé à Buenos Aires, le 24 septembre 1968

ACTA FINAL

DE LA CONFERENCIA INTERNACIONAL SOBRE LOS
TEXTOS AUTENTICOS DEL CONVENIO SOBRE AVIACION
CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

Firmado en Buenos Aires, el 24 de septiembre de 1968

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

DRAFT

**FINAL ACT OF THE INTERNATIONAL CONFERENCE
ON THE AUTHENTIC TRILINGUAL TEXT OF THE
CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
(CHICAGO, 1944) HELD AT BUENOS AIRES
IN SEPTEMBER 1968**

The International Conference on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) having been convened by the International Civil Aviation Organization, the Delegates to the said Conference met at Buenos Aires, on the invitation of the Government of the Republic of Argentina, from 9 to 24 September 1968, for the purpose of adopting French and Spanish texts of the said Convention.

The Governments of the following sixty-one member States of the International Civil Aviation Organization were represented at the Conference:

| | | |
|---------------------|-------------------|------------------------------|
| Algeria | Ghana | Poland |
| Argentina | Guatemala | Portugal |
| Australia | India | Rwanda |
| Belgium | Iraq | Senegal |
| Bolivia | Israel | South Africa |
| Brazil | Ivory Coast | Spain |
| Cameroon | Korea, Republic | Sweden |
| Canada | of | Switzerland |
| Chad | Lebanon | Syria |
| Chile | Malagasy Republic | Tanzania, United Republic of |
| China, Republic of | Malaysia | Togo |
| Colombia | Mali | Tunisia |
| Congo (Brazzaville) | Mexico | United Arab Republic |
| Costa Rica | Netherlands, | United Kingdom of |
| Cuba | Kingdom of the | Great Britain and |
| Czechoslovakia | Niger | Northern Ireland |
| Dahomey | Nigeria | United States of America |
| Denmark | Norway | Upper Volta |
| Dominican Republic | Pakistan | Uruguay |
| Ecuador | Paraguay | Venezuela |
| France | Peru | Yugoslavia |
| Germany, Federal | Philippines | |
| Republic of | | |

The Conference elected as President H.E. Dr. F.M. Molina Salas (Argentina), and further elected as Vice-Presidents, Mr. F.X. Ollassa (Congo/Brazzaville), Dr. D. Pardo Tovar (Colombia), Mr. F. Schaerer (Switzerland) and Mr. B.S. Gidwani (India).

The Secretary General of the Conference was Mr. P.K. Roy, Director of the Legal Bureau of the International Civil Aviation Organization, assisted by Dr. G.F. FitzGerald, Dr. G. Bonilla, Dr. M. Milde and Dr. L. Aillaud, and by other officials of the International Civil Aviation Organization.

The Conference established a Commission of the Whole and the following Committees:

Credentials Committee:

Chairman: H.E. T.G. de Castro (Philippines)
Members: Argentina, Kingdom of the Netherlands, Malagasy Republic and Venezuela.

Committee on French Text:

Chairman: Miss M.A. Martin Sané (France)
Members: Algeria, Belgium, Canada, Congo (Brazzaville), Dahomey, France, Israel, Ivory Coast, Malagasy Republic, Mali, Rwanda, Senegal, Switzerland.

Committee on Spanish Text:

Chairman: Mr. M. Barroso (Spain)
Members: Argentina, Bolivia, Chile, Colombia, Paraguay, Peru, Philippines, Spain, Venezuela

Committee on the Protocel:

Chairman: Mr. Gilles Sicotte (Canada)

Members: Algeria, Argentina, Belgium, Brazil, Cameroon, Canada, Chad, Chile, Colombia, Congo (Brazzaville), Czechoslovakia, Dahomey, Ecuador, Federal Republic of Germany, France, India, Israel, Kingdom of the Netherlands, Mexico, Nigeria, Paraguay, Peru, Philippines, Rwanda, Senegal, Spain, Sweden, Switzerland, United Kingdom, United States of America, Uruguay, Venezuela.

The Commission of the Whole established a Committee on the Co-ordination of the texts which was composed as follows:

Chairman: Mr. F.X. Ollassa (Congo-Brazzaville)

Members: Algeria, Colombia, Congo (Brazzaville), Ecuador, France, India, Spain, Switzerland, United Kingdom, United States of America.

The Conference took as a basis of its work drafts of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) in the French and Spanish languages and the draft of a related Protocel, which drafts had been prepared under the direction of the Council of the International Civil Aviation Organization.

Following its deliberations, the Conference formulated and, on the twentieth day of September 1968 unanimously adopted, a Protocel on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) including the Annexes to the Protocel.

The said Protocel has been opened for signature this day at Buenos Aires and will remain open for signature at this City until 27 September 1968, and subsequently, at Washington, D.C.

IN WITNESS WHEREOF the Delegates have signed this Final Act.

DONE at Buenos Aires this twenty-fourth day of September of the year One Thousand Nine Hundred and Sixty-eight in three authentic texts in the English, French and Spanish languages, in a single copy which shall be deposited with the International Civil Aviation Organization and a certified copy of which shall be delivered by the said Organization to each of the Governments invited to the Conference.

**EXTRACT FROM THE CATALOGUE
ICAO SALABLE PUBLICATIONS**

U.S.\$

- Convention on International Civil Aviation.
Signed at Chicago, on 7 December 1944,
and amended by the ICAO Assembly.
(Doc 7300/4). Fourth edition, 1969
(incorporating the Protocols relating
to Articles 45, 48(a), 49(e), 50(a),
61 and 93 bis and including the Protocol
on the Authentic Trilingual Text).
48 pp. 20 cm x 26 cm (8" x 10½"). \$1.25
- International Civil Aviation Conference,
Chicago 1944.
(Doc 2187). Reprint of Final Act and
related documents.
76 pp. (English, French and Spanish
editions). \$1.75

*NB.—Cash remittance should accompany each order.
Catalogue sent free on request.*

© ICAO 1971 — 2/71, E/P1/1100

PRICE: U. S. \$7.25
(or equivalent in other currencies)