

**Kamer
der Volksvertegenwoordigers**

**Chambre
des Représentants**

22 APRIL 1947.

22 AVRIL 1947.

WETSONTWERP

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

PROJET DE LOI

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

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR DE BUITENLANDSCHE ZAKEN
EN DEN BUITENLANDSCHEN HANDEL (1)

UITGEBRACHT DOOR DEN HEER FAYAT.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES AFFAIRES ETRANGERES
ET DU COMMERCE EXTERIEUR (1)

PAR M. FAYAT.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN.

MESDAMES, MESSIEURS,

Algemeene Beschouwingen.

Considérations générales.

Men is verheugd te kunnen vaststellen dat, in het midden van een der meest vernietigende oorlogen, de Staatslieden aan geallieerde zijde den uitbouw van den nieuwen vrede met breeden kijk en veelzijdige belangstelling hebben voorbereid.

Indien wij de chronologie volgen van de nieuwe internationale instellingen — vóór het einde van den oorlog in Europa — dan stellen wij vast dat haar respectieve geboorte-akten gedagteekend zijn:

Il est heureux de pouvoir constater qu'au milieu d'une des guerres les plus dévastatrices, les hommes d'Etat du côté allié ont préparé l'élaboration de la paix dans un esprit large et un profond intérêt pour les multiples aspects du problème.

Si nous suivons l'ordre chronologique des nouvelles institutions internationales, — avant la fin de la guerre en Europe — nous constatons que leurs actes de naissance respectifs sont datés comme suit:

(1) Samenstelling van de Commissie voor de Buitenlandsche Zaken en den Buitenlandschen Handel: de heeren Van Cauwelaert, voorzitter; Beelen, Carton de Wiart, De Schryver, De Vleeschauwer, Gilson, Janssens (Arthur), Maes, Merget, Moyersoen, Vaes (André), van den Corput. — Blume-Grégoire (Mevr.), Bohy, Buset, Fayat, Meysmans, Piérard, Sainte, Van Eynde. — Jacquemotte, Van Hoorick. — Devèze, Rey.

Zie:

140: Wetsontwerp.

(1) Composition de la Commission des Affaires Etrangères et du Commerce Extérieur: MM. Van Cauwelaert, président; Beelen, Carton de Wiart, De Schryver, De Vleeschauwer, Gilson, Janssens (Arthur), Maes, Merget, Moyersoen, Vaes (André), van den Corput. — Blume-Grégoire (M^{me}), Bohy, Buset, Fayat, Meysmans, Piérard, Sainte, Van Eynde. — Jacquemotte, Van Hoorick. — Devèze, Rey.

Voir:

140: Projet de loi.

— Hot Springs (Virginia), Mei 1943, voor de Voedings- en Landbouworganisatie.

— Washington (D.C.), November 1943, voor de U. N. R. R. A.

— Bretton Woods, Juli 1944, voor het Internationale Muntfonds en de Internationale Bank voor Wederopbouw.

— Dumbarton Oaks, Augustus-October 1944, voor de voorbereidende besprekingen tot de oprichting van de Organisatie der Vereenigde Naties.

— Chicago, December 1944, voor de Internationale Burgerlijke Luchtvaart.

**

Het Slotprotocol van de Conferentie van Chicago gaat vergezeld van vijf bijlagen:

I. — Tijdelijke overeenkomst inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart.

II. — Overeenkomst inzake den Doortocht van Internationale Luchtdiensten.

III. — Overeenkomst inzake het Internationale Luchtvervoer.

IV. — Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart.

V. — Ontwerp Technische Bijlagen.

Op grond van de tijdelijke overeenkomst ontstond de Voorloopige Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie (beter gekend onder de afkorting P.I.C.A.O. naar de beginletters van haar Engelschen titel: Provisional International Civil Aviation Organization). België is er lid van en beschikt zelfs over een zetel in den Raad.

De overeenkomst inzake den Doortocht van Internationale Luchtdiensten wordt doorgaans genoemd de Twee-Vrijheden-Overeenkomst, omdat elke onderteekenaar de volgende vrijheden van de lucht met betrekking tot geregelde internationale luchtdiensten aan de andere onderteekenaars toekent:

(1) het recht om over zijn grondgebied te vliegen zonder tusschenlanding;

(2) het recht om te landen voor andere dan verkeersdoeleinden.

België heeft deze overeenkomst aanvaard op 19 Juli 1945.

De overeenkomst inzake het Internationale Luchtvervoer wordt doorgaans genoemd de Vijf-Vrijheden-Overeenkomst. Naast de twee vrijheden in de voorgaande overeenkomst toegezegd, kent elke onderteekenaar met betrekking tot geregelde internationale luchtdiensten aan de andere onderteekenaars nog de volgende vrijheden van de lucht toe:

(3) het recht om passagiers, post en goederen af te zetten, aan boord genomen binnen het grondgebied van den Staat welks nationaliteit het luchtvaartuig bezit;

(4) het recht om passagiers, post en goederen aan boord te nemen, bestemd voor het grondgebied van den Staat, welks nationaliteit het luchtvaartuig bezit;

— Hot Springs (Virginia), mai 1943, pour l'Alimentation et l'Agriculture;

— Washington (D. C.), novembre 1943, pour l'U. N. R. R. A.);

— Bretton Woods, juillet 1944, pour le Fonds monétaire international et la Banque internationale pour la Reconstruction;

— Dumbarton Oaks, août-octobre 1944, pour les discussions préliminaires à la création de l'Organisation des Nations Unies;

— Chicago, décembre 1944, pour l'Aviation civile internationale.

**

L'Acte final de la Conférence de Chicago est accompagné de cinq annexes:

I. — Accord intérimaire sur l'Aviation civile internationale;

II. — Accord sur le Transit des services aériens internationaux;

III. — Accord sur le Transport aérien international;

IV. — Convention relative à l'Aviation civile internationale;

V. — Projet d'Annexes techniques.

Sur la base de l'Accord intérimaire fut créée l'Organisation provisoire de l'Aviation civile (mieux connue sous l'abréviation P.I.C.A.O., d'après les initiales de sa dénomination anglaise: Provisional International Civil Aviation Organization). La Belgique en est membre et dispose même d'un siège au Conseil.

L'Accord sur le Transit des services aériens internationaux est généralement appelé l'Accord des deux libertés, parce que chacun des signataires reconnaît aux autres signataires les libertés de l'air suivantes, concernant les services aériens internationaux réguliers:

(1) le droit de survol de son territoire sans atterrissage intermédiaire;

(2) le droit d'atterrir pour des raisons non-commerciales.

La Belgique a adhéré à cette convention le 19 juillet 1945.

L'Accord sur le Transport aérien international est généralement appelé l'Accord des cinq libertés. A côté des deux libertés consenties par la convention précédente, chaque signataire reconnaît encore aux autres signataires les libertés de l'air suivantes relativement aux services aériens internationaux réguliers:

(3) le droit de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises embarqués sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité;

(4) le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité;

(5) het recht om passagiers, post en goederen aan boord te nemen, bestemd voor het grondgebied van een willekeurigen anderen overeenkomstsluitenden Staat en het recht om passagiers, post en goederen, afkomstig van het grondgebied van een zoodanigen Staat, af te zetten.

Deze Vijf-Vrijheden-Overeenkomst werd door België niet aanvaard.

Het Verdrag inzake de Internationale Luchtvaart beoogt de instelling van een permanente organisatie en werd door een wetsontwerp gedagteekend 20 December 1946 op 4 Februari 1947 bij de Kamer der Volksvertegenwoordigers ingediend.

Teksten aan de Commissie voorgelegd:

Tijdens een eerste vergadering van de Commissie op 25 Februari 1947 gehouden werden de voorgelegde teksten onderzocht en het bleek dat geen voldoende waarborgen omtrent de authenticiteit van den Franschen tekst konden gegeven.

De slotbepaling van het Verdrag luidt:

« Gedaan te Chicago op den zevenden December 1944 in de Engelsche taal. Een tekst opgesteld in de Engelsche, Fransche en Spaansche taal, welke alle gelijkelijk authentiek zullen zijn, zal te Washington D. C. worden gedeponeerd ter onderteekening. Beide teksten zullen worden nedergelegd in de archieven van de Regeering van de Verenigde 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. »

Een onderzoek in de archieven van onze Regeering had uitgemaakt dat dit gewaarmerkt afschrift niet voorhanden was en dat wij dus niet over den authentieken Franschen tekst beschikten. Alleen de authentieke Engelsche tekst is aanwezig.

Bijkomende inlichtingen te Washington gevraagd lieten toe vast te stellen dat meer dan twee jaar na de onderteekening van het Verdrag de authentieke Fransche tekst nog niet was opgemaakt.

Wat den Nederlandschen tekst betreft, is Uw verslaggever zoo vrij er aan te herinneren dat hij reeds in den Zomer van 1945, toen hij nog geen Kamerlid was, bij den heer Minister van Buitenlandsche Zaken den wensch uitdrukte dat in overeenstemming met onze algemeene politiek van verstandhouding met Nederland en ten einde storende tekstafwijkingen in dezelfde taal te vermijden, stelselmatig overleg met onze Noorderburen zou geschieden met het oog op de vastlegging van de Nederlandsche versie van multilaterale internationale overeenkomsten.

Daar nu bewezen werd dat het eveneens noodig is met Parijs voeling te houden omtrent de Fransche versie, nemen wij de gelegenheid te baat om nadruk te leggen op de wenschelijkheid dit ook steeds zorgvuldig te doen met den Haag.

Wij beschikken dus alleen over één authentieken tekst:

(5) le droit d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire d'un autre Etat contractant quelconque, et le droit de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises provenant du territoire d'un tel Etat.

La Belgique n'a pas adhéré à l'Accord des cinq libertés.

La Convention relative à l'Aviation internationale vise à la création d'une organisation permanente et fut déposée à la Chambre des Représentants, le 4 février 1947, sous forme de projet de loi daté du 20 décembre 1946.

Textes soumis à la Commission.

Au cours de la première séance de la Commission, tenue le 25 février 1947, les textes présentés furent soumis à un examen d'où il résulta qu'il n'existait pas suffisamment de garanties quant à l'authenticité du texte français.

La disposition finale de la Convention est libellée comme suit:

« 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 adhèreront. »

Il résulte des recherches effectuées dans les archives du Gouvernement que cette copie certifiée conforme n'est pas en sa possession, de sorte que nous ne disposons pas du texte français authentique. Seul le texte anglais authentique existe.

Des renseignements complémentaires demandés à Washington ont fait apparaître que, plus de deux ans après la signature de la Convention, le texte français authentique n'était pas encore élaboré.

Quant au texte néerlandais, votre rapporteur se permet de rappeler qu'au cours de l'été 1945, alors qu'il n'était pas encore membre de la Chambre, il exprima le vœu à M. le Ministre des Affaires Etrangères que, conformément à notre politique générale d'entente avec la Hollande et afin d'éviter des divergences de texte gênantes dans la même langue, l'on s'entende systématiquement avec nos voisins du nord en vue de l'établissement de la version néerlandaise de conventions internationales multilatérales.

La preuve ayant été fournie qu'il importe également de se tenir en contact avec Paris au sujet de la version française, nous profitons de l'occasion pour souligner qu'il est désirable d'agir toujours de même avec La Haye.

Nous ne disposons donc que d'un texte authentique:

den Engelschen. Uw Commissie stelt daarom voor hem te publiceeren met de voorloopige Fransche versie en met de Nederlandsche vertaling.

De Fransche versie is deze welke overeenkomstig de slotbepaling van het Verdrag ter handteekening zal voorgelegd worden. Uit een mededeeling van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken van Frankrijk blijkt dat dit land het Verdrag heeft bekrachtigd maar dat de publicatie in het *Journal Officiel* pas zal geschieden wanneer de authentieke Fransche tekst zal voorhanden zijn.

Wordt het voorstel van Uw Commissie — den Engelschen authentieke tekst in het *Belgisch Staatsblad* op te nemen — aanvaard, dan kan de bestaande Fransche tekst mede gepubliceerd worden en het zou verstaan zijn dat de Regeering gemachtigd is de eventueele wijzigingen die het gewaarmerkte afschrift uiteindelijk zal vertoonen bij wijze van « errata » recht te zetten.

De Nederlandsche vertaling komt overeen met deze door de Nederlandsche Regeering aan de Staten-Generaal ter goedkeuring voorgelegd.

De belangrijkste afwijking van deze teksten met deze overgedrukt in document 140 ligt in de toevoeging van titels van artikelen zooals deze in den oorspronkelijken Engelschen tekst voorkomen en welke om een onbegrijpelijke reden eveneens in het aan de Staten-Generaal oorspronkelijk voorgelegd document ontbraken.

De lijst van de gevolmachtigde ondertekenaars voor de 54 deelnemende Staten ontbreekt om reden dat al de handteekeningen op 7 December 1944 alleen onder het Slotprotocol van de Conferentie geplaatst werden en niet gelijktijdig onder de verschillende bijlagen.

Op 19 Maart 1947 hadden 30 Staten het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart bekrachtigd:

Argentinië (toetreding), Australië, Brazilië, Canada, Chili, China, Denemarken, Dominikaansche Republiek, Egypte, Ethiopië, Griekenland, Groot-Brittannië, Ierland, Indië, Liberia, Mexico, Nicaragua, Nieuw-Zeeland, Paraguay, Peru, Philippijnen, Polen, Portugal, Spanje, Tsjecho-Slovakije, Turkije, Unie van Zuid-Afrika, Vereenigde Staten van Amerika, Zweden, Zwitserland.

Op 2 April 1947 waren er 33 bekrachtigingen zonder dat onze inlichtingen toelaten met duidelijkheid te zeggen welke de drie nieuwe Staten waren onder degenen waarvan aangekondigd werd dat hun bekrachtigingsoorkonden op weg waren naar Washington, te weten: Afghanistan, Bolivia, Frankrijk, IJsland en Nederland.

Resoluties van de O. V. N.

Den 14 December 1946 heeft de Algemeene Vergadering der Vereenigde Naties, krachtens artikelen 57 en 63 van het Handvest van San Francisco, de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie in verband gebracht met de O. V. N. als « gespecialiseerde organisatie », onder voorwaarde dat zij zich zou schikken naar de beslissingen van de Algemeene Vergadering der Vereenigde Naties ten opzichte van Franco-Spanje.

le texte anglais. C'est pourquoi votre Commission vous propose de le publier avec la version française provisoire et avec la traduction néerlandaise.

La version française est celle qui, conformément à la disposition finale de la Convention, sera soumise à signature. Il résulte d'une communication du Ministère des Affaires Etrangères de France que ce pays a ratifié la Convention, mais que la publication au *Journal Officiel* n'aura lieu que lorsque l'on disposera du texte français authentique.

Si la proposition de votre Commission tendant à insérer au *Moniteur Belge* le texte anglais authentique est accueillie, le texte français existant pourra être publié également et il serait entendu que le Gouvernement est autorisé à rectifier par voie d'errata les modifications éventuelles que fera finalement apparaître la copie certifiée conforme.

La traduction néerlandaise correspond à celle qui est soumise par le Gouvernement néerlandais à l'approbation des Etats généraux.

La différence la plus importante entre ces textes et ceux insérés au document 140 réside dans l'adjonction des titres des articles tels que ceux-ci figurent au texte anglais original et qui, pour une raison incompréhensible, manquaient également dans le document soumis en premier lieu aux Etats généraux.

La liste des plénipotentiaires des 54 Etats participants manque parce que toutes les signatures apposées le 7 décembre 1944 le furent uniquement sous l'Acte final de la Conférence, et non simultanément sous les différentes annexes.

A la date du 19 mars 1947, 30 Etats avaient ratifié la Convention relative à l'Aviation civile internationale:

l'Argentine (adhésion), l'Australie, le Brésil, le Canada, le Chili, la Chine, le Danemark, la République Dominicaine, l'Egypte, l'Ethiopie, la Grèce, la Grande-Bretagne, l'Irlande, l'Inde, le Libéria, le Mexique, le Nicaragua, la Nouvelle-Zélande, le Paraguay, le Pérou, les Philippines, la Pologne, le Portugal, l'Espagne, la Tchécoslovaquie, la Turquie, l'Union Sud-Africaine, les Etats-Unis d'Amérique, la Suède, la Suisse.

Au 2 avril 1947, l'on comptait 33 ratifications sans que nos renseignements nous permettent de dire avec précision quels étaient les trois nouveaux Etats parmi ceux dont il fut annoncé que leurs instruments de ratification étaient acheminés sur Washington, à savoir: l'Afghanistan, la Bolivie, la France, l'Islande et les Pays-Bas.

Résolutions de l'O. N. U.

Le 14 décembre 1946, en vertu des articles 57 et 63 de la Charte de San Francisco, l'Assemblée générale des Nations Unies reliait à l'O. N. U., à titre d'institution spécialisée, l'Organisation de l'Aviation civile internationale, sous réserve qu'elle se conforme à toute décision de l'Assemblée générale des Nations Unies concernant l'Espagne franquiste.

Den 12 December 1946 had de Algemeene Vergadering der Vereenigde Naties een resolutie gestemd waarin de volgende aanbeveling voorkomt: « te verhinderen dat de Spaansche Franco-Regering zou toetreden tot internationale instellingen ingericht door de Vereenigde Naties of met de organisatie in verband gebracht of zou deelnemen aan conferenties of andere werkzaamheden die kunnen ingericht worden door de Vereenigde Naties of door voormelde instellingen tot wanneer in Spanje een nieuwe en aanvaardbare regering zal zijn samengesteld. »

Draagkracht van de nieuwe overeenkomst:

Het Verdrag inzake de Internationale Burgerlijke Luchtvaart vervangt het Luchtvaartverdrag op 13 October 1919 te Parijs onderteekend en door de Belgische wet van 16 Augustus 1922 goedgekeurd.

De nieuwe overeenkomst gaat verder dan de vorige en zij houdt rekening met de ontwikkeling van het luchtverkeer.

Niets is meer leerzaam, in dit opzicht, dan de doeleinden van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie zooals artikel 44 deze opsomt:

(a) het verzekeren van de veilige en geordende ontplooiing van de internationale burgerlijke luchtvaart over de geheele wereld;

(b) het aanmoedigen van het ontwerpen en gebruiken 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 behoefte 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 eerlijke gelegenheid voor het exploiteeren van internationale luchtlijnen;

(g) het vermijden van het maken van onderscheid tusschen de 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.

De werkzaamheden van de jaarlijksche plenaire zittingen der Internationale Luchtvaart Commissie krachtens artikel 34 van het Verdrag van Parijs waren hoofdzakelijk van technischen aard.

Naast overeenkomstige werkzaamheden houdt zich de nieuwe Organisatie, krachtens artikel 44 van het Verdrag van Chicago, bezig met de politieke en economische vraagstukken van de internationale luchtvaart, en meer bepaaldelijk van het luchtverkeer. Hiervan getuigen in het bijzonder voormelde bepalingen onder a), d), e), f) en g).

Le 12 décembre 1946, l'Assemblée générale des Nations Unies avait voté une résolution qui contient la recommandation « que l'on empêche le Gouvernement espagnol franquiste d'adhérer à des institutions internationales établies par les Nations Unies ou reliées à l'Organisation et de participer aux conférences ou autres activités qui peuvent être organisées par les Nations Unies ou par les institutions précitées, jusqu'à la formation en Espagne d'un gouvernement nouveau et acceptable. »

La portée de la nouvelle Convention.

La Convention relative à l'Aviation Civile Internationale remplace la Convention relative à la navigation aérienne signée à Paris le 13 octobre 1919 et approuvée par la loi belge du 16 août 1922.

La nouvelle convention est plus large que la précédente et tient compte du développement des communications aériennes.

Rien n'est plus instructif, sous ce rapport, que l'objet de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, tel que le détaille l'article 44:

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) Contribuer à la sécurité du vol en navigation aérienne internationale;

i) Favoriser d'une manière générale le développement de tous les aspects de l'aéronautique civile internationale.

En vertu de l'article 34 de la Convention de Paris, les travaux des sessions plénières annuelles de la Commission internationale de la navigation aérienne étaient principalement de nature technique.

A côté de travaux correspondants, la nouvelle Organisation s'occupe, en vertu de l'article 44 de la Convention de Chicago, des problèmes politiques et économiques relatifs à la navigation aérienne internationale, et plus spécialement du trafic aérien. Cela résulte surtout des dispositions reprises ci-dessus, sous les litt. a), d), e), f) et g).

Een lid van de Commissie heeft de aandacht gevestigd op de bepalingen van artikel 22 en op de wenschelijkheid zoo spoedig mogelijk alle hinderlijke formaliteiten te vereenvoudigen en te verkorten. De luchtvaartuigen vliegen snel... maar de formaliteiten in de luchthavens zijn hopeeloos traag. De Commissie heeft deze opmerking beaamd.

De Voorloopige Organisatie heeft reeds baanbrekend werk gepresteerd. Talrijke afdelingen werden ingericht met afzonderlijke taken: luchtwaardigheid der luchtvaartuigen, bekwaamheidsvereisten van het luchtvaartpersoneel, uitrusting der luchtvaarterreinen, luchtverkeersregeling, luchtverkeersbeveiliging, meteorologie, luchtvaartkaarten, onderzoek naar de oorzaken van ongevallen alsmede redding en berging van luchtvaartuigen.

Naast de werking van de speciale afdelingen dient ook gewezen op de werkzaamheden van de gewestelijke conferenties door de voorloopige organisatie ingericht.

Op grond van beslissingen door een dezer conferenties getroffen, zullen meteorologische schepen in het Noorderlijk gedeelte van den Atlantischen Oceaan gestationneerd worden. Samen met Nederland bekostigt België den aankoop en het onderhoud van een dezer schepen.

Deze veelzijdige bedrijvigheid kan alleen aan kracht bijwinnen door de instelling van de permanente internationale luchtvaart organisatie.

Een woord dient ook gezegd omtrent de financieele zijde van de internationale bedrijvigheid. De bijdrage van België aan P.I.C.A.O. voor de periode van 1 Juli 1946 tot 30 Juni 1947 bedraagt 2.350.000 frank, daarin niet begrepen de kosten van afvaardigingen (zie artikel 63) en het meteorologisch schip.

Er zijn bovendien een tiental andere organisaties waarvan België lid is. De nationale bijdragen zijn niet meer, zooals onder het stelsel van den Volkenbond, hoofdzakelijk vervat in de bijdrage aan het algemeene politieke organisme. Resolutie n° 81 (I) van 14 December 1946 door de Algemeene Vergadering der Vereenigde Naties aangenomen neemt akte van dien toestand en drukt den wensch uit dat voor het dienstjaar 1948 al de begrotingen in een document zouden bijeengebracht worden « ten einde aan de Algemeene Vergadering globale vooruitzichten voor te leggen wat betreft de uitgaven van de Vereenigde Naties en van de gespecialiseerde instellingen ».

De Regeering zou te gelegener tijd een gelijkaardige synthetische opgave moeten voorbereiden ten einde de Kamers volledig in te lichten omtrent de lasten van onze deelneming aan de internationale organisatie onder al haar vormen.

Hoogdringendheid van de goedkeuring.

Op 28 October 1946 heeft P.I.C.A.O. de verschillende Regeeringen om bekrachtiging verzocht met verwittiging dat de Eerste Algemeene Vergadering van de nieuwe organisatie op 6 Mei 1947 te Genève zou bijengeroepen worden indien vóór 4 April 1947 de eerste zes en twintig bekrachtigingen voorzien in artikel 91 (b) te Washington vereenigd werden.

Om onbegrijpelijke redenen heeft het tot 4 Februari

Un membre de la Commission a attiré l'attention sur les dispositions de l'article 22 et il a exprimé le désir de voir simplifier et abrégé toutes les formalités gênantes. Les aéronefs se déplacent à grande vitesse... mais les formalités dans les aéroports sont d'une lenteur désespérante. La Commission a fait sienne cette observation.

L'Organisation provisoire a déjà fourni un travail de pionnier. De nombreuses sections, ayant des tâches distinctes, furent créées: navigabilité des aéronefs, conditions de compétence du personnel de navigation aérienne, équipement des aéroports, réglementation du trafic aérien, sécurité du trafic aérien, météorologie, cartes de navigation aérienne, enquête concernant les causes d'accidents, ainsi que le sauvetage et le remisage d'aéronefs.

A côté de l'action des sections spéciales, il convient de signaler également les conférences régionales mises sur pied par l'Organisation provisoire.

Conformément à des décisions prises à l'une de ces conférences, des bateaux météorologiques seront stationnés dans la partie septentrionale de l'Océan Atlantique. Les Pays-Bas et la Belgique supportent ensemble la charge de l'achat et de l'entretien d'un de ces bateaux.

Cette activité multiple ne peut que se consolider par la création de l'Organisation internationale permanente de navigation aérienne.

Il convient aussi de dire un mot au sujet du côté financier de l'activité internationale. La contribution de la Belgique à la P.I.C.A.O., pour la période du 1^{er} juillet 1946 au 30 juin 1947, s'élève à 2.350.000 francs, non compris les frais de délégations (v. article 63) et le bateau météorologique.

La Belgique est encore membre d'une dizaine d'autres organisations. Les contributions nationales ne sont plus, comme sous le régime de la Société des Nations, principalement comprises dans la contribution à l'organisme politique général. La Résolution n° 81 (I) adoptée le 14 décembre 1946 par l'Assemblée générale des Nations Unies prend acte de cette situation et exprime le vœu que pour l'exercice 1948 tous les budgets soient réunis en un document « en vue de présenter à l'Assemblée générale des prévisions globales pour les dépenses des Nations Unies et des institutions spécialisées ».

Le Gouvernement devrait, en temps opportun, préparer un relevé synthétique analogue, de manière à informer complètement les Chambres quant aux charges que comporte notre participation à l'organisation internationale sous toutes ses formes.

Urgence de l'approbation.

Le 28 octobre 1946, la P.I.C.A.O. a demandé la ratification aux différents Gouvernements en les avertissant que la première assemblée générale de la nouvelle organisation serait convoquée à Genève, pour le 6 mai 1947, si, avant le 4 avril 1947, les vingt-six premières ratifications prévues à l'article 91 (b) étaient réunies à Washington.

Pour des raisons incompréhensibles, ce n'est que le

1947 geduurd vooraleer een wetsontwerp tot goedkeuring van het Verdrag van Chicago bij de Kamer ingediend werd.

De voorgelegde documenten werden onmiddellijk gedrukt en rondgedeeld en door Uw Commissie een eerste maal onderzocht op 25 Februari 1947.

De afwezigheid van elke zekerheid omtrent de authenticiteit van den door de Regeering voorgelegden Franschen tekst heeft tot aan den vooravond van het Paaschverlof de bijeenroeping van een nieuwe vergadering van de Commissie onmogelijk gemaakt.

Intusschen is het vast komen te staan dat de eerste Algemeene Vergadering van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie op 6 Mei 1947 te Montreal doorgaat en dat de termijn van dertig dagen die noodig was opdat België volwaardig aan deze bijeenkomst zou kunnen deelnemen voorbij is.

Hieraan heeft vooral schuld het ontbreken van den door en slotbepaling van het Verdrag aangekondigden authentieken Franschen tekst.

Het is derhalve niet onwaarschijnlijk dat onze afgevaardigden aan de Eerste Algemeene Vergadering zullen kunnen deelnemen en een zetel voor ons land in den Raad zullen kunnen verkrijgen indien België het Verdrag vóór 6 Mei 1947 bekrachtigt.

De zaak is dus uitzonderlijk spoedeischend.

België staat bekend voor zijn toewijding aan de internationale organisatie onder al haar vormen.

De Belgische bijdrage tot het internationale luchtverkeer in Europa, in Afrika, morgen over den Atlantischen Oceaan neemt met den dag toe. In 1946 heeft onze nationale luchtvaartlijn 121.178 passagiers vervoerd en hebben onze luchtvaartuigen 7.319.784 km. gevlogen.

Ons nationaal belang zoowel als ons internationaal plichtsbef vereischen onmiddellijke bekrachtiging van onderhavig Verdrag.

*
**

Het wetsontwerp en het verslag werden met algemeene stemmen door de Commissie goedgekeurd.

De Verslaggever,

H. FAYAT.

De Voorzitter,

F. VAN CAUWELAERT.

4 février 1947 qu'un projet de loi approuvant la Convention de Chicago fut déposé à la Chambre.

Les documents présentés furent immédiatement imprimés et distribués; ils furent l'objet d'un premier examen par votre Commission, le 25 février 1947.

L'absence de toute certitude quant à l'authenticité du texte français présenté par le Gouvernement a rendu impossible la convocation d'une nouvelle réunion de la Commission jusqu'à la veille des vacances de Pâques.

Entretemps, il s'est confirmé que la première Assemblée générale de l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile aura lieu à Montreal le 6 mai 1947 et que le délai de trente jours, nécessaire pour permettre à la Belgique d'être entièrement en règle pour participer à cette réunion, est dépassé.

Cet état de choses est surtout dû à l'absence du texte français authentique, annoncé par la disposition finale de la Convention.

Dès lors, il n'est pas exclu que nos délégués pourront participer à la première assemblée générale et obtenir pour notre pays un siège au Conseil, si la Belgique ratifie la Convention avant le 6 mai 1947.

L'affaire est donc exceptionnellement urgente.

La Belgique est connue pour son dévouement à l'organisation internationale sous toutes ses formes.

La contribution belge au trafic aérien international en Europe, en Afrique, demain au-dessus de l'Océan Atlantique, s'accroît de jour en jour. En 1946, notre ligne de navigation aérienne a transporté 121.178 passagers, et nos aéronefs ont effectué 7.319.784 km. de vol.

Notre intérêt national aussi bien que la conscience de nos devoirs internationaux exigent la ratification immédiate de la présente Convention.

*
**

Le projet de loi et le rapport ont été approuvés à l'unanimité par la Commission.

Le Rapporteur

H. FAYAT.

Le Président,

F. VAN CAUWELAERT.

BIJLAGE.

*Lijst der ondertekeningen van het Slotprocol
van de Internationale Conferentie
voor de Burgerlijke Luchtvaart*

Chicago, 7 December 1944.

ANNEXE

*Liste des signatures de l'Acte final
de la Conférence Internationale de l'Aviation civile*

Chicago, 7 décembre 1944.

Afghanistan	Libanon	Afghanistan	Liban
Australië	Liberia	Australië	Libéria
België	Luxemburg	Belgique	Luxembourg
Bolivië	Mexico	Bolivië	Mexique
Brazilië	Nederland	Brésil	Pays-Bas
Canada	Nicaragua	Canada	Nicaragua
Chili	Nieuw Zeeland	Chili	Nouvelle-Zélande
China	Noorwegen	Chine	Norvège
Colombië	Panama	Colombie	Panama
Costa-Rica	Paraguay	Costa-Rica	Paraguay
Cuba	Peru	Cuba	Pérou
Dominikaansche Republiek	Philippijnen	République dominicaine	Iles Philippines
Ecuador	Polen	Ecuador	Pologne
Egypte	Portugal	Egypte	Portugal
El Salvador	Spanje	El Salvador	Espagne
Ethiopië	Syrië	Ethiopie	Syrie
Frankrijk	Tsjecho-Slovakije	France	Tchécoslovaquie
Griekenland	Turkije	Grèce	Turquie
Guatemala	Unie van Zuid-Afrika	Guatemala	Union de l'Afrique du Sud
Haïti	Uruguay	Haiti	Uruguay
Honduras	Venezuela	Honduras	Venezuela
Ierland	Vereenigd Koninkrijk	Ierland	Royaume-Uni
IJsland	Vereenigde Staten	Islande	Etats-Unis
Indië	Zweden	Inde	Suède
Iran	Zwitserland	Iran	Suisse
Irak	Deensch Minister	Irak	Ministre du Danemark
Joegoslavië	Thai Minister	Yougoslavie	Ministre de Thaïlande

**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,

et

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'égaux possibilités pour tous et exploités d'une manière économique et saine.

Ont donc conclu la présente Convention à ces fins.

PREMIERE PARTIE.

NAVIGATION AERIENNE.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux et application de la convention.

ARTICLE PREMIER.

Souveraineté.

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

ARTICLE 2.

Territoire.

Au sens de la présente Convention, le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous

**Verdrag inzake
de internationale burgerlijke luchtvaart.**

Preambule.

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 naties 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 naties en volkeren waarvan de wereldvrede afhangt te bevorderen,

Zoo is het, dat de ondergeteekende Regeeringen, na overeenstemming te hebben bereikt omtrent bepaalde beginselen en regelingen, opdat de internationale burgerlijke luchtvaart zich kan ontwikkelen op een veilige en ordelijke wijze en 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.

EERSTE DEEL.

LUCHTVAART.

EERSTE HOOFDSTUK.

Algemeene Beginselen en Toepassing van het Verdrag.

EERSTE ARTIKEL.

Souvereiniteit.

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

ARTIKEL 2.

Grondgebied.

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

la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat du dit Etat.

ARTICLE 3.

Aéronefs civils et aéronefs d'Etat.

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

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

c) Un 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.

Emploi abusif de l'aviation civile.

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

CHAPITRE II.

Survol du territoire des Etats contractants.

ARTICLE 5.

Droit de survol.

Chaque Etat contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui ne sont pas affectés à des services aériens internationaux réguliers auront 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, pour des raisons de sécurité de vol, d'exiger que les aéronefs devant survoler des régions inaccessibles, ou non pourvues d'installations adéquates de navigation aérienne, suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Les dits aéronefs, s'ils sont employés au transport, contre rémunération, de passagers, de marchandises ou de courrier en dehors des services aériens internationaux ré-

onder de souveraineté, suzeraineté, bescherming of mandaat van dien Staat.

ARTIKEL 3.

Burgerlijke en Staatsluchtvaartuigen.

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

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

c) Geen staatsluchtvaartuig van een verdragsluitende 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 uitvaardigen van voorschriften voor hun staatsluchtvaartuigen de veiligheid van het verkeer met burgerlijke luchtvaartuigen in het oog te houden.

ARTIKEL 4.

Misbruik van de burgerlijke luchtvaart.

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.

Recht van niet-geregelde vluchten.

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, 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.

Indien zoodanige luchtvaartuigen gebezigd worden voor het vervoer van passagiers, goederen of post tegen vergoeding of belooning, anders dan op geregelde inter-

guliers, auront aussi le privilège, sans contrevenir aux dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit de l'Etat où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglemētations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger utiles.

ARTICLE 6.

Services aériens réguliers.

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

ARTICLE 7.

Cabotage.

Chaque Etat contractant aura le droit de refuser aux aéronefs d'un autre Etat contractant 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.

Aéronefs sans pilote.

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 des régions ouvertes aux aéronefs civils soit contrôlé, de façon à éviter tout danger aux aéronefs civils.

ARTICLE 9.

Zones interdites.

a) Chaque Etat contractant aura le droit, pour des raisons de nécessités militaires 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 affectés

nationale luchtdiensten, hebben bovendien, met inachtname 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.

Geregelde luchtdiensten.

Geen geregelde internationale luchtdienst mag worden geëxploiteerd over of tot in het grondgebied van een verdragsluitenden Staat anders dan met de bijzondere toestemming of vergunning van dien Staat en in overeenstemming met de voorwaarden van een zoodanige toestemming of vergunning.

ARTIKEL 7.

Cabotage.

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 belooningen 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 alleenrecht te verkrijgen.

ARTIKEL 8.

Onbemande luchtvaartuigen.

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, opengesteld voor burgerlijke luchtvaartuigen te waarborgen, dat gevaar voor burgerlijke luchtvaartuigen wordt voorkomen.

ARTIKEL 9.

Verboden gebieden.

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 eenvormige wijze beperken of verbieden, mits terzake geen onderscheid wordt gemaakt tusschen de luchtvaartuigen,

à des services internationaux de transports aériens réguliers et ceux des autres Etats contractants affectés à des services semblables. Ces zones interdites seront d'étendue raisonnable et seront situées de façon à ne pas gêner inutilement la navigation aérienne. Les limites 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 nationale 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.

c) Chaque Etat contractant pourra, dans des conditions qu'il reste libre de déterminer, exiger que tout aéronef qui pénètre 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.

Atterrissage sur un aéroport douanier.

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.

Application des règles de l'Air.

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un Etat contractant régissant l'entrée et la sortie de son territoire pour les aéronefs employés à la navigation internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation des dits aéronefs pendant leur séjour sur son territoire, s'appliqueront, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les Etats contractants,

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 latere 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) 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 luchtvaarterrein binnen zijn grondgebied.

ARTIKEL 10.

Landing op douane-luchthaven.

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 vertrek uit het grondgebied van een verdragsluitenden Staat moet zulk een luchtvaartuig vertrekken van een op gelijke wijze aangewezen douane-luchthaven. Bijzonderheden omtrent alle aangewezen douane-luchthavens zullen door den Staat bekendgemaakt en gezonden worden aan de Internationale Burgerlijke Luchtvaart Organisatie, opgericht krachtens Deel II van dit Verdrag, ter mededeeling aan alle andere verdragsluitende Staten.

ARTIKEL 11.

Toepasselijkheid van luchtvaartvoorschriften.

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

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.

Règles de l'Air.

Chaque Etat contractant s'engage à adopter les mesures propres à assurer que tous les aéronefs survolant son territoire ou y manoeuvrant, ainsi que tous les aéronefs portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'ils se trouvent, se conformeront aux règlements applicables en cet endroit au vol et à la manoeuvre 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.

ARTICLE 13.

Règlements d'entrée et de congé.

Les lois et règlements d'un Etat Contractant régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie par aéronef des passagers, des équipages ou des 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 seront observés par ces passagers, équipages ou marchandises, soit par eux-mêmes, soit par un tiers pour leur compte, à l'arrivée, au départ et pendant leur séjour sur le territoire de cet Etat.

ARTICLE 14.

Mesures sanitaires.

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 jugeront, de temps à autre, utile de désigner. Dans ce but, 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 rien l'application de toute convention sanitaire internationale en vigueur à laquelle les Etats contractants pourraient être parties.

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.

Luchtverkeersregelen.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, maatregelen te treffen om te verzekeren, 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 in over-eenstemming te brengen met die, welke van tijd tot tijd uit hoofde van dit Verdrag worden vastgesteld. Boven volle zee zullen van kracht zijn de krachtens dit Verdrag vast-gestelde bepalingen. Elke verdragsluitende Staat verbindt zich de vervolging van allen, die de betreffende voor-schriften overtreden, te verzekeren.

ARTIKEL 13.

Voorschriften voor toelating en in- en uitklaring.

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 toe-lating, 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 dien Staat worden nagekomen.

ARTIKEL 14.

Voorcoming van verspreiding van ziekten.

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; te dien einde zullen de verdragsluitende Staten nauw contact onderhouden met de instanties, op het gebied van de internationale voorschriften inzake geneeskundige maatregelen van toepassing op luchtvaartuigen. Dit overleg laat de toepassing van eenig bestaand internationaal verdrag op dit gebied, waarbij de verdragsluitende Staten partij kunnen zijn, onverlet.

ARTICLE 15.

Taxes d'aéroports et droits analogues.

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, ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissant à 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 installations de navigation aérienne, y compris les services de radiocommunications et de météorologie, mises à la disposition du public pour faciliter la navigation aérienne et contribuer à sa sécurité.

Les taxes perçues ou autorisées par un Etat contractant, relativement à l'utilisation des dits aéroports et installations par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne devront pas excéder :

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

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

Toutes ces taxes seront publiées et communiquées à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile; étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations feront l'objet d'un examen par le Conseil, qui établira un rapport et adressera des recommandations à ce sujet à l'Etat ou aux Etats intéressés. Aucuns droits, taxes ou autres charges visant uniquement le droit de transit, d'entrée ou de sortie, relativement à son territoire ne seront imposés par un Etat contractant, ni aux aéronefs d'un autre Etat contractant, ni aux personnes et biens se trouvant à bord des dits aéronefs.

ARTICLE 16.

Visite des aéronefs.

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.

ARTIKEL 15.

Luchthaven- en dergelijke gelden.

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 Organisatie, 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.

Opsporing van luchtvaartuigen.

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.

CHAPITRE III.

Nationalité des aéronefs.

ARTICLE 17.

Nationalité des aéronefs.

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

ARTICLE 18.

Immatriculation multiple.

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

ARTICLE 19.

Lois nationales régissant l'immatriculation.

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

ARTICLE 20.

Port de marque de nationalité.

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

ARTICLE 21.

Communication des immatriculations.

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. De plus, chaque Etat contractant remettra à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, conformément aux conditions que celle-ci pourrait prescrire, 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 affectés à la navigation aérienne internationale. L'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, sur demande, mettra les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres Etats contractants.

HOOFDSTUK III.

Nationaliteit van Luchtvaartuigen.

ARTIKEL 17.

Nationaliteit van luchtvaartuigen.

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

ARTIKEL 18.

Meervoudige inschrijving.

Een luchtvaartuig kan niet rechtsgeldig in meer dan een Staat zijn ingeschreven, maar het kan van den eenen Staat naar een anderen worden overgeschreven.

ARTIKEL 19.

Nationale wetten inzake inschrijving.

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

ARTIKEL 20.

Voeren van kenmerken.

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

ARTIKEL 21.

Rapporten omtrent inschrijvingen.

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 deze te stellen richtlijnen, rapporten doen toekomen, waarin de beschikbare ter zake betrekkelijk 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.

CHAPITRE IV.

Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne.

ARTICLE 22.

Simplification des formalités.

Les Etats contractants conviennent d'adopter, par règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures ayant pour but de faciliter et d'accélérer la navigation des aéronefs entre les territoires des Etats contractants, et d'éviter des retards inutiles aux aéronefs, à leurs équipages, à leurs passagers et à leur chargement, 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.

Douanes et immigration.

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 recommandées 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.

Exemption de droits de douane.

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 réserve des 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 autres taxes et droits nationaux ou locaux similaires. Cette exemption ne s'appliquera à aucune quantité ou à aucun objet déchargé, sauf dispositions contraires des règlements douaniers de cet Etat, lesquels pourront exiger que ces quantités 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 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.

HOOFDSTUK IV.

Maatregelen ter vergemakkelijking van de Luchtvaart.

ARTIKEL 22.

Vergemakkelijking van formaliteiten.

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 onnodige 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 inklering.

ARTIKEL 23.

Douane- en immigratiebepalingen.

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.

Douanerechten.

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, smeeroliën, 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 krachtens 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 luchtvaartuig 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 controle zullen blijven, worden nageleefd.

ARTICLE 25.

Aéronefs en détresse.

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.

Enquêtes sur les accidents.

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 de 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.

Exemption de saisie pour contrefaçon de brevet.

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 aucune autre action exercée de la part, ou au nom de cet Etat ou d'une personne qui y réside, sous prétexte que la construction, le mécanisme, les pièces de rechange, les accessoires, les commandes ou les ensembles composant l'aéronef constituent 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 par l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef.

ARTIKEL 25.

In nood verkeerende luchtvaartuigen.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, zoodanige maatregelen te treffen voor hulpverlening aan luchtvaartuigen, die boven zijn grondgebied in nood verkeerden, als hij uitvoerbaar acht en onder toezicht van zijn eigen autoriteiten, den eigenaren van het luchtvaartuig of den 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.

Onderzoek van ongevallen.

Ingeval 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 wijst op 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 kan 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.

Vrijstelling van beslag wegens inbreuk op patenten.

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 hebben het leggen van beslag op, het vasthouden van het luchtvaartuig of het aansprakelijk stellen van den eigenaar of exploitant daarvan, dan wel van eenige andere inmenging door of vanwege zulken Staat of eenig persoon daarin, op grond van het feit dat de bouw, het mechanisme, de 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 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 d'installer ces pièces et accessoires pour la réparation des aéronefs d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant, étant entendu que toutes pièces de rechange ou accessoires brevetés ainsi emmagasinés ne pourront pas 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 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 ressortissants des autres Etats parties à la présente Convention et leur accordant une protection adéquate.

ARTICLE 28.

Facilité de navigation aérienne et systèmes standardisés.

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

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

b) à adopter et à appliquer les systèmes uniformes appropriés de procédure pour communications, de codes, marques, signalisations, éclairages et les autres méthodes et règles d'exploitation, qui pourront être recommandés ou établis, de temps à autre, en vertu de la présente Convention ;

c) à collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et de diagrammes 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.

Documents de bord des aéronefs.

Tout aéronef d'un Etat contractant employé à la navigation internationale devra, conformément aux dispositions

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 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, erkennen en deze voldoende beschermen.

ARTIKEL 28.

Luchtverkeersfaciliteiten en standaardsystemen.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich, voor zoover 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 luchtvaartuigen mede te voeren bescheiden.

In ieder luchtvaartuig van een verdragsluitenden Staat, gebezigd in de internationale luchtvaart, moeten, in over-

de la présente Convention, être muni des documents suivants :

- a) son certificat d'immatriculation ;
- b) son certificat de navigabilité ;
- c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage ;
- d) son carnet de route ;
- e) si l'aéronef est équipé d'un appareil 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, le manifeste et des déclarations détaillées du chargement.

ARTICLE 30.

Appareils de Radiocommunications.

- 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.

Certificats de navigabilité.

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.

Licences du personnel.

- a) Le pilote 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

eenstemming met de voorwaarden in dit Verdrag gesteld, de volgende bescheiden worden medegevoerd :

- a) het bewijs van inschrijving ;
- 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 radio-installatie, de daarvoor vereischte vergunning ;
- f) indien het passagiers vervoert, een lijst van 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.

Radio-uitrusting van luchtvaartuigen.

- 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 het inbouwen 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 strekkende vergunning, uitgereikt door de bevoegde autoriteiten van den Staat waarin het luchtvaartuig is ingeschreven.

ARTIKEL 31.

Bewijzen van luchtwaardigheid.

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.

Bewijzen van geschiktheid van personeel.

- 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 ver-

son propre territoire, les brevets d'aptitude et licence conférés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

ARTICLE 33.

Reconnaisances des certificats et licences.

Les certificats de navigabilité ainsi que les brevets d'aptitude, et les licences délivrés ou validés par l'Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé seront reconnus valables par les autres Etats contractants, pourvu toutefois que les conditions sous lesquelles ces brevets ou licences ont été délivrés ou validés soient équivalentes ou supérieures aux conditions minima qui pourraient, de temps à autre, être établies en vertu de la présente Convention.

ARTICLE 34.

Livrets de bord.

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, sera tenu un carnet de route sur lequel seront enregistrés les caractéristiques de l'aéronef et les renseignements relatifs à l'équipage et à chaque voyage, de la manière qui pourrait, de temps à autre, être prescrite en vertu de la présente Convention.

ARTICLE 35.

Restrictions sur la nature du chargement.

a) Les munitions de guerre ou le matériel de guerre ne pourront être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat par un aéronef employé à la navigation internationale, sauf permission spéciale 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 et de sécurité publique, 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), pourvu qu'aucune distinction ne soit faite à ce sujet entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs d'autres Etats employés aux mêmes fins et pourvu en outre qu'il ne soit 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.

gunningen door een anderen verdragsluitenden Staat uitgereikt aan zijn onderdanen voor vluchten boven zijn eigen grondgebied, te weigeren.

ARTIKEL 33.

Erkenning van bewijzen van luchtwaardigheid en van geschiktheid.

Bewijzen van luchtwaardigheid, bewijzen van geschiktheid en vergunningen, uitgereikt of geldig verklaard door den verdragsluitenden Staat, waarin het luchtvaartuig is ingeschreven, worden door de andere verdragsluitende Staten erkend, mits de vereischten, waaronder zoodanige bewijzen en vergunningen 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 vastgesteld.

ARTIKEL 34.

Journals.

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.

Beperking van lading.

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.

ARTICLE 36.

Appareils photographiques.

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.

Adoption de procédures et standards internationaux.

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.

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) Règles de l'air 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 et diagrammes 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.

Dérogations aux procédures et standards internationaux.

Tout Etat à qui il sera impossible de se conformer à tous égards à de tels standards et procédures internationaux et qui ne pourra pas rendre ses propres règlements ou méthodes d'exploitation exactement conformes aux standards et aux procédures internationaux lorsque ceux-ci

ARTIKEL 36.

Fotografietoestellen.

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

HOOFDSTUK VI.

Internationale Normen en aanbevolen Werkwijzen.

ARTIKEL 37.

Aanvaarding van internationale normen en methoden.

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 aangelegenheden, waarin een zoodanige eenvormigheid de luchtvaart zal vergemakkelijken en ten goede zal komen.

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.

Afwijkingen van internationale normen en methoden.

Een Staat, die het onuitvoerbaar acht in alle opzichten een internationale maatstaf of methode na te leven dan wel zijn voorschriften of werkwijzen geheel in overeenstemming te brengen met een internationale maatstaf of methode, nadat deze zullen zijn gewijzigd, of die het

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, avisera 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. Dans un tel cas, le Conseil avisera immédiatement tous les autres Etats des différences existant entre une ou plusieurs des spécifications du standard international et la méthode correspondante, en usage dans l'Etat en question.

ARTICLE 39.

Annotation des certificats et des licences.

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 de son certificat de navigabilité, portera 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 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.

Validité des licences et des certificats annotés.

Aucun aéronef ou aucun membre du personnel possédant un certificat ou une licence ainsi annotés ne pourra prendre part à la navigation internationale, s'il n'en a reçu l'autorisation de l'Etat ou des Etats sur le territoire duquel ou desquels il aura pénétré. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'une pièce quelconque d'aéronef ainsi homologuée, dans le territoire d'un Etat autre que celui d'immatriculation d'origine, seront laissés à la discrétion de l'Etat dans lequel l'aéronef ou la pièce en question est importé.

ARTICLE 41.

Reconnaissance des conditions de validité des certificats.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliqueront ni aux aéronefs, ni à l'équipement d'aéronefs appartenant à des types dont le prototype aura été soumis aux auto-

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 systeem en dat, ingesteld bij de internationale maatstaven. 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 maatstaven 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 een internationale maatstaf en de overeenkomstige nationale werkwijze van dien Staat.

ARTIKEL 39.

Aanteekeningen op bewijzen van luchtwaardigheid en van geschiktheid.

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 dien maatstaf 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 geschiktheid, doch niet ten volle voldoet aan de eischen van den internationalen maatstaf, gesteld voor het bewijs of certificaat, waarvan hij houder is, wordt op dat bewijs aangeteekend of daaraan vastgehecht een volledige opsomming van de punten, waarop hij niet aan die eischen voldoet.

ARTIKEL 40.

Geldigheid van bewijzen van luchtwaardigheid en van geschiktheid voorzien van aanteekeningen.

Luchtvaartuigen of personeel op de bewijzen waarvan zoodanige aanteekeningen zijn gesteld, mogen niet aan de internationale luchtvaart deelnemen, tenzij met vergunning van den Staat, over wiens grondgebied 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.

Erkenning van bestaande luchtwaardigheidsmaatstaven.

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

rités 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.

Reconnaissance des conditions de validité des licences.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliqueront pas au personnel, dont les licences originales auront été 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 sont encore valables cinq ans après la date de l'adoption de ce standard.

DEUXIEME PARTIE.

L'ORGANISATION INTERNATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE.

CHAPITRE VII.

L'Organisation.

ARTICLE 43.

Nom et composition.

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.

Objet.

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

onderzoek door de bevoegde nationale autoriteiten wordt onderworpen op een eerder tijdstip dan drie jaar na de aanvaarding van een internationalen maatstaf voor de luchtwaardigheid daarvan.

ARTIKEL 42.

*Erkenning van bestaande maatstaven
voor geschiktheid van personeel.*

De bepalingen van dit Hoofdstuk zijn niet van toepassing op personeel, waarvan de bewijzen oorspronkelijk zijn uitgereikt op een eerder tijdstip dan drie jaar na de aanvankelijke aanvaarding van een internationalen keuringsmaatstaf 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 zoodanigen maatstaf.

DEEL II.

DE INTERNATIONALE BURGERLIJKE
LUCHTVAART ORGANISATIE.

HOOFDSTUK VII.

De Organisatie.

ARTIKEL 43.

Naam en samenstelling.

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.

Doel.

De Organisatie heeft ten doel de ontwikkeling van de beginselen en techniek van de internationale luchtvaart en het aanmoedigen van het ontwikkelen en uitbreiden van internationaal luchtvervoer, zooals :

a) het verzekeren van de veilige en geordende ont-plooiing van de internationale burgerlijke luchtvaart over de geheele wereld;

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 de 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) Contribuer à la sécurité du vol en navigation aérienne internationale;

i) Favoriser, d'une manière générale, le développement de tous les aspects de l'aéronautique civile internationale.

ARTICLE 45.

Siège permanent.

Le lieu du siège permanent de l'Organisation sera fixé, à sa dernière réunion, par l'Assemblée Intérimaire de l'Organisation Provisoire de l'Aviation Civile Internationale, établie par l'Accord Intérimaire sur l'Aviation Civile Internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil.

ARTICLE 46.

Première réunion de l'Assemblée.

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.

Capacité juridique.

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.

b) het aanmoedigen van het ontwerpen en gebruiken 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 behoefte 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 verbodiging van de rechten der verdragsluitende Staten en van het verkrijgen, door elken verdragsluitenden Staat, van een eerlijke 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.

Permanente zetel.

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, ondertekend te Chicago, op 7 December 1944. De zetel kan tijdelijk naar elders worden verplaatst bij besluit van den Raad.

ARTIKEL 46.

Eerste zitting van de Vergadering.

De eerste zitting van de Vergadering zal, zoodra het 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.

Juridische bevoegdheden.

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 toegekend, overal waar dit verenigbaar is met de Grondwet en wetten van den betreffenden Staat.

CHAPITRE VIII.

L'Assemblée.

ARTICLE 48.

Réunions et votation.

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 de se faire représenter aux réunions de l'Assemblée et chaque Etat contractant aura droit à une voix. Les délégués représentant les Etats contractants pourront s'adjoindre des conseillers techniques qui pourront participer aux réunions mais n'auront pas droit au 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.

Pouvoirs et attributions de l'Assemblée.

Les pouvoirs et attributions de l'Assemblée seront 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 les mesures qu'elle jugera nécessaires en la matière; 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

HOOFDSTUK VIII.

De Vergadering.

ARTIKEL 48.

Zittingen van de vergadering en stemmen.

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 elke willekeurige groep van tien verdragsluitende Staten.

b) Alle verdragsluitende Staten hebben een gelijk recht in 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 besluiten van de Vergadering genomen bij meerderheid van de uitgebrachte stemmen.

ARTIKEL 49.

Bevoegdheden en verplichtingen van de vergadering.

De Vergadering heeft de volgende bevoegdheden en verplichtingen :

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

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

c) het onderzoeken van de verslagen van den Raad, het geven van het noodige gevolg daaraan en 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 jaarlijksche begrooting en het vaststellen van de geldelijke aangelegenheden van de Organisatie in overeenstemming met de bepalingen van Hoofdstuk XII;

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

g) het verwijzen volgens haar inzichten van elke aange-

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 d'autorité;

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 les approuve, 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.

Composition et nomination du Conseil.

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 fonctions 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 fonctions 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 un intérêt financier dans l'exploitation d'un service aérien international.

legenheid binnen haar werkingssfeer naar den Raad, naar ondergeschikte commissies of naar een ander orgaan;

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) 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.

Samenstelling en verkiezing van den Raad.

a) De Raad is een permanent orgaan, 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 verkozen Staten, die de grootste bijdrage leveren in de verleening van faciliteiten voor de internationale burgerlijke luchtvaart; en
- 3) de niet op anderen grond verkozen Staten, waarvan de 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 vervuld; 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.

ARTICLE 51.

Président du Conseil.

Le Conseil élira son Président pour une période de trois ans, celui-ci sera rééligible, mais 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 représentants des membres du Conseil; mais, si un représentant est élu, sa place sera considérée vacante, et il y sera pourvu par l'Etat qu'il représentait. Les attributions du Président seront les suivantes :

- a) Convoquer le Conseil, le Comité du Transport Aérien et la Commission de la Navigation aérienne;
- b) Agir comme représentant du Conseil, et
- c) Exercer au nom du Conseil toutes fonctions qui pourraient lui être dévolues par celui-ci.

ARTICLE 52.

Votation au Conseil.

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.

Participation sans vote.

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.

Fonctions obligatoires du Conseil.

Le Conseil devra :

- a) Soumettre des rapports annuels à l'Assemblée;
- b) Mettre à exécution les instructions 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;

ARTIKEL 51.

Voorzitter van den Raad.

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 fungeren. 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) 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.

Stemmen in den Raad.

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.

Deelneming zonder stemrecht.

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.

Verplichte functies van den Raad.

De Raad is gehouden :

- a) jaarverslagen uit te brengen aan de Vergadering;
- b) uit te voeren de opdrachten van de Vergadering en de taak en verplichtingen, welke hem bij dit Verdrag zijn opgedragen;
- c) vast te stellen zijn organisatie en werkwijze;
- d) vast te stellen en uit te werken de verplichtingen van een Comité inzake Luchtvervoer, dat gekozen zal worden uit de vertegenwoordigers van de leden van den Raad en dat aan hem verantwoordelijk zal zijn;

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 prévoir 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;

j) Aviser les Etats 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 Etat 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 Etats 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 Etat contractant.

ARTICLE 55.

Fonctions facultatives du Conseil.

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'Etats ou d'entreprises de transports aériens auxquels il pourra s'adresser pour faciliter l'accomplissement des buts de la présente Convention;

b) Déléguer à la Commission de Navigation Aérienne toutes attributions non déjà prescrites par la présente Convention et révoquer ou modifier de telles attributions à tout moment;

c) Diriger des recherches dans tous les domaines du

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

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

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

l) in overeenstemming met de bepalingen van Hoofdstuk VI van dit Verdrag, internationale maatstaven vast te stellen en systemen aan te bevelen; deze gemakshalve aan te wijzen als bijlagen tot dit Verdrag en 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 verdragsluitende Staat naar den Raad verwijst.

ARTIKEL 55.

Toegelaten functies van den Raad.

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, waarmede hij kan onderhandelen of door welke tusschenkomst hij kan optreden ter vergemakkelijking van het bereiken van de strekking van dit Verdrag;

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

c) onderzoeken te leiden op alle gebieden van het

transport aérien et de la navigation aérienne présentant un intérêt international; communiquer le résultat de ses recherches aux Etats contractants et faciliter l'échange, entre Etats contractants, d'informations en matière de transport aérien et de navigation aérienne;

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

e) Enquêter, à la demande de tout Etat 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.

CHAPITRE X.

La Commission de la Navigation Aérienne.

ARTICLE 56.

Nomination de la Commission.

La Commission de 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.

Attributions de la Commission.

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.

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 in zake 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 de exploitatie van internationale luchtdiensten op de hoofdlijnen en aan de Vergadering daarmede verband houdende plannen voor te leggen;

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

HOOFDSTUK X.

De Commissie inzake Luchtverkeer.

ARTIKEL 56.

Benoeming en instelling van de Commissie.

De Commissie in zake Luchtverkeer zal bestaan uit twaalf leden, benoemd door den Raad uit personen, voorgedragen door de verdragsluitende Staten. Deze personen moeten ter zake deskundig zijn en ervaring hebben op het gebied van wetenschap en practijk van de luchtvaart. De Raad richt tot alle verdragsluitende Staten het verzoek een voordracht in te dienen. De Voorzitter van de Commissie in zake Luchtverkeer wordt benoemd door den Raad.

ARTIKEL 57.

Verplichtingen van de Commissie.

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.

CHAPITRE XI.

Personnel.

ARTICLE 58.

Nomination du personnel.

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 les conditions de service 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.

Caractère international du personnel.

Le Président du Conseil, le Secrétaire Général et les autres membres du Personnel ne devront, relativement à l'exercice de leurs fonctions, 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 ce personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exercice de ses fonctions.

ARTICLE 60.

Immunités et privilèges du personnel.

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 autre 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.

HOOFDSTUK XI.

Personeel.

ARTIKEL 58.

Aanstelling van personeel.

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 opleiding, de salarissen en toelagen en de dienstvoorwaarden van den Secretaris-Generaal en ander personeel van de Organisatie vast; hij kan gebruik maken van de diensten van onderdanen van elk der verdragssluitende Staten, of onderdanen van deze in dienst nemen.

ARTIKEL 59.

Internationaal karakter van het personeel.

Noch de Voorzitter van den Raad, noch de Secretaris-Generaal, noch ander personeel mogen van eenig gezag buiten de Organisatie opdrachten vragen of aanvaarden met betrekking tot de vervulling van hun taak. Elke verdragssluitende Staat verbindt zich het internationaal karakter van de taak van het personeel volledig te eerbiedigen en niet te trachten, zijn onderdanen bij de vervulling van hun taak te beïnvloeden.

ARTIKEL 60.

Immuniteten en voorrechten van het personeel.

Elke verdragssluitende Staat verbindt zich, voor zoover 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 immuniteten en voorrechten toe te staan, welke worden toegekend aan overeenkomstig personeel van andere openbare internationale organisaties. Indien een algemeene internationale overeenkomst betreffende de immuniteten en de voorrechten van internationale burgerlijke ambtenaren wordt getroffen, zullen de immuniteten en de voorrechten, toegekend aan den Voorzitter, den Secretaris-Generaal en aan het verdere personeel van de Organisatie, zijn de immunitet en de voorrechten, toegekend op grond van die algemeene internationale overeenkomst.

CHAPITRE XII.

Finances.

ARTICLE 61.

Budget et répartition des dépenses.

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 des proportions qu'elle déterminera de temps à autre.

ARTICLE 62.

Suspension du droit de vote.

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.

Dépenses des délégations et des autres représentants.

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 secondaires de l'Organisation.

CHAPITRE XIII.

Autres arrangements internationaux.

ARTICLE 64.

Arrangements visant la sécurité.

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.

HOOFDSTUK XII.

Geldmiddelen.

ARTIKEL 61.

Begrooting en verdeeling van de uitgaven.

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 goeddunken 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, dien zij van tijd tot tijd zal vaststellen.

ARTIKEL 62.

Opschorting stemrecht.

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

ARTIKEL 63.

Kosten van delegaties en andere vertegenwoordigers.

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

HOOFDSTUK XIII.

Andere Internationale Regelingen.

ARTIKEL 64.

Maatregelen ten aanzien van de veiligheid.

De Organisatie kan met betrekking tot luchtvaartangelegenheden binnen den kring harer bevoegdheid 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, passende maatregelen treffen tot behoud van den vrede.

ARTICLE 65.

Arrangements avec d'autres organismes internationaux.

Le Conseil pourra, au nom de l'Organisation, conclure des accords avec d'autres organismes internationaux en vue de pourvoir à des services communs, prendre des 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.

Rôle au sujet d'autres accords.

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.

TROISIEME PARTIE.

TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL.

CHAPITRE XIV.

Renseignements et rapports.

ARTICLE 67.

Dépôt de Rapports au Conseil.

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.

ARTIKEL 65.

Regelingen met andere internationale lichamen.

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 personeel en, met de goedkeuring van de vergadering, andere overeenkomsten sluiten ter vergemakkelijking van het werk van de Organisatie.

ARTIKEL 66.

Taak met betrekking tot andere overeenkomsten.

a) De Organisatie voert tevens iedere taak uit, welke haar in overeenstemming met de daarin vervatte bepalingen en voorwaarden zijn opgedragen bij de Overeenkomst in zake den Doortocht van Internationale Luchtdiensten en bij de Overeenkomst in zake 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, vastgesteld 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 aanhangig gemaakt.

DEEL III.

INTERNATIONAAL LUCHTVERVOER.

HOOFDSTUK XIV.

Gegevens en Rapporten.

ARTIKEL 67.

Indienen van gegevens bij den Raad.

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, kostenstatistieken en financiële verslagen indienen onder meer vermeldende alle inkomsten en de bronnen daarvan.

CHAPITRE XV.

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

ARTICLE 68.

Désignation des routes et des aéroports.

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.

Amélioration des facilités pour la navigation aérienne.

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 procédera 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 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.

Financement d'installations de navigation aérienne.

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 le dit 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.

Fourniture et entretien d'installations par le Conseil.

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

HOOFDSTUK XV.

Luchthavens en andere Luchtvaartfaciliteiten.

ARTIKEL 68.

Aanwijzing van routes en luchthavens.

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.

Verbetering van luchtvaartfaciliteiten.

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 aanwezige 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.

Financiering van luchtvaartfaciliteiten.

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.

Inrichting en onderhoud van faciliteiten door den Raad.

Op verzoek van een verdragsluitenden Staat, kan de Raad besluiten een of meer of alle luchthavens en andere luchtvaartfaciliteiten, radio- en meteorologische diensten 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, in te rich-

services aériens internationaux des autres Etats contractants; et pourra établir des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des facilités fournies.

ARTICLE 72.

Acquisition ou utilisation de terrains.

Là où des terrains seraient nécessaires pour des facilités financées en totalité ou en partie par le Conseil sur la demande d'un Etat contractant, celui-ci devra soit fournir lui-même ces terrains, en conservant s'il le désire les titres s'y rapportant, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et en conformité avec ses lois propres.

ARTICLE 73.

Dépenses et Répartition des fonds.

Dans la limite des fonds qui pourraient être destinés à cet emploi par l'Assemblée, en vertu du Chapitre XII, le Conseil pourra pourvoir aux dépenses courantes, aux fins du présent Chapitre, au moyen des fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil répartira les capitaux nécessaires aux opérations prévues par le présent Chapitre selon des proportions préalablement convenues, et sur une période de temps raisonnable, entre les Etats Contractants qui y consentent et dont les entreprises de transports aériens utilisent ces facilités. Le Conseil pourra aussi répartir les fonds de roulement nécessaires entre les Etats Consentants.

ARTICLE 74.

Assistance technique et destination des recettes.

Lorsqu'à la demande d'un Etat Contractant, le Conseil avance des fonds ou fournit la totalité ou une partie des aéroports ou autres facilités, l'arrangement peut prévoir, si cet Etat y consent, une assistance technique pour la direction et l'exploitation des aéroports et autres facilités, et le paiement, au moyen des recettes d'exploitation de ces aéroports et facilités, des frais d'exploitation des dits aéroports et autres facilités, des intérêts et des amortissements.

ARTICLE 75.

Prise de possession des installations.

Un Etat contractant pourra, à tout moment, se dégager des obligations qu'il a contractées 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 dispositions des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme que

ten, van personeel te voorzien, te onderhouden en te beheeren; voor verschaftte faciliteiten kan de Raad billijke en redelijke kosten in rekening brengen.

ARTIKEL 72.

Verkrijging en gebruik van land.

Waar land benodigd is voor faciliteiten, welke op verzoek van een verdragsluitenden Staat geheel of gedeeltelijk worden bekostigd door den Raad, moet die Staat het land zelf verschaffen, desgewenscht den eigendom daarover behoudende, dan wel zijn bemiddeling verleen, dat de Raad het gebruik van het land verkrijgt op billijke en redelijke voorwaarden en in overeenstemming met de wetten van den betrokken Staat.

ARTIKEL 73.

Uitgaven en aanslagen voor kapitaalsuitgaven.

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 te voren overeengekomen verhoudingen aanslaan in de kapitaalsuitgaven, benodigd voor de in dit Hoofdstuk vervatte doeleinden. De Raad kan eveneens Staten, die hiermede instemmen, aanslaan in eventueele bedrijfskosten.

ARTIKEL 74.

Technische bijstand en aanwending van de opbrengst.

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.

Overneming van de faciliteiten van den Raad.

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 uit hoofde van de bepalingen van de artikelen 71 en 72 heeft ingericht,

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.

Remboursement de fonds.

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.

CHAPITRE XVI.

Exploitations en commun et pools aériens.

ARTICLE 77.

Entreprises en commun autorisées.

Rien dans la présente Convention n'empêchera deux ou plusieurs Etats contractants de constituer, pour le transport aérien, des entreprises 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 entreprises ou organismes et ces services en pool seront soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait au dépôt 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.

Rôle du Conseil.

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.

Participation aux entreprises communes.

Un Etat pourra faire partie d'entreprises d'exploitation en commun ou participer à des pools par l'intermé-

diëren, 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.

Restitutie van gelden.

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.

HOOFDSTUK XVI.

Organisatie voor Gezamenlijke Exploitatie en Diensten welke in Belangengemeenschap worden geëxploiteerd.

ARTIKEL 77.

Organisaties voor gezamenlijke exploitatie toegestaan.

Dit Verdrag staat niet in den weg van het oprichten 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.

Taak van den Raad.

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.

Deelneming in exploitatie-organisaties.

Een staat kan in een organisatie voor gezamenlijke exploitatie of aan regelingen voor gemeenschappelijke uit-

diaire, 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 particuliers.

QUATRIEME PARTIE.

DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVII.

Autres accords et arrangements aéronautiques.

ARTICLE 80.

Convention de Paris et de La Havane.

Chaque Etat contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention portant Réglementation de la Navigation Aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919, ou la Convention 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, les Conventions susmentionnées de Paris et de La Havane.

ARTICLE 81.

Dépôt des accords en vigueur.

Tous accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un Etat Contractant et tout autre Etat, ou entre une entreprise de transports aériens ressortissant à un Etat Contractant et tout autre Etat ou une entreprise de transports aériens ressortissant à tout autre Etat, devront être immédiatement déposés au Conseil.

ARTICLE 82.

Abrogation d'arrangements incompatibles.

Les Etats contractants conviennent que la présente Convention abroge toutes obligations et tous engagements existant entre eux, qui sont incompatibles avec les dispositions de la dite 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

oefening 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.

DEEL IV.

SLOTBEPALINGEN.

HOOFDSTUK XVII.

Andere Luchtvaartovereenkomsten en Regelingen.

ARTIKEL 80.

Verdragen van Parijs en van Havanna.

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

ARTIKEL 81.

Registratie van bestaande overeenkomsten.

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.

Buitenwerkingstelling van onverenigbare regelingen.

De verdragsluitende Staten aanvaarden dit Verdrag als buiten werking stellend alle tusschen hen bestaande verplichtingen en afspraken, welke onverenigbaar 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 onverenigbaar zijn met de bepalingen van dit Ver-

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.

Dépôt de tout nouvel arrangement.

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 déposé au Conseil, qui le publiera aussitôt que possible.

CHAPITRE XVIII.

Différends et manquements aux engagements.

ARTICLE 84.

Règlement des différends.

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 négociations, le Conseil statuera sur la demande de tout Etat qui y serait impliqué. Aucun membre du Conseil 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 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.

Procédure d'arbitrage.

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 à ce 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

drag, dient onmiddellijk stappen te doen om van zijn verplichtingen te worden ontslagen. Indien een luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitende Staat zoodanige onvereenigbare verplichtingen heeft aangegaan, dient de Staat, waartoe zij behoort, zijn beste krachten aan te wenden, ten einde deze onverwijld te doen beëindigen en in ieder geval zorg te dragen, dat zij worden beëindigd zoo spoedig als na het inwerkingtreden van dit Verdrag kan geschieden.

ARTIKEL 83.

Registratie van nieuwe regelingen.

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

HOOFDSTUK XVIII.

Geschillen en Verzuimen.

ARTIKEL 84.

Oplossing van geschillen.

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 daarin, 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 beslissing van den Raad in beroep gaan bij een met de andere bij het geschil betrokken partijen overeengekomen scheidsrecht *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.

Scheidsrechtelijke procedure.

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

un surarbitre. Au cas où l'un ou l'autre des Etats contractants, parties à la controverse, 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 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 des questions de procédure, en cas de retards qu'il estimerait excessifs.

ARTICLE 86.

Appel.

A moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si une entreprise de transports aériens internationaux est exploitée conformément aux dispositions de la présente Convention restera valable, à moins qu'elle ne soit 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.

Sanctions à l'égard d'une entreprise.

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 finale arrêtée selon les dispositions de l'article précédent.

ARTICLE 88.

Sanctions à l'égard d'un Etat.

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.

scheidsgerecht, dient elk van de verdragsluitende Staten, partij bij het geschil, één arbiter te benoemen, die een scheidsrechter 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 en beschikbare personen. Indien binnen een termijn van dertig dagen de arbiters niet tot overeenstemming kunnen komen omtrent een scheidsrechter, wijst de Voorzitter van den Raad een scheidsrechter aan uit de vorenbedoelde lijst. De arbiters en de scheidsrechter 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.

Beroep.

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

ARTIKEL 87.

Strafmaatregelen voor luchtvaartmaatschappij bij overtreding van beslissing.

Elke verdragsluitende Staat verbindt zich de exploitatie van een luchtvaartmaatschappij van een verdragsluitenden 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.

ARTIKEL 88.

Strafmaatregelen voor Staten bij overtreding van beslissing.

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

CHAPITRE XIX.

Guerre.

ARTICLE 89.

Guerre et état de crise nationale.

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.

Adoption et amendement des Annexes.

a) Les Annexes décrites à l'article 54, alinéa (1), seront adoptées par le Conseil à une majorité des deux tiers lors d'une réunion convoquée à cette fin et seront ensuite soumises par le Conseil à chaque Etat contractant. Chacune de ces 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.

Ratification de la Convention.

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.

HOOFDSTUK XIX.

Oorlog.

ARTIKEL 89.

Toestand van oorlog en gevaar.

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.

Aanvaarding en wijziging van Bijlagen.

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 tot dat doel bijeengeroepen zitting; 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.

Bekrchtigingen, Toetredingen, Wijzigingen en Opzeggingen.

ARTIKEL 91.

Bekrchtiging van Verdrag.

a) Dit Verdrag moet worden bekrachtigd door de Staten die het onderteekenen. De bekrachtigingsoorkonden worden nedergelegd in de archieven van de Regeering van de Vereenigde Staten van Amerika, die aan elk van de verdragsluitende en toegetroden 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 du 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 ou adhérents la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

ARTICLE 92.

Adhésion à la Convention.

a) La présente Convention sera ouverte à l'adhésion des Etats membres des Nations Unies, des Etats associés à elles et des Etats qui sont restés neutres pendant le conflit mondial actuel.

b) Cette adhésion sera effectuée 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 la notifiera à tous les Etats contractants.

ARTICLE 93.

Admission d'autres Etats.

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.

Amendement à la Convention.

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 sa résolution qui en recommande l'adoption, prévoir qu'un Etat

b) Zoodra zes en twintig Staten dit Verdrag hebben bekrachtigd, 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 verdrag-sluitende of toegetreden Staten mededeeling te doen van den datum, waarop het Verdrag van kracht wordt.

ARTIKEL 92.

Toetreding tot Verdrag.

a) Tot dit Verdrag kunnen toetreden leden van de Vereenigde Naties, Staten, die daarbij aangesloten zijn, en Staten, die gedurende het huidige wereldconflict neutraal zijn gebleven.

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.

Toelating van andere Staten.

Andere Staten dan die, bedoeld in de artikelen 91 en 92 onder a) kunnen, met goedkeuring van eenige 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, waarvoor een meerderheid van vier vijfden 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 huidigen oorlog is overvallen dan wel aangevallen.

ARTIKEL 94.

Wijziging van Verdrag.

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, wanneer 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 haar meening de wijziging van dien aard is, dat zulks gerechtvaardigd is, kan de Vergadering in haar besluit, waarbij zij de aanvaarding aanbeveelt, bepalen,

qui n'aura pas ratifié le dit 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 partie à la Convention.

ARTICLE 95.

Dénonciation de la Convention.

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.

Aux fins de la présente Convention, l'expression :

a) « Service aérien » signifie un service aérien régulier assuré par un aéronef affecté au 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 offrant ou exploitant 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.

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.

ARTIKEL 95.

Opzegging van Verdrag.

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 openbaar 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 luchtvervoeren-der-neming, 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 onderscheidene Regeeringen dit Verdrag onderteekenen op de data; voorkomende terzijde van hun onderscheidenlijke handteekeningen.

GEDAAN te Chicago op den zevenden December 1944 in de Engelsche taal. Een tekst, opgesteld in de Engelsche, Fransche en Spaansche taal, welke alle gelijkelijk authentiek zullen zijn, zal te Washington D. C. worden gedeponeerd 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 Regeering van alle Staten, welke dit Verdrag zullen onderteekenen of daartoe zullen toetreden.

Convention on International Civil Aviation.

Preamble.

Whereas the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security; and

Whereas it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;

Therefore, the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically;

Have accordingly concluded this Convention to that end.

PART I.

AIR NAVIGATION.

CHAPTER I.

General Principles and application of the Convention.

ARTICLE 1.

Sovereignty.

The Contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

ARTICLE 2.

Territory.

For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.

ARTICLE 3.

Civil and State aircraft.

(a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to State aircraft.

(b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be State aircraft.

(c) No State aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.

(d) The Contracting States undertake, when issuing regulations for their State aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.

ARTICLE 4.

Misuse of civil aviation.

Each contracting State agrees not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of his Convention.

CHAPTER II.

Flight over Territory of Contracting States.

ARTICLE 5.

Right of non-scheduled flight.

Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing. Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights.

Such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo, or mail for remuneration or hire on other than scheduled international air services, shall also, subject to the provisions of Article 7, have the privilege of taking on or discharging passengers, cargo, or mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it may consider desirable.

ARTICLE 6.

Scheduled air services.

No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State and in accordance with the terms of such permission or authorization.

ARTICLE 7.

Cabotage.

Each contracting State shall have the right to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.

ARTICLE 8.

Pilotless aircraft.

No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft.

ARTICLE 9.

Prohibited areas.

(a) Each contracting State may, for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other States from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the State whose territory is involved, engaged in international scheduled airline services, and the aircraft of the other contracting States likewise engaged. Such prohibited areas shall be of reasonable extent and location so as not to interfere unnecessarily with air navigation. Descriptions of such prohibited areas in the territory of a contracting State, as well as any subsequent alterations therein, shall be communicated as soon as possible to the other contracting States and to the International Civil Aviation Organization.

(b) Each contracting State reserves also the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporarily to restrict or prohibit flying over the whole or any part of its territory, on condition that such restriction or prohibition shall be applicable without distinction of nationality to aircraft of all other States.

(c) Each contracting State, under such regulations as it may prescribe, may require any aircraft entering the areas contemplated in subparagraphs (a) or (b) above to effect a landing as soon as practicable thereafter at some designated airport within its territory.

ARTICLE 10.

Landing at customs airport.

Except in a case where, under the terms of this Convention or a special authorization, aircraft are permitted to cross the territory of a contracting State without landing, every aircraft which enters the territory of a contracting State shall, if the regulations of that State so require, land at an airport designated by that State for the purpose of customs and other examination. On departure from the territory of a contracting State, such aircraft shall depart from a similarly designated customs airport. Particulars of all designated customs airports shall be published by the State and transmitted to the International Civil Aviation Organization established under Part II of this Convention for communication to all other contracting States.

ARTICLE 11.

Applicability of air regulations.

Subject to the provisions of this Convention, the laws and regulations of a contracting State relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of all contracting States without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that State.

ARTICLE 12.

Rules of the air.

Each contracting State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or manoeuvring within its territory and that every aircraft carrying its nationality mark, wherever such aircraft may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and manoeuvre of aircraft there in force. Each contracting State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention. Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable.

ARTICLE 13.

Entry and clearance regulations.

The laws and regulations of a contracting State as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew, or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that State.

ARTICLE 14.

Prevention of spread of disease.

Each contracting State agrees to take effective measures to prevent the spread by means of air navigation of cholera, typhus (epidemic), smallpox, yellow fever, plague, and such other communicable diseases as the contracting States shall from time to time decide to designate, and to that end contracting States will keep in close consultation with the agencies concerned with international regulations relating to sanitary measures applicable to aircraft. Such consultation shall be without prejudice to the application of any existing international convention on this subject to which the contracting States may be parties.

ARTICLE 15.

Airport and similar charges.

Every airport in a contracting State which is open to public use by its national aircraft shall likewise, subject to the provisions of Article 68, be open under uniform conditions to the aircraft of all the other contracting States. The like uniform conditions shall apply to the use, by aircraft of every contracting State of all air navigations facilities, including radio and meteorological services, which may be provided for public use for the safety and expedition of air navigation.

Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a contracting State for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other contracting State shall not be higher,

(a) as to aircraft not engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar operations, and

(b) as to aircraft engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft engaged in similar international air services.

All such charges shall be published and communicated to the International Civil Aviation Organization: provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned. No fees, dues or other charges shall be imposed to any contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of a contracting State or persons or property thereon.

ARTICLE 16.

Search of aircraft.

The appropriate authorities of each of the contracting States shall have the right, without unreasonable delay,

to search aircraft of the other contracting States on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by this Convention.

CHAPTER III.

Nationality of Aircraft.

ARTICLE 17.

Nationality of aircraft.

Aircraft have the nationality of the State in which they are registered.

ARTICLE 18.

Dual Registration.

An aircraft cannot be validly registered in more than one State, but its registration may be changed from one State to another.

ARTICLE 19.

National laws governing registration.

The registration or transfer of registration of aircraft in any contracting State shall be made in accordance with its laws and regulations.

ARTICLE 20.

Display of Marks.

Every aircraft engaged in international air navigation shall bear its appropriate nationality and registration marks.

ARTICLE 21.

Report of registration.

Each contracting State undertakes to supply to any other contracting State or to the International Civil Aviation Organization, on demand, information concerning the registration and ownership of any particular aircraft registered in that State. In addition, each contracting State shall furnish reports to the International Civil Aviation Organization, under such regulations as the latter may prescribe, giving such pertinent data as can be made available concerning the ownership and control of aircraft registered in that State and habitually engaged in international air navigation. The data thus obtained by the International Civil Aviation Organization shall be made available by it on request to the other contracting States.

CHAPTER IV.

Measures to facilitate Air Navigation.

ARTICLE 22.

Facilitation of formalities.

Each contracting State agrees to adopt all practicable measures, through the issuance of special regulations or otherwise, to facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of contracting States, and to prevent unnecessary delays to aircraft, crews, passengers and cargo, especially in the administration of the laws relating to immigration, quarantine, customs and clearance.

ARTICLE 23.

Customs and immigration procedures.

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to establish customs and immigration procedures affecting international air navigation in accordance with the practices which may be established or recommended from time to time, pursuant to this Convention. Nothing in this Convention shall be construed as preventing the establishment of customs-free airports.

ARTICLE 24.

Customs duty.

(a) Aircraft on a flight to, from, or across the territory of another contracting State shall be admitted temporarily free of duty, subject to the customs regulations of the State. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board an aircraft of a contracting State, on arrival in the territory of another contracting State and retained on board on leaving the territory of that State shall be exempt from customs duty, inspection fees or similar national or local duties and charges. This exemption shall not apply to any quantities or articles unloaded except in accordance with the customs regulations of the State, which may require that they shall be kept under customs supervision.

(b) Spare parts and equipment imported into the territory of a contracting State for incorporation in or use on an aircraft of another contracting State engaged in international air navigation shall be admitted free of customs duty, subject to compliance with the regulations of the State concerned, which may provide that the articles shall be kept under customs supervision and control.

ARTICLE 25.

Aircraft in distress.

Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as

it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in co-ordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.

ARTICLE 26.

Investigation of accidents.

In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.

ARTICLE 27.

Exemption from seizure on patent claims.

(a) While engaged in international air navigation, any authorized entry of aircraft of a contracting State into the territory of another contracting State or authorized transit across the territory of such State with or without landings shall not entail any seizure or detention of the aircraft or any claim against the owner or operator thereof or any other interference therewith by or on behalf of such State or any person therein, on the ground that the construction, mechanism, parts, accessories or operation of the aircraft is an infringement of any patent, design, or model duly granted or registered in the State whose territory is entered by the aircraft, it being agreed that no deposit of security in connection with the foregoing exemption from seizure or detention of the aircraft shall in any case be required in the State entered by such aircraft.

(b) The provisions of paragraph (a) of this Article shall also be applicable to the storage of spare parts and spare equipment for the aircraft and the right to use and install the same in the repair of an aircraft of a contracting State in the territory of any other contracting State, provided that any patented part or equipment so stored shall not be sold or distributed internally in or exported commercially from the contracting State entered by the aircraft.

(c) The benefits of this Article shall apply only to such States, parties to this Convention, as either (1) are parties to the International Convention for the Protection of Industrial Property and to any amendments thereof; or (2) have

enacted patent laws which recognize and give adequate protection to inventions made by the nationals of the other States parties to this Convention.

ARTICLE 28.

Air navigation facilities and standard systems.

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to:

(a) Provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

(b) Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

(c) Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time pursuant to this Convention.

CHAPTER V.

Conditions to be fulfilled with respect to Aircraft.

ARTICLE 29.

Documents carried in aircraft.

Every aircraft of a contracting State, engaged in international navigation, shall carry the following documents in conformity with the conditions prescribed in this Convention:

- (a) Its certificate of registration;
- (b) Its certificate of airworthiness;
- (c) The appropriate licenses for each member of the crew;
- (d) Its journey log book;
- (e) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license;
- (f) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;
- (g) If it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo.

ARTICLE 30.

Aircraft radio equipment.

(a) Aircraft of each contracting State may, in or over the territory of other contracting States, carry radio trans-

mitting apparatus only if a license to install and operate such apparatus has been issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered. The use of radio transmitting apparatus in the territory of the contracting State whose territory is flown over shall be in accordance with the regulations prescribed by that State.

(b) Radio transmitting apparatus may be used only by members of the flight crew who are provided with a special license for the purpose, issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered.

ARTICLE 31.

Certificates of airworthiness.

Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered.

ARTICLE 32.

Licenses of personnel.

(a) The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged in international navigation shall be provided with certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the State in which the aircraft is registered.

(b) Each contracting State reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to any of its nationals by another contracting State.

ARTICLE 33.

Recognition of certificates and licenses.

Certificates of airworthiness and certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the contracting State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other contracting States, provided that the requirements under which such certificates of licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to this Convention.

ARTICLE 34.

Journey log books.

There shall be maintained in respect of every aircraft engaged in international navigation a journey log book in which shall be entered particulars of the aircraft, its crew and of each journey, in such form as may be prescribed from time to time pursuant to this Convention.

ARTICLE 35.

Cargo restrictions.

(a) No munitions of war or implements of war may be carried in or above the territory of a State in aircraft engaged in international navigation, except by permission of such State. Each State shall determine by regulations what constitutes munitions of war or implements of war for the purpose of this Article, giving due consideration, for the purposes of uniformity, to such recommendations as the International Civil Aviation Organization may from time to time make.

(b) Each contracting State reserves the right for reasons of public order and safety, to regulate or prohibit the carriage in or above its territory of articles other than those enumerated in paragraph (a): provided that no distinction is made in this respect between its national aircraft engaged in international navigation and the aircraft of the other States so engaged and provided further that no restriction shall be imposed which may interfere with the carriage and use on aircraft of apparatus necessary for the operation or navigation of the aircraft or the safety of the personnel or passengers.

ARTICLE 36.

Photographic apparatus.

Each contracting State may prohibit or regulate the use of photographic apparatus in aircraft over its territory.

CHAPTER VI.

International Standards and recommended Practices.

ARTICLE 37.

Adoption of international standards and procedures.

Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.

To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures dealing with:

- (a) Communications systems and air navigation aids, including ground marking;
- (b) Characteristics of airports and landing areas;
- (c) Rules of the air and air traffic control practices;
- (d) Licensing of operating and mechanical personnel;
- (e) Airworthiness of aircraft;

- (f) Registration and identification of aircraft;
 - (g) Collection and exchange of meteorological information;
 - (h) Log books;
 - (i) Aeronautical maps and charts;
 - (j) Customs and immigration procedures;
 - (k) Aircraft in distress and investigation of accidents;
- and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.

ARTICLE 38.

Departures from international standards and procedures.

Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standard or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard. In the case of amendments to international standards, any State which does not make the appropriate amendments to its own regulations or practices shall give notice to the Council within sixty days of the adoption of the amendment to the international standard, or indicate the action which it proposes to take. In any such case, the Council shall make immediate notification to all other States of the difference which exists between one or more features of an international standard and the corresponding national practice of that State.

ARTICLE 39.

Endorsement of certificates and licenses.

(a) Any aircraft or part thereof with respect to which there exists an international standard of airworthiness or performance, and which failed in any respect to satisfy that standard at the time of its certification, shall have endorsed on or attached to its airworthiness certificate a complete enumeration of the details in respect of which it so failed.

b) Any person holding a license who does not satisfy in full the conditions laid down in the international standard relating to the class of license or certificate which he holds shall have endorsed on or attached to his license a complete enumeration of the particulars in which he does not satisfy such conditions.

ARTICLE 40.

Validity of endorsed certificates and licenses.

No aircraft or personnel having certificates or licenses so endorsed shall participate in international navigation,

except with the permission of the State or States whose territory is entered. The registration or use of any such aircraft, or of any certificated aircraft part, in any State other than that in which it was originally certificated shall be at the discretion of the State into which the aircraft or part is imported.

ARTICLE 41.

Recognition of existing standards of airworthiness.

The provisions of this Chapter shall not apply to aircraft and aircraft equipment of types of which the prototype is submitted to the appropriate national authorities for certification prior to a date three years after the date of adoption of an international standard of airworthiness for such equipment.

ARTICLE 42.

Recognition of existing standards of competency of personnel.

The provisions of this Chapter shall not apply to personnel whose licenses are originally issued prior to a date one year after initial adoption of an international standard of qualification for such personnel; but they shall in any case apply to all personnel whose licenses remain valid five years after the date of adoption of such standard.

PART II.

THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION.

CHAPTER VII.

The Organization.

ARTICLE 43.

Name and composition.

An organization to be named the International Civil Aviation Organization is formed by the Convention. It is made up of an assembly, a council, and such other bodies as may be necessary.

ARTICLE 44.

Objectives.

The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and techniques of international air navigation

and to foster the planning and development of international air transport so as to:

(a) Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world;

(b) Encourage the arts of aircraft design and operation for peaceful purposes;

(c) Encourage the development of airways, airports, and air navigation facilities for international civil aviation;

(d) Meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport;

(e) Prevent economic waste caused by unreasonable competition;

(f) Ensure that the rights of contracting States are fully respected and that every contracting State has a fair opportunity to operate international airlines;

(g) Avoid discrimination between contracting States;

(h) Promote safety of flight in international air navigation;

(i) Promote generally the development of all aspects of international civil aeronautics.

ARTICLE 45.

Permanent seat.

The permanent seat of the Organization shall be at such place as shall be determined at the final meeting of the Interim Assembly of the Provisional International Civil Aviation Organization set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944. The seat may be temporarily transferred elsewhere by decision of the Council.

ARTICLE 46.

First Meeting of Assembly.

The first meeting of the Assembly shall be summoned by the Interim Council of the above mentioned Provisional Organization as soon as the Convention has come into force, to meet at a time and place to be decided by the Interim Council.

ARTICLE 47.

Legal capacity.

The Organization shall enjoy in the territory of each contracting State such legal capacity as may be necessary for the performance of its functions. Full juridical personality shall be granted wherever compatible with the constitution and laws of the State concerned.

CHAPTER VIII.

The Assembly.

ARTICLE 48.

Meetings of Assembly and voting.

(a) The Assembly shall meet annually and shall be convened by the Council at a suitable time and place. Extraordinary meetings for the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of any ten contracting States addressed to the Secretary General.

(b) All contracting States shall have an equal right to be represented at the meetings of the Assembly and each contracting State shall be entitled to one vote. Delegates representing contracting States may be assisted by technical advisers who may participate in the meetings but shall have no vote.

(c) A majority of the contracting States is required to constitute a quorum for the meetings of the Assembly. Unless otherwise provided in this Convention, decisions of the Assembly shall be taken by a majority of the votes cast.

ARTICLE 49.

Powers and duties of Assembly.

The powers and duties of the Assembly shall be to:

- (a) Elect at each meeting its President and other officers;
- (b) Elect the contracting States to be represented on the Council, in accordance with the provisions of Chapter IX;
- (c) Examine and take appropriate action on the reports of the Council and decide on any matter referred to it by the Council;
- (d) Determine its own rules of procedure and establish such subsidiary commissions as it may consider to be necessary or desirable;
- (e) Vote an annual budget and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XII;
- (f) Review expenditures and approve the accounts of the Organization;
- (g) Refer, at its discretion, to the Council, to subsidiary commissions, or to any other body any matter within its sphere of action;
- (h) Delegate to the Council the powers and authority necessary or desirable for the discharge of the duties of the Organization and revoke or modify the delegations of authority at any time;
- (i) Carry out the appropriate provisions of Chapter XIII;
- (j) Consider proposals for the modification or amendment of the provisions of this Convention and, if it ap-

proves of the proposals, recommend them to the contracting States in accordance with the provisions of Chapter XXI;

(k) Deal with any matter within the sphere of action of the Organization not specifically assigned to the Council.

CHAPTER IX.

The Council.

ARTICLE 50.

Composition and election of Council.

(a) The Council shall be a permanent body responsible to the Assembly. It shall be composed of twenty-one contracting States elected by the Assembly. An election shall be held at the first meeting of the Assembly and thereafter every three years, and the members of the Council so elected shall hold office until the next following election.

(b) In electing the members of the Council, the Assembly shall give adequate representation to (1) the States of chief importance in air transport; (2) the States not otherwise included which make the largest contribution to the provision of facilities for international civil air navigation; and (3) the States not otherwise included whose designation will ensure that all the major geographic areas of the world are represented on the Council. Any vacancy on the Council shall be filled by the Assembly as soon as possible; any contracting State so elected to the Council shall hold office for the unexpired portion of its predecessor's term of office.

(c) No representative of a contracting State on the Council shall be actively associated with the operation of an international air service or financially interested in such a service.

ARTICLE 51.

President of Council.

The Council shall elect its President for a term of three years. He may be reelected. He shall have no vote. The Council shall elect from among its members one or more Vice Presidents who shall retain their right to vote when serving as acting President. The President need not be selected from among the representatives of the members of the Council but, if a representative is elected, his seat shall be deemed vacant and it shall be filled by the State which he represented. The duties of the President shall be to:

- (a) Convene meetings of the Council, the Air Transport Committee, and the Air Navigation Commission;
- (b) Serve as representative of the Council; and
- (c) Carry out on behalf of the Council the functions which the Council assigns to him.

ARTICLE 52.

Voting in Council.

Decisions by the Council shall require approval by a majority of its members. The Council may delegate authority with respect to any particular matter to a committee of its members. Decisions of any committee of the Council may be appealed to the Council by any interested contracting State.

ARTICLE 53.

Participation without a vote.

Any contracting State may participate, without a vote, in the consideration by the Council and by its committees and commissions of any question which especially affects its interests. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of a dispute to which it is a party.

ARTICLE 54.

Mandatory functions of Council.

The Council shall:

- (a) Submit annual reports to the Assembly;
- (b) Carry out the directions of the Assembly and discharge the duties and obligations which are laid on it by this Convention;
- (c) Determine its organization and rules of procedure;
- (d) Appoint and define the duties of an Air Transport Committee, which shall be chosen from among the representatives of the members of the Council, and which shall be responsible to it;
- (e) Establish an Air Navigation Commission, in accordance with the provision of Chapter X;
- (f) Administer the finances of the Organization in accordance with the provisions of Chapters XII and XV;
- (g) Determine the emoluments of the President of the Council;
- (h) Appoint a chief executive officer who shall be called the Secretary General, and make provision for the appointment of such other personnel as may be necessary, in accordance with the provisions of Chapter XI;
- (i) Request, collect, examine and publish information relating to the advancement of air navigation and the operation of international air services, including information about the costs of operation and particulars of subsidies paid to airlines from public funds;
- (j) Report to contracting States any infraction of this Convention, as well as any failure to carry out recommendations or determinations of the Council;
- (k) Report to the Assembly any infraction of this Convention where a contracting State has failed to take appropriate action within a reasonable time after notice of the infraction;
- (l) Adopt, in accordance with the provisions of Chapter VI of this Convention, international standards and re-

commended practices; for convenience, designate them as Annexes to this Convention; and notify all contracting States of the action taken;

(m) Consider recommendations of the Air Navigation Commission for amendment of the Annexes, and take action in accordance with the provisions of Chapter XX;

(n) Consider any matter relating to the Convention which any contracting State refers to it.

ARTICLE 55.

Permissive functions of Council.

The Council may:

(a) Where appropriate and as experience may show to be desirable, create subordinate air transport commissions on a regional or other basis and define groups of states or airlines with or through which it may deal to facilitate the carrying out of the aims of this Convention.

(b) Delegate to the Air Navigation Commission duties additional to those set forth in the Convention and revoke or modify such delegations of authority at any time;

(c) Conduct research into all aspects of air transport and air navigation which are of international importance, communicate the results of its research to the contracting States, and facilitate the exchange of information between contracting States on air transport and air navigation matters;

(d) Study any matters affecting the organization and operation of international air transport, including the international ownership and operation of international air services on trunk routes, and submit to the Assembly plans in relation thereto;

(e) Investigate, at the request of any contracting State, any situation which may appear to present avoidable obstacles to the development of international air navigation; and, after such investigation, issue such reports as may appear to it desirable.

CHAPTER X.

The Air Navigation Commission.

ARTICLE 56.

Nomination and appointment of Commission.

The Air Navigation Commission shall be composed of twelve members appointed by the Council from among persons nominated by contracting States. These persons shall have suitable qualifications and experience in the science and practice of aeronautics. The Council shall request all contracting States to submit nominations. The President of the Air Navigation Commission shall be appointed by the Council.

ARTICLE 57.

Duties of Commission.

The Air Navigation Commission shall:

- (a) Consider and recommend to the Council for adoption, modifications of the Annexes to this Convention;
- (b) Establish technical subcommissions on which any contracting State may be represented, if it so desires;
- (c) Advise the Council concerning the collection and communication to the contracting States of all information which it considers necessary and useful for the advancement of air navigation.

CHAPTER XI.

Personnel.

ARTICLE 58.

Appointment of personnel.

Subject to any rules laid down by the Assembly and to the provisions of this Convention, the Council shall determine the method of appointment and of termination of appointment, the training, and the salaries, allowances, and conditions of service of the Secretary General and other personnel of the Organization, and may employ or make use of the services of nationals of any contracting State.

ARTICLE 59.

International character of personnel.

The President of the Council, the Secretary General, and other personnel shall not seek or receive instructions in regard to the discharge of their responsibilities from any authority external to the Organization. Each contracting State undertakes fully to respect the international character of the responsibilities of the personnel and not to seek to influence any of its nationals in the discharge of their responsibilities.

ARTICLE 60.

Immunities and privileges of personnel.

Each contracting State undertakes, so far as possible under its constitutional procedure, to accord to the President of the Council, the Secretary General, and the other personnel of the Organization, the immunities and privileges which are accorded to corresponding personnel of other public international organizations. If a general international agreement on the immunities and privileges of international civil servants is arrived at, the immunities and privileges accorded to the President, the Secretary

General and the other personnel of the Organization shall be the immunities and privileges accorded under that general international agreement.

CHAPTER XII

Finance.

ARTICLE 61.

Budget and apportionment of expenses.

The Council shall submit to the Assembly an annual budget, annual statements of accounts and estimates of all receipts and expenditures. The Assembly shall vote the budget with whatever modification it sees fit to prescribe, and, with the exception of assessments under Chapter XV to States consenting thereto, shall apportion the expenses of the Organization among the contracting States on the basis which it shall from time to time determine.

ARTICLE 62.

Suspension of voting power.

The Assembly may suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that fails to discharge within a reasonable period its financial obligations to the Organization.

ARTICLE 63.

Expenses of delegations and other representatives.

Each contracting State shall bear the expenses of its own delegation to the Assembly and the remuneration, travel, and other expenses of any person whom it appoints to serve on the Council, and of its nominees or representatives on any subsidiary committees or commissions of the Organization.

CHAPTER XIII.

Other International Arrangements.

ARTICLE 64.

Security arrangements.

The Organization may, with respect to air matters within its competence directly affecting world security, by vote of the Assembly enter into appropriate arrangements with any general organization set up by the nations of the world to preserve peace.

ARTICLE 65.

Arrangements with other international bodies.

The Council, on behalf of the Organization, may enter into agreements with other international bodies for the maintenance of common services and for common arrangements concerning personnel and, with the approval of the Assembly, may enter into such other arrangements as may facilitate the work of the Organization.

ARTICLE 66.

Functions relating to other agreements.

(a) The Organization shall also carry out the functions placed upon it by the International Air Services Transit Agreement and by the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944, in accordance with the terms and conditions therein set forth.

(b) Members of the Assembly and the Council who have not accepted the International Air Services Transit Agreement or the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944 shall not have the right to vote on any questions referred to the Assembly or Council under the provisions of the relevant Agreement.

PART. III.

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT.

CHAPTER XIV.

Information and Reports.

ARTICLE 67.

File reports with Council.

Each contracting State undertakes that its international airlines shall, in accordance with requirements laid down by the Council, file with the Council traffic reports, cost statistics and financial statements showing among other things all receipts and the sources thereof.

CHAPTER XV.

Airports and other Air navigation facilities.

ARTICLE 68.

Designation of routes and airports.

Each contracting State may, subject to the provisions of this Convention, designate the route to be followed within

its territory by any international air service and the airports which any such service may use.

ARTICLE 69.

Improvement of air navigation facilities.

If the Council is of the opinion that the airports or other air navigation facilities, including radio and meteorological services, of a contracting State are not reasonably adequate for the safe, regular, efficient, and economical operation of international air services, present or contemplated, the Council shall consult with the State directly concerned, and other States affected, with a view to finding means by which the situation may be remedied, and may make recommendations for that purpose. No contracting State shall be guilty of an infraction of this Convention if it fails to carry out these recommendations.

ARTICLE 70.

Financing of air navigation facilities.

A contracting State, in the circumstances arising under the provisions of Article 69, may conclude an arrangement with the Council for giving effect to such recommendations. The State may elect to bear all of the costs involved in any such arrangement. If the State does not so elect, the Council may agree, at the request of the State, to provide for all or portion of the costs.

ARTICLE 71.

Provision and maintenance of facilities by Council.

If a contracting State so requests, the Council may agree to provide, man, maintain, and administer any or all of the airports and other air navigation facilities, including radio and meteorological services, required in its territory for the safe, regular, efficient and economical operation of the International air services of the other contracting States, and may specify just and reasonable charges for the use of the facilities provided.

ARTICLE 72.

Acquisition or use of land.

Where land is needed for facilities financed in whole or in part by the Council at the request of a contracting State, that State shall either provide the land itself, retaining title if it wishes, or facilitate the use of the land by the Council on just and reasonable terms and in accordance with the laws of the State concerned.

ARTICLE 73.

Expenditure and assessment of funds.

Within the limit of the funds which may be made available to it by the Assembly under Chapter XII, the

Council may make current expenditures for the purposes of this Chapter from the general funds of the Organization. The Council shall assess the capital funds required for the purposes of this Chapter in previously agreed proportions over a reasonable period of time to the contracting States consenting thereto whose airlines use the facilities. The Council may also assess to States that consent any working funds that are required.

ARTICLE 74.

Technical assistance and utilization of revenues.

When the Council, at the request of a contracting State, advances funds or provides airports or other facilities in whole or in part, the arrangement may provide, with the consent of that State, for technical assistance in the supervision and operation of the airports and other facilities, and for the payment, from the revenues derived from the operation of the airports and other facilities, of the operating expenses of the airports and the other facilities, and of interest and amortization charges.

ARTICLE 75.

Taking over of facilities from Council.

A contracting State may at any time discharge any obligation into which it has entered under Article 70, and take over airports and other facilities which the Council has provided in its territory pursuant to the provisions of Articles 71 and 72, by paying to the Council an amount which in the opinion of the Council is reasonable in the circumstances. If the State considers that the amount fixed by the Council is unreasonable it may appeal to the Assembly against the decision of the Council and the Assembly may confirm or amend the decision of the Council.

ARTICLE 76.

Return of funds.

Funds obtained by the Council through reimbursement under Article 75 and from receipts of interest and amortization payments under Article 74 shall, in the case of advances originally financed by States under Article 73, be returned to the States which were originally assessed in the proportion of their assessments, as determined by the Council.

CHAPTER XVI.

Joint operating Organizations and Pooled Services.

ARTICLE 77.

Joint operating organizations permitted.

Nothing in this Convention shall prevent two or more contracting States from constituting joint air transport oper-

ating organizations or international operating agencies and from pooling their air services on any routes or in any regions, but such organizations or agencies and such pooled services shall be subject to all the provisions of this Convention, including those relating to the registration of agreements with the Council. The Council shall determine in what manner the provisions of this Convention relating to nationality of aircraft shall apply to aircraft operated by international operating agencies.

ARTICLE 78.

Function of Council.

The Council may suggest to contracting States concerned that they form joint organizations to operate air services on any routes or in any regions.

ARTICLE 79.

Participation in operating organizations.

A State may participate in joint operating organizations or in pooling arrangements, either through its government or through an airline company or companies designated by its government. The companies may, at the sole discretion of the State concerned, be state-owned or partly state-owned or privately owned.

PART IV.

FINAL PROVISIONS.

CHAPTER XVII.

Other Aeronautical Agreements and Arrangements.

ARTICLE 80.

Paris and Habana Conventions.

Each contracting State undertakes, immediately upon the coming into force of this Convention, to give notice of denunciation of the Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation signed at Paris on October 13, 1919 or the Convention on Commercial Aviation signed at Habana on February 20, 1928, if it is a party to either. As between contracting States, this Convention supersedes the Conventions of Paris and Habana previously referred to.

ARTICLE 81.

Registration of existing agreements.

All aeronautical agreements which are in existence on the coming into force of this Convention, and which are

between a contracting State or any other State or between an airline of a contracting State and any other State or the airline of any other State, shall be forthwith registered with the Council.

ARTICLE 82.

Abrogation of inconsistent arrangements.

The contracting States accept this Convention as abrogating all obligations and understandings between them which are inconsistent with its terms, and undertake not to enter into any such obligations and understandings. A contracting State which, before becoming a member of the Organization has undertaken any obligations toward a non-contracting State or a national of a contracting State or of a non-contracting State inconsistent with the terms of this Convention, shall take immediate steps to procure its release from the obligations. If an airline of any contracting State has entered into any such inconsistent obligations, the State of which it is a national shall use its best efforts to secure their termination forthwith and shall in any event cause them to be terminated as soon as such action can lawfully be taken after the coming into force of this Convention.

ARTICLE 83.

Registration of new arrangements.

Subject to the provisions of the preceding Article, any contracting State may make arrangements not inconsistent with the provisions of this Convention. Any such arrangement shall be forthwith registered with the Council, which shall make it public as soon as possible.

CHAPTER XVIII.

Disputes and Default.

ARTICLE 84.

Settlement of disputes.

If any disagreement between two or more contracting States relating to the interpretation or application of this Convention and its Annexes cannot be settled by negotiation, it shall, on the application of any State concerned in the disagreement, be decided by the Council. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of any dispute to which it is a party. Any contracting State may, subject to Article 85, appeal from the decision of the Council to an *ad hoc* arbitral tribunal agreed upon with the other parties to the dispute or to the Permanent Court of International Justice. Any such appeal shall be notified to the Council within sixty days of receipt of notification of the decision of the Council.

ARTICLE 85.

Arbitration procedure.

If any contracting State party to a dispute in which the decision of the Council is under appeal has not accepted the Statute of the Permanent Court of International Justice and the contracting States parties to the dispute cannot agree on the choice of the arbitral tribunal, each of the contracting States parties to the dispute shall name a single arbitrator who shall name an umpire. If either contracting State party to the dispute fails to name an arbitrator within a period of three months from the date of the appeal, an arbitrator shall be named on behalf of that State by the President of the Council from a list of qualified and available persons maintained by the Council. If, within thirty days, the arbitrators cannot agree on an umpire, the President of the Council shall designate an umpire from the list previously referred to. The arbitrators and the umpire shall then jointly constitute an arbitral tribunal. Any arbitral tribunal established under this or the preceding Article shall settle its own procedure and give its decisions by majority vote, provided that the Council may determine procedural questions in the event of any delay which in the opinion of the Council is excessive.

ARTICLE 86.

Appeals.

Unless the Council decides otherwise, any decision by the Council on whether an international airline is operating in conformity with the provisions of this Convention shall remain in effect unless reversed on appeal. On any other matter, decisions of the Council shall, if appealed from, be suspended until the appeal is decided. The decisions of the Permanent Court of International Justice and of an arbitral tribunal shall be final and binding.

ARTICLE 87.

Penalty for non-conformity of airline.

Each contracting State undertakes not to allow the operation of an airline of a contracting State through the air space above its territory if the Council has decided that the airline concerned is not conforming to a final decision rendered in accordance with the previous Article.

ARTICLE 88.

Penalty for non-conformity by State.

The Assembly shall suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that is found in default under the provisions of this Chapter.

CHAPTER XIX.

War.

ARTICLE 89.

War and emergency conditions.

In case of war, the provisions of this Convention shall not affect the freedom of action of any of the contracting States affected, whether as belligerents or as neutrals. The same principle shall apply in the case of any contracting State which declares a state of national emergency and notifies the fact to the Council.

CHAPTER XX.

Annexes.

ARTICLE 90.

Adoption and amendment of Annexes.

(a) The adoption by the Council of the Annexes described in Article 54, subparagraph (1), shall require the vote of two-thirds of the Council at a meeting called for that purpose and shall then be submitted by the Council to each contracting State. Any such Annex or any amendment of an Annex shall become effective within three months after its submission to the contracting States or at the end of such longer period of time as the Council may prescribe, unless in the meantime a majority of the contracting States register their disapproval with the Council.

(b) The Council shall immediately notify all contracting States of the coming into force of any Annex or amendment thereto.

CHAPTER XXI.

**Ratifications, Adherences, Amendments,
and Denunciations.**

ARTICLE 91.

Ratification of Convention.

(a) This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall give notice of the date of the deposit to each of the signatory and adhering States.

(b) As soon as this Convention has been ratified or adhered to by twenty-six States it shall come into force

between them on the thirtieth day after deposit of the twenty-sixth instrument. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification.

(c) It shall be the duty of the Government of the United States of America to notify the government of each of the signatory and adhering States of the date on which this Convention comes into force.

ARTICLE 92.

Adherence to Convention.

(a) This Convention shall be open for adherence by members of the United Nations and States associated with them, and States which remained neutral during the present world conflict.

(b) Adherence shall be effected by a notification addressed to the Government of the United States of America and shall take effect as from the thirtieth day from the receipt of the notification by the Government of the United States of America, which shall notify all the contracting States.

ARTICLE 93.

Admission of other States.

States other than those provided for in Articles 91 and 92 (a) may, subject to approval by any general international organization set up by the nations of the world to preserve peace, be admitted to participation in this Convention by means of a four-fifths vote of the Assembly and on such conditions as the Assembly may prescribe: provided that in each case the assent of any State invaded or attacked during the present war by the State seeking admission shall be necessary.

ARTICLE 94.

Amendment of Convention.

(a) Any proposed amendment to this Convention must be approved by a two-thirds vote of the Assembly and shall then come into force in respect of States which have ratified such amendment when ratified by the number of contracting States specified by the Assembly. The number so specified shall not be less than two-thirds of the total number of contracting States.

(b) If in its opinion the amendment is of such a nature as to justify this course, the Assembly in its resolution recommending adoption may provide that any State which has not ratified within a specified period after the amendment has come into force shall thereupon cease to be a member of the Organization and a party to the Convention.

ARTICLE 95.

Denunciation of Convention.

(a) Any contracting State may give notice of denunciation of this Convention three years after its coming into effect by notification addressed to the Government of the United States of America, which shall at once inform each of the contracting States.

(b) Denunciation shall take effect one year from the date of the receipt of the notification and shall operate only as regards the State effecting the denunciation.

CHAPTER XXII.

Definitions.

ARTICLE 96.

For the purpose of this Convention the expression :

(a) « Air service » means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.

(b) « International air service » means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

(c) « Airline » means any air transport enterprise offering or operating an international air service.

(d) « Stop for non-traffic purposes » means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

Signature of Convention.

In witness whereof, the undersigned Plenipotentiaries, having been duly authorized, sign this Convention on behalf of their respective governments on the dates appearing opposite their signatures.

Done at Chicago the seventh day of December 1944, in the English language. A text drawn up in the English, French, and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be opened for signature at Washington, D. C. Both texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the governments of all the States which may sign or adhere to this Convention.