

CONVENȚIE
privind aviația civilă internațională,
semnată la Chicago, la 7 decembrie 1944

Preambul

Considerând că dezvoltarea viitoare a aviației civile internaționale poate contribui în mare măsură la crearea și menținerea prieteniei și înțelegerii între națiunile și popoarele lumii în timp ce orice abuz în această dezvoltare poate deveni un pericol pentru securitatea generală și

Considerând că este de dorit să se evite orice neînțelegere între națiuni și între popoare și să dezvolte între ele cooperarea de care depinde pacea lumii;

În consecință, guvernele semnatare, convenind asupra anumitor principii și aranjamente pentru ca aviația civilă internațională să se poată dezvolta într-un mod sigur și ordonat și pentru ca serviciile internaționale de transporturi aeriene să poată fi întemeiate pe o bază de posibilități egale pentru toți și să fie exploatate într-un mod sănătos și economic.

Au încheiat în acest scop prezenta Convenție.

Partea întâi
Navigația aeriană
Capitolul 1

Principii generale și aplicarea Convenției

Articolul 1

Suveranitatea

Statele contractante recunosc că fiecare stat are suveranitatea completă și exclusivă asupra spațiului aerian de deasupra teritoriului său.

Articolul 2

Teritoriul

Pentru aplicarea prezentei Convenții, prin teritoriul unui stat se înțelege regiunile terestre și apele teritoriale adiacente aflate sub suveranitatea, suzeranitatea, protecția sau mandatul aceluia stat.

Articolul 3

Aeronavele civile și aeronavele de stat

- a) Prezenta Convenție se va aplica numai aeronavelor civile și nu se va aplica aeronavelor de stat.
- b) Aeronavele folosite pentru servicii militare, vamale sau de poliție vor fi considerate ca aeronave de stat.
- c) Nici o aeronavă de stat a unui Stat contractant nu va putea survola teritoriul unui alt stat sau ateriza pe acest teritoriu, fără a fi obținut o autorizație printr-un acord special sau în vreun alt fel, și conform condițiilor stabilite.
- d) Statele contractante se obligă să țină seamă de securitatea navigației aeronavelor când vor stabili reglementări pentru aeronavele de stat.

Articolul 4

Folosirea abuzivă a aviației civile

Fiecare stat contractant se obligă să nu folosească aviația civilă în scopuri incompatibile cu țelurile acestei Convenții.

Capitolul II

Survolul teritoriului Statelor Contractante

Articolul 5

Dreptul de survol pentru aeronavele care nu asigură servicii regulate

Fiecare Stat contractant este de acord ca toate aeronavele celorlalte State contractante, care nu sunt folosite pentru servicii aeriene internaționale regulate, să aibă dreptul de a pătrunde pe teritoriul său, sau de a-1 traversa în tranzit fără escală și de a foca escale ne comerciale, fără a trebui să obțină o autorizație prealabilă, cu condiția ca să se respecte dispozițiile Convenției de față și sub rezerva dreptului pe care-l

are statul survolat de a cere o aterizare. Totuși, fiecare Stat contractant își rezervă dreptul de a cere, pentru rațiuni de securitate a zborului, ca aeronavele care doresc să survoleze regiuni inaccesibile sau care nu sunt prevăzute cu instalații adecvate navigației aeriene, să urmeze itinerarele prescrise sau să obțină o autorizație specială.

Aeronavele menționate, dacă asigură transportul de pasageri, de mărfuri sau de poștă în schimbul unei remunerații sau în executarea unui contract de locație, în afara serviciilor aeriene internaționale regulate, vor avea de asemenea dreptul, sub rezerva dispozițiilor art. 7, să îmbarce sau să debarce călători, să încarce sau să descarce mărfuri sau poștă sub rezerva dreptului pentru statul unde se face îmbarcarea sau debarcarea de a impune reglementările, condițiile sau restricțiile pe care le-ar putea socoti utile.

Articolul 6 **Servicii aeriene regulate**

Nici un serviciu aerian internațional regulat nu va putea fi exploatat deasupra sau în interiorul teritoriului unui Stat contractant dacă nu are permisiunea specială sau orice altă autorizație a statului respectiv și cu condiția de a se conforma celor cuprinse în această permisiune sau autorizație.

Articolul 7 **Cabotajul**

Fiecare Stat contractant va avea dreptul de a refuza aeronavelor altor State contractante permisiunea de a îmbarca pe teritoriul său călători și de a încărca poștă sau mărfuri pentru a le transporta, contra plată sau în executarea unui contract de locație, într-un alt punct de pe teritoriul său. Fiecare Stat contractant se obligă, pe de o parte, să nu încheie nici un aranjament prin care s-ar acorda în mod expres, pe bază de exclusivitate, orice privilegiu de această natură unui alt stat sau unei întreprinderi de transporturi aeriene a unui alt stat și, pe de altă parte, să nu obțină un asemenea privilegiu exclusiv din partea unui alt stat.

Articolul 8 **Aeronave fără pilot**

Nici o aeronavă care poate zbura fără pilot nu va putea survola, fără pilot, teritoriul unui Stat contractant fără a avea o autorizație specială a statului respectiv și în conformitate cu prevederile acestei autorizații. Fiecare Stat contractant se obligă să ia măsurile necesare pentru ca zborul fără pilot al unei asemenea aeronave în regiunile deschise aeronavelor civile să fie controlat, în așa fel încât să se evite orice pericol pentru aeronavele civile.

Articolul 9 **Zonele interzise**

a) Fiecare Stat contractant va putea, pentru motive de necesitate militară sau în interesul securității publice, să restrângă sau să interzică, în mod uniform, pentru orice aeronavă a altor state, survolul anumitor zone ale teritoriului său, fiind înțeles că nu se va face nici o deosebire în această privință între aeronavele statului în cauză folosite în serviciile internaționale de transporturi aeriene regulate și aeronavele celorlalte State contractante, folosite în servicii similare. Aceste zone interzise vor avea o întindere și o așezare rezonabilă spre a nu stânjeni în mod inutil navigația aeriană. Definierea zonelor interzise situate pe teritoriul unui Stat contractant și toate schimbările care ar putea fi aduse ulterior vor trebui să fie comunicate, îndată ce acest lucru este posibil, celorlalte State contractante, precum și Organizației Aviației Civile Internaționale;

b) Fiecare Stat contractant își rezervă de asemenea dreptul ca, în împrejurări excepționale, sau în timpul unei perioade de criză, ori în interesul securității publice, să restrângă sau să interzică, în mod provizoriu și cu efecte imediate, survolul teritoriului său sau al unei părți din interiorul său, cu condiția ca această restricție sau interdicție să se aplice, fără deosebire de naționalitate, aeronavelor tuturor celorlalte state;

c) Fiecare Stat contractant va putea, în condițiile pe care este liber a le stabili, să ceară ca orice aeronavă care pătrunde în zonele prevăzute în alineatele a) și b) de mai sus să aterizeze de îndată ce-i va fi posibil pe un aeroport desemnat în interiorul teritoriului său.

Articolul 10

Aterizarea pe un aeroport vamal

Afară de cazul în care, potrivit clauzelor Convenției de față sau unei autorizații speciale, o aeronavă are permisiunea de a traversa teritoriul unui Stat contractant fără a ateriza, orice aeronavă care pătrunde pe teritoriul unui Stat contractant va trebui, dacă regulamentele aceluia stat o cer, să aterizeze pe un aeroport desemnat de acest stat în scopul inspecțiilor vamale sau de altă natură. Orice aeronavă care părăsește teritoriul unui Stat contractant va trebui să pornească de la un aeroport vamal desemnat în același fel. Caracteristicile tuturor aeroporturilor desemnate ca aeroporturi vamale vor fi publicate de fiecare stat și transmise Organizației Aviației Civile Internaționale instituită prin dispozițiile părții a doua a Convenției de față, care le va comunica tuturor celorlalte State contractante.

Articolul 11

Aplicarea reglementărilor privind navigația aeriană

Sub rezerva dispozițiilor Convenției de față, legile și regulamentele unui Stat contractant, privitoare la intrarea și ieșirea de pe teritoriul său a aeronavelor folosite în navigația aeriană internațională sau privitoare la exploatarea și la navigația acestor aeronave în timpul prezenței lor în limitele teritoriului său, se vor aplica, fără deosebire de naționalitate, aeronavelor tuturor Statelor contractante, iar aceste aeronave vor trebui să li se conformeze la intrarea și la ieșirea de pe teritoriul acestui stat și când se află pe acest teritoriu.

Articolul 12

Regulile de zbor

Fiecare Stat contractant se angajează să adopte măsuri menite să asigure ca toate aeronavele care survolează teritoriul său sau manevrează deasupra acestuia, precum și toate aeronavele cu însemnele naționalității sale, oriunde s-ar găsi, să se conformeze regulilor și regulamentelor aplicabile în locul respectiv, zborul și manevrei aeronavelor.

Fiecare Stat contractant se angajează să vegheze ca propriile sale regulamente să rămână, în această privință și cât mai mult posibil, conforme cu acelea care vor fi stabilite din timp în timp, m aplicarea prezentei Convenții. Deasupra mării libere se vor respecta regulile ce se vor stabili în aplicarea prezentei Convenții. Fiecare Stat contractant se obligă să urmărească orice persoană care ar încălca regulamentele aplicabile.

Articolul 13

Reglementările privind intrarea și ieșirea

Legile și regulamentele unui Stat contractant care reglementează pe teritoriul său intrarea sau ieșirea pasagerilor, echipajelor sau mărfurilor transportate de aeronave, cum sunt legile și regulamentele privind formalitățile de intrare, de ieșire, de imigrare, de pașaport, vamale și de carantină, trebuie respectate de pasageri și echipaje sau cu privire la mărfurile menționate mai sus, la intrare, la ieșire sau în limitele teritoriului acestui stat.

Articolul 14

Protecția împotriva propagării bolilor

Fiecare Stat contractant se obligă să ia măsuri eficace pentru a preveni propagarea, prin intermediul navigației aeriene, a holerei, a tifosului (epidemic), a variolei, a frigurilor galbene, a ciumei, precum și a oricăror alte boli contagioase, pe care Statele contractante, dacă va fi cazul, vor considera necesar să le desemneze. În acest scop, Statele contractante vor ține legături strânse cu organismele însărcinate cu elaborarea regulamentelor internaționale privind măsurile sanitare aplicabile aeronavelor. Aceste consultări nu vor afecta cu nimic aplicarea oricărei convenții internaționale în vigoare în această materie, la care Statele contractante ar putea fi părți.

Articolul 15

Taxe de aeroport și drepturile similare

Orice aeroport al unui Stat contractant, care este deschis folosinței publice pentru aeronavele naționale ale acestui stat va fi, sub rezerva dispozițiilor art.68, deschis, de asemenea, în aceleași condiții,

aeronavelor tuturor celorlalte State contractante. Se vor aplica condiții uniforme și pentru utilizarea de către aeronavele fiecărui Stat contractant a tuturor instalațiilor necesare navigației aeriene, inclusiv a serviciilor radioelectrice și de meteorologie, care pot fi puse la dispoziția publicului pentru a contribui la securitatea și rapiditatea navigației aeriene.

Taxele pe care un Stat contractant le-ar stabili sau a căror stabilire ar putea s-o permită pentru utilizarea de către aeronavele oricărui alt Stat contractant a aeroporturilor și a instalațiilor menționate necesare navigației aeriene, nu vor trebui să depășească:

a) pentru aeronavele care nu sunt folosite în servicii aeriene internaționale regulate, taxele ce se plătesc de aeronavele sale naționale de același tip, folosite în servicii similare.

b) pentru aeronavele folosite în servicii aeriene internaționale regulate, taxele ce se plătesc de aeronavele sale naționale folosite în servicii internaționale similare.

Toate aceste taxe vor fi publicare și comunicare Organizației Aviației Civile Internaționale, sub rezerva că la cererea unui Stat contractant interesat, taxele stabilite pentru utilizarea aeroporturilor și altor instalații vor fi examinate de Consiliu, care va întocmi un raport și va face recomandări în legătură cu aceasta statului sau statelor interesate. Nici un drept, nici o taxă sau altă sarcină motivate numai prin tranzitul, intrarea sau ieșirea unei aeronave nu vor fi impuse de un Stat contractant nici aeronavelor unui alt Stat contractant, nici persoanelor și bunurilor ce se găsesc la bordul aeronavelor respective.

Articolul 16

Controlul aeronavelor

Autoritățile componente ale fiecărui Stat contractant vor avea dreptul de a controla la aterizare și la plecare, fără a provoca întârzieri excesive, aeronavelor celorlalte State contractante și de a examina certificatele și celelalte documente prevăzute în Convenția de față.

Capitolul III

Naționalitatea aeronavelor

Articolul 17

Naționalitatea aeronavelor

Aeronavele au naționalitatea statului în care sunt înmatriculate.

Articolul 18

Înmatricularea multiplă

O aeronavă nu poate să fie valabil înmatriculată în mai multe state, dar înmatricularea sa va putea fi transferată de la un stat la altul.

Articolul 19

Legile naționale care guvernează înmatricularea

Înmatricularea sau transferul înmatriculării unei aeronave în orice Stat contractant se va efectua potrivit legilor și regulamentelor acestui stat.

Articolul 20

Semnele naționalității

Orice aeronavă folosită în navigația aeriană internațională va purta semnele de naționalitate și de înmatriculare proprii.

Articolul 21

Comunicarea înmatriculării

Fiecare Stat contractant se obligă să furnizeze, la cerere, oricărui alt Stat contractant, sau Organizației Aviației Civile Internaționale informații privind înmatricularea și proprietatea oricărei aeronave înmatriculate în acest stat. În afară de aceasta, fiecare Stat contractant va prezenta Organizației Aviației Civile Internaționale, potrivit regulamentelor pe care aceasta ar putea să le elaboreze, rapoarte cuprinzând toate informațiile corespunzătoare pe care le va putea furniza cu privire la proprietatea și controlul aeronavelor înmatriculate în acest stat și destinate în mod normal navigației aeriene internaționale. Organizația Aviației Civile Internaționale va pune, la cerere, informațiile astfel obținute la dispoziția celorlalte State contractante.

Capitolul IV
Măsuri destinate să înlesnească navigația aeriană

Articolul 22
Simplificarea formalităților

Fiecare Stat contractant se obligă să adopte regulamente speciale sau orice alte măsuri practice având ca scop de a înlesni și de a accelera navigația aeronavelor între teritoriile Statelor contractante și de a evita întârzieri inutile aeronavelor, echipajelor, călătorilor și încărcăturilor lor, în special în privința aplicării legilor privitoare la imigrare, la carantină, la vămi și la formalitățile de plecare.

Articolul 23
Formalitățile vamale și de imigrare

Fiecare Stat contractant se obligă, în măsura în care va aprecia posibil, să stabilească regulamente vamale și de imigrare aplicabile navigației aeriene internaționale, potrivit metodelor care ar putea să fie stabilite sau recomandate din timp în timp în aplicarea Convenției de față. Nici o dispoziție a Convenției de față nu va putea fi interpretată ca opunându-se stabilirii de aeroporturi franco.

Articolul 24
Taxe vamale

a) Orice aeronavă care efectuează un zbor spre sau dinspre teritoriul unui Stat contractant, sau deasupra acestui teritoriu, va fi scutită temporar de taxe vamale, în condițiile stabilite de regulamentele vamale ale acestui stat. Carburanții, uleiurile lubrifiante, piesele de schimb, echipamentul normal și proviziile de bord care se găsesc în aeronava aparținând unui Stat contractant la sosirea pe teritoriul unui alt Stat contractant și care se găsea încă la bord la plecarea sa din acest teritoriu vor fi scutite de taxe vamale, de cheltuieli de control sau alte taxe și drepturi similare impuse de stat sau de autoritățile locale. Această scutire nu se va aplica cantităților de materiale sau obiectelor descărcate, afară de cazul în care regulamentele vamale ale statului respectiv ar conține dispoziții contrarii, în sensul de a cere ca aceste cantități de materiale sau aceste obiecte să fie păstrate sub supravegherea vămii.

b) Piesele de schimb și echipamentul aduse pe teritoriul unui Stat contractant spre a fi montate sau utilizate pe aeronava unui alt Stat contractant folosită la navigația aeriană internațională, vor fi scutite de taxe vamale, sub rezerva respectării regulamentelor statului interesat, care pot prevedea că aceste obiecte vor fi păstrate sub supravegherea și controlul vamal.

Articolul 25
Aeronavele în primejdie

Fiecare Stat contractant se obligă să acorde aeronavelor în primejdie pe teritoriul său asistența pe care o va socoti cu putință și, sub rezerva exercitării dreptului de control de către propriile sale autorități, să permită proprietarilor sau autorităților statului unde este înmatriculată aeronava să ia măsurile de asistență care s-ar vădi necesare. Fiecare Stat contractant, cu prilejul cercetărilor de regăsire a aeronavelor dispărute, va participa la luarea măsurilor coordonate care vor putea fi recomandate din timp în timp în vederea aplicării prezentei Convenții.

Articolul 26
Anchetarea accidentelor

În cazul în care o aeronavă aparținând unui Stat contractant ar suferi pe teritoriul unui alt Stat contractant un accident care a provocat morți sau răni grave, sau care vădește existența unor grave defecțiuni tehnice ale aeronavei sau ale instalațiilor necesare navigației aeriene, statul pe teritoriul căruia s-a produs accidentul va deschide o anchetă asupra împrejurărilor acestuia, conformându-se în măsura în care legile sale îi vor permite, procedurii care va putea fi recomandată de Organizația Aviației Civile Internaționale. Statului în care aeronava este înmatriculată i se va acorda posibilitatea să trimită observatori care vor asista la anchetă, iar statul care efectuează ancheta va comunica celuilalt stat raportul și concluziile cu privire la accident.

Articolul 27
Scutirea de sechestru pentru contrafacerea brevetului de invenție

a) Când o aeronavă a unui Stat contractant este folosită pentru navigația aeriană internațională, intrarea

autorizată pe teritoriul unui alt Stat contractant sau tranzitul autorizat prin acest teritoriu, cu sau fără aterizare, nu poate da loc unei sechestrări sau rețineri a aeronavei, nici unei reclamații împotriva proprietarului ei sau a celui care o exploatează, nici vreunei alte intervenții din partea sau în numele acestui stat sau a oricărei persoane care domiciliază acolo, pe motiv că construcția, mecanismul, piesele, accesoriile sau modul de funcționare a aeronavei ar constitui o contrafacere a unui brevet, desen sau model oarecare acordat sau depus în mod legal în statul pe teritoriul căruia a pătruns aeronava, fiind convenit că acest stat nu va cere în nici un caz un depozit de garanție pentru scutirea de sechestrul sau reținerea menționată mai sus.

b) Dispozițiile paragrafului a) din prezentul articol se vor aplica și înmagazinării pieselor detașate și echipamentelor de schimb ale aeronavei, precum și dreptului de a folosi sau de a monta aceste piese echipamente pentru repararea aeronavelor unui Stat contractant, pe teritoriul altui Stat contractant, fiind convenit că orice piesă sau echipament brevetate, astfel înmagazinate, nu vor putea fi vândute sau distribuite în interiorul statului pe teritoriul căruia a pătruns aeronava, sau reexportate din acest stat în scopuri comerciale.

c) Nu vor beneficia de dispozițiile articolului de față decât Statele părți la prezenta Convenție (1) care sunt de asemenea părți la Convenția internațională pentru protecția proprietății industriale și la amendamentele ei sau (2) care au promulgat legi cu privire la brevetele prin care recunosc invențiile aparținând cetățenilor celorlalte Statelor părți la prezenta Convenție și le acordă protecția cuvenită.

Articolul 28

Instalațiile și sistemele standard de navigație aeriană

Fiecare Stat contractant se obligă ca, în măsura în care apreciază posibil:

a) să stabilească pe teritoriul său, în conformitate cu normele și procedeele recomandate sau stabilite din timp în timp în temeiul prezentei Convenții, aeroporturi, servicii de radiocomunicație, servicii meteorologice și alte instalații susceptibile de a ajuta navigația aeriană internațională;

b) să adopte și să pună în aplicare sistemele standard adecvate în materia procedurilor de comunicație, a codurilor, a balizajului, a semnalizării, a luminilor și a altor practici și reguli de exploatare care vor putea fi recomandate sau stabilite periodic în temeiul prezentei Convenții;

c) să colaboreze la luarea măsurilor pe plan internațional destinate să asigure publicarea hărților și a planurilor aeronautice, în conformitate cu normele care vor putea fi recomandate sau stabilite periodic în temeiul prezentei Convenții.

Capitolul V

Condiții pe care trebuie să le îndeplinească aeronavele

Articolul 29

Document de zbor ale aeronavelor

Orice aeronavă a unui Stat contractant folosită în navigația internațională va trebui, conform condițiilor prescrise de prezenta Convenție, să fie înzestrată cu următoarele documente:

a) certificatul de înmatriculare;

b) certificatul de navigabilitate;

c) autorizațiile corespunzătoare pentru fiecare membru de echipaj;

d) carnetul de drum;

e) dacă aeronava este dotată cu aparate de radiocomunicație, autorizația pentru stația de radio a navei;

f) dacă transportă călători, lista nominală a acestora, indicând punctele de îmbarcare și de destinație;

g) dacă transportă mărfuri, un manifest și declarații detaliate privind încărcătura.

Articolul 30

Aparatura de radiocomunicații a aeronavelor

a) Nici o aeronavă a unui Stat contractant, când se găsește pe teritoriul unui alt Stat contractant sau deasupra acestui teritoriu, nu va putea avea pe bordul său aparate de radioemisie, decât în cazul când autoritățile componente ale statului în care aeronava este înmatriculată au eliberat o autorizație permițând instalarea și folosirea lor. Aparatele de radioemisie vor fi folosite pe teritoriul Statului contractant survolat în conformitate cu regulamentele acestui stat.

b) Aparatele de radioemisie nu vor putea fi folosite decât de membrii personalului navigant, posesori ai unei licențe speciale eliberată de autoritățile competente ale statului în care aeronava este înmatriculată.

Articolul 31
CertIFICATELE DE NAVIGABILITATE

Orice aeronavă folosită în navigația internațională va trebui să aibă un certificat de navigabilitate eliberat sau validat de statul în care este înmatriculată.

Articolul 32
Autorizațiile personalului

- a) Pilotul și ceilalți membri ai echipajului de conducere al oricărei aeronave folosite în navigația internațională vor trebui să aibă brevete de aptitudine și autorizații eliberate sau validate de statul în care este înmatriculată aeronava;
- b) Fiecare Stat contractant își rezervă dreptul de a nu recunoaște valabile pentru survolul propriului său teritoriu brevetele de aptitudine și autorizațiile conferite unui cetățean al său, de către un alt Stat contractant.

Articolul 33
Recunoașterea certificatelor, brevetelor și autorizațiilor

CertIFICATELE DE NAVIGABILITATE, precum și brevetele de aptitudine și autorizațiile eliberate sau validate de Statul contractant în care este înmatriculată aeronava, vor fi recunoscute valabile de celelalte State contractante, cu condiția însă ca cerințele prevăzute pentru eliberarea sau validarea acestor brevete sau autorizații să fie echivalente sau superioare normelor minime care ar putea să fie stabilite periodic în temeiul prezentei Convenții.

Articolul 34
Jurnalul de bord

Pentru fiecare aeronavă folosită în navigația internațională se va ține un jurnal de bord în care vor figura date cu privire la aeronavă, la echipaj și la fiecare călătorie, așa cum se va stabili periodic în virtutea prezentei Convenții.

Articolul 35
Restricțiile cu privire la încărcătură

- a) Nici o aeronavă folosită pentru navigația internațională nu poate transporta muniții de război sau material de război, în interiorul sau deasupra teritoriului unui stat, afară de cazul în care este autorizat de acest stat. Fiecare stat determină pe cale de regulament ce trebuie înțeles prin muniții de război sau material de război în sensul prezentului articol, ținând seama, în preocuparea pentru uniformitate, de recomandările pe care Organizația Aviației Civile Internaționale le poate face din timp în timp.
- b) Fiecare Stat contractant își rezervă dreptul pentru motive de ordine publică și de securitate, să reglementeze sau să interzică transportul, înăuntrul sau deasupra teritoriului său, al unor articole decât cele enumerate la paragraful a) fiind înțeles că nu se va face, în această privință, nici o deosebire între aeronavele naționale folosite pentru navigația internațională și cele ale celorlalte state folosite în același scop și fiind în afară de aceasta înțeles că nu va putea fi impusă nici o restricție susceptibilă de a stânjeni transportul și întrebuințarea, pe bordul aeronavelor, al aparatelor necesare manevrei sau navigației acelor aeronave, precum și securității personalului sau a pasagerilor.

Articolul 36
Aparate fotografice

Fiecare Stat contractant are dreptul de a interzice sau de a reglementa întrebuințarea aparatelor fotografice pe bordul aeronavelor care survolează teritoriul său.

Capitolul VI
Norme și practici internaționale recomandate

Articolul 37
Adoptarea normelor și procedurilor internaționale

Fiecare Stat contractant se obligă să colaboreze, la atingerea gradului celui mai ridicat de uniformitate în regulamente, norme, proceduri și metode de organizare privind aeronavele, personalul, căile aeriene și serviciile auxiliare, în toate domeniile în care o atare uniformitate va înlesni și ameliora navigația aeriană. În acest scop, Organizația Aviației Civile Internaționale va adopta și modifica din timp în timp și,

potrivit necesităților, normale, practicile recomandate și procedurile internaționale privind domeniile următoare:

- a) sistemele de telecomunicații și de ajutor pentru navigația aeriană, inclusiv balizajul la sol;
- b) caracteristicile aeroporturilor și ale pistelor de aterizare;
- c) regulile aerului și metodele privind controlul circulației aeriene;
- d) eliberarea de autorizații personalului de conducere și mecanicilor;
- e) navigabilitatea aeronavelor:
- 0 înmatricularea și identificarea aeronavelor;
- g) centralizarea și schimbul de informații meteorologice;
- h) hărțile de bord;
- i) hărțile și planurile aeronautice;
- j) formalitățile vamale și de imigrare;
- k) aeronavele în primejdie și anchetele asupra accidentelor, precum și orice alte domenii interesând securitatea, regularitatea și eficacitatea navigației aeriene, care din timp în timp ar putea să pară necesare.

Articolul 38

Derogările de la normele și de la procedurile internaționale

Orice stat care socotește că nu se poate conforma întocmai unor astfel de norme sau proceduri internaționale sau că nu-și poate pune propriile sale regulamente sau practici în deplin acord cu normele sau procedurile internaționale când acestea s-ar modifica, sau care crede necesar să adopte reguli și practici care se deosebesc în vreo privință de cele stabilite printr-o normă internațională, va notifica de îndată Organizației Aviației Civile Internaționale deosebirile dintre propriile sale practici și cele stabilite de norma internațională. Dacă este vorba de amendamente la normele internaționale, oricare stat care nu va modifica corespunzător propriile sale regulamente sau practici va informa Consiliul în termen de 60 de zile de la adoptarea amendamentului la norma internațională sau va indica măsurile pe care își propune să le ia. În acest caz, Consiliul va notifica de îndată tuturor celorlalte state deosebirile care există asupra unui sau mai multor puncte între norma internațională și practica corespunzătoare folosită de statul în cauză.

Articolul 39

Mențiunile trecute pe certificate și autorizații

- a) Oricare aeronavă sau orice element de aeronavă în privința căruia există o normă internațională în materie de navigabilitate sau de performanță, dar care în momentul întocmirii certificatului său de navigabilitate nu satisface întocmai norma în chestiune, trebuie să poarte pe certificatul său de navigabilitate ori pe o anexă a acestuia, o listă completă a punctelor privitor la care se îndepărtează de la aceasta normă.
- b) Oricare persoană, titulară a unei autorizații care nu corespunde în întregime condițiilor cerute de norma internațională cu privire la clasa de autorizații sau de brevet a cărei titulară este, trebuie să aibă trecută pe autorizație sau pe o anexă a acesteia o enumerare completă a punctelor privitor la care nu satisface acele condiții.

Articolul 40

Validitatea autorităților și certificatelor pe care au fost trecute mențiuni

Nici o aeronavă sau nici un membru al personalului care are un certificat sau o autorizație pe care au fost trecute mențiuni, nu poate lua parte la navigația internațională decât cu autorizația statului sau a statelor al cărui teritoriu îl survolează. Înmatricularea sau folosirea unei atare aeronave sau a unei piese oarecare de aeronavă astfel omologată într-un alt stat decât acela în care certificatul a fost întocmit la origine este lăsată la discreția statului în care aeronava sau piesa în cauză a fost importată.

Articolul 41

Recunoașterea normelor existente cu privire la navigabilitate

Dispozițiile prezentului capitol nu se aplică nici aeronavelor, nici echipamentelor de aeronave aparținând unor tipuri al căror prototip a fost supus autorităților naționale competente pentru omologare înaintea expirării a trei ani de la data adoptării unei norme internaționale de navigație privind acest material.

Articolul 42

Recunoașterea normelor existente privind competența personalului

Dispozițiile prezentului capitol nu se aplică membrilor personalului ale căror autorități au fost eliberate la origine înainte de expirarea unui an de la data adoptării inițiale a unei norme internaționale privind aptitudinea; totuși, ele se aplică fără deosebire tuturor membrilor personalului ale căror autorizații sunt încă valabile cinci ani după data adoptării acestei norme.

Partea a doua

Organizația Aviației Civile Internaționale Capitolul VII Organizația

Articolul 43

Denumirea și competența

Se instituie, prin prezenta Convenție, o organizație care va purta denumirea de Organizația Aviației Civile Internaționale. Ea se compune dintr-o Adunare, dintr-un Consiliu și din toate organismele care vor putea fi necesare.

Articolul 44

Scopurile

Organizația are ca scop să dezvolte principiile și tehnica navigației aeriene internaționale, precum și să favorizeze stabilirea și dezvoltarea transporturilor aeriene internaționale, astfel ca:

- a) să asigure dezvoltarea ordonată și sigură a aviației civile internaționale în lumea întreagă;
- b) să încurajeze în scopuri pașnice tehnica construcției și exploatarea aeronavelor;
- c) să încurajeze dezvoltarea cailor aeriene, a aeroporturilor și a instalațiilor de navigație aeriană pentru folosința aviației civile internaționale;
- d) să pună la dispoziția popoarelor lumii transporturile aeriene sigure, regulate, eficiente și economice de care au nevoie;
- e) să evite risipa economică provocată de concurența excesivă;
- f) să asigure că drepturile Statelor contractante să fie integral respectate și ca fiecare Stat contractant să aibă o posibilitate echilibrată de a exploata întreprinderi de transport aerian internațional;
- 2) să evite orice discriminare între Statele contractante:
- h) să îmbunătățească siguranța zborului în navigația aeriană internațională;
- i) să favorizeze, în general dezvoltarea aeronauticii civile internaționale sub toate aspectele sale.

Articolul 45

Sediul permanent

Organizația își are sediul permanent în locul pe care îl va hotărî, în cursul ultimei sale sesiuni, Adunarea interimară a Organizației provizorii a Aviației Civile Internaționale, stabilită cu Acordul interimar privitor la Aviația Civilă Internațională, semnat la Chicago, la 7 decembrie 1944. Acest sediu va putea fi transferat provizoriu în orice alt loc printr-o hotărâre a Consiliului, iar altfel decât provizoriu printr-o hotărâre a Adunării, care trebuie să întrunească numărul de voturi fixat de Adunare. Numărul de voturi astfel fixat nu va fi mai mic de trei cincimi din numărul total al Statelor contractante.

Articolul 46

Prima sesiune a Adunării

Prima sesiune a Adunării este convocată de Consiliul interimar al Organizației provizorii menționată mai sus, imediat după intrarea în vigoare a prezentei Convenții și se ține la data și locul fixate de Consiliul interimar.

Articolul 47

Capacitatea juridică

Organizația se bucură, pe teritoriul fiecărui Stat contractant, de capacitatea juridică necesară pentru a-și exercita funcțiile. Deplina personalitate juridică i se acordă ori unde ea este compatibilă cu constituția și legile statului interesat.

Capitolul VIII

Adunarea

Articolul 48

Sesiunea Adunării și votarea

- a) Adunarea se întrunește cel puțin o dată la trei ani și este convocată de Consiliu la data și locul potrivite. Ea poate ține oricând sesiuni extraordinare, convocate fiind de Consiliu sau pe baza unei cereri adresate secretariatului general de către zece State contractante.
- b) Statele contractante au un drept egal de a fi reprezentate la sesiunile Adunării și fiecare Stat contractant are dreptul la un singur vot. Delegații reprezentanți ai Statelor contractante pot fi asistați de consilieri tehnici, care pot participa la ședințe, dar fără drept de vot.
- c) Pentru constituirea unui quorum la întrunirile Adunării, se cere majoritatea Statelor contractante. Sub rezerva unor dispoziții contrare ale prezentei Convenții, hotărârile Adunării sunt luate cu majoritatea voturilor exprimate.

Articolul 49

Împuternicirile și atribuțiile Adunării

Împuternicirile și atribuțiile Adunării sunt următoarele:

- a) să aleagă la fiecare sesiune un președinte și pe ceilalți membri ai biroului;
- b) să aleagă Statele contractante care vor fi reprezentate în Consiliu conform dispozițiilor capitolului IX;
- c) să examineze rapoartele Consiliului și să ia măsurile convenite; să hotărască asupra oricărei chestiuni cu care este sesizată de către Consiliu;
- d) să întocmească propriul său regulament interior și să instituie comisiile subsidiare pe care le-ar socoti necesare sau utile;
- e) să voteze bugetele anuale și să stabilească regimul financiar al organizației conform dispozițiilor capitolului XII;
- f) să verifice cheltuielile și să aprobe conturile Organizației;
- g) să trimită, dacă crede de Cuviință, Consiliului sau comisiilor subsidiare sau oricărui alt organ, orice chestiune intrând în competența ei;
- h) să delege Consiliului împuternicirile și autoritatea necesare sau utile exercitării funcțiilor Organizației și să revoce sau să modifice în orice moment aceste delegări de împuternicire.
- i) să dea efect dispozițiilor corespunzătoare din capitolul XIU;
- j) să examineze propunerile de modificare sau amendare a dispozițiilor prezentei Convenții și, în cazul în care le aprobă, să recomande Statelor contractante adoptarea lor, conform dispozițiilor capitolului XXI;
- k) să se ocupe de orice chestiune care este de competență Organizației și cu care Consiliul nu este în mod expres însărcinat.

Capitolul IX

Consiliul

Articolul 50

Competența și alegerea Consiliului

- a) Consiliul este un organ permanent depinzând de Adunare. El se compune din douăzeci și șapte de State contractante alese de Adunare. Alegerea se face la prima sesiune a Adunării și apoi, la fiecare trei ani, membrii Consiliului astfel aleși rămân în funcție până la alegerea următoare.
- b) La alegerea membrilor Consiliului, Adunarea va asigura o reprezentare corespunzătoare:
 - 1) statelor având o importanță majoră în materie de transport aerian;
 - 2) statelor ne reprezentate altfel și care contribuie cel mai mult cu instalații și servicii pentru navigația aviației civile internaționale;
 - 3) statelor ne reprezentate altfel, a căror desemnare asigură reprezentarea în Consiliu a tuturor regiunilor geografice principale din lume. Orice loc devenit vacant în Consiliu va fi completat în cel mai scurt termen de către Adunare; orice Stat contractant astfel ales în Consiliu rămâne în funcțiune până la expirarea mandatului predecesorului său.
- c) Nici un reprezentant în Consiliu al unui Stat contractant nu poate lua parte activă la exploatarea unui serviciu aerian internațional și nu poate fi interesat din punct de vedere financiar într-un asemenea serviciu.

Articolul 51
Președintele Consiliului

Consiliul își alege președintele pe o perioadă de trei ani. Președintele poate fi reales; el nu are drept de vot. Consiliul alege dintre membrii săi unul sau mai mulți vicepreședinți, care își păstrează dreptul de vot în cazul în care îndeplinesc funcția de președinte. Președintele nu este în mod necesar ales dintre reprezentanții membrilor Consiliului; totuși, când este ales un reprezentant, locul său este socotit vacant și se ocupă de către statul pe care îl reprezintă. Atribuțiile președintelui sunt următoarele:

- a) convoacă Consiliul, Comitetul de transport aerian și Comisia de navigație aeriană;
- b) lucrează în calitate de reprezentant al Consiliului;
- c) exercită în numele Consiliului funcțiile pe care acesta i le atribuie.

Articolul 52
Votarea în Consiliu

Deciziile Consiliului trebuie aprobate de majoritatea membrilor săi. Consiliul își poate delega autoritatea, cu privire la o chestiune determinată, unui comitet ales de membrii săi. Oricare Stat contractant interesat poate face apel la Consiliu împotriva deciziilor luate de un comitet al Consiliului.

Articolul 53
Participarea fără drept de vot

Oricare Stat contractant poate participa, fără drept de vot, la examinarea de către Consiliu ori de comitetele sau de comisiile sale a oricărei chestiuni în care este direct interesat. Nici un membru al Consiliului nu poate participa la vot atunci când Consiliul examinează un litigiu în care este parte.

Articolul 54
Funcțiile obligatorii ale Consiliului

Consiliul trebuie:

- a) să supună Adunării rapoarte anuale;
- b) să pună în executare directivele date de Adunare și să îndeplinească toate funcțiile și obligațiile care îi incumbă conform prezentei Convenții;
- c) să-și determine organizarea și să-și întocmească regulamentul interior;
- d) să numească un Comitet al transportului aerian, compus din reprezentanți ai membrilor Consiliului și răspunzător față de acesta și să-i definească atribuțiile;
- e) să instituie o Comisie de navigație aeriană, conform dispozițiilor capitolului X;
- f) să administreze fondurile Organizației, conform dispozițiilor capitolului XII și XV;
- g) să fixeze retribuiția președintelui Consiliului;
- h) să numească un agent executiv principal, care va purta titlul de secretar general, și să ia măsuri pentru numirea oricărui alt personal necesar, conform dispozițiilor capitolului XI;
- i) să ceară, să centralizeze, să studieze și să publice informațiile relative la progresele navigației aeriene și la exploatarea serviciilor aeriene internaționale, inclusiv toate informațiile privitoare la cheltuielile de exploatare și la subvențiile plătite de stat întreprinderilor de transport aerian;
- j) să comunice Statelor contractante orice infracțiune la prezenta Convenție, precum și orice abatere de la recomandările sau de la deciziile Consiliului;
- k) să raporteze Adunării orice infracțiune la prezenta Convenție, în cazul când un Stat contractant n-ar fi luat măsurile necesare într-un termen potrivit după ce i s-a semnalat infracțiunea.
- l) să adopte conform dispozițiilor capitolului VI din prezenta Convenție, normele și practicile internaționale recomandate; să le desemneze, pentru mai multă ușurință, sub numele de anexe la prezenta Convenție; și să notifice tuturor Statelor contractante măsurile luate în acest scop;
- m) să examineze recomandările formulate de Comisia de navigație aeriană în vederea amendării anexelor și să ia orice măsuri utile conform dispozițiilor capitolului XX;
- n) să examineze orice chestiune relativă la Convenție, de care ar fi sesizat de către un Stat contractant.

Articolul 55
Funcțiile facultative ale Consiliului

Consiliul poate:

- a) dacă este cazul și dacă experiența vădește utilitatea lor, să creeze comisii subordonate de transport

aerian pe plan regional sau în orice alt mod și să desemneze grupări de state sau de întreprinderi de transport aerian cu care prin mijlocirea cărora va putea acționa în vederea înlăturării realizării scopurilor prezentei Convenții;

b) să delege Comisiei de navigație aeriană orice atribuții, aflară de cele prevăzute de prezenta Convenție și să revoce sau să modifice oricând aceste delegări;

c) să întreprindă cercetări în toate domeniile transportului aerian și ale navigației aeriene, care sunt de importanță internațională; să comunice rezultatul cercetărilor sale Statelor contractante și să înlesnească schimbul, între Statele contractante, de informații relative la transportul aerian și la navigația aeriană;

d) să studieze orice chestiune privitoare la organizarea și exploatarea transporturilor aeriene inclusiv proprietatea și exploatarea internațională a serviciilor aeriene internaționale pe rutele principale și să supună Adunării proiectele respective;

e) să facă anchete, la cererea oricărui Stat contractant, asupra oricărei situații susceptibile de a crea în cale dezvoltării navigației aeriene internaționale obstacole care pot fi evitate și, după efectuarea acestor anchete să publice rapoartele care i se par indicate.

Capitolul X Comisia navigației aeriene Articolul 56

Candidaturile și numirea comisiei

Comisia navigației aeriene se compune din doisprezece membri numiți de Consiliu dintre persoanele propuse de Statele contractante. Aceste persoane trebuie să aibă competența și experiența necesare în materia științei și practicii aeronautice. Consiliul va invita toate Statele contractante să-i supună candidaturi. Președintele Comisiei navigației aeriene este numit de Consiliu.

Articolul 57

Atribuțiile Comisiei

Atribuțiile Comisiei navigației sunt următoarele:

a) să examineze modificările de adus anexelor prezentei Convenții și să recomande Consiliului adoptarea lor;

b) să instituie subcomisii tehnice, în oricare Stat contractant va putea, la cererea sa, să fie reprezentat;

c) să dea avize Consiliului cu privire la centralizarea și la comunicarea către Statele contractante a tuturor informațiilor pe care le socotește necesare și utile pentru progresul navigației aeriene.

Capitolul XI

Personalul

Articolul 58

Numirea personalului

Sub rezerva regulilor stabilite de Adunare și a dispozițiilor prezentei Convenții, Consiliul determină modul de numire și de concediere, formația profesională, salariile și indemnizațiile, precum și atribuțiile de serviciu ale secretarului general și ale celorlalți membri și personalului Organizației; el poate angaja sau folosi serviciile cetățenilor oricărui Stat contractant.

Articolul 59

Caracterul internațional al personalului

În exercitarea funcțiilor sale, Președintele Consiliului, Secretarul general și ceilalți membri ai personalului nu vor trebui să ceară sau să accepte instrucțiuni de la nici o autoritate străină Organizației. Fiecare Stat contractant se obligă să respecte pe deplin caracterul internațional al răspunderilor personalului și să nu caute să influențeze pe vreun cetățean al său în exercitarea funcțiilor sale.

Articolul 60

Imunitățile și privilegiile personalului

Fiecare Stat contractant se obligă, pe cât îngăduie regulile sale constituționale, să acorde președintelui Consiliului, secretarului general și oricărui alt membru al personalului Organizației privilegiile și imunitățile acordate personalului corespunzător al altor organizații internaționale publice. În cazul în care se va încheia un acord internațional general privind imunitățile și privilegiile funcționarilor

internaționali, imunitățile și privilegiile acordate președintelui Consiliului, secretarului generai și celorlalți membri ai personalului Organizației vor fi cele acordate în conformitate cu acest acord internațional general.

Capitolul XII

Finanțele

Articolul 61

Bugetul și repartitia cheltuielilor

Consiliul supune Adunării bugetele anuale, precum și situațiile de conturi și prevederi privind veniturile și cheltuielile anuale. Adunarea votează bugetele, aducând-le modificările pe care le socotește potrivite și, cu excepția contribuțiilor cerute în baza capitolului XV statelor care consimt la aceasta, repartizează cheltuielile Organizației între Statele contractante în proporțiile pe care le fixează din timp în timp.

Articolul 62

Suspendarea dreptului de vot

Adunarea poate suspenda dreptul de vot în Adunare și în Consiliu al oricărui Stat contractant care nu-și achită într-un termen rezonabil obligațiile sale financiare față de Organizație.

Articolul 63

Cheltuielile delegaților și ale celorlalți reprezentanți

Fiecare Stat contractant suportă cheltuielile propriei sale delegații la Adunare, precum și remunerația, cheltuielile de deplasare și celelalte cheltuieli ale oricărei persoane numite de el în Consiliu, ori prezentată sau desemnată de el ca reprezentant în oricare dintre comitetele sau comisiile subsidiare ale Organizației.

Capitolul XIII

Alte aranjamente internaționale

Articolul 64

Aranjamentele privind securitatea

În chestiunile aeriene de competența sa care afectează în mod direct securitatea lumii, Organizația poate, printr-un vot al Adunării, să încheie aranjamente speciale cu oricare organizație generală, creată de națiunile lumii pentru menținerea păcii.

Articolul 65

Aranjamentele cu alte organisme internaționale

Consiliul poate încheia, în numele Organizației, acorduri cu alte organisme internaționale pentru a menține serviciile comune și a face aranjamente comune cu privire la personal și pentru a încheia, cu aprobarea Adunării, orice alte aranjamente care ar putea înlesni sarcina Organizației.

Articolul 66

Funcțiile în legătură cu alte acorduri

a) Organizația exercită, de asemenea, funcțiile conferite de Acordul relativ la tranzitul serviciilor internaționale și de Acordul relativ la transportul aerian internațional, încheiate la Chicago, la 7 decembrie 1944, conform prevederilor și condițiilor enunțate în aceste acorduri.

b) Membrii Adunării și ai Consiliului care nu au acceptat Acordul relativ la Tranzitul serviciilor aeriene internaționale sau Acordul relativ la transportul internațional, încheiate la Chicago, la 7 decembrie 1944, nu pot vota asupra nici unei chestiuni cu care Adunarea sau Consiliul vor fi sesizate privitor la aplicarea dispozițiilor acestor acorduri.

Partea a treia

Transportul aerian internațional

Capitolul XIV

Informații și rapoarte

Articolul 67

Prezentarea rapoartelor la Consiliu

Fiecare Stat contractant se obligă ca întreprinderile sale de transport aerian internațional să trimită

Consiliului, conform prescripțiilor stabilite de acesta, rapoarte asupra traficului, statistici cu privire la prețul de cost, precum și situații contabile indicând, între altele, suma și proveniența tuturor încasărilor.

Capitolul XV

Aeroporturi și alte instalații și servicii pentru navigația aeriană

Articolul 68

Desemnarea rutelor și aeroporturilor

Fiecare Stat contractant poate, sub rezerva dispozițiilor prezentei Convenții, să desemneze ruta pe care trebuie s-o urmeze în interiorul teritoriului său oricare serviciu internațional aerian, precum și aeroporturile care pot fi utilizate de vreunul din aceste servicii.

Articolul 69

Ameliorarea instalațiilor și serviciilor pentru navigația aeriană

Dacă Consiliul socotește că aeroporturile sau alte instalații și servicii pentru navigația aeriană ale unui Stat contractant, inclusiv serviciile sale radioelectrice și meteorologice, nu sunt suficiente pentru a asigura securitatea, regularitatea, eficacitatea și exploatarea economică a serviciilor aeriene internaționale existente sau în proiect, va proceda la consultări cu statul în chestiune și cu celelalte state interesate, spre a găsi mijloace de îmbunătățire a situației, și poate formula recomandări în acest scop. Nici un Stat contractant nu va fi considerat ca fiind vinovat de infracțiune la prezenta Convenție în cazul în care nu va executa aceste recomandări.

Articolul 70

Finanțarea instalațiilor și serviciilor pentru navigația aeriană

În împrejurările prevăzute la articolul 69, orice Stat contractant poate încheia un acord cu Consiliul pentru a da efect unor atare recomandări. Statul poate hotărî să preia asupra sa toate cheltuielile decurgând din acel acord. În caz contrar, Consiliul poate accepta, la cererea Statului, să acopere totalitatea sau o parte din aceste cheltuieli.

Articolul 71

Furnizarea și întreținerea de către Consiliu a instalațiilor și serviciilor

La cererea unui Stat contractant, Consiliul poate accepta să furnizeze, să pună la dispoziție personal, să întrețină și să administreze, în total sau în parte, aeroporturile și celelalte instalații și servicii pentru navigația aeriană, inclusiv serviciile radioelectrice și meteorologice, care, pe teritoriul aceluși stat, sunt necesare securității, regularității, eficacității și exploatarei economice a serviciilor aeriene internaționale ale celorlalte State contractante, și poate stabili taxe juste și rezonabile pentru utilizarea instalațiilor și serviciilor furnizate.

Articolul 72

Dobândirea de terenuri sau utilizarea lor

În cazurile în care sunt necesare terenuri pentru instalații sau servicii finanțate în total sau în parte de către Consiliu, la cererea unui Stat contractant, acesta trebuie fie să procure el însuși terenurile a căror proprietate o va păstra, dacă dorește, fie să înlesnească folosirea acestora de către Consiliu în condiții juste și rezonabile și în conformitate cu legile sale naționale.

Articolul 73

Cheltuielile și repartitia fondurilor

În limita fondurilor pe care Adunarea le poate pune la dispoziția Consiliului în temeiul capitolului XII, Consiliul poate efectua cheltuielile curente necesare îndeplinirii scopurilor prezentului capitol prin preluări din fondul general al Organizației. Consiliul repartizează capitalul necesar îndeplinirii scopurilor prezentului capitol în proporții prealabil hotărâte și pe o perioadă de timp rezonabilă, între Statele contractante care își vor da consimțământul și ale căror întreprinderi de transport se folosesc de instalațiile și serviciile respective. Consiliul poate, de asemenea, stabili contribuția statelor, care consimt la constituirea oricărui fond de rulment care s-ar vădi necesar.

Articolul 74

Asistența tehnică și întrebuințarea încasărilor

În cazul în care, la cererea unui Stat contractant, Consiliul avansează fonduri sau înființează aeroporturi sau alte instalații și servicii în total sau în parte, aranjamentul în cauză poate prevedea, dacă statul în chestiune consimte, pe de o parte, asistența tehnică în privința controlului general și a exploatării aeroporturilor, instalațiilor și serviciilor și, pe de altă parte, plata cheltuielilor de exploatare a aeroporturilor, instalațiilor și serviciilor, precum și a dobânzilor și amortizării din încasările provenind din exploatarea acestor aeroporturi, instalații și servicii.

Articolul 75

Preluarea instalațiilor deținute de Consiliu

Orice Stat contractant poate oricând să se elibereze de obligațiile pe care le-a contractat conform articolului 70 și să ia în posesie aeroporturile și celelalte instalații și servicii înființate de Consiliu pe teritoriul său, conform articolelor 71 și 72, plătind Consiliului o sumă socotită de acesta ca fiind rezonabilă. Dacă statul interesat socotește că suma fixată de Consiliu este excesivă, el poate apela la decizia Consiliului înaintea Adunării, care confirmă sau modifică această decizie.

Articolul 76

Restituirea fondurilor

Fondurile obținute de Consiliu prin rambursări, conform dispozițiilor articolului 75 sau prin încasarea dobânzilor și a amortizărilor, conform articolului 74, vor fi restituite statelor proporțional cu contribuțiile stabilite inițial pentru fiecare din ele de către Consiliu dacă este vorba de avansuri consimțite la origine de către aceste state potrivit prevederilor articolului 73.

Capitolul XVI

Organizații de exploatare în comun și servicii în asociație

Articolul 77

Întreprinderile în comun autorizate

Nici o dispoziție a prezentei Convenții nu poate împiedica două sau mai multe State contractante de a constitui, pentru transporturile aeriene, organizații de exploatare în comun sau organisme internaționale de exploatare, nici de a constitui în asociații serviciile lor aeriene pe întreaga rută sau într-o întreagă regiune. Totuși, aceste organizații sau organisme și aceste servicii în asociație vor fi supuse tuturor dispozițiilor prezentei Convenții, inclusiv cele referitoare la înregistrarea la Consiliu a acestor acorduri. Consiliul va determina modul în care prevederile prezentei Convenții privitoare la naționalitatea aeronavelor se vor aplica aeronavelor exploatate de organismele internaționale de exploatare.

Articolul 78

Rolul Consiliului

Consiliul poate sugera Statelor contractante interesate să formeze organizații comune pentru exploatarea serviciilor aeriene pe orice rute sau în orice regiune.

Articolul 79

Participarea la întreprinderile comune

Un stat poate face parte din organizații de exploatare în comun sau să participe la asociații prin intermediul fie al guvernului său, fie al unei sau al mai multor întreprinderi de transport aerian desemnate de guvernul său. Aceste întreprinderi pot, potrivit hotărârii exclusive a statului interesat, să fie în total sau în parte proprietate de stat sau proprietate privată.

Partea a patra

Dispoziții finale

Capitolul XVII

Alte acorduri sau aranjamente aeronautice

Articolul 80

Convențiile de la Paris și de la Havana

Fiecare Stat contractant se obligă să denunțe, chiar la intrarea în vigoare a prezentei Convenții,

Convenția reglementând navigația aeriană, semnată la Paris, la 13 octombrie 1919 sau Convenția relativă la aviația comercială, semnată la Havana, la 20 februarie 1928, dacă este parte la una sau la cealaltă din aceste Convenții. Prezenta Convenția înlocuiește, între Statele contractante, Convențiile susmenționate de la Paris și de la Havana.

Articolul 81

Înregistrarea acordurilor în vigoare

Toate acordurile aeronautice existând în momentul intrării în vigoare a prezentei Convenții între un Stat și oricare alt stat, sau între o întreprindere de transport aerian a unui Stat contractant și oricare alt stat sau întreprindere de transport aerian a unui alt stat, trebuie să fie înregistrată la Consiliu.

Articolul 82

Abrogarea înțelegerilor incompatibile cu dispozițiile prezentei Convenții

Statele contractante convin că prezenta Convenție abroga toate obligațiile și toate angajamentele existând între ele, care sunt incompatibile cu dispozițiile prezentei Convenții și se obligă să nu mai contracteze obligații sau angajamente de această natură. Orice Stat contractant care, înainte de a deveni membru al Organizației, și-a asumat față de un stat ne contractant sau de un cetățean al unui Stat contractant sau al unui stat ne contractant obligații incompatibile cu dispozițiile prezentei Convenții, trebuie să ia fără întârziere măsurile necesare pentru a se elibera de aceste obligații. Dacă o întreprindere de transport aerian a unui stat contractant oarecare și-a asumat asemenea obligații incompatibile, statul de care depinde va face toate diligențele în vederea încetării acestor obligații și, în orice caz, se va îngriji să li se pună capăt de îndată ce va fi juridicește posibil, după intrarea în vigoare a prezentei Convenții.

Articolul 83

Înregistrarea oricărui nou acord

Sub rezerva dispozițiilor articolului precedent, oricare Stat contractant poate încheia acorduri care să nu fie incompatibile cu dispozițiile prezentei Convenții. Oricare acord de această natură este imediat înregistrat la Consiliu, care îl publică de îndată ce este posibil.

Articolul 83 bis

Transferul anumitor funcții și obligații

- a) Independent de prevederile art. 12, 30, 31 și 32 a), în cazul în care o aeronavă înmatriculată într-un stat contractant este exploatată în baza unui acord de închiriere, folosire în sistem charter ori alternativ sau a oricărui aranjament similar, de către un operator care își are sediul principal de afaceri sau, în lipsa acestuia, reședință permanentă într-un alt stat contractant, statul de înmatriculare poate, prin înțelegere cu acel alt stat, să-i transfere acestuia, în totalitate sau în parte, funcțiile și obligațiile sale ce îi revin ca stat de înmatriculare a acelei aeronave, în conformitate cu art. 12, 30, 31 și 32 a). Statul de înmatriculare va fi eliberat de responsabilitate în ceea ce privește funcțiile și obligațiile transferate.
- b) Transferul nu va fi valabil în privința altor state contractante, înainte ca acordul între state, prin care este concretizat transferul, să fi fost înregistrat la Consiliu și publicat conform art. 83 sau înainte ca existența și cuprinsul acordului să fi fost contractante interesate de către un stat parte la acord.
- c) Prevederile paragrafelor a) și b) de mai sus se vor aplica, de asemenea, în cazurile menționate în art. 77.

Capitolul XVIII

Litigii și încălcări ale obligațiilor

Articolul 84

Reglementarea litigiilor

Dacă o neînțelegere între două sau mai multe State contractante, cu privire la interpretarea sau aplicarea prezentei Convenții și anexelor sale, nu poate fi reglementată prin negocieri, Consiliul va decide la cererea oricărui stat implicat în această neînțelegere. Nici un membru al Consiliului nu poate vota cu prilejul examinării de către Consiliu a unui litigiu în care este parte. Oricare Stat contractant poate, sub rezerva articolului 85, să facă apel împotriva deciziei Consiliului, fie înaintea unui tribunal arbitral ad-hoc acceptat de părțile litigante, fie înaintea Curții permanente de justiție internațională. Orice apel de acest gen trebuie notificat Consiliului în termen de șaiszeci de zile de la data la care a fost primită

notificarea Consiliului.

Articolul 85
Procedura de arbitraj

Dacă un Stat contractant, parte într-un litigiu în care s-a făcut apel împotriva deciziei Consiliului, nu a acceptat Statutul Curții permanente de justiție internațională și dacă Statele contractante părți la acest litigiu nu pot cădea de acord asupra alegerii tribunalului arbitral, fiecare dintre Statele contractante, parte la litigiu, desemnează un arbitru, iar arbitrii astfel desemnați aleg un supraarbitru. Dacă unul sau altul din Statele contractante părți în litigiu nu va desemna un arbitru în termen de trei luni de la data apelului, arbitrul va fi ales în numele acestui stat de președintele Consiliului dintr-o listă de persoane calificate și disponibile, stabilită de Consiliu. Dacă, în termen de treizeci de zile, arbitrii nu se pun de acord asupra alegerii unui supraarbitru, președintele Consiliului desemnează ca supraarbitru pe una din persoanele din lista susmenționată. Arbitrii și supraarbitrul se constituie atunci în tribunal arbitral. Oricare tribunal arbitral alcătuit în temeiul prezentului articol sau al articolului precedent fixează propriile sale reguli de procedură și se pronunță cu majoritate de voturi, fiind totuși înțeles că Consiliul are facultatea de a decide asupra chestiunilor de procedură în cazul în care s-ar produce întârzieri pe care le-ar socoti excesive.

Articolul 86
Apelul

Afară de cazul în care Consiliul hotărăște altfel, orice decizie a Consiliului asupra chestiunii de a ști dacă o întreprindere de transport aerian internațional este exploatată conform dispozițiilor prezentei Convenții rămâne valabilă, afară numai dacă nu a fost reformată în apel. Asupra oricărei alte chestiuni, deciziile Consiliului sunt suspendate, dacă s-a făcut apel, până la pronunțarea instanței de apel. Deciziile Curții permanente de justiție internațională sau ale unui tribunal arbitral sunt definitive și obligatorii pentru părți.

Articolul 87
Sancțiunile împotriva întreprinderii de transport aerian care nu se conformează hotărârilor luate

Orice Stat Contractant se obligă să refuze survolul teritoriului său oricărei întreprinderi de transport aerian a unui Stat contractant, dacă Consiliul a hotărât că întreprinderea în cauză nu se conformează deciziei definitive pronunțată în conformitate cu dispozițiile articolului precedent.

Articolul 88
Sancțiunile împotriva Statului care nu se conformează hotărârilor luate

Adunarea va suspenda dreptul de vot în Adunare și în Consiliu al oricărui Stat contractant care nu se va conforma dispozițiilor prezentului capitol.

Capitolul XIX
Războiul

Articolul 89
Starea de război și starea de criză

În caz de război, dispozițiile prezentei Convenții nu aduc vreo atingere libertății de acțiune a Statelor contractante, fie ele beligerante sau neutre. Același principiu se aplică oricărui Stat contractant care proclamă starea de criză și o comunică Consiliului.

Capitolul XX
Anexe

Articolul 90
Adoptarea și modificarea anexelor

a) Adoptarea de către Consiliu a anexelor specifice la alineatul 1) al articolului 54 se face cu votul a două treimi din Consiliu la o sesiune convocată în acest scop; aceste anexe sunt apoi supuse de Consiliu fiecărui Stat contractant. Fiecare din aceste anexe sau orice amendament la o anexă își produce efectul după trei luni de la comunicarea lor către Statele contractante sau la expirarea unei perioade mai lungi fixată de Consiliu, afară numai dacă între timp majoritatea Statelor contractante ar fi notificat

Consiliului dezaprobarea lor.

b) Consiliul înștiințează de îndată Statele contractante despre intrarea în vigoare a oricărei anexe sau a oricărui amendament la o anexă.

Capitolul XXI

Ratificări, aderări, amendamente și denunțări

Articolul 91

Ratificarea convenției

a) Prezenta Convenție este supusă ratificării Statelor semnatare. Instrumentele de ratificare vor fi depuse în arhivele guvernului Statelor Unite ale Americii, care va notifica data depunerii fiecăruia dintre Statele semnatare și aderente.

b) De îndată ce prezenta Convenție va întruni ratificările sau aderările a douăzeci și șase de state, ea va intra în vigoare între aceste state, în cea de a treizecea zi după data depunerii celui de al douăzeci și șaselea instrument de ratificare sau aderare. Ea va intra în vigoare pentru fiecare stat, care o va ratifica ulterior, în a treizecea zi după data depunerii instrumentului de ratificare al statului respectiv.

c) Guvernul Statelor Unite ale Americii are obligația de a notifica guvernului fiecărui Stat semnatar și aderent data intrării în vigoare a prezentei Convenții.

Articolul 92

Aderarea la Convenție

a) Prezenta Convenție este deschisă aderării statelor membre ale Națiunilor Unite, statelor asociate și statelor care au rămas neutre în conflictul mondial actual.

b) Această aderare se va face pe calea unei notificări de către guvernul Statelor Unite ale Americii, care o va notifica tuturor Statelor contractante.

Articolul 93

Admiterea altor state

Sub rezerva aprobării oricărei organizații internaționale generale creată de națiunile lumii pentru menținerea păcii, pot fi admise să participe la prezenta Convenție, printr-un vot de patru cincimi ale Adunării și în condițiile pe care Adunarea le va putea stabili, și alte state decât cele menționate la articolele 91 și 92 a) fiind înțeles că pentru fiecare caz va fi necesar consimțământul oricărui stat cotropit sau atacat în cursul actualului război de către statul care solicită admiterea sa.

Articolul 93 bis

a) Indiferent de dispozițiile articolelor 91, 92 și 93 de mai sus.

1. Oricare stat, al cărui guvern face obiectul unei recomandări a Adunării generale a Națiunilor Unite care tinde să-l lipsească de calitatea de membru al instituțiilor internaționale create de Organizația Națiunilor Unite sau puse în legătură cu aceasta, încetează de drept de a fi membru al Organizației Aviației Civile Internaționale;

2. a) Oricare stat exclus din Organizația Națiunilor Unite încetează de drept de a fi membru al Organizației Aviației Civile Internaționale, afară numai dacă Organizația Națiunilor Unite ar alătura actului său de excludere o recomandare contrară.

b) Oricare stat care încetează de a fi membru al Organizației Aviației Civile Internaționale prin aplicarea paragrafului a) de mai sus, poate, cu acordul Adunării generale a Organizației Națiunilor Unite, să fie reprimis în Organizația Aviației Civile Internaționale la cererea sa și cu aprobarea majorității Consiliului.

c) Membrii Organizației, suspendați din exercitarea drepturilor și privilegiilor inerente calității de membru al Organizației Națiunilor Unite, sunt, la cererea acesteia, suspendați din drepturile și privilegiile inerente calității de membru al prezentei Convenții.

Articolul 94

Amendamente la Convenție

a) Orice proiect de amendament, la prezenta Convenție trebuie aprobat cu două treimi din voturile Adunării și intră în vigoare față de toate Statele contractante care l-au ratificat, după ratificarea de către numărul de State contractante fixat de Adunare. Acest număr nu va putea fi mai mic de două treimi din numărul total al Statelor contractante.

b) Dacă adunarea apreciază că un amendament este de natură să justifice această măsură, ea poate, în

rezoluția prin care recomandă adoptarea, să stipuleze că oricare stat, care nu a ratificat menționatul amendament într-un termen fixat de la data intrării sale în vigoare, încetează ipso facto de a fi membru al Organizației și o parte la Convenție.

Articolul 95 **Denunțarea Convenției**

- a) Oricare Stat contractant poate denunța prezenta Convenție după trei ani de la intrarea ei în vigoare printr-o notificare adresată guvernului Statelor Unite ale Americii, care va înștiința de îndată pe fiecare Stat contractant.
- b) Această denunțare își produce efectele după un an de la data primirii notificării și nu are efect decât față de statul care a efectuat-o.

Capitolul XXII **Definiții** **Articolul 96**

În sensul prezentei Convenții, trebuie înțeles prin:

- a) „Serviciu aerian”, oricare serviciu aerian regulat asigurat prin aeronave destinate transportului public de pasageri, poștă sau mărfuri;
- b) „Serviciu aerian internațional”, un serviciu care străbate spațiul aerian deasupra teritoriului a două sau mai multe state;
- c) „întreprindere de transport aerian”, orice întreprindere de transport aerian care oferă sau exploatează un serviciu aerian internațional;
- d) „Escală ne comercială” , o escală având alt scop decât îmbarcarea sau debarcarea pasagerilor, mărfurilor sau poștei.

Semnarea Convenției

Drept care, plenipotențiarilor subsemnați, în modul convenit împuterniciți în acest scop, semnează prezenta Convenție în numele guvernelor lor respective, la datele figurând în dreptul semnăturilor.

Încheiată la Chicago, la șapte decembrie una mie nouă suie patruzeci și patru, în limba engleză. Un text redactat în limbile engleză, franceză și spaniolă, fiecare făcând credință în mod egal, va fi deschis semnăturii la Washington (DC). Ambele texte vor fi depuse în arhivele guvernului Statelor Unite ale Americii, care va transmite copii certificate pentru conformitate guvernelor tuturor statelor care vor semna prezenta Convenție sau vor adera la ea.