

Chambre des Représentants

4 FÉVRIER 1947.

PROJET DE LOI

approuvant la Convention relative à l'Aviation
Civile Internationale signée à Chicago
le 7 décembre 1944.

EXPOSE DES MOTIFS.

MESDAMES, MESSIEURS,

La navigation aérienne internationale a été régie jusqu'à présent par deux conventions :

La première en date, dite Convention de Paris, fut signée en cette ville le 13 octobre 1919; ratifiée par la Belgique le 1^{er} juin 1922, elle est entrée en vigueur le 11 juillet 1922 entre les quatorze Etats signataires qui l'avaient ratifiée à cette date.

Aujourd'hui, elle est toujours en vigueur entre trente-trois Etats qui représentent la majeure partie de l'hémisphère oriental.

La Convention de Paris n'a pas seulement fixé les règles de la Navigation Aérienne Internationale mais a aussi créé un Organisme International Permanent: la Commission Internationale de Navigation Aérienne, dite « CINA », chargé d'assurer l'exécution de la Convention par une série de règlements techniques. La CINA a effectué un travail pratique et utile qui fut la base de toute la réglementation nationale des pays adhérents. Son siège est encore actuellement fixé à Paris.

La seconde Convention fut signée en 1928 à La Havane par les Etats-Unis et les neuf Républiques sud-américaines. Elle règle donc pratiquement la navigation aérienne de l'hémisphère occidental. En 1937, ces mêmes Etats ont créé à leur tour un Organisme Permanent dénommé: « Commission Permanente Aéronautique Américaine » ou CAPA.

Kamer der Volksvertegenwoordigers

4 FEBRUARI 1947.

WETSONTWERP

tot goedkeuring van het Verdrag inzake de
Internationale Burgerlijke Luchtvaart,
ondertekend den 7ⁿ December 1944 te Chicago.

MEMORIE VAN TOELICHTING.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De internationale luchtvaart is tot nog toe door twee overeenkomsten geregeld geworden :

De oudste, met name de Overeenkomst van Parijs, werd op 13 October 1919 in die stad ondertekend; zij werd op 1 Juni 1922 bekrachtigd en is op 11 Juli 1922 van kracht geworden tusschen de veertien onderteekenende Staten, die ze op dien datum bekrachtigd hadden.

Zij is heden nog steeds van kracht tusschen drie en dertig staten, die het grootste deel van het Oostelijk halfrond uitmaken.

De Overeenkomst van Parijs heeft niet alleen de regels voor de Internationale Luchtvaart vastgesteld, maar heeft ook een Vast Internationaal Organisme opgericht: de « Internationale Luchtvaartcommissie », die gelast is de uitvoering van de Overeenkomst door middel van een reeks technische reglementen te verzekeren.

Deze Commissie heeft een nuttig en praktisch werk tot stand gebracht, dat ten grondslag ligt aan de heele nationale reglementeering welke door de toetredende landen wordt toegepast. Haar zetel is thans nog te Parijs gevestigd.

De tweede Overeenkomst werd in 1928 te Havana ondertekend door de Vereenigde Staten en de negen Zuid-amerikaansche republieken. Practisch regelt zij dus de luchtvaart van het westelijk halfrond. In 1937 hebben diezelfde Staten op hun beurt een Vast Organisme opgericht: de « Amerikaansche Vaste Luchtvaartcommissie ».

G.

La guerre a stimulé sensiblement les progrès des transports aériens, de telle façon qu'une coordination mondiale de la réglementation internationale et nationale ainsi que l'étude en commun des problèmes variés et complexes que cette coordination fait surgir, sont devenues indispensables. Les Etats de l'ancien et du nouveau monde éprouvent de plus en plus la nécessité de l'existence d'un seul régime conventionnel.

C'est pourquoi les représentants de cinquante-deux pays se sont réunis à Chicago le 1^{er} novembre 1944 à l'effet d'établir un régime et un organisme provisoire ainsi qu'une Convention Internationale Permanente de l'Aviation Civile.

La Conférence de Chicago clôtura ses travaux le 7 décembre 1944; le chef de la délégation belge à la dite conférence, le Vicomte A. du Parc, dûment mandaté à cet effet, signa la Convention Permanente le 9 avril 1945. C'est cette Convention, sujette à ratification, que nous avons l'honneur, Mesdames et Messieurs, de soumettre à présent à votre approbation. Les règles qu'elle énonce ne diffèrent pas sensiblement de celles de la Convention de Paris et sont pour la plupart déjà entrées dans notre législation nationale par les lois des 16 novembre 1919 et 27 juin 1937.

Comme l'avait fait la Convention de Paris, la Convention de Chicago crée un Organisme International qui prendra le nom d'« Organisation Permanente de l'Aviation Civile Internationale ».

La Convention de Chicago entrera en vigueur le trentième jour qui suivra la date de dépôt du vingt-sixième instrument de ratification ou d'adhésion, et à l'égard des Etats ayant ratifié, remplacera de plein droit à ce moment, le régime antérieur. Elle pourra être dénoncée trois ans après son entrée en vigueur moyennant notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et la dénonciation prendra effet un an après la date de sa réception.

Pour rendre effective la coordination internationale qui est recherchée, chaque Etat contractant s'engage à dénoncer dès l'entrée en vigueur de la Convention, celle des Conventions de Paris ou de La Havane à laquelle il est partie.

Le Gouvernement belge a déjà procédé à la dénonciation de la Convention de Paris.

Cette dénonciation aura son plein effet à l'égard des Etats n'ayant ni ratifié, ni adhéré à la Convention de Chicago, un an après sa notification. Si la Convention de Chicago n'était pas entrée en vigueur à ce moment, cette dénonciation ne prendrait effet que postérieurement.

De cette façon, à l'égard d'un Etat étranger membre de la C. I. N. A., la Belgique continuera d'être liée par la Convention de Paris, soit jusqu'à l'entrée en vigueur de la Convention de Chicago, soit jusqu'à ce qu'expire le

De oorlog heeft den vooruitgang van het luchtverkeer merkkelijk bevorderd, zoodat een wereld-coördinatie van de internationale en van de nationale reglementeering, alsmede de gemeenschappelijke studie der verscheidene en ingewikkelde vraagstukken, welke door deze coördinatie gesteld worden, ontontbeerlijk zijn geworden.

De Staten van de oude en van de nieuwe wereld voelen meer en meer de noodzakelijkheid van het bestaan van een enkel, bij overeenkomst bepaald regime.

Daarom zijn de vertegenwoordigers van twee en vijftig landen op 1 November 1944 te Chicago bijeengekomen, ten einde een voorloopig regime en een voorloopig organisme op te richten en een Vaste Internationale Overeenkomst der Burgerlijke Luchtvaart op te maken.

De Conferentie van Chicago heeft op 7 December 1944 haar werkzaamheden geëindigd; het Hoofd van de Belgische Afvaardiging bij gezegde Conferentie, Burggraaf A. du Parc, behoorlijk daartoe gemachtigd, heeft de Vaste Overeenkomst op 9 April 1945 onderteekend. Wij hebben de eer, Mevrouwen en Mijne Heeren, U deze overeenkomst, welke moet bekrachtigd worden, ter goedkeuring te onderwerpen. De regels die ze formuleert, verschillen nauwelijks van de bepalingen der Overeenkomst van Parijs en maken voor het meerendeel reeds deel uit van onze Nationale Wetgeving, door de wetten van 16 November 1919 en 27 Juni 1937.

Zooals de Overeenkomst van Parijs het gedaan had, richt de Overeenkomst van Chicago een Internationaal Organisme op, dat « Vaste Organisatie voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart » zal genoemd worden.

De Overeenkomst van Chicago zal den dertigsten dag na den datum der nederlegging van de zes en twintigste bekrachtigings- of toetredingsoorkonde in werking treden, en zal, ten opzichte van de landen die ze bekrachtigden, van dit oogenblik af van rechtswege het vroeger regime vervangen. Zij zal drie jaar na haar inwerkingtreding kunnen opgezegd worden, mits kennisgeving aan de Regeering van de Vereenigde Staten van Amerika; de opzegging zal een jaar na ontvangst der kennisgeving van kracht worden.

Ten einde de nagestreefde internationale coördinatie doeltreffend te maken, gaat elke verdragsluitende Staat de verplichting aan, bij de inwerkingtreding van de Overeenkomst, deze van de Overeenkomsten van Parijs of van Havana waarbij hij partij is, op te zeggen.

De Belgische Regeering heeft reeds de Overeenkomst van Parijs opgezegd.

Deze opzegging zal ten opzichte van de landen die de Overeenkomst van Chicago niet hebben bekrachtigd of daartoe niet zijn toegetreden, uitwerking hebben een jaar na kennisgeving ervan.

Mocht de overeenkomst van Chicago op dit oogenblik niet in werking getreden zijn, dan zou deze opzegging pas later uitwerking hebben.

Op deze wijze zal België, ten opzichte van een vreemden Staat, die lid der Internationale Luchtvaartcommissie is, verder gebonden zijn door de Overeenkomst van Parijs, hetzij tot op den datum van de inwerkingtreding der Over-

délai de dénonciation susdit, mais à l'égard de cet Etat ne sera pas liée en même temps par les deux Conventions.

La Convention de Chicago a déjà été ratifiée, à ce jour, par les Etats suivants : Argentine, Brésil, Canada, Chine, République Dominicaine, Mexique, Nicaragua, Paraguay, Pérou, Pologne, Turquie, Etats-Unis d'Amérique.

Le régime international, basé sur les conventions pluri-latérales, présente, pour la Belgique, des avantages certains; l'importance, acquise par notre pays et sa Colonie dans le domaine des transports aériens, doit l'engager à mettre tout en œuvre pour figurer parmi les vingt-six premiers Etats dont les ratifications seront déposées à Chicago.

eenkomst van Chicago, hetzij totdat bovengenoemde opzeggingstermijn verstrijkt; doch België zal ten opzichte van dezen Staat niet tegelijkertijd door beide Overeenkomsten gebonden zijn.

De Overeenkomst van Chicago werd tot op heden reeds door de volgende staten bekrachtigd : Argentinië, Brazilië, Canada, China, de Dominicaansche Republiek, Mexico, Nicaragua, Paraguay, Peru, Polen, Turkije, Vereenigde Staten van Amerika.

Het internationaal regime dat op veelzijdige overeenkomsten berust, biedt aan België onbetwistbare voordelen; de belangrijke rol welke ons land en zijn kolonie op het gebied van het luchtvervoer thans spelen, moet België aanzetten alles in het werk te stellen om te behoorlen tot de zes en twintig eerste staten, waarvan de bekrachtigingen te Chicago zullen neergelegd worden.

PROJET DE LOI

CHARLES,

Prince de Belgique, Régent du Royaume,

A tous, présents et à venir, SALUT !

Sur la proposition des Ministres des Affaires Etrangères
et du Commerce Extérieur et des Communications,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre Ministre des Affaires Etrangères et du Commerce
Extérieur est chargé de présenter, en Notre nom, aux
Chambres Législatives, le projet de loi dont la teneur suit :

ARTICLE PREMIER.

La Convention relative à l'Aviation Civile Internationale,
signée à Chicago le 7 décembre 1944, sortira son
plein et entier effet.

ARTICLE DEUXIÈME.

La présente loi entrera en vigueur le jour de sa publica-
tion au *Moniteur Belge*.

Donné à Bruxelles, le 20 décembre 1946.

CHARLES,

PAR LE RÉGENT :

*Pour le Ministre des Affaires Etrangères
et du Commerce Extérieur absent,
Le Ministre de l'Instruction Publique,*

Le Ministre des Communications,

E. RONGVAUX.

WETSONTWERP

KAREL,

Prins van België, Regent van het Koninkrijk,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL !

Op de voordracht van de Ministers van Buitenlandsche
Zaken en Buitenlandschen Handel en van Verkeers-
wezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

De Minister van Buitenlandsche Zaken en Buitenland-
schen Handel is gelast, in Onzen Naam, bij de Wetge-
vende Kamers, het ontwerp van wet in te dienen, waarvan
de tekst volgt.

EERSTE ARTIKEL.

Het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Lucht-
vaart, ondertekend den 7^e December 1944 te Chicago,
zal volledige uitwerking hebben.

TWEDE ARTIKEL.

Deze wet treedt in werking den dag waarop ze in het
Staatsblad wordt bekendgemaakt.

Gegeven te Brussel, den 20^e December 1946.

VANWEGE DEN REGENT :

*Voor den Minister van Buitenlandsche Zaken
en Buitenlandschen Handel afwezig,
De Minister van Openbaar Onderwijs,*

H. VOS.

De Minister van Verkeerswezen,

Convention relative à l'aviation civile internationale.

Préambule.

Attendu que le développement de l'aviation civile internationale peut contribuer puissamment à créer et à maintenir amitié et compréhension entre nations et entre peuples, mais que tout abus qui en serait fait peut devenir un danger pour la sécurité générale,

Attendu qu'il est désirable d'éviter tout désaccord et de développer entre nations et entre peuples cette coopération dont dépend la paix universelle,

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 transports aériens puissent être établis sur une base d'égales possibilités pour tous et exploités d'une manière économique et saine.

Ont donc conclu la présente Convention à ces fins.

NAVIGATION AERIENNE.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux et application de la convention.

ARTICLE PREMIER.

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

ARTICLE 2.

Pour l'application de la présente Convention, le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles ledit Etat exerce sa souveraineté, sa suzeraineté, sa protection ou un mandat.

ARTICLE 3.

a) La présente Convention s'appliquera uniquement aux aéronefs civils et ne s'appliquera pas aux aéronefs d'Etat.

Verdrag inzake de internationale burgerlijke luchtvaart.

Inleiding.

Overwegende, dat de toekomstige ontwikkeling van de internationale burgerlijke luchtvaart belangrijk kan bijdragen tot het scheppen en bewaren van vriendschap en goed begrip tusschen de natiën en volkeren van de wereld, doch dat misbruik daarvan een bedreiging kan worden voor de algemeene veiligheid;

en

Overwegende, dat het wenschelijk is, wrijving te voorkomen en die samenwerking tusschen natiën en volkeren te bevorderen, waarvan de wereldvrede afhangt;

Zoo is het, dat de ondergeteekende Regeeringen, het eens geworden zijnde omtrent zekere beginselen en regelingen teneinde te verzekeren, dat de internationale burgerlijke luchtvaart zich kan ontwikkelen op een veilige en ordelijke wijze en dat internationale luchtvervoerdiensten ingesteld kunnen worden op de basis van gelijke kansen en geëxploiteerd kunnen worden op gezonde en economische wijze;

Dienovereenkomstig tot dat doel dit Verdrag hebben gesloten.

LUCHTVAART.

EERSTE HOOFDSTUK.

Algemeene Beginselen en Toepassing van het Verdrag.

EERSTE ARTIKEL.

De verdragsluitende Staten erkennen, dat elke Staat de volledige en uitsluitende soevereiniteit heeft over de lucht-ruimte boven zijn grondgebied.

ARTIKEL 2.

Voor de toepassing van dit Verdrag wordt het grondgebied van een Staat geacht te omvatten de grondgebieden en de daaraan grenzende territoriale wateren, welke staan onder de soevereiniteit, suzeriniteit, bescherming of mandaat van dien Staat.

ARTIKEL 3.

a) Dit Verdrag is uitsluitend van toepassing op burgerlijke luchtvaartuigen en niet op staatsluchtvaartuigen.

b) Les aéronefs militaires et ceux de douane ou de police seront considérés comme aéronefs d'Etat.

c) Aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant ne pourra survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir que s'il en a reçu l'autorisation par un accord spécial ou d'une autre façon, et conformément aux conditions alors stipulées.

d) Les Etats contractants s'engagent à tenir compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établiront des règlements s'appliquant à leurs aéronefs d'Etat.

ARTICLE 4.

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

CHAPITRE II.

Survol du territoire des Etats contractants.

ARTICLE 5.

Chaque Etat contractant est d'accord pour que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui ne sont pas employés à des services aériens internationaux réguliers aient le droit de survoler son territoire, soit pour y entrer, soit pour le traverser sans atterrir, et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, à condition que soient observées les dispositions de la présente Convention et sous réserve du droit de l'Etat survolé d'exiger un atterrissage. Toutefois, chaque Etat contractant se réserve le droit d'exiger pour des raisons de sécurité de vol que les aéronefs devant survoler des régions inaccessibles, ou non pourvues de facilités adéquates pour la navigation aérienne, suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Lesdits aéronefs, s'ils sont employés au transport, contre rémunération, de passagers, de marchandises ou de courrier en dehors des services aériens internationaux réguliers, auront aussi le droit, en se conformant aux 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 limitations qu'il pourra juger utiles.

ARTICLE 6.

Aucun service aérien international régulier ne pourra survoler ou desservir le territoire d'un Etat contractant s'il ne possède une permission expresse ou une autre autori-

b) Luchtvaartuigen, gebezigd in militaire-, douane- en politiediensten worden geacht staatsluchtvaartuigen te zijn.

c) Geen staatsluchtvaartuig van een verdragsluitenden Staat mag over het grondgebied van een anderen Staat vliegen of daarop landen zonder vergunning krachtens een bijzondere regeling of anderszins en in overeenstemming met de bepalingen daarvan.

d) De verdragsluitende Staten verbinden zich bij het uitvoeren van voorschriften voor hun staatsluchtvaartuigen de veiligheid van het verkeer met burgerlijke luchtvaartuigen in het oog te houden.

ARTIKEL 4.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich de burgerlijke luchtvaart niet te gebruiken voor doeleinden, welke onverenigbaar zijn met de strekking van dit Verdrag.

HOOFDSTUK II.

Uitoefening van de Luchtvaart boven het Grondgebied der Verdragsluitende Staten.

ARTIKEL 5.

Elke verdragsluitende Staat stemt er mede in, dat alle luchtvaartuigen van de andere verdragsluitende Staten, niet zijnde luchtvaartuigen gebezigd op geregelde internationale luchtdiensten, met inachtneming van de bepalingen van dit Verdrag het recht hebben zijn grondgebied binnen te vliegen of er over te vliegen zonder tussenlanding en er te landen anders dan voor verkeersdoeleinden zonder voorafgaande vergunning, en behoudens het recht van den Staat, over wiens grondgebied gevlogen wordt, om landing te eischen. Elke verdragsluitende Staat behoudt zich echter het recht voor, om redenen van veiligheid voor de luchtvaart, luchtvaartuigen, welke zich willen begeven boven gebieden, die ontoegankelijk zijn of waar niet voldoende luchtvaartfaciliteiten aanwezig zijn, op te dragen voorgeschreven routes te volgen of voor zoodanige vluchten bijzondere vergunning te verkrijgen.

Zoodanige luchtvaartuigen, indien zij gebezigd worden voor het vervoer van passagiers, goederen of post tegen vergoeding of belooning, anders dan op geregelde internationale luchtdiensten, hebben bovendien, met inachtneming van de bepalingen van artikel 7, het recht passagiers, goederen of post op te nemen of af te zetten, behoudens het recht van een Staat, waar zulk opnemen of afzetten plaats heeft, om zoodanige bepalingen, voorwaarden of beperkingen te stellen, als hem wenschelijk voorkomen.

ARTIKEL 6.

Geen geregelde internationale luchtdienst mag worden geëxploiteerd over of tot in het grondgebied van een verdragsluitenden Staat anders dan met de bijzondere toestem-

sation dudit Etat et sous condition de se conformer aux termes de cette permission ou autorisation.

ARTICLE 7.

Chaque Etat contractant aura 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, moyennant rémunération, à un autre point de son territoire. Chaque Etat contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorderait spécifiquement, sur la base de l'exclusivité, tout privilège de cette nature à un autre Etat ou à une entreprise de transports aériens d'un autre Etat, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat.

ARTICLE 8.

Aucun aéronef susceptible d'être dirigé sans pilote ne pourra survoler sans pilote le territoire d'un Etat contractant à moins d'une autorisation spéciale dudit Etat et conformément aux stipulations de cette autorisation. Chaque Etat contractant s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que le vol sans pilote d'un tel aéronef dans les régions ouvertes aux aéronefs civils soit contrôlé, de façon à éviter tout danger aux aéronefs civils.

ARTICLE 9.

a) Chaque Etat contractant aura le droit, pour des raisons de nécessité militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire uniformément pour les aéronefs des autres Etats le survol de certaines zones de son territoire; étant entendu qu'aucune distinction ne sera faite à cet égard entre ses propres aéronefs employés à des services internationaux de transports aériens réguliers et ceux des autres Etats contractants employés à des services similaires. Ces zones interdites seront d'étendue raisonnable et seront situées de façon à ne pas gêner inutilement la navigation aérienne. La définition des zones interdites situées sur le territoire d'un Etat contractant et tous changements qui pourraient y être apportés ultérieurement devront être communiqués dès que possible aux autres Etats contractants ainsi qu'à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile.

b) Chaque Etat contractant se réserve en outre le droit, dans des circonstances exceptionnelles ou pendant une période de crise ou encore dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire provisoirement et avec effet immédiat, le survol de son territoire ou d'une partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

ming of vergunning van dien Staat en in overeenstemming met de voorwaarden van een zoodanige toestemming of vergunning.

ARTIKEL 7.

Elke verdragsluitende Staat heeft het recht, aan de luchtvaartuigen van andere verdragsluitende Staten vergunning te weigeren tot het opnemen binnen zijn grondgebied van passagiers, post en goederen tot vervoer tegen vergoeding of belooning bestemd voor een ander punt binnen zijn grondgebied. Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, geen regelingen te treffen, welke bij uitsluiting aan eenigen anderen Staat of aan een luchtvaartmaatschappij van eenigen anderen Staat een zoodanig recht uitdrukkelijk toekent, noch van eenigen anderen Staat zoodanig voorrecht te verkrijgen.

ARTIKEL 8.

Geen luchtvaartuig, dat kan vliegen zonder bestuurder, zal zonder bestuurder mogen vliegen over het grondgebied van een verdragsluitenden Staat zonder bijzondere vergunning van dien Staat en overeenkomstig de voorwaarden van zoodanige vergunning.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich een zoodanig toezicht op het uitoefenen van de luchtvaart met zulke luchtvaartuigen zonder bestuurder in gebieden, opgesteld voor burgerlijke luchtvaartuigen te waarborgen, dat gevaar voor burgerlijke luchtvaartuigen wordt voorkomen.

ARTIKEL 9.

a) Elke verdragsluitende Staat kan om redenen van militaire noodzaak of openbare veiligheid het uitoefenen van de luchtvaart met de luchtvaartuigen van andere Staten boven bepaalde deelen van zijn grondgebied op een vormige wijze beperken of verbieden, mits terzake geen onderscheid wordt gemaakt tusschen de luchtvaartuigen, gebezigd in geregelde internationale luchtdiensten van den Staat, wiens grondgebied in het geding is en de luchtvaartuigen van de andere verdragsluitende Staten, welke op dezelfde wijze worden gebezigd. Zoodanige verboden gebieden zullen redelijke afmetingen hebben en zoodanig zijn gelegen, dat zij niet onnoodig de luchtvaart zullen hinderen. Beschrijvingen van zoodanige verboden gebieden op het grondgebied van een verdragsluitenden Staat, zoowel als eenige nadere wijziging daarin moeten zoo spoedig mogelijk aan de andere verdragsluitende Staten en aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie worden medegedeeld.

b) Elke verdragsluitende Staat behoudt zich tevens het recht voor, in buitengewone omstandigheden of in tijd van nood, dan wel in het belang van de openbare veiligheid, met onmiddellijke werking de uitoefening van de luchtvaart over het geheel of een deel van zijn grondgebied tijdelijk te beperken of te verbieden, onder voorwaarde, dat zoodanige beperking of verbod zonder onderscheid van nationaliteit van toepassing zal zijn op luchtvaartuigen van alle andere Staten.

c) Chaque Etat contractant pourra, dans des conditions qu'il reste libre de déterminer, exiger que tout aéronef qui pénétre dans les zones visées aux alinéas a) ou b) ci-dessus atterrisse aussitôt que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

ARTICLE 10.

Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou par autorisation spéciale, un aéronef a permission de traverser le territoire d'un Etat contractant sans y atterrir, tout aéronef pénétrant sur le territoire d'un Etat contractant devra, si les règlements de cet Etat l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet Etat aux fins d'inspections douanières et autres. Tout aéronef quittant le territoire d'un Etat contractant devra partir d'un aéroport douanier ainsi désigné. Les caractéristiques de tous les aéroports désignés comme aéroports douaniers seront publiées par chaque Etat et transmises à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile instituée à la Deuxième Partie de la présente Convention, qui en donnera communication à tous les autres Etats contractants.

ARTICLE 11.

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 pour les aéronefs employés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation des dits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront sans distinction de nationalité aux aéronefs de tous les Etats contractants et lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'arrivée, au départ et durant leur présence dans les limites du territoire de cet Etat.

ARTICLE 12.

Chaque Etat contractant s'engage à adopter des mesures telles que tous les aéronefs survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tous les aéronefs portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'ils se trouvent, puissent et doivent se conformer aux règles et règlements applicables en ce lieu au vol et à la manœuvre des aéronefs. Il s'engage également à maintenir ses propres règlements conformes, en ce domaine et dans la plus grande mesure possible, à ceux qui seront établis de temps à autre en application de la présente Convention. En haute mer, les règles à observer seront celles établies en application de la présente Convention. Chaque Etat contractant s'engage à poursuivre toute personne en contravention avec les règlements applicables en l'espèce.

c) Elke verdragsluitende Staat kan op grond van door hem uitgevaardigde voorschriften eischen, dat luchtvaartuigen, welke gebieden als onder a) en b) bedoeld, binnenvliegen, zoo spoedig mogelijk daarna landen op een aangewezen luchtvaartterrein binnen zijn grondgebied.

ARTIKEL 10.

Behoudens in de gevallen, dat op grond van de bepalingen van dit Verdrag of van een bijzondere vergunning, luchtvaartuigen zonder landing over het grondgebied van een verdragsluitenden Staat mogen vliegen moet elk luchtvaartuig, dat het grondgebied van een verdragsluitenden Staat binnenvliegt, indien de reglementen van dien Staat zulks eischen, landen op een luchthaven, door dien Staat aangewezen voor douane- en ander onderzoek. Bij het verlaten van het grondgebied van een verdragsluitenden Staat moet zulk een luchtvaartuig vertrekken van een op gelijke wijze aangewezen douaneluchthaven. Bijzonderheden omtrent alle aangewezen douaneluchthavens zullen door den Staat bekendgemaakt en gezonden worden aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, opgericht op grond van Deel II van dit Verdrag, ter mededeeling aan alle andere verdragsluitende Staten.

ARTIKEL 11.

Met inachtneming van de bepalingen van dit Verdrag dienen de wetten en voorschriften van een verdragsluitenden Staat betreffende de toelating tot of het vertrek uit zijn grondgebied van luchtvaartuigen, gebezigd in de internationale luchtvaart, of betreffende de exploitatie van en het vliegen met zulke luchtvaartuigen, zoolang zij zich binnen zijn grondgebied bevinden, zonder onderscheid van nationaliteit, van toepassing te zijn op de luchtvaartuigen van alle verdragsluitende Staten; zij moeten door deze luchtvaartuigen worden nagekomen bij het binnenvliegen of verlaten van het grondgebied of gedurende het verblijf binnen het grondgebied van dien Staat.

ARTIKEL 12.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, maatregelen te treffen ter verzekering, dat elk luchtvaartuig, dat over zijn grondgebied vliegt of zich binnen zijn grondgebied beweegt en dat elk luchtvaartuig, dat zijn nationaliteitskenmerk draagt, waar het zich ook bevindt, de aldaar van kracht zijnde regelingen en voorschriften inzake het vliegen en het zich bewegen van luchtvaartuigen zal inacht-nemen.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, zijn eigen voorschriften op dit gebied zooveel mogelijk eensluidend te doen zijn met die, welke van tijd tot tijd uit hoofde van dit Verdrag worden vastgesteld. Boven volle zee zullen van kracht zijn de bepalingen, opgesteld op grond van dit Verdrag.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich de vervolging van allen, die de van toepassing zijnde voorschriften overtreden, te verzekeren.

ARTICLE 13.

Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant, sur le territoire de tout Etat contractant l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

ARTICLE 14.

Les Etats contractants sont convenus de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par l'intermédiaire de la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune et de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les Etats contractants, quand il y aura lieu, jugeront utile de désigner. A cet effet, les Etats contractants se tiendront en étroites relations avec les organismes chargés des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Ces consultations n'affecteront en rien l'application de toute convention sanitaire internationale en vigueur à laquelle les Etats contractants pourraient être parties.

ARTICLE 15.

Tout aéroport d'un Etat contractant qui est ouvert à l'usage public des aéronefs nationaux sera, sous réserve des dispositions de l'article 68, également ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs de tous les autres Etats contractants. Des conditions également uniformes seront appliquées pour l'utilisation par les aéronefs de chacun des Etats contractants de toutes les facilités pour la navigation aérienne, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, mises à la disposition du public pour la sécurité de la navigation aérienne et la rapidité de ses mouvements.

Les taxes perçues ou autorisées par un Etat contractant pour l'utilisation desdits aéroports et des facilités pour la navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne devront pas excéder :

a) pour les aéronefs, qui ne sont pas employés à des services aériens internationaux réguliers, les droits acquittés par ses aéronefs nationaux de même type employés à des services similaires;

b) pour les aéronefs employés à des services aériens internationaux réguliers, les droits acquittés par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

Toutes ces taxes seront publiées et communiquées à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile; étant

ARTIKEL 13.

De wetten en voorschriften van een verdragsluitenden Staat betreffende de toelating tot of het vertrek uit zijn grondgebied van passagiers, bemanningen of lading van luchtvaartuigen, zooals voorschriften betreffende de toelating, het in- en uitklaren, immigratie, paspoorten, douane en quarantaine, moeten door of vanwege deze passagiers, bemanningen of lading bij binnenkomst in of vertrek uit of tijdens het verblijf binnen het grondgebied van den Staat worden nagekomen.

ARTIKEL 14.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich doeltreffende maatregelen te nemen tot het voorkomen van de verbreiding, door middel van de luchtvaart van cholera, vlektyphus (epidemische), pokken, gele koorts, pest en zoodanige andere besmettelijke ziekten, als de verdragsluitende Staten van tijd tot tijd zullen besluiten aan te wijzen; tot dat doel zullen de verdragsluitende Staten nauw contact onderhouden met de instanties, belast met de internationale voorschriften inzake geneeskundige maatregelen van toepassing op luchtvaartuigen. Dit contact laat de toepassing van eenig bestaand internationaal verdrag op dit gebied, waarbij de verdragsluitende Staten partij kunnen zijn, onverlet.

ARTIKEL 15.

Elke luchthaven in een verdragsluitende Staat, opengesteld voor openbaar gebruik door zijn eigen luchtvaartuigen zal op gelijke wijze, behoudens het bepaalde in artikel 68, onder gelijke voorwaarden opengesteld zijn voor de luchtvaartuigen van alle andere verdragsluitende Staten. Deze gelijke voorwaarden zullen betrekking hebben op het gebruik door luchtvaartuigen van iederen verdragsluitenden Staat, van alle luchtvaartfaciliteiten, radio- en meteorologische diensten inbegrepen, welke voor openbaar gebruik voor de veiligheid en bespoediging van de luchtvaart kunnen worden verschaft.

De kosten opgelegd door of met toestemming van een verdragsluitenden Staat voor het gebruik van zoodanige luchthavens en luchtvaartfaciliteiten door de luchtvaartuigen van een anderen verdragsluitenden Staat mogen niet hooger zijn :

a) ten aanzien van niet op geregelde internationale diensten gebezigde luchtvaartuigen, dan die, welke zouden moeten worden betaald door zijn eigen luchtvaartuigen van dezelfde klasse, gebezigd voor dezelfde doeleinden, en

b) ten aanzien van in geregelde internationale luchtdiensten gebezigde luchtvaartuigen, dan die, welke zouden moeten worden betaald door zijn eigen luchtvaartuigen, gebezigd in soortgelijke internationale luchtdiensten.

Al deze kosten worden openbaar gemaakt en medegedeeld aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Orga-

entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités feront l'objet d'un examen par le Conseil, qui fera rapport et adressera des recommandations à ce sujet à l'Etat ou aux Etats intéressés.

Aucun droit, aucune taxe ou autre charge motivés uniquement par le transit, l'entrée ou la sortie, ne seront imposés par un Etat contractant, ni aux aéronefs d'un autre Etat contractant, ni aux personnes et biens se trouvant à bord desdits aéronefs.

ARTICLE 16.

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

CHAPITRE III.

Nationalité des aéronefs.

ARTICLE 17.

Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur les registres duquel ils sont immatriculés.

ARTICLE 18.

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

ARTICLE 19.

L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'un aéronef dans tout Etat contractant seront effectués conformément aux lois et règlements de cet Etat.

ARTICLE 20.

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

ARTICLE 21.

Chaque Etat contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre Etat contractant ou à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, des renseignements concernant l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans cet Etat. En outre, chaque Etat contractant remettra à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, conformément aux règlements que celle-

nisation, met dien verstande, dat, op verzoek van een belanghebbenden verdragsluitenden Staat, de kosten, opgelegd voor het gebruik van luchthavens en andere faciliteiten, onderworpen worden aan een onderzoek door den Raad, die daarover verslag zal uitbrengen en aanbevelingen terzake zal doen ter overweging van den daarbij betrokken Staat of Staten.

Geen tarieven, rechten of andere kosten mogen door een verdragsluitenden Staat worden opgelegd voor het enkele recht van het vliegen over, het binnenvliegen in of het vertrek uit zijn grondgebied door een luchtvaartuig van een verdragsluitenden Staat of van personen of eigendommen daarin.

ARTIKEL 16.

De bevoegde autoriteiten van elk van de verdragsluitende Staten hebben het recht zonder onredelijke vertraging luchtvaartuigen van de andere verdragsluitende Staten bij landing of vertrek te onderzoeken en de bewijzen en andere bescheiden, door dit Verdrag voorgeschreven, te controleren.

HOOFDSTUK III.

Nationaliteit van Luchtvaartuigen.

ARTIKEL 17.

Luchtvaartuigen hebben de nationaliteit van den Staat, waarin zij zijn ingeschreven.

ARTIKEL 18.

Een luchtvaartuig kan niet rechtsgeldig in meer dan een Staat zijn ingeschreven, maar zijn inschrijving kan van den eenen Staat op een anderen overgaan.

ARTIKEL 19.

De inschrijving of overschrijving van luchtvaartuigen in een verdragsluitenden Staat zal geschieden in overeenstemming met zijn wetten en voorschriften.

ARTIKEL 20.

Elk luchtvaartuig, gebezigd in de internationale luchtvaart, moet de hem toegekende nationaliteits- en inschrijvingskenmerken voeren.

ARTIKEL 21.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, aan iederen anderen verdragsluitenden Staat of aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart-Organisatie, op verzoek, inlichtingen te verstrekken, betreffende de inschrijving en den eigendom van elk in dien Staat ingeschreven luchtvaartuig. Bovendien zal elke verdragsluitende Staat aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie volgens door

ci pourrait instituer, des comptes rendus donnant tous les renseignements précis qu'il lui sera possible de fournir concernant la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet Etat et normalement employés à la navigation aérienne internationale. L'Organisation Internationale de l'Aviation Civile mettra, sur demande, les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres Etats contractants.

CHAPITRE IV.

Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne.

ARTICLE 22.

Chaque Etat contractant s'engage à adopter, par règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures praticables ayant pour but de faciliter et d'accélérer la navigation des aéronefs entre les territoires des Etats contractants et d'éviter tout retard inutile aux aéronefs, à leurs équipages, à leurs passagers et à leurs chargements, spécialement en ce qui concerne l'application des lois relatives à l'immigration, à la quarantaine, aux douanes et aux formalités de congé.

ARTICLE 23.

Tout Etat contractant s'engage, dans la mesure du possible, à établir des règlements de douane et d'immigration s'appliquant à la navigation aérienne internationale, conformément aux méthodes qui pourraient être établies ou reconnues de temps à autre en application de la présente Convention. Rien dans la présente Convention ne pourra être interprété comme s'opposant à l'établissement d'aéroports francs.

ARTICLE 24.

a) Tout aéronef, au cours d'un voyage à destination ou en provenance d'un autre Etat contractant ou en transit, sera temporairement exempt de droits, sous condition d'observer les règlements douaniers de cet Etat. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord se trouvant dans l'aéronef, appartenant à un Etat contractant, à l'arrivée sur le territoire d'un autre Etat contractant et restant à bord à son départ de ce territoire seront exempts de droits de douane, de frais de visite ou des taxes et des droits nationaux ou locaux similaires. Cette exemption ne s'appliquera à aucune matière ou objet déchargés, sauf dispositions contraires des règlements douaniers de cet Etat, lesquels pourront exiger que ces matières ou objets soient soumis à la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et l'équipement importés sur le territoire d'un Etat contractant pour être montés ou utilisés sur un aéronef d'un autre Etat contractant employé

deze te stellen richtlijnen, rapporten doen toekomen, waarin al de beschikbare gegevens voorkomen betreffende den eigendom van en het toezicht op luchtvaartuigen in dien Staat ingeschreven en gewoonlijk gebezigd in de internationale luchtvaart. De op deze wijze door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie verkregen gegevens worden door haar, op verzoek, ter beschikking van de andere verdragsluitende Staten gesteld.

HOOFDSTUK IV.

Maatregelen ter vergemakkelijking van de Luchtvaart.

ARTIKEL 22.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich alle uitvoerbare maatregelen te treffen, door middel van bijzondere voorschriften of anderszins, om het verkeer met luchtvaartuigen tusschen de grondgebieden van de verdragsluitende Staten te vergemakkelijken en te bespoedigen en onnoodige vertragingen voor luchtvaartuigen, bemanningen, passagiers en lading te voorkomen, in het bijzonder met betrekking tot de toepassing van wetten inzake de immigratie, quarantaine, douane en inkling.

ARTIKEL 23.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, voor zoover hij zulks uitvoerbaar acht, douane- en immigratiebepalingen vast te stellen met betrekking tot de internationale luchtvaart, overeenkomstig de werkwijzen welke op grond van dit Verdrag van tijd tot tijd kunnen worden vastgesteld of aanbevolen. Niets in dit Verdrag mag worden uitgelegd als een beletsel voor de instelling van vrijhavens voor de luchtvaart.

ARTIKEL 24.

a) Luchtvaartuigen op een vlucht naar, van of over het grondgebied van een anderen verdragsluitenden Staat, moeten met inachtneming van de douane-voorschriften van den Staat, tijdelijk vrij van rechten worden toegelaten. Brandstoffen, smeeroilen, reserve-deelen, gewone uitrustingsstukken en voorraden, welke zich aan boord van een luchtvaartuig van een verdragsluitenden Staat bevinden bij aankomst op het grondgebied van een anderen verdragsluitenden Staat en welke zich nog aan boord bevinden bij het vertrek van het grondgebied van dien Staat, worden vrijgesteld van douane-rechten, inspectie-kosten of soortgelijke nationale of plaatselijke rechten en kosten. Deze vrijstelling is niet van toepassing op hoeveelheden of goederen die gelost worden, tenzij zulks geschiedt overeenkomstig de douane-voorschriften van den Staat, welke kunnen bepalen, dat zij onder douane-toezicht zullen blijven.

b) Reservedeelen en uitrustingsstukken, welke op het grondgebied van een verdragsluitenden Staat worden ingevoerd om te worden verwerkt of gebruikt in een luchtvaart

à la navigation aérienne internationale seront exempts de droits de douane, sous réserve des règlements de l'Etat intéressé, lesquels pourront prescrire que ces objets seront soumis à la surveillance et au contrôle de la douane.

ARTICLE 25.

Chaque Etat contractant s'engage à porter assistance, dans la mesure du possible, aux aéronefs en détresse sur son territoire et à permettre, sous le contrôle de ses propres autorités, aux propriétaires ou aux autorités de l'Etat dans lequel ces aéronefs sont immatriculés de prendre toutes les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances. Chaque Etat contractant, lorsqu'il effectuera des recherches pour des aéronefs disparus, participera aux mesures coordonnées, qui pourraient être recommandées de temps à autre en vertu de la présente Convention.

ARTICLE 26.

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un Etat contractant, sur le territoire d'un autre Etat contractant, entraînant décès ou blessures graves, ou indiquant l'existence d'importantes déficiences techniques dans l'aéronef ou dans les facilités pour la navigation aérienne, l'Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le lui permettront, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile. L'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé sera autorisé à envoyer des observateurs, qui assisteront à l'enquête et l'Etat procédant à cette enquête lui en communiquera le rapport et les conclusions.

ARTICLE 27.

a) Aucun aéronef d'un Etat contractant employé à la navigation aérienne internationale entrant dans des conditions régulières sur le territoire d'un autre Etat contractant ou y transitant dans les mêmes conditions avec ou sans atterrissage, ne pourra ni être saisi ou retenu, ni motiver des poursuites quelconques contre son propriétaire ou le transporteur qui l'emploie, ni motiver aucune autre action exercée de la part ou non de cet Etat ou d'une personne qui y réside pour la raison que la construction, le mécanisme, les pièces de rechange, les accessoires, les commandes ou les ensembles composant l'aéronef constitueraient une contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle quelconque déposé dans l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant entendu que le dépôt d'un cautionnement, relativement à l'exemption de saisie ou de rétention susmentionnée, ne pourra, en aucun cas, être exigé dans l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef.

tuig van een anderen verdragsluitenden Staat, gebezigd in de internationale luchtvaart, dienen vrij van douanerechten te worden toegelaten, mits de voorschriften van den betrokken Staat, welke kunnen bepalen, dat de goederen onder douanetoezicht en contrôle zullen blijven, worden nageleefd.

ARTIKEL 25.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, zoodanige maatregelen te treffen voor hulpverlening aan luchtvaartuigen, die boven zijn grondgebied in nood verkeer, als hij uitvoerbaar acht en onder toezicht van zijn eigen autoriteiten aan de eigenaars van het luchtvaartuig of de autoriteiten van den Staat, waarin het luchtvaartuig is ingeschreven, toe te staan, zoodanigen bijstand te verschaffen als de omstandigheden noodzakelijk maken. Elke verdragsluitende Staat, zal de opsporing van vermiste luchtvaartuigen doen geschieden in geordende samenwerking volgens maatregelen, welke op grond van dit Verdrag van tijd tot tijd kunnen worden aanbevolen.

ARTIKEL 26.

In geval een luchtvaartuig van een verdragsluitenden Staat binnen het grondgebied van een anderen verdragsluitenden Staat een ongeval overkomt, dat dood of ernstige verwonding ten gevolge heeft of aanwijzingen geeft voor een ernstig technisch gebrek aan het luchtvaartuig of in de luchtvaartfaciliteiten, zal de Staat, waarin het ongeval plaats heeft, een onderzoek naar de omstandigheden van het ongeval instellen in overeenstemming, voor zover zijn wetten dit toestaan, met de procedure, welke door de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie wellicht zal worden aanbevolen. Den Staat, waarin het luchtvaartuig is ingeschreven, dient gelegenheid te worden gegeven, waarnemers te benoemen om bij het onderzoek aanwezig te zijn en de Staat, die het onderzoek instelt, dient het rapport en de bevindingen terzake aan dien Staat toe te zenden.

ARTIKEL 27.

a) Het binnenkomen van een luchtvaartuig van een verdragsluitenden Staat in het grondgebied van een anderen verdragsluitenden Staat of het overvliegen van het grondgebied van zoodanigen Staat met of zonder landing, indien voor dat binnenkomen of voor dat overvliegen vergunning is verleend, zal, indien dit luchtvaartuig wordt gebezigd in de internationale luchtvaart, niet tot gevolg mogen hebben het leggen van beslag op, het vasthouden van het luchtvaartuig of het aansprakelijk stellen van den eigenaar of exploitant daarvan, dan wel eenige andere inmenging door of vanwege zulken Staat of eenig persoon daarin, op grond van het feit dat de bouw, het mechanisme, onderdeelen, uitrustingsstukken of het gebruik van het luchtvaartuig inbreuk maken op eenig patent ontwerp of model, dat behoorlijk is verleend of geregistreerd in den Staat in wiens grondgebied het luchtvaartuig is binnengekomen, terwijl wordt overeengekomen, dat in geen geval storting van een zekerheidsstelling, in verband met de vorenstaande vrijstelling van het leggen van beslag op of het vasthouden

b) Les dispositions du paragraphe a) du présent article s'appliqueront également au magasinage des pièces et des accessoires de rechange de l'aéronef, ainsi qu'au droit d'utiliser ou de monter ces pièces ou accessoires pour la réparation des aéronefs d'un Etat contractant sur le territoire de tout autre Etat contractant, étant entendu que toutes pièces de rechange ou accessoires brevetés ainsi emmagasinés ne pourront être vendus ou distribués à l'intérieur de l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef ou réexportés commercialement hors de cet Etat.

c) Ne bénéficieront des dispositions du présent article que les Etats parties à la présente Convention 1) qui sont également parties à la Convention Internationale pour la Protection de la Propriété Industrielle et à ses amendements, ou 2) qui ont promulgué sur les brevets des lois reconnaissant les inventions appartenant aux nationaux des autres Etats parties à la présente Convention et leur accordant une protection adéquate.

ARTICLE 28.

Chaque Etat contractant s'engage à, dans la mesure du possible :

a) établir sur son territoire, conformément aux standards et aux méthodes recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente Convention, des aéroports, des services de radiocommunication, des services météorologiques et toutes autres facilités susceptibles d'aider la navigation aérienne internationale;

b) adopter et mettre en œuvre les systèmes standard appropriés de réglementation de communication, de codes, balisages, signalisations, éclairage, et autres procédés et règles d'exploitation, qui pourront être recommandés ou établis en vertu de la présente Convention;

c) collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes aéronautiques, en conformité avec les standards qui pourront être recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente Convention.

CHAPITRE V.

Conditions à remplir par les aéronefs.

ARTICLE 29.

Tout aéronef d'un Etat contractant employé à la navigation internationale devra, conformément aux dispositions de la présente Convention, être muni des documents suivants :

a) son certificat d'immatriculation;

van het luchtvaartuig, zal worden geëischt in den Staat waarin het luchtvaartuig is binnengekomen.

b) De bepalingen van lid a) van dit artikel zijn ook van toepassing op den opslag van reserve onderdelen en reserve uitrustingsstukken voor luchtvaartuigen en op het recht, deze te gebruiken en te verwerken bij het herstellen van een luchtvaartuig van een verdragsluitenden Staat op het grondgebied van een anderen verdragsluitenden Staat, mits geen gepatenteerd onderdeel of uitrustingsstuk dat op deze wijze is opgeslagen, binnen dien Staat wordt verkocht of verspreid dan wel voor handelsdoeleinden uit den verdragsluitenden Staat, waarin het luchtvaartuig is binnengekomen, wordt uitgevoerd.

c) De voorrechten van dit artikel zijn slechts van toepassing op die Staten, partij bij dit Verdrag, die of 1) aangesloten zijn bij het Internationale Verdrag voor de bescherming van den Industrieelen Eigendom en eenige aanvulling daarvan; dan wel 2) wetten betreffende het patent hebben uitgevaardigd, waarbij uitvindingen, gedaan door de onderdanen van de andere Staten, partij bij dit Verdrag, erkend en voldoende beschermd worden.

ARTIKEL 28.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, voorzover uitvoerbaar :

a) op zijn grondgebied luchthavens, radiodiensten, meteorologische diensten en andere luchtvaartfaciliteiten ter beschikking te stellen in overeenstemming met de maatstaven en gebruiken, welke van tijd tot tijd uit hoofde van dit Verdrag worden aanbevolen of vastgesteld;

b) de geschikte standaard systemen voor het overbrengen van berichten, codes, teekens, seinen, verlichting en andere gebruiken en voorschriften voor de uitoefening van het bedrijf te aanvaarden en in werking te stellen, welke van tijd tot tijd op grond van dit Verdrag kunnen worden aanbevolen of vastgesteld;

c) mede te werken aan internationale maatregelen ter verzekering van de publicatie van luchtvaartkaarten, in overeenstemming met de maatstaven, welke van tijd tot tijd op grond van dit Verdrag kunnen worden aanbevolen of opgesteld.

HOOFDSTUK V.

Voorwaarden waaraan luchtvaartuigen moeten voldoen.

ARTIKEL 29.

In ieder luchtvaartuig van een verdragsluitenden Staat, gebezigd in de internationale luchtvaart, moeten, in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag, de volgende bescheiden worden medegevoerd :

a) het bewijs van inschrijving;

- b) son certificat de navigabilité;
- c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage;
- d) son carnet de route;
- e) si l'aéronef est équipé d'appareils de radiocommunication, la licence de la station de radiocommunication de bord;
- f) s'il transporte des passagers, la liste nominative de ceux-ci indiquant leurs points d'embarquement et de destination;
- g) s'il transporte des marchandises, un manifeste et des déclarations détaillées du chargement.

ARTICLE 30.

a) Aucun aéronef d'un Etat contractant, lorsqu'il se trouve sur le territoire d'autres Etats contractants ou au-dessus de ce territoire, ne pourra avoir à son bord des appareils de radiotransmission que si une licence en permettant l'installation et l'utilisation a été délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé. L'utilisation d'appareils de radiotransmission dans le territoire de l'Etat contractant survolé devra être conforme aux règlements prescrits par cet Etat.

b) Les appareils de radiotransmission ne pourront être employés que par le personnel navigant de l'équipage muni à cet effet d'une licence spéciale délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

ARTICLE 31.

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

ARTICLE 32.

a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres du personnel de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale devront être pourvus 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 valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licence conférés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

ARTICLE 33.

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, pourvu toute-

- b) het bewijs van luchtwaardigheid;
- c) de vereischte bewijzen van geschiktheid voor elk lid van de bemanning;
- d) het journaal;
- e) indien het is voorzien van een radioinstallatie, de daarvoor vereischte vergunning;
- f) indien het passagiers vervoert, een lijst met hun namen en de plaatsen van vertrek en van bestemming;
- g) indien het lading vervoert, een manifest en een gespecificeerde verklaring omtrent de lading.

ARTIKEL 30.

a) Luchtvaartuigen van elken verdragsluitenden Staat mogen binnen of boven het grondgebied van andere verdragsluitende Staten slechts dan een radiozendinstallatie aan boord hebben, indien een vergunning tot inbouw en gebruik daarvan is uitgereikt door de bevoegde autoriteiten van den Staat, waarin het luchtvaartuig is ingeschreven. Het gebruik van radiozendinstallaties binnen het grondgebied van den verdragsluitenden Staat over wiens grondgebied wordt gevlogen, moet geschieden in overeenstemming met de door dien Staat gegeven voorschriften.

b) Radiozendinstallaties mogen slechts worden bediend door die leden van de bemanning, die voorzien zijn van een bepaaldelijk daartoe strekkend bewijs van geschiktheid, uitgereikt door de bevoegde autoriteiten van den Staat waarin het luchtvaartuig is ingeschreven.

ARTIKEL 31.

Elk luchtvaartuig, gebezigd in de internationale luchtvaart, moet voorzien zijn van een bewijs van luchtwaardigheid, uitgereikt of geldig verklaard door den Staat waarin het is ingeschreven.

ARTIKEL 32.

a) De bestuurder van elk luchtvaartuig en de andere leden van de bemanning van elk luchtvaartuig, gebezigd in de internationale luchtvaart, moeten voorzien zijn van bewijzen van geschiktheid en vergunningen, uitgereikt of geldig verklaard door den Staat waarin het luchtvaartuig is ingeschreven.

b) Elke verdragsluitende Staat behoudt zich het recht voor de erkenning van bewijzen van geschiktheid en vergunningen door een anderen verdragsluitenden Staat uitgereikt aan zijn onderdanen voor vluchten boven zijn eigen grondgebied, te weigeren.

ARTIKEL 33.

Bewijzen van luchtwaardigheid alsmede bewijzen van geschiktheid en vergunningen, uitgereikt of geldig verklaard door den verdragsluitenden Staat, waarin het luchtvaartuig is ingeschreven, worden door de andere verdrag-

fois que les conditions sous lesquelles ces licences ou brevets ont été délivrés ou validés soient équivalentes ou supérieures aux conditions minimum qui pourraient, de temps à autre, être établies en vertu de la présente Convention.

ARTICLE 34.

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il sera tenu un carnet de route sur lequel figurent les caractéristiques de l'aéronef, le rôle d'équipage et la mention de chaque voyage de la manière qui pourra, de temps à autre, être prescrite en vertu de la présente Convention.

ARTICLE 35.

a) Les munitions de guerre ou le matériel de guerre ne pourront pas être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat par un aéronef employé à la navigation internationale, à moins d'une autorisation de cet Etat. Pour l'application du présent article, chaque Etat définira par règlements ce qui constitue des munitions de guerre ou du matériel de guerre en tenant compte, dans un but d'unification, des recommandations que l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile pourrait 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 énumérés au paragraphe a); étant entendu qu'aucune distinction ne sera faite à ce sujet entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres Etats ainsi employés; étant entendu en outre qu'il ne sera imposé aucune restriction susceptible de gêner le transport et l'usage à bord des aéronefs des appareils nécessaires à la manœuvre ou à la navigation de ces aéronefs, ainsi qu'à la sécurité du personnel ou des passagers.

ARTICLE 36.

Chaque Etat contractant aura la faculté d'interdire ou de réglementer l'usage des appareils photographiques à bord des aéronefs se trouvant au-dessus de son territoire.

CHAPITRE VI.

Standards internationaux et méthodes recommandées.

ARTICLE 37.

Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré pratique d'uniformité dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux routes aériennes et aux services auxiliaires, dans tous les cas où une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne.

sluitende Staten erkend, mits de voorwaarden, waaronder zoodanige bewijzen zijn uitgereikt of geldig verklaard, gelijk zijn aan of zwaarder zijn dan de minimum maatstaven welke van tijd tot tijd op grond van dit Verdrag kunnen worden opgesteld.

ARTIKEL 34.

Voor elk luchtvaartuig, gebezigd in de internationale luchtvaart, zal een journaal worden gehouden, waarin worden opgenomen bijzonderheden omtrent het luchtvaartuig, zijn bemanning en elke reis, in zoodanigen vorm als van tijd tot tijd op grond van dit Verdrag kan worden voorgeschreven.

ARTIKEL 35.

a) Geen oorlogsmunitie of oorlogstuig mogen worden vervoerd binnen of boven het grondgebied van een Staat in luchtvaartuigen, gebezigd in de internationale luchtvaart, behalve met vergunning van dien Staat. Elke Staat legt in voorschriften vast, wat in den zin van dit artikel onder oorlogsmunitie of oorlogstuig moet worden verstaan, daarbij met het oog op de eenvormigheid, behoorlijk aandacht schenkende aan de aanbevelingen, welke de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie van tijd tot tijd kan doen.

b) Elke verdragsluitende Staat behoudt zich het recht voor, om redenen van openbare orde en veiligheid, het vervoer binnen of boven zijn grondgebied van andere goederen dan in lid a) opgesomd, te regelen of te verbieden, mits geen onderscheid op dit punt wordt gemaakt tusschen zijn eigen luchtvaartuigen, gebezigd in de internationale luchtvaart en de luchtvaartuigen van de andere Staten welke daarin worden gebezigd en voorts, mits geen beperking wordt opgelegd, welke het vervoer en gebruik in luchtvaartuigen van toestellen, noodig voor het gebruik of de sturing van het luchtvaartuig of de veiligheid van het personeel of de passagiers, zou kunnen aantasten.

ARTIKEL 36.

Elke verdragsluitende Staat kan het gebruik van fotografiestellen in luchtvaartuigen boven zijn grondgebied verbieden of aan regelen onderwerpen.

HOOFDSTUK VI.

Internationale Normen en Aanbevolen Werkwijzen.

ARTIKEL 37.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich mede te werken tot het verkrijgen van de grootst mogelijke mate van eenvormigheid in de voorschriften, normen, methoden en organisatie met betrekking tot luchtvaartuigen, personeel, luchtlijnen en hulpdiensten in alle gevallen, waarin een zoodanige eenvormigheid de luchtvaart zal vergemakkelijken en ten goede komen.

A cet effet, l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile adoptera et, selon les nécessités, pourra amender de temps à autre les standards, les méthodes et procédures recommandées relatifs aux :

- 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) Règlements aéronautiques et méthodes de contrôle de la circulation aérienne;
- d) Délivrance de licences au personnel de conduite et aux mécaniciens;
- e) Navigabilité des aéronefs;
- f) Immatriculation et identification des aéronefs;
- g) Centralisation et échange d'informations météorologiques;
- h) Livres de bord;
- i) Cartes aéronautiques;
- j) Formalités de douanes et d'immigration;
- k) Aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents ainsi qu'à toutes autres matières ayant trait à la sécurité, à la régularité et à l'efficacité de la navigation aérienne qui pourrait, de temps à autre, paraître le nécessiter.

ARTICLE 38.

Tout état à qui il sera impossible de se conformer à tous égards à de tels standards et procédures internationaux ou qui ne pourra pas rendre ses propres règlements ou méthodes d'exploitation exactement conformes aux standards et aux procédures internationaux lorsque ceux-ci auront été amendés, ou qui jugera nécessaire d'adopter des règlements ou des méthodes différant sur quelque point particulier de ceux qui sont établis conformément à un standard international, devra aviser immédiatement l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile des différences existant entre ses pratiques nationales et les standards internationaux. S'il s'agit d'amendements à des standards internationaux, tout Etat qui n'apportera pas à ses propres règlements ou méthodes les amendements correspondants devra en aviser le Conseil dans les soixante jours, qui suivront l'adoption de l'amendement aux standards internationaux, ou indiquer ses intentions. En pareil cas, le Conseil avisera immédiatement tous les autres Etats des différences existant entre une ou plusieurs des spécifications du standard international et la pratique correspondante, en usage dans l'Etat en question.

ARTICLE 39.

a) Tout aéronef, ou élément d'aéronef, au sujet duquel il existe un standard international de navigabilité ou de performance, mais qui manque, en quelque point, à satisfaire à ce standard, lors de la délivrance du certificat de navigabilité, devra porter sur ce certificat ou en annexe à celui-ci une énumération complète des points où le standard n'est pas observé.

b) Toute personne munie d'une licence qui ne satisfait

Tot dat doel zal de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie van tijd tot tijd, naar gelang dit noodig zal zijn, internationale normen en aanbevolen werkwijzen en methoden aanvaarden en wijzigen, betreffende :

- a) den berichtendienst en luchtverkeersbeveiliging, grondteekens daaronder begrepen;
- b) de eischen, te stellen aan luchthavens en landingsterreinen;
- c) de luchtverkeersregelen en maatregelen voor de leiding van het luchtverkeer;
- d) de uitreiking van bewijzen van geschiktheid aan het bedienend en technisch personeel;
- e) de luchtwaardigheid van luchtvaartuigen;
- f) de inschrijving en identificatie van luchtvaartuigen;
- g) het verzamelen en uitwisselen van meteorologische gegevens;
- h) journalen;
- i) luchtvaartkaarten;
- j) douane- en immigratiemaatregelen;
- k) in nood verkeerende luchtvaartuigen en het onderzoek van ongevallen; en zoodanige andere aangelegenheden betreffende de veiligheid, regelmaat en doeltreffendheid van de luchtvaart als van tijd tot tijd wenschelijk wordt geacht.

ARTIKEL 38.

Een Staat, die het onuitvoerbaar acht in alle opzichten dergelijke internationale normen of methodes na te leven dan wel zijn eigen voorschriften of werkwijzen geheel in overeenstemming te brengen met de internationale normen of methodes, nadat deze zullen zijn gewijzigd, of die het noodig acht, voorschriften of werkwijzen te aanvaarden, welke in een bepaald opzicht afwijken van die, vastgesteld bij een internationale norm, dient onmiddellijk aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie kennis te geven van de verschillen tusschen zijn eigen werkwijzen en de internationale normen. In geval van wijziging van internationale normen doet een Staat, die niet de noodige wijzigingen aanbrengt in zijn eigen voorschriften of werkwijzen, binnen een termijn van zestig dagen aan den Raad mededeeling van de aanvaarding van de wijziging in de internationale norm of geeft hij de maatregelen aan, welke hij zich voorstelt te nemen. In dergelijke gevallen doet de Raad onmiddellijk aan alle andere Staten mededeeling van het verschil, hetwelk bestaat tusschen een of meer kenmerken van de internationale norm en de overeenkomstige nationale werkwijze van dien Staat.

ARTIKEL 39.

a) Indien een luchtvaartuig of deel daarvan, ten aanzien waarvan een internationale norm voor luchtwaardigheid of prestatie bestaat, ten tijde van het onderzoek in eenig opzicht aan die norm niet voldoet, wordt op het bewijs van luchtwaardigheid aangeteekend of daaraan vastgehecht een volledige opsomming van de punten, waarop het aan die norm niet voldeed.

b) Indien een persoon houder is van een bewijs van

pas en tout point aux conditions exigées par le standard international pour la classe de licence ou de brevet dont elle est titulaire, devra avoir inscrite sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, une énumération complète des points sur lesquels cette personne ne satisfait pas à de telles conditions.

ARTICLE 40.

Aucun aéronef ou aucun membre du personnel possédant un certificat ou une licence ainsi modifiés ne devra participer à la navigation internationale, si ce n'est avec l'autorisation de l'Etat ou des Etats sur le territoire desquels il aura pénétré. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'une pièce quelconque d'aéronef ainsi homologués dans le territoire d'un Etat autre que celui de l'immatriculation d'origine seront laissés à la discrétion de l'Etat dans lequel l'aéronef ou la pièce en question sont importés.

ARTICLE 41.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliqueront ni aux aéronefs, ni aux équipements d'aéronefs, appartenant à des types, dont le prototype aura été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation dans les trois ans qui suivront la date d'adoption d'un standard international de navigabilité pour cet équipement.

ARTICLE 42.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliqueront pas au personnel, dont les licences auront été, à l'origine, délivrées au cours de l'année qui suivra la date de l'adoption initiale d'un standard international, visant les aptitudes d'un tel personnel; toutefois, elles s'appliqueront dans tous les cas au personnel dont les licences demeureraient encore valables cinq après la date de l'adoption de ce standard.

L'ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE.

CHAPITRE VII.

L'Organisation.

ARTICLE 43.

Il est institué par cette Convention une Organisation qui portera le nom d'Organisation Internationale de l'Aviation Civile. Cette Organisation est composée d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organismes qui pourraient devenir nécessaires.

ARTICLE 44.

L'objet de l'Organisation sera de développer les principes et la technique de la navigation aérienne internationale.

geschiktheid, doch niet ten volle voldoet aan de eischen van de internationale norm, gesteld voor het bewijs of certificaat waarvan hij houder is, wordt op dat bewijs aange- teekend of daaraan vastgehecht een volledige opsomming van de punten, waarop hij niet aan die eischen voldoet.

ARTIKEL 40.

Luchtvaartuigen of personeel, op de bewijzen waarvan zoodanige aantekeningen zijn gesteld, mogen niet aan de internationale luchtvaart deelnemen, tenzij met vergunning van den Staat over wiens gebied gevlogen wordt. De inschrijving of het gebruik van zoodanige luchtvaartuigen of van een onderdeel, waarvoor een bewijs is afgegeven, in een anderen Staat dan dien waarin oorspronkelijk het bewijs werd uitgereikt, staat ter beoordeeling van den Staat waarin het luchtvaartuig of het onderdeel wordt ingevoerd.

ARTIKEL 41.

De bepalingen van dit Hoofdstuk zijn niet van toepassing op luchtvaartuigen en uitrustingsstukken van types, waarvan het prototype tot het verkrijgen van een bewijs aan een onderzoek door de bevoegde nationale autoriteiten wordt onderworpen binnen de drie jaar na de aanvaarding van een internationale norm voor de luchtwaardigheid daarvan.

ARTIKEL 42.

De bepalingen van dit Hoofdstuk zijn niet van toepassing op personeel, waarvan de bewijzen oorspronkelijk zijn uitgereikt binnen het jaar na de eerste aanvaarding van een internationale keuringsnorm voor zoodanig personeel, doch zij zullen in elk geval van toepassing zijn op het personeel, waarvan de bewijzen geldig blijven vijf jaar na het tijdstip van aanvaarding van zoodanige norm.

DE INTERNATIONALE BURGERLIJKE LUCHTVAART ORGANISATIE.

HOOFDSTUK VII.

De Organisatie.

ARTIKEL 43.

Bij dit Verdrag wordt ingesteld een organisatie, genaamd de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie.

Zij bestaat uit een Vergadering, een Raad en zoodanige andere lichamen als noodig zullen blijken.

ARTIKEL 44.

De Organisatie heeft ten doel de ontwikkeling van de beginselen en techniek van de internationale luchtvaart en

nale, de favoriser l'établissement et de stimuler le développement des transports aériens internationaux de façon à :

- a) Assurer le développement ordonné et sain de l'aviation civile internationale dans le monde entier;
- b) Encourager à des fins pacifiques les techniques de construction et d'exploitation des aéronefs;
- c) Encourager le développement de routes aériennes, d'aéroports et de facilités pour la navigation aérienne destinés à l'aviation civile internationale;
- d) Procurer aux peuples du monde les transports aériens sûrs, réguliers, efficaces et économiques dont ils ont besoin;
- e) Eviter le gaspillage économique qu'engendre une concurrence déraisonnable;
- f) Assurer que les droits des Etats contractants soient intégralement respectés et que chaque Etat contractant ait une possibilité équitable d'exploiter des lignes aériennes internationales;
- g) Eviter toute discrimination entre Etats contractants;
- h) Améliorer la sécurité du vol en navigation aérienne internationale;
- i) Favoriser d'une manière générale le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

ARTICLE 45.

Le lieu du siège permanent de l'Organisation sera fixé, au cours de la réunion de clôture de l'Assemblée Intérimaire de l'Organisation Internationale Provisoire de l'Aviation Civile, 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.

Pour sa première réunion, l'Assemblée sera convoquée par le Conseil Intérimaire de l'Organisation Provisoire susmentionnée, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, à la date et au lieu que fixera le Conseil Intérimaire.

ARTICLE 47.

L'Organisation jouira, dans le territoire de chaque Etat contractant, de la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions. Elle aura pleine personnalité juridique partout où la constitution et les lois de l'Etat intéressé le permettront.

het aanmoedigen van het instellen en ontwikkelen van internationaal luchtvervoer zooals :

- a) het verzekeren van den veiligen en geordenden groei van de internationale burgerlijke luchtvaart over de geheele wereld;
- b) het aanmoedigen van het ontwerpen en gebruik van luchtvaartuigen voor vreedzame doeleinden;
- c) het aanmoedigen van de ontwikkeling van luchtlijnen, luchthavens en luchtvaartfaciliteiten voor de internationale burgerlijke luchtvaart;
- d) het tegemoetkomen aan de behoeften van de volkeren der wereld aan veilig, regelmatig, doeltreffend en economisch luchtvervoer;
- e) het voorkomen van verspilling op economisch gebied, veroorzaakt door onredelijke concurrentie;
- f) het verzekeren van de volledige eerbiediging van de rechten der verdragsluitende Staten en van het verkrijgen, door elken verdragsluitenden Staat, van een billijke gelegenheid voor het exploiteeren van internationale luchtlijnen;
- g) het vermijden van het maken van onderscheid tusschen verdragsluitende Staten;
- h) het bevorderen van de veiligheid in de lucht in de internationale luchtvaart;
- i) in het algemeen het bevorderen van de alzijdige ontwikkeling van de internationale burgerlijke luchtvaart.

ARTIKEL 45.

De plaats, waar de permanente zetel van de Organisatie zal zijn gevestigd, wordt bepaald in de slotzitting van de Tijdelijke Vergadering van de Voorloopige Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, ingesteld bij de Tijdelijke Overeenkomst inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, geteekend te Chicago, op 7 December 1944. De zetel kan tijdelijk naar elders worden overgebracht bij besluit van den Raad.

ARTIKEL 46.

De eerste zitting van de Vergadering zal, zoodra dit Verdrag van kracht zal zijn geworden, door den Tijdelijken Raad van bovengenoemde Voorloopige Organisatie worden bijeengeroepen op een tijdstip en op een plaats, door den Tijdelijken Raad vast te stellen.

ARTIKEL 47.

De Organisatie geniet op het grondgebied van elken verdragsluitenden Staat zoodanige juridische bevoegdheden, als noodig kunnen zijn voor de uitoefening van haar functie. Volledige rechtspersoonlijkheid wordt haar toegekend, overal waar dit vereenigbaar is met de grondwet en wetten van den betreffenden Staat.

CHAPITRE VIII.

L'Assemblée.

ARTICLE 48.

a) L'Assemblée se réunira une fois l'an et sera convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Des réunions extraordinaires de l'Assemblée pourront avoir lieu à toute époque sur convocation du Conseil ou à la requête de dix Etats contractants adressée au Secrétaire Général.

b) Tous les Etats contractants auront un droit égal d'être représentés aux réunions de l'Assemblée et chaque Etat contractant aura droit à une voix. Les délégués représentant les Etats contractants pourront être assistés de conseillers techniques qui pourront participer aux réunions mais n'auront pas droit de vote.

c) La majorité des Etats contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'Assemblée. Sauf stipulations contraires de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée seront prises à la majorité des voix exprimées.

ARTICLE 49.

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

a) Elire à chaque session son Président et autres chargés de fonctions;

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

c) Examiner les rapports du Conseil et prendre en la matière toutes mesures appropriées; décider sur tout sujet dont elle est saisie par le Conseil;

d) Déterminer ses propres règles de procédure et instituer toutes commissions subsidiaires qu'elle jugera nécessaires ou utiles;

e) Voter un budget annuel et prendre toutes dispositions financières concernant l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII;

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

g) Saisir le Conseil, les Commissions subsidiaires ou tout autre organisme de toute question de sa compétence qu'elle juge à propos de leur déléguer;

h) Déléguer au Conseil tous pouvoirs et toute autorité jugés nécessaires ou utiles à l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment de telles délégations;

HOOFDSTUK VIII.

De Vergadering.

ARTIKEL 48.

a) De vergadering komt jaarlijks bijeen en wordt door den Raad bijeengeroepen op een geschikt tijdstip en op een geschikte plaats. Buitengewone zittingen van de Vergadering kunnen op elk willekeurig tijdstip worden gehouden na oproeping door den Raad, of op een tot den Secretaris-Generaal gericht verzoek van tien verdragsluitende Staten.

b) Alle verdragsluitende Staten hebben een gelijk recht op de zittingen van de Vergadering vertegenwoordigd te zijn en elke verdragsluitende Staat heeft recht op het uitbrengen van één stem. De gedelegeerden die verdragsluitende Staten vertegenwoordigen, kunnen zich doen bijstaan door technische adviseurs, die aan de zittingen mogen deelnemen doch geen stem hebben.

c) Een meerderheid van de verdragsluitende Staten is vereischt om het quorum voor de zittingen van de Vergadering te vormen. Tenzij in dit Verdrag anders wordt bepaald, worden de besluiten van de Vergadering genomen bij meerderheid van de uitgebrachte stemmen.

ARTIKEL 49.

De Vergadering heeft de volgende machten en bevoegdheden :

a) het verkiezen voor iedere zitting van haar Voorzitter en andere ambtenaren;

b) het verkiezen van de verdragsluitende Staten voor het zitting nemen in den Raad, overeenkomstig de bepaling van Hoofdstuk IX;

c) het onderzoeken van de verslagen van den Raad en het geven van het noodige gevolg daaraan; het beslissen in iedere aangelegenheid, welke door den Raad naar haar wordt verwezen;

d) het vaststellen van haar eigen werkwijze en het instellen van de sub-commissies welke zij noodig of raadzaam zal oordeelen;

e) het goedkeuren van een jaarlijksch begroting en het vaststellen van de geldelijke aangelegenheden van de Organisatie in overeenstemming met de bepalingen van Hoofdstuk XII;

f) het controleren van de uitgaven en het goedkeuren van de boeken van de Organisatie;

g) het verwijzen volgens haar inzichten van elke aangelegenheid binnen haar werkingsfeer naar den Raad, naar ondergeschikte commissies of naar een ander lichaam;

h) het delegeren aan den Raad van de bevoegdheden en het gezag, noodig of wenschelijk voor het vervullen van de taak van de organisatie; deze delegaties van bevoegdheden kunnen te allen tijde worden herroepen of gewijzigd;

i) Donner effet aux dispositions du Chapitre XIII;

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

k) Traiter de toute question, de la compétence de l'Organisation, dont le Conseil n'est pas expressément chargé.

CHAPITRE IX.

Le Conseil.

ARTICLE 50.

a) Le Conseil sera un organisme permanent relevant de l'Assemblée et sera composé de vingt et un Etats contractants élus par l'Assemblée. Il sera procédé à une élection à la première session de l'Assemblée et ensuite tous les trois ans: les membres du Conseil ainsi élus resteront en fonction jusqu'à l'élection suivante.

b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donnera une représentation appropriée: 1) aux Etats d'importance majeure en matière de transport aérien; 2) aux Etats non représentés par ailleurs qui contribuent le plus aux facilités pour la navigation aérienne civile internationale; 3) aux Etats non représentés par ailleurs dont la nomination assurera la représentation au Conseil de toutes les principales régions géographiques du monde. Toute vacance au sein du Conseil sera comblée dès que possible par l'Assemblée: tout Etat membre ainsi élu au Conseil restera en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant au Conseil d'un Etat contractant ne pourra avoir une part active ou des intérêts financiers dans l'exploitation d'un service aérien international.

ARTICLE 51.

Le Conseil élira son Président pour une période de trois ans, celui-ci sera rééligible; il n'aura pas droit de vote. Le Conseil élira en son sein un ou plusieurs Vice-Présidents qui conserveront leur droit de vote lorsqu'ils feront fonction de Président. Le Président ne sera pas nécessairement choisi parmi les membres du Conseil; mais, si l'un des membres du Conseil est élu Président, sa place sera considérée comme vacante et il y sera pourvu par l'Etat qu'il représentait. Les fonctions du Président seront les suivantes:

i) het uitvoeren van de daarvoor in aanmerking komende bepalingen van Hoofdstuk XIII;

j) het overwegen van voorstellen voor de wijziging of verbetering van de bepalingen van dit Verdrag en het aanbevelen daarvan, indien zij de voorstellen goedkeurt, aan de verdragsluitende Staten overeenkomstig de bepalingen van Hoofdstuk XXI;

k) het behandelen van elke aangelegenheid binnen de werkingssfeer van de Organisatie, welke niet bepaaldelijk aan den Raad is toegewezen.

HOOFDSTUK IX.

De Raad.

ARTIKEL 50.

a) De Raad is een permanent lichaam, dat verantwoording schuldig is aan de Vergadering. Hij is samengesteld uit een en twintig verdragsluitende Staten, verkozen door de Vergadering. Een verkiezing zal worden gehouden bij de eerste zitting van de Vergadering en daarna om de drie jaar; de aldus verkozen leden van den Raad hebben zitting tot de volgende verkiezing.

b) Bij de verkiezing van de leden van den Raad draagt de Vergadering zorg, dat in passende mate vertegenwoordigd zijn:

1) de Staten, die het belangrijkste zijn op het gebied van het Luchtvervoer;

2) de niet op anderen grond vertegenwoordigde Staten, die de grootste bijdrage leveren in de verleening van faciliteiten voor de internationale burgerlijke luchtvaart; en

3) de niet op anderen grond vertegenwoordigde Staten, wier aanwijzing zal verzekeren, dat alle belangrijke geografische gebieden van de wereld in den Raad vertegenwoordigd zijn.

Een vacature in den Raad zal door de vergadering zoo spoedig mogelijk worden aangevuld; een aldus in den Raad verkozen Staat zal zitting hebben voor den resteerenden zittingstijd van zijn voorganger.

c) Geen vertegenwoordiger van een verdragsluitenden Staat in den Raad zal actief betrokken of financieel geïnteresseerd mogen zijn bij de exploitatie van een internationalen luchtdienst.

ARTIKEL 51.

De Raad kiest zijn Voorzitter voor een termijn van drie jaar. Hij is herkiesbaar. Hij heeft geen stemrecht. De Raad kiest uit zijn leden een of meer Vice-Voorzitters, die hun stemrecht behouden, wanneer zij als Voorzitter fungeeren. De Voorzitter behoeft niet te worden verkozen uit de vertegenwoordigers van de leden van den Raad; is een vertegenwoordiger verkozen, dan wordt diens zetel geacht te zijn opengevallen en wordt deze bezet door den Staat, dien hij vertegenwoordigde. De Voorzitter heeft tot taak:

a) Convoquer le Conseil, le Comité du Transport Aérien et la Commission de la Navigation aérienne;

b) Agir comme représentant du Conseil;

c) Exercer au nom du Conseil toutes fonctions qui pourraient lui être dévolues par celui-ci.

ARTICLE 52.

Les décisions du Conseil devront être approuvées par la majorité de ses membres. Le Conseil pourra déléguer autorité, relativement à un sujet déterminé, à un Comité choisi parmi ses membres. Tout Etat contractant intéressé pourra en appeler, auprès du Conseil, des décisions de tout Comité du Conseil.

ARTICLE 53.

Tout Etat contractant pourra participer, sans avoir droit de vote, à l'examen par le Conseil, ses comités ou ses commissions, de toute question affectant directement ses intérêts. Aucun membre du Conseil ne votera lors de l'examen par le Conseil d'un litige auquel il est partie.

ARTICLE 54.

Le Conseil devra :

a) Soumettre des rapports annuels à l'Assemblée;
b) Mettre à exécution des directives de l'Assemblée et s'acquitter de tous les devoirs et obligations qui lui incombent de par la présente Convention;

c) Etablir son organisation et ses règles de procédure;
d) Nommer un Comité de Transport Aérien qui sera composé de représentants des membres du Conseil et sera responsable envers celui-ci, et en définir les attributions;

e) Instituer une Commission de Navigation Aérienne, conformément aux dispositions du Chapitre X;

f) Administrer 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 toutes dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre XI;

i) Demander, réunir, étudier et publier tous renseignements relatifs aux progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris tous renseignements sur les frais d'exploitation et le détail des subventions provenant des fonds publics accordées aux entreprises de transports aériens;

a) het bijeenroepen van de zittingen van den Raad, van het Comité inzake Luchtvervoer en van de Commissie inzake Luchtverkeer;

b) het vertegenwoordigen van den Raad, en

c) het namens den Raad uitvoeren van de werkzaamheden, welke de Raad hem opdraagt.

ARTIKEL 52.

Besluiten van den Raad behoeven de goedkeuring van een meerderheid van zijn leden. De Raad kan met betrekking tot een bepaalde aangelegenheid bevoegdheden delegeren aan een comité uit zijn leden. Tegen beslissingen van een comité uit den Raad staat voor iederen belanghebbenden verdragsluitenden Staat beroep open op den Raad.

ARTIKEL 53.

Een verdragsluitende Staat kan, zonder stemrecht, deelnemen aan de behandeling door den Raad en door zijn comité's en commissies van zaken, welke in het bijzonder zijn belangen raken. Geen lid van den Raad mag zijn stem uitbrengen bij de behandeling door den Raad van een geschil, waarbij dit lid partij is.

ARTIKEL 54.

De Raad is gehouden :

a) jaarverslagen uit te brengen aan de Vergadering;
b) uit te voeren de opdrachten van de Vergadering alsmede de taak en verplichtingen, welke hem bij dit Verdrag zijn opgedragen;

c) vast te stellen zijn organisatie en werkwijze;
d) te benoemen een Comité inzake Luchtvervoer, dat gekozen zal worden uit de vertegenwoordigers van de leden van den Raad en dat tegenover hem verantwoordelijk zijn zal, en de bevoegdheden van dit Comité vast te stellen;

e) in te stellen een Commissie inzake Luchtverkeer, overeenkomstig de bepalingen van Hoofdstuk X;

f) te beheeren de geldmiddelen van de Organisatie in overeenstemming met de bepalingen van de Hoofdstukken XII en XV;

g) vast te stellen de bezoldigingen van den Voorzitter van den Raad;

h) aan te stellen een hoogsten uitvoerenden ambtenaar, Secretaris-Generaal, genoemd en te voorzien in de aanstelling van het benodigde overige personeel, overeenkomstig de bepalingen van Hoofdstuk XI;

i) te vragen, te verzamelen, te bestudeeren en te publiceren inlichtingen betreffende de bevordering van de luchvaart en de exploitatie van internationale luchtdiensten, daaronder begrepen inlichtingen omtrent de exploitatiekosten en bijzonderheden omtrent bijdragen aan luchtvaartmaatschappijen uit openbare middelen;

j) Aviser les États contractants de toute infraction à la présente Convention, ainsi que de tout manquement aux recommandations ou aux décisions du Conseil;

k) Aviser l'Assemblée de toute infraction à la présente Convention, au cas où un État contractant ne prendrait pas les mesures nécessaires dans un délai raisonnable, après que cette infraction lui aura été signalée;

l) Adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, les standards internationaux et les méthodes recommandées qui, pour plus de commodité, constitueront des Annexes à la présente Convention; notifier à tous les États contractants les dispositions prises à cet effet;

m) Examiner les propositions d'amendement aux Annexes présentées par la Commission de la Navigation Aérienne, et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du Chapitre XX;

n) Examiner toute question relative à la Convention dont il pourrait être saisi par un État contractant.

ARTICLE 55.

Le Conseil pourra :

a) S'il y a lieu et si l'expérience en démontre l'utilité, créer des commissions du transport aérien subordonnées, sur une base régionale ou autre, et désigner des groupes d'États ou d'entreprises de transports aériens auxquels il pourra s'adresser pour atteindre plus facilement les buts de la présente Convention;

b) Déléguer à la Commission de la Navigation Aérienne toutes attributions en sus de celles déjà fixées par la présente Convention et révoquer ou modifier à tout moment de telles délégations d'autorité;

c) Diriger des recherches dans tous les domaines du transport aérien et de la navigation aérienne présentant un intérêt international; communiquer les résultats de ses recherches aux États contractants et faciliter l'échange, entre États contractants, d'informations en matière de transport aérien et de navigation aérienne;

d) Étudier toute question ayant trait à l'organisation et à l'exploitation des transports aériens internationaux, y compris la propriété et l'exploitation internationales des services aériens internationaux sur les routes principales et soumettre à l'Assemblée des projets s'y rapportant;

e) Enquêter, à la demande de tout État contractant, sur toute situation susceptible d'opposer au développement de la navigation aérienne internationale des obstacles évitables et, ces enquêtes terminées, faire tous rapports qui lui sembleraient indiqués.

j) ter kennis van de verdragsluitende Staten te brengen alle inbreuken op dit Verdrag zoomede elk niet voldoen aan aanbevelingen of beslissingen van den Raad;

k) ter kennis van de Vergadering te brengen alle inbreuken op dit Verdrag, ingeval een verdragsluitende Staat in gebreke is gebleven, binnen een redelijken termijn na de inbreuk te zijn geweest, passende stappen te doen;

l) in overeenstemming met de bepalingen van Hoofdstuk VI van dit Verdrag, internationale normen en aanbevolen systemen aan te nemen, welke gemakshalve bijlagen bij dit Verdrag zullen uitmaken; aan alle verdragsluitende Staten mededeeling te doen van de ondernomen stappen;

m) de aanbevelingen van de Commissie inzake Luchtverkeer tot wijziging van de Bijlagen in overweging te nemen en overeenkomstig de bepalingen van Hoofdstuk XX stappen te doen;

n) in overweging te nemen alle op het Verdrag betrekking hebbende aangelegenheden, welke een verdragsluitenden Staat naar den Raad verwijst.

ARTIKEL 55.

De Raad is bevoegd :

a) waar zulks passend is en de ervaring die wenschelijk doet zijn, subcommissies inzake luchtvervoer in te stellen op een regionale of andere basis en groepen van Staten of luchtvaartmaatschappijen aan te wijzen, door welke tusschenkomst hij kan optreden ter vergemakelijking van het bereiken van het doel van dit Verdrag;

b) aan de Commissie inzake Luchtverkeer werkzaamheden te delegeren ter aanvulling van dit vervat in het Verdrag, en zoodanige delegaties van bevoegdheden te allen tijde in te trekken of te wijzigen;

c) onderzoekingen te leiden op alle gebieden van het luchtvervoer en van het luchtverkeer, welke van internationaal belang zijn; de resultaten van zijn onderzoekingen mede te deelen aan de verdragsluitende Staten en de uitwisseling van inlichtingen tusschen verdragsluitende Staten inzake aangelegenheden van luchtvervoer en luchtverkeer te vergemakelijken;

d) alle aangelegenheden, rakende de organisatie en exploitatie van internationaal luchtvervoer te bestudeeren, daaronder begrepen den internationalen eigendom en exploitatie van internationale luchtdiensten op de hoofdlijnen en aan de Vergadering daarmede de verband houdende plannen voor te leggen;

e) op verzoek van een verdragsluitenden Staat een onderzoek in te stellen naar toestanden, welke van aard zijn aan de ontwikkeling van de internationale luchtvaart hindernissen in den weg te leggen, welke vermeden kunnen worden, en, na zoodanig onderzoek, voor zoover noodig, rapporten uit te brengen.

CHAPITRE X.

La Commission de la Navigation Aérienne.

ARTICLE 56.

La Commission de la Navigation Aérienne sera composée de douze membres nommés par le Conseil parmi les personnes désignées par les Etats contractants. Ces personnes posséderont les compétences et l'expérience convenables en ce qui concerne la science et la pratique des questions aéronautiques. Le Conseil priera tous les Etats contractants de lui soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de la Navigation Aérienne sera nommé par le Conseil.

ARTICLE 57.

Les attributions de la Commission de la Navigation Aérienne seront les suivantes :

- a) Examiner les modifications à apporter aux Annexes de la présente Convention et en recommander l'adoption au Conseil;
- b) Instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout Etat contractant pourra être représenté s'il le désire;
- c) Donner des avis au Conseil relativement à la centralisation et à la communication aux Etats contractants de tous renseignements qu'elle considère nécessaires ou utiles au progrès de la navigation aérienne.

CHAPITRE XI.

Personnel.

ARTICLE 58.

Sous réserve des règlements établis par l'Assemblée et des dispositions de la présente convention, le Conseil déterminera le mode de nomination et de licenciement, les compétences, le traitement, les indemnités et le statut du Secrétaire Général et des autres membres du personnel de l'Organisation et pourra employer des ressortissants de n'importe quel Etat contractant ou avoir recours à leurs services.

ARTICLE 59.

Le Président du Conseil, le Secrétaire Général et les autres membres du Personnel ne devront, en ce qui concerne l'exercice de leurs responsabilités, ni demander, ni recevoir d'instructions d'aucune autorité en dehors de l'Organisation. Chaque Etat contractant s'engage à respecter en tout point le caractère international des responsabilités de

HOOFDSTUK X.

De Commissie inzake Luchtverkeer.

ARTIKEL 56.

De Commissie inzake Luchtverkeer zal bestaan uit twaalf leden, benoemd door den Raad onder personen, voorgedragen door de verdragsluitende Staten. Deze personen moeten terzake bevoegd zijn en ervaring hebben op het gebied van wetenschap en praktijk van de Luchtvaart. De Raad richt tot alle verdragsluitende Staten het verzoek een voordracht in te dienen. De Voorzitter van de Commissie inzake Luchtverkeer wordt benoemd door den Raad.

ARTIKEL 57.

De Commissie inzake Luchtverkeer is gehouden :

- a) wijzigingen van de Bijlagen van dit Verdrag te overwegen en aan den Raad voorstellen tot aanvaarding daarvan te doen;
- b) technische subcommissies in te stellen, waarin elke verdragsluitende Staat, indien hij dat wenscht, vertegenwoordigd kan zijn;
- c) den Raad advies uit te brengen omtrent het verzamelen en het toezenden aan de verdragsluitende Staten van alle gegevens, welke zij noodig en nuttig oordeelt ter bevordering van de Luchtvaart.

HOOFDSTUK XI.

Personeel.

ARTIKEL 58.

Met inachtneming van de voorschriften, vastgesteld door de Vergadering, en van de bepalingen van dit Verdrag, stelt de Raad de wijze van aanstelling en ontslag, de bevoegdheid, de salarissen en toelagen en de dienstvoorwaarden van den Secretaris-Generaal en van het ander personeel van de Organisatie vast; hij kan gebruik maken van de diensten van onderdanen van elk der verdragsluitende Staten, of onderdanen van deze in dienst nemen.

ARTIKEL 59.

De Voorzitter van den Raad, noch de Secretaris-Generaal, noch het andere personeel mogen van eenig gezag buiten de Organisatie opdrachten vragen of aanvaarden met betrekking tot de vervulling van hun taak. Elke verdragsluitende Staat verbindt zich het internationaal karakter van de taak van het personeel volledig te eerbiedigen en

ce personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exercice de ses responsabilités.

ARTICLE 60.

Chaque Etat contractant s'engage, dans toute la mesure permise par sa procédure constitutionnelle, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire Général et à tout membre du personnel de l'Organisation tous privilèges et immunités accordés aux membres correspondants du personnel d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général intervient relativement aux immunités et privilèges de fonctionnaires internationaux, les immunités et privilèges accordés au Président du Conseil, au Secrétaire Général et 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.

Le Conseil soumettra annuellement, à l'Assemblée, un budget des états de comptes et des estimations de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée votera le budget en y apportant toutes modifications qu'elle jugera à propos et, exception faite des participations consenties par les Etats et visées au Chapitre XV, répartira les dépenses de l'Organisation entre les Etats contractants, dans les proportions qu'elle déterminera de temps à autre.

ARTICLE 62.

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

ARTICLE 63.

Chaque Etat contractant prendra à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'Assemblée, ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et les autres dépenses de toute personne nommée par lui au Conseil, de ses représentants ou de toutes personnes nommées par lui aux Comités ou Commissions subsidiaires de l'Organisation.

niet te trachten zijn onderdanen bij de vervulling van hun taak te beïnvloeden.

ARTIKEL 60.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zicht, voorzoo veel zulks met zijn staatsregeling in overeenstemming te brengen is, aan den voorzitter van den Raad, aan den Secretaris-Generaal en aan het verdere personeel van de Organisatie, de onschendbaarheid en voorrechten toe te staan, welke worden toegekend aan overeenkomstig personeel van andere openbare internationale organisaties. Indien een algemeene internationale overeenkomst betreffende de onschendbaarheid en de voorrechten van internationale ambtenaren wordt getroffen, zullen de onschendbaarheid en de voorrechten, toegekend aan den Voorzitter, den Secretaris-Generaal en aan het verdere personeel van de Organisatie, zijn de onschendbaarheid en de voorrechten, toegekend op grond van die internationale overeenkomst.

HOOFDSTUK XII.

Geldmiddelen.

ARTIKEL 61.

De Raad legt aan de Vergadering een jaarlijksche begrooting, een jaarlijksche afrekening en een raming van alle ontvangsten en uitgaven voor. De Vergadering keurt de begrooting goed met de wijzigingen, welke haar goeddunkten en verdeelt, met uitzondering van de bijdragen bedoeld in Hoofdstuk XV van de Staten, welke daarmede instemmen, de uitgaven van de Organisatie over de verdragsluitende Staten op den grondslag, welken zij van tijd tot tijd zal vaststellen.

ARTIKEL 62.

Indien een verdragsluitende Staat in gebreke blijft binnen een redelijken termijn aan zijn financieele verplichtingen tegenover de Organisatie te voldoen, kan de Vergadering het stemrecht van dien Staat in de Vergadering en in den Raad opschorten.

ARTIKEL 63.

Elke verdragsluitende Staat draagt de kosten van zijn eigen afvaardiging bij de Vergadering, zoomede de vergoeding, reis- en andere kosten van personen, die hij ten dienste van den Raad aanwijst en van zijn vertegenwoordigers of door hem benoemde personen in ondergeschikte comité's of commissies van de Organisatie.

CHAPITRE XIII.

Autres arrangements internationaux.

ARTICLE 64.

En ce qui concerne les questions aériennes de son ressort intéressant directement la sécurité du monde, l'Organisation pourra, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements spéciaux avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour le maintien de la paix.

ARTICLE 65.

Le Conseil pourra, au nom de l'Organisation, conclure des accords avec d'autres organismes internationaux en vue du maintien de services communs et en vue d'arrangements communs au sujet du personnel et, avec l'assentiment de l'Assemblée, conclure tous autres arrangements susceptibles de faciliter la tâche de l'Organisation.

ARTICLE 66.

a) L'Organisation exercera également les fonctions qui lui sont dévolues par l'Accord sur le Transit des Services Aériens Internationaux et par l'Accord sur le Transport Aérien International, faits à Chicago le 7 décembre 1944, et ce conformément aux termes et conditions desdits Accords.

b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'auront pas accepté l'Accord sur le Transit des Services Aériens Internationaux ou l'Accord sur le Transport Aérien International, faits à Chicago le 7 décembre 1944, n'auront pas droit de vote sur les questions dont l'Assemblée ou le Conseil seront saisis en vertu des dispositions de l'un ou l'autre desdits Accords.

TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL.

CHAPITRE XIV.

Renseignements et rapports.

ARTICLE 67.

Chaque Etat contractant s'engage à obliger ses entreprises de transports aériens internationaux à adresser au Conseil, conformément aux prescriptions établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic et sur leurs prix de revient ainsi que des états comptables indiquant, entre autres, le montant et l'origine de toutes leurs recettes.

HOOFDSTUK XIII.

Andere Internationale Regelingen.

ARTIKEL 64.

De Organisatie kan met betrekking tot luchtvaartangelegenheden binnen den kring harer bevoegdheden gelegen, welke rechtstreeks de wereldveiligheid raken, krachtens besluit van de Vergadering, met iedere algemeene organisatie, opgericht door de volkeren der wereld, om den vrede te bewaren, speciale schikkingen treffen.

ARTIKEL 65.

De Raad kan namens de Organisatie, met andere internationale lichamen overeenkomsten sluiten ter handhaving van gemeenschappelijke diensten en om te komen tot gemeenschappelijke regelingen betreffende het personeel en, met de goedkeuring van de vergadering, andere overeenkomsten sluiten ter vermakkelijking van het werk van de Organisatie.

ARTIKEL 66.

a) De Organisatie voert tevens iedere taak uit, welke haar in overeenstemming met de daarin vervatte bepalingen en voorwaarden zijn opgedragen bij de Overeenkomst inzake den Doortocht van Internationale Luchtdiensten en bij de Overeenkomst inzake het Internationale Luchtvervoer, opgesteld te Chicago op 7 December 1944.

b) Leden van de Vergadering en van den Raad, die de Overeenkomst inzake den Doortocht van Internationale Luchtdiensten of de Overeenkomst inzake het Internationale Luchtvervoer, opgesteld te Chicago op 7 December 1944, niet hebben aanvaard, hebben niet het recht te stemmen over aangelegenheden, welke op grond van de betrokken Overeenkomst bij de Vergadering of den Raad zijn ahangig gemaakt.

INTERNATIONAAL LUCHTVERVOER.

HOOFDSTUK XIV.

Gegevens en Rapporten.

ARTIKEL 67.

Elke verdragsluitende Staat verplicht zich er voor te zorgen, dat zijn internationale luchtvaartmaatschappijen, in overeenstemming met de door den Raad vastgestelde eischen, bij den Raad vervoerstaten, kosten-statistieken en financieelen verslagen indienen onder meer vermeldende alle inkomsten en de bronnen daarvan.

CHAPITRE XV.

**Aéroports et autres facilités
pour la navigation aérienne.**

ARTICLE 68.

Chaque Etat contractant pourra, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner la route à suivre sur son territoire par tout service aérien international et les aéroports pouvant être utilisés par ce service.

ARTICLE 69.

Si le Conseil estime que, dans un Etat contractant, les aéroports ou autres facilités pour la navigation aérienne, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, ne sont pas raisonnablement suffisants pour assurer la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'exploitation économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il procèdera à des consultations avec l'Etat directement en cause et les autres Etats intéressés, en vue de trouver les moyens de remédier à la situation et il pourra faire des recommandations à cet effet. Aucun Etat contractant ne sera considéré comme coupable d'infraction à la présente Convention s'il manque à mettre ces recommandations à exécution.

ARTICLE 70.

Un Etat contractant pourra, dans les circonstances prévues à l'article 69, conclure un arrangement avec le Conseil, en vue de donner suite à de telles recommandations. L'Etat pourra décider de prendre à sa charge tous les frais entraînés par ledit arrangement. Dans le cas contraire, le Conseil pourra accepter, à la demande de l'Etat, de fournir la totalité ou une partie des fonds nécessaires.

ARTICLE 71.

Si un Etat contractant en fait la demande, le Conseil pourra accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer la totalité ou une partie des aéroports et autres facilités pour la navigation aérienne, y compris les services de radiocommunication et de météorologie qui, sur le territoire dudit Etat, sont nécessaires à la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'exploitation économique des services aériens internationaux des autres Etats contractants; il pourra aussi établir les taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des facilités fournies.

ARTICLE 72.

Là où des terrains seraient nécessaires pour des facilités financées en totalité ou en partie par le Conseil sur la

HOOFDSTUK XV.

Luchthavens en andere Luchtvaart-Faciliteiten.

ARTIKEL 68.

Elke verdragsluitende Staat kan met inachtneming van de bepalingen van dit Verdrag de route aanwijzen, welke binnen zijn grondgebied door internationale luchtdiensten moet worden gevolgd en de luchthavens, welke zoodanige diensten mogen gebruiken.

ARTIKEL 69.

Indien de Raad van oordeel is, dat de luchthavens of andere luchtvaartfaciliteiten van een verdragsluitenden Staat, radio- en meteorologische diensten daaronder begrepen, niet redelijkerwijze voldoende zijn voor de veilige, regelmatige, doeltreffende en economische exploitatie van bestaande of geprojecteerde internationale luchtdiensten, treedt de Raad in overleg met den onmiddellijk daarbij betrokken Staat alsook met andere belanghebbende Staten, met het doel middelen te vinden, waardoor de situatie kan worden verbeterd; de Raad kan te dier zake aanbevelingen doen. Een verdragsluitende Staat maakt zich niet schuldig aan inbreuk op dit Verdrag, indien hij in gebreke blijft, aan deze aanbevelingen gevolg te geven.

ARTIKEL 70.

Een verdragsluitende Staat kan in de omstandigheden, bedoeld in artikel 69, een regeling treffen met den Raad met betrekking tot het ten uitvoer brengen van zoodanige aanbevelingen. De Staat kan op zich nemen, alle uit zoodanige overeenkomst voortvloeiende kosten te dragen. Verkiest de Staat zulks niet te doen, dan kan de Raad op verzoek van den Staat er in toestemmen, de kosten geheel of gedeeltelijk te dragen.

ARTIKEL 71.

Op verzoek van een verdragsluitenden Staat, kan de Raad besluiten de luchthavens en andere luchtvaartfaciliteiten, radio- en meteorologische dienst daaronder begrepen, op het grondgebied van dien Staat vereischt voor de veilige, regelmatige, doeltreffende en economische exploitatie van de internationale luchtdiensten van de andere overeenkomstsluitende Staten geheel of gedeeltelijk in te richten, van personeel te voorzien, te onderhouden en te beheeren, voor het gebruik der verschaftte faciliteiten kan de Raad billijke en redelijke kosten in rekening brengen.

ARTIKEL 72.

Waar land benodigd is voor faciliteiten, welke op verzoek van een verdragsluitenden Staat geheel of gedeelte-

demande d'un Etat contractant, celui-ci devra soit procurer lui-même ces terrains, en conservant s'il le désire les titres s'y rapportant, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil, en conformité avec ses lois propres et à des conditions justes et raisonnables.

ARTICLE 73.

Dans la limite des fonds que l'Assemblée pourrait rendre disponibles pour cet usage en vertu du Chapitre XII, le Conseil pourra assurer sur les ressources générales de l'Organisation les dépenses courantes correspondant aux fins envisagées dans le présent article. Le Conseil répartira les charges en capital nécessaires à l'objet du présent article, dans des proportions préalablement convenues et sur une période de temps raisonnable, entre les Etats contractants consentants dont les entreprises de transports aériens utilisent ces installations. Le Conseil pourra également répartir, entre ceux de ces Etats qui y consentent, la charge des fonds de roulement nécessaires.

ARTICLE 74.

Lorsque le Conseil, à la demande d'un Etat contractant, avance des fonds ou fournit la totalité ou une partie des aéroports ou facilités, l'arrangement peut pourvoir, avec le consentement de cet Etat, d'une part à une assistance technique pour le contrôle général et l'exploitation des aéroports ou autres facilités, et d'autre part au paiement, sur les recettes d'exploitation de ces aéroports et autres facilités, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres facilités, des intérêts et des amortissements.

ARTICLE 75.

Un Etat contractant pourra, à tout moment, se dégager de toute obligation contractée en vertu de l'article 70 et prendre possession des aéroports et autres facilités que le Conseil a établis sur son territoire, en vertu des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme que celui-ci considère raisonnable en la circonstance. Si l'Etat intéressé estime que la somme fixée par le Conseil est déraisonnable, il pourra en appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée, qui confirmera ou modifiera cette décision.

ARTICLE 76.

Les fonds remboursés au Conseil, en vertu de l'article 75, ou provenant d'intérêts et d'amortissements versés, en vertu de l'article 74, seront restitués aux Etats visés à l'article 73 qui les ont avancés, proportionnellement à la quote-part initiale fixée par le Conseil pour chacun d'eux.

lijk worden bekostigd door den Raad, moet die Staat hetzij het land zelf verschaffen desgewenscht den eigendom daarover behoudende, dan wel zijn bemiddeling verleen tot het in gebruik verkrijgen van het land door den Raad op billijke en redelijke voorwaarden en in overeenstemming met de wetten van den betrokken Staat.

ARTIKEL 73.

Binnen de grenzen van de geldmiddelen, welke hem door de Vergadering ter beschikking kunnen worden gesteld krachtens Hoofdstuk XII, kan de Raad voor de doeleinden, vervat in dit Hoofdstuk, uit de algemeene geldmiddelen van de Organisatie loopende uitgaven doen. De Raad kan de verdragsluitende Staten, die daarmede instemmen en wier luchtvaartmaatschappijen van de faciliteiten gebruik maken, over een redelijk tijdvak naar tevoren overeengekomen verhoudingen aanslaan in de kapitaalsuitgaven, benoodigd voor de doeleinden vervat in dit Hoofdstuk. De Raad kan eveneens Staten, die hiermede instemmen, aanslaan in bedrijfskosten.

ARTIKEL 74.

Indien de Raad, op verzoek van een verdragsluitenden Staat, geldmiddelen voorschiet dan wel luchthavens of andere faciliteiten geheel of gedeeltelijk ter beschikking stelt, kan de regeling, met goedvinden van dien Staat, voorzien in technischen bijstand bij het toezicht op en de exploitatie van de luchthavens en andere faciliteiten, alsook in de betaling uit de opbrengst van de exploitatie van de luchthavens en andere faciliteiten, van de exploitatiekosten van de luchthavens en de andere faciliteiten en van rente en aflossing.

ARTIKEL 75.

Een verdragsluitende Staat kan zich te allen tijde onttrekken aan een verbintenis, welke hij op grond van artikel 70 heeft aangegaan en de luchthavens en andere faciliteiten, welke de Raad op zijn grondgebied op grond van de bepalingen van de artikelen 71 en 72 heeft ingericht, overnemen, door aan den Raad een bedrag te betalen, dat, naar het oordeel van den Raad, in de gegeven omstandigheden redelijk is. Indien de Staat van oordeel is, dat het door den Raad vastgestelde bedrag onredelijk is, kan hij tegen de beslissing van den Raad in beroep komen bij de Vergadering; deze kan de beslissing van den Raad bevestigen of wijzigen.

ARTIKEL 76.

Geldmiddelen, welke de Raad heeft verkregen door terugbetaling op grond van artikel 75 en door ontvangst van rente en aflossing op grond van artikel 74, worden, in geval van voorschotten oorspronkelijk door Staten gedaan op grond van artikel 73, aan de Staten, die oorspronkelijk waren aangeslagen, gerestitueerd in de verhouding van hun aanslagen, zooals deze door den Raad waren vastgesteld.

CHAPITRE XVI.

**Organisations d'exploitation en commun
et services en pool.**

ARTICLE 77.

Rien dans la présente Convention n'empêchera deux ou plusieurs Etats contractants de constituer, pour le transport aérien, 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 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 visant la nationalité des aéronefs seront appliquées aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation.

ARTICLE 78.

Le Conseil pourra recommander aux Etats contractants intéressés de former des organisations communes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.

ARTICLE 79.

Un Etat pourra faire partie d'organisations d'exploitation en commun ou participer à des accords de pool par l'intermédiaire, soit de son Gouvernement, soit d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens désignées par son Gouvernement. Ces entreprises pourront, au seul gré de l'Etat intéressé, lui appartenir en tout ou en partie ou appartenir à des personnes privées.

DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVII.

Autres accords et arrangements aéronautiques.

ARTICLE 80.

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 sur l'Aviation Commerciale, signée à La Havane le 20 février 1928, s'il est partie à l'une ou l'autre de ces Conventions. La présente Convention remplace, entre les Etats contractants,

HOOFDSTUK XVI.

**Organisaties voor Gezamenlijke Exploitatie en Diensten
welke in Belangengemeenschap worden geëxploiteerd.**

ARTIKEL 77.

Dit Verdrag staat niet in den weg van het oprichten, door twee of meer verdragsluitende Staten, van organisaties voor de gezamenlijke exploitatie van luchtvervoer of internationale exploitatie-bureaux, dan wel van het gemeenschappelijk uitoefenen van luchtdiensten op eenige route of in eenig gebied; wel echter zijn zoodanige organisaties of bureaux en zoodanige gemeenschappelijke diensten onderworpen aan alle bepalingen van dit Verdrag, daaronder begrepen die betreffende de registratie van overeenkomsten bij den Raad. De Raad bepaalt, op welke wijze de bepalingen van dit Verdrag betreffende de nationaliteit van luchtvaartuigen van toepassing zijn op luchtvaartuigen geëxploiteerd door internationale exploitatie-bureaux.

ARTIKEL 78.

De Raad kan aan de betrokken verdragsluitende Staten in overweging geven gezamenlijke organisaties voor de exploitatie van luchtdiensten op eenige route of in eenig gebied te vormen.

ARTIKEL 79.

Een staat kan in een organisatie voor gezamenlijke exploitatie of aan regelingen voor gemeenschappelijke uitoefening van luchtdiensten deelnemen, hetzij door zijn Regeering, hetzij door een of meer luchtvaartmaatschappijen, aangewezen door zijn Regeering. De maatschappijen kunnen, zulks naar de uitsluitende beoordeeling van den betrokken Staat, Staatseigendom, gedeeltelijk Staatseigendom dan wel particulier eigendom zijn.

SLOTBEPALINGEN.

HOOFDSTUK XVII.

Andere Luchtvaartovereenkomsten en Regelingen.

ARTIKEL 80.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, onmiddellijk na het in werking treden van dit Verdrag, het Verdrag houdende Regeling van de Luchtvaart, geteekend te Parijs op 13 October 1919 of het Verdrag inzake de Handelsluchtvaart, geteekend te Havanna op 20 Februari 1928, indien hij bij een dezer verdragen partij is, op te zeggen. Voor de rechtsverhouding tusschen de verdragsluitende

les Conventions susmentionnées de Paris et de La Havane.

ARTICLE 81.

Tous accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un Etat contractant et tout autre Etat, tout accord entre une entreprise de transports aériens d'un Etat contractant, soit avec tout autre Etat, soit avec une entreprise de transports aériens d'un autre Etat, devront être immédiatement enregistrées au Conseil.

ARTICLE 82.

Les Etats contractants conviennent que la présente Convention abroge toutes obligations et tous arrangements existant entre eux, qui sont incompatibles avec les dispositions de ladite Convention, et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ou de tels engagements. Tout Etat contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a assumé envers un Etat non contractant ou un ressortissant d'un Etat contractant ou d'un Etat non contractant des obligations incompatibles avec les termes de la présente Convention, prendra sans délai les mesures nécessaires pour s'en libérer. Si une entreprise de transports aériens ressortissant à un Etat contractant a assumé de telles obligations incompatibles, l'Etat auquel elle ressortit s'efforcera d'obtenir l'abrogation immédiate de ces obligations et, en tout cas, les fera abroger aussitôt que cela sera légalement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

ARTICLE 83.

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout Etat contractant pourra conclure tous arrangements compatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature sera immédiatement enregistré au Conseil, qui le publiera aussitôt que possible.

CHAPITRE XVIII.

Différends et manquements aux engagements.

ARTICLE 84.

Dans le cas où un désaccord entre deux ou plusieurs Etats contractants, relativement à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention, et de ses Annexes, ne pourrait être réglé par voie de négociation, le Conseil statuera sur la demande de tout Etat qui y serait impliqué. Aucun membre ne pourra voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Sous réserve de l'article 85, tout Etat contractant pourra faire appel de la décision du Conseil à un tribunal arbitral ad

Staten treedt dit Verdrag in de plaats van de eerder genoemde Verdragen van Parijs en van Havanna.

ARTIKEL 81.

Alle luchtvaartovereenkomsten, welke bij het inwerking treden van dit Verdrag bestaan tusschen een verdragsluitenden Staat en een anderen Staat of tusschen een luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitenden Staat en een anderen Staat of een luchtvaartmaatschappij van een anderen Staat, worden onverwijld bij den Raad geregistreerd.

ARTIKEL 82.

De verdragsluitende Staten aanvaarden dit Verdrag als verbrekende alle tusschen hen bestaande verplichtingen en afspraken, welke onvereinigbaar zijn met zijn bepalingen en verbinden zich zoodanige verplichtingen of afspraken niet aan te gaan. Een verdragsluitende Staat, die voordat hij lid van de Organisatie werd, ten opzichte van een niet verdragsluitenden Staat of een onderdaan van een verdragsluitenden Staat of van een niet verdragsluitenden Staat verplichtingen heeft aangegaan, welke onvereinigbaar zijn met de bepalingen van dit Verdrag, dient onmiddellijk stappen te doen om van zijn verplichtingen te worden ontslagen. Indien een luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitenden Staat zoodanige onvereinigbare verplichtingen heeft aangegaan, dient de Staat, waartoe zij behoort, zijn beste krachten aan te wenden, ten einde deze onverwijld te doen beeindigen en in ieder geval zorg te dragen, dat zij worden beeindigd zoo spoedig als op wettige wijze na het inwerkingtreden van dit Verdrag kan geschieden.

ARTIKEL 83.

Met inachtneming van de bepalingen van het vorige artikel kan een verdragsluitende Staat regelingen treffen, welke niet onvereinigbaar zijn met dit Verdrag. Elke zoodanige regeling wordt onverwijld geregistreerd bij den Raad, die deze zoo spoedig mogelijk openbaar maakt.

HOOFDSTUK XVIII.

Geschillen en Verzuimen.

ARTIKEL 84.

Indien een meningsverschil tusschen twee of meer verdragsluitende Staten betreffende de uitlegging of toepassing van dit Verdrag en zijn Bijlagen niet door onderhandelingen kan worden opgelost, wordt daarover, op verzoek van een der bij het meningsverschil betrokken Staten, door den Raad beslist. Geen lid van den Raad mag zijn stem uitbrengen bij de behandeling door den Raad van een geschil waarbij hij partij is. Een verdragsluitende Staat kan met inachtneming van artikel 85 van de beslis-

hoc, accepté par les autres parties en désaccord, ou à la Cour Permanente de Justice Internationale. Tout appel de ce genre devra être notifié au Conseil dans les soixante jours qui suivront la date à laquelle notification de la décision du Conseil aura été reçue.

ARTICLE 85.

Si un Etat contractant, partie à un différend dont il a été fait appel, n'a pas accepté les statuts de la Cour Permanente de Justice Internationale et si les Etats contractants, parties au différend, ne s'entendent pas sur le choix d'un tribunal arbitral, chacun des Etats contractants partie au différend désignera un arbitre et ces arbitres nommeront un surarbitre. Au cas où l'un ou l'autre des Etats contractants, parties au différend, ne désignerait pas d'arbitre dans les trois mois qui suivront la date de l'appel, un arbitre sera désigné au nom de cet Etat par le Président du Conseil, qui le choisira sur une liste de personnes pleinement qualifiées établie d'avance par le Conseil. Si, dans un délai de 30 jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur le choix d'un surarbitre, le Président du Conseil désignera comme surarbitre une des personnes figurant sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre ensemble constitueront alors un tribunal arbitral. Tout tribunal arbitral constitué aux termes du présent article ou de l'article précédent déterminera ses propres règles de procédure et se prononcera à la majorité des voix, étant entendu toutefois que le Conseil aura la faculté de décider de la procédure, en cas de retards qu'il estimerait excessifs.

ARTICLE 86.

A moins que le Conseil n'en dispose autrement, toute décision du Conseil relative à la non-conformité entre l'exploitation d'une entreprise de transports aériens internationaux et les dispositions de la présente Convention restera en vigueur tant qu'elle ne sera pas infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil seront suspendues, s'il en fait appel, jusqu'à ce que le tribunal d'appel ait statué. Les décisions de la Cour Permanente de Justice Internationale ou d'un tribunal arbitral seront définitives et lieront les Parties.

ARTICLE 87.

Chaque Etat contractant s'engage à ne pas autoriser le survol de son territoire par une entreprise de transports aériens ressortissant à un Etat contractant, si le Conseil a jugé que l'entreprise en question ne se conforme pas à la décision définitive prise selon les dispositions de l'article précédent.

sing van den Raad in beroep gaan bij een met de andere bij het geschil betrokken partijen overeengekomen scheids-gerecht *ad hoc* of bij het Permanente Hof van Internationale Justitie. Van een zoodanig beroep wordt aan den Raad mededeeling gedaan binnen een termijn van zestig dagen na de ontvangst van het bericht van de beslissing van den Raad.

ARTIKEL 85.

Indien een verdragsluitende Staat, partij bij een geschil waarbij tegen de beslissing van den Raad beroep is aangeteekend, het Statuut van het Permanente Hof van Internationale Justitie niet heeft aanvaard en de verdragsluitende Staten, partij bij het geschil, niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent de keuze van een scheidsgeracht, dient elk van de verdragsluitende Staten, partij bij het geschil, één arbiter te benoemen, en deze arbiters, zullen een opperscheidsrechter aanwijzen. Indien een der verdragsluitende Staten, partij bij het geschil, ingebreke blijft een arbiter te benoemen binnen een termijn van drie maanden na den dag van het beroep, wordt voor dien Staat een arbiter benoemd door den Voorzitter van den Raad uit een door den Raad gehouden lijst van kundige personen. Indien binnen een termijn van dertig dagen de arbiters niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een opperscheidsrechter, wijst de Voorzitter van den Raad een opperscheidsrechter aan uit de vorenbedoelde lijst. De arbiters en de opperscheidsrechter vormen dan gezamenlijk een scheidsgerecht. Een scheidsgerecht, ingesteld op grond van dit of van het voorgaande artikel, stelt zijn eigen procedure vast en geeft zijn beslissing bij meerderheid van stemmen, met dien verstande dat de Raad in geval van naar zijn oordeel buitensporige vertraging, den procesgang kan bepalen.

ARTIKEL 86.

Tenzij de Raad anders beslist, blijft een beslissing van den Raad volgens welke een internationale luchtvaartmaatschappij haar luchtlijnen niet exploiteert in overeenstemming met de bepalingen van dit Verdrag, van kracht, tenzij in beroep anders wordt bepaald. In alle andere aanlegenheden worden beslissingen van den Raad, indien daartegen beroep wordt aangeteekend, opgeschort, tot dat in beroep is beslist. De beslissing van het Permanente Hof van Internationale Justitie en van een scheidsgerecht zijn beslissend en bindend.

ARTIKEL 87.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich de exploitatie van een luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende Staat door het luchtruim boven zijn grondgebied niet toe te staan indien de Raad heeft beslist, dat de betrokken luchtvaartmaatschappij zich niet houdt aan een uiteindelijke beslissing, gegeven in overeenstemming met het vorige artikel.

ARTICLE 88.

L'Assemblée suspendra le droit de vote, à l'Assemblée et au Conseil, de tout Etat contractant trouvé en défaut par rapport aux dispositions du présent Chapitre.

CHAPITRE XIX.

Guerre.

ARTICLE 89.

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'appliquera à tout Etat contractant qui proclamera un état de crise nationale et le notifiera au Conseil.

CHAPITRE XX.

Annexes.

ARTICLE 90.

a) Les Annexes prévues à l'article 54, alinéa 1) devront, pour être adoptées, réunir une majorité des deux tiers des voix du Conseil convoqué à cet effet et seront ensuite soumises par le Conseil à chaque Etat contractant. Chacune de ses Annexes ou tout amendement aux dispositions d'une Annexe aura plein effet dans les trois mois qui suivront sa notification aux Etats contractants ou à une date ultérieure fixée par le Conseil, à moins qu'entre-temps, la majorité des Etats contractants aient notifié leur désapprobation au Conseil.

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

CHAPITRE XXI.

Ratifications, adhésions, amendements et dénonciations.

ARTICLE 91.

a) La présente Convention sera 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 de ce dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

ARTIKEL 88.

Indien een verdragsluitende Staat wordt bevonden in gebreke te blijven ten opzichte van de bepalingen van dit Hoofdstuk, schort de Vergadering diens stemrecht in de Vergadering en in den Raad op.

HOOFDSTUK XIX.

Oorlog.

ARTIKEL 89.

In geval van oorlog laten de bepalingen van dit Verdrag de vrijheid van handelen van de betrokken verdragsluitende Staten onverkort, hetzij zij in den oorlog betrokken dan wel neutraal zijn. Hetzelfde beginsel is van toepassing in het geval, dat een verdragsluitende Staat verklaart, dat het land in gevaar verkeert en van die omstandigheid mededeeling doet aan den Raad.

HOOFDSTUK XX.

Bijlagen.

ARTIKEL 90.

a) De aanvaarding door den Raad van de Bijlagen, omschreven in artikel 54, onder 1) vereischt een meerderheid van twee derden van de stemmen van den Raad in een zitting, tot dat doel bijeengeroepen; zij worden daarop door den Raad aan elken verdragsluitenden staat voorgelegd. De Bijlagen of een wijziging van een Bijlage treden in werking binnen drie maanden na de voorlegging aan de verdragsluitende Staten of na afloop van een zoodanigen langeren termijn als de Raad kan voorschrijven tenzij inmiddels een meerderheid van de verdragsluitende Staten hun afkeuring bij den Raad kenbaar maken.

b) De Raad geeft onmiddellijk aan alle verdragsluitende Staten kennis van de inwerkingtreding van een Bijlage of van een wijziging daarin.

HOOFDSTUK XXI.

Bekrachtiging, Toetreding, Wijziging en Opzegging.

ARTIKEL 91.

a) Dit Verdrag moet worden bekrachtigd door de Staten die het teekenen. De bekrachtigingsoorkonden worden nedergelegd in de archieven van de Regeering van de Vereenigde Staten van Amerika, die aan elk van de verdragsluitende en toegetreden Staten mededeeling doet van den datum van de nederlegging.

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 qui suivra la date de dépôt du vingt-sixième instrument de ratification ou d'adhésion. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, le trentième jour qui suivra la date du dépôt de l'instrument de ratification dudit Etat.

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.

a) Après la date de la clôture des signatures, la présente Convention sera ouverte à l'adhésion des Etats membres des Nations Unies, des Etats associés à celles-ci et des Etats restés neutres pendant le conflit mondial actuel.

b) Cette adhésion s'effectuera par une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et prendra effet le trentième jour qui suivra la date de la réception de cette notification par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui informera tous les Etats contractants.

ARTICLE 93.

Sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour le maintien de la paix, des Etats autres que ceux visés aux articles 91 et 92 a) pourront être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée et dans les conditions qu'elle pourrait stipuler, pourvu qu'en chaque cas soit obtenu l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué au cours de la guerre actuelle par l'Etat demandant à être admis.

ARTICLE 94.

a) Tout amendement à la présente Convention devra être approuvé par les deux tiers des voix de l'Assemblée et entrera en vigueur, pour les Etats qui l'auront ratifié, après ratification par un nombre d'Etats contractants stipulé par l'Assemblée. Ce nombre ne sera pas inférieur aux deux tiers du nombre total des Etats contractants.

b) Si l'Assemblée estime qu'un amendement est de nature à justifier cette mesure, elle pourra, dans la résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout Etat qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai fixé à partir du jour où l'amendement est entré en vigueur, cessera *ipso facto* d'être membre de l'Organisation et partira à la Convention.

b) Zoodra zes en twintig Staten dit Verdrag zullen bekrachtigd hebben, dan wel daartoe zullen zijn toegetreden, wordt het tusschen hen van kracht op den dertigsten dag na de nederlegging van de zes en twintigste oorkonde van bekrachtiging of toetreding. Voor elken Staat, die het daarna bekrachtigt, wordt het van kracht op den dertigsten dag na de nederlegging van zijn bekrachtigingsoorkonde.

c) Op de Regeering van de Vereenigde Staten van Amerika rust de verplichting, de Regeering van elk der verdragsluitende of toegetreden Staten mededeeling te doen van den datum, waarop het Verdrag van kracht wordt.

ARTIKEL 92.

a) Na den sluitingsdatum voor onderteekening kunnen tot dit Verdrag toetreden leden van de Vereenigde Volkeren, Staten die daarbij aangesloten zijn, en Staten die gedurende het huidige wereldconflict neutraal bleven.

b) Toetreding geschiedt door middel van een mededeeling gericht aan de Regeering van de Vereenigde Staten van Amerika en wordt van kracht te rekenen van den dertigsten dag na de ontvangst van de mededeeling door de Regeering van de Vereenigde Staten van Amerika, die alle verdragsluitende Staten daarvan in kennis stelt.

ARTIKEL 93.

Andere Staten dan die, bedoeld in de artikelen 91 en 92 onder a) kunnen, met goedkeuring van een algemeene internationale organisatie, door de volkeren van de wereld ingesteld ter waarborging van den vrede, tot deelneming aan dit Verdrag worden toegelaten door middel van een Besluit van de Vergadering, waarbij een meerderheid van viervijfden van de stemmen moet zijn verkregen en op zoodanige voorwaarden als de Vergadering kan bepalen, met dien verstande dat in elk geval de goedkeuring noodig is van den Staat, die door den Staat die toelating verzoekt, gedurende den huidige oorlog is overvallen dan wel aangevallen.

ARTIKEL 94.

a) Voorgestelde wijzigingen van dit Verdrag moeten door de Vergadering worden goedgekeurd met een meerderheid van twee-derden der stemmen en worden dan van kracht voor de Staten, die zoodanige wijziging hebben bekrachtigd, indien bekrachtiging is geschied door het door de vergadering bepaalde aantal verdragsluitende Staten. Dit aantal mag niet geringer zijn dan twee-derden van het totale aantal verdragsluitende Staten.

b) Indien naar hare meening de wijziging van dien aard is, dat zulks gerechtvaardigd is, kan de Vergadering in haar besluit, waarbij zij de aanvaarding aanbeveelt, bepalen, dat een Staat, die niet tot bekrachtiging der wijziging is overgegaan binnen een bepaald verloop van tijd nadat de wijziging van kracht is geworden, zal ophouden lid van de Organisatie en partij bij het Verdrag te zijn.

ARTICLE 95.

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

b) Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification et n'aura effet qu'à l'égard de l'Etat qui y aura procédé.

CHAPITRE XXII.

Définitions.

ARTICLE 96.

Pour l'application de la présente Convention, l'expression :

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

b) « Service aérien international » signifie un service aérien qui survole le territoire de deux ou plusieurs Etats;

c) « Entreprise de transports aériens » signifie toute entreprise de transports aériens qui propose d'exploiter ou qui exploite un service aérien international;

d) « Escale non commerciale » signifie une escale à toutes fins autres que celles d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

Signature de la Convention.

En foi de quoi les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, signent la présente Convention au nom de leurs Gouvernements respectifs aux dates figurant en regard de leurs signatures.

Fait à Chicago le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues anglaise, française et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert aux signatures à Washington, D. C. Les deux textes seront déposés dans les archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements de tous les Etats qui signeront la présente Convention ou qui y adhéreront.

Pour le Gouvernement de :

ARTIKEL 95.

a) Een verdragsluitende Staat kan dit Verdrag opzeggen, drie jaar na zijn inwerkingtreding door middel van een mededeeling gericht tot de Regeering van de Vereenigde Staten van Amerika, die onverwijld elk der verdragsluitende Staten daarvan in kennis stelt.

b) De opzegging wordt van kracht een jaar na den datum van ontvangst der mededeeling en geldt slechts voor den Staat, die heeft opgezegd.

HOOFDSTUK XXII.

Definities.

ARTIKEL 96.

Dit Verdrag verstaat onder :

a) « Luchtdienst » : een geregelde luchtdienst, uitgevoerd door luchtvaartuigen, bestemd voor het openbare vervoer van passagiers, post of goederen;

b) « Internationale luchtdienst » : een luchtdienst, welke door het luchtruim boven het grondgebied van meer dan een Staat voert;

c) « Luchtvaartmaatschappij » : een onderneming van luchtvervoer, welke een internationalen luchtdienst exploiteert of de gelegenheid biedt van een internationalen dienst gebruik te maken;

d) « Landing, anders dan voor verkeersdoeleinden » : een landing, gemaakt anders dan voor het opnemen of afzetten van passagiers, lading of post.

Onderteekening van het Verdrag.

Ter oorkonde waarvan, de ondergeteekende gevolmachtigden daartoe behoorlijk gemachtigd namens hunne onderscheiden Regeeringen dit Verdrag teekenen op de data voorkomende ter zijde van hun respectievelijke handteekeningen.

Gedaan te Chicago op den zevenden December 1944 in de Engelsche taal. Een tekst, opgesteld in de Engelsche, Fransche en Spaansche taal, die gelijkelijk rechtsgeldig zal zijn, zal, te Washington D. C. worden gedeponneerd ter onderteekening.

Beide teksten zullen worden nedergelegd in de archieven van de Regeering van de Vereenigde Staten van Amerika en gewaarmerkte afschriften zullen door die Regeering worden toegezonden aan de Regeeringen van alle Staten, welke dit Verdrag zullen onderteekenen of daartoe zullen toetreden.

Voor de Regeering van :