

CONVENIO DE CHICAGO **SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL**



BMR

Conoce y defiende tus derechos

www.mejiaricart.com

CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CONVENIO DE CHICAGO)

ÍNDICE

	Pág.
PREÁMBULO	III
CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL	1
PRIMERA PARTE. -NAVEGACIÓN AÉREA.	2
CAPÍTULO I. -Principios generales y aplicación del Convenio.	2
CAPÍTULO II. -Vuelo sobre territorio de Estados contratantes	2
CAPÍTULO III. -Nacionalidad de las aeronaves ..	5
CAPÍTULO IV. -Medidas para facilitar la navegación aérea.	5
CAPÍTULO V. -Condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves	7
CAPÍTULO VI. -Normas y métodos recomendados internacionales	8
SEGUNDA PARTE. -LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL	10
CAPÍTULO VII. -La Organización	10
CAPÍTULO VIII. -La Asamblea.	11
CAPÍTULO IX. -El Consejo	12
CAPÍTULO X. -La Comisión de Aeronavegación	14
CAPÍTULO XI. -Personal.	15
CAPÍTULO XII. -Finanzas.	15
CAPÍTULO XIII. -Otros arreglos internacionales	16
TERCERA PARTE. -TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL	17
CAPÍTULO XIV. -Datos e informes.	17
CAPÍTULO XV. -Aeropuertos y otras instalaciones y servicios para la navegación aérea	17
CAPÍTULO XVI. -Organizaciones de explotación conjunta y servicios mancomunados.	18
CUARTA PARTE. -DISPOSICIONES FINALES	19
CAPÍTULO XVII. -Otros acuerdos y arreglos aeronáuticos.	19
CAPÍTULO XVIII. -Controversias e incumplimiento.	20



CAPÍTULO XIX. -Guerra.	Pág. 20
CAPÍTULO XX. -Anexos.	21
CAPÍTULO XXI. -Ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias	21
CAPÍTULO XXII. -Definiciones.	22
FIRMA DEL CONVENIO.	23
PROTOCOLO RELATIVO AL TEXTO AUTÉNTICO TRILINGÜE DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944).	24

PREÁMBULO

Este documento contiene, excepto por lo que se refiere a los ocho artículos mencionados en el párrafo 2 a), b) y c) siguiente, en las páginas 1 a 39:

- el texto del Convenio sobre Aviación Civil Internacional en el idioma inglés, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944, y

- el texto de dicho Convenio en los idiomas español y francés anexados al Protocolo sobre el texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) que fue firmado en Buenos Aires el 24 de septiembre de 1968 y entró en vigor, entre los Estados que lo firmaron sin reserva de aceptación, el 24 de octubre de 1968 (este Protocolo será mencionado en adelante como el "Protocolo de Buenos Aires").

Además, este documento contiene, en las páginas 40 a 43, el texto del Protocolo de Buenos Aires a que se hace referencia anteriormente.

Nota. -En virtud del Artículo I del Protocolo de Buenos Aires, el texto del Convenio en los idiomas español y francés adjunto al Protocolo constituye, con el texto en el idioma inglés del Convenio, el texto igualmente auténtico en tres idiomas, tal como se prevé expresamente en el párrafo final del Convenio.

En los textos mencionados del Convenio en español, francés e inglés, tal como se presentan en este documento, se han incluido todas las enmiendas hechas al Convenio que están en vigor en esta fecha, 30 de junio de 1997, y que se refieren a los artículos mencionados en a), b) y c) siguientes:

Los Artículos 45, 48 a), 49 e), 50 a), 56 y 61 del Convenio fueron parcialmente modificados por la Asamblea en sus 8°, 13°, 14°, 17°(A), 18° y 21° periodos de sesiones y la redacción de las partes modificadas de dichos Artículos es de igual autenticidad en español, francés e inglés. En este documento, el texto inglés de estos Artículos es el texto firmado en Chicago y así modificado; y los textos español y francés de estos Artículos son los textos de dicho Convenio de Chicago tal como se anexa al Protocolo de Buenos Aires pero después de incluir en el mismo las enmiendas en cuestión. Se llama la atención a las notas de pie de página sobre dichos Artículos.

El Artículo 93 *bis* fue adoptado por la Asamblea en su Primer periodo de sesiones en español, francés e inglés, siendo cada texto de igual autenticidad. Tal Artículo aparece incorporado en el presente documento.

En su 23° periodo de sesiones, la Asamblea aprobó otra enmienda del Convenio, a saber, el nuevo Artículo 83 *bis* relativo a la transferencia de ciertas funciones y obligaciones en el caso de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves. Dicho Artículo se ha incorporado en el presente documento.

La Asamblea, en su 22° periodo de sesiones, aprobó otra enmienda del Convenio para sustituir el texto actual del párrafo final por un nuevo texto que incluya el texto auténtico del Convenio en idioma ruso. Dicha enmienda no se ha incluido en el presente documento por no haber entrado aun en vigor.

En su 25° periodo de sesiones (extraordinario), la Asamblea aprobó otra enmienda del Convenio, a saber, el Artículo 3 *bis* que tampoco se ha incorporado en el presente documento por no haber entrado aun en vigor.

La Asamblea, en su 31° periodo de sesiones, aprobó otra enmienda del Convenio para sustituir el texto actual del párrafo final por un nuevo texto que incluya el texto auténtico del Convenio en idioma árabe. Dicha enmienda no se ha incluido en el presente documento por no haber entrado aun en vigor.



CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL
Firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944

PREÁMBULO

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

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

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

Han concluido a estos fines el presente Convenio.

PRIMERA PARTE NAVEGACIÓN AÉREA

CAPÍTULO I PRINCIPIOS GENERALES Y APLICACIÓN DEL CONVENIO

Artículo 1.- Soberanía

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

Artículo 2.- Territorio

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

Artículo 3.- Aeronaves civiles y de Estado

El presente Convenio se aplica solamente a las aeronaves civiles y no a las aeronaves de Estado.

Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policía.

Ninguna aeronave de Estado de un Estado contratante podrá volar sobre el territorio de otro Estado o aterrizar en el mismo sin haber obtenido autorización para ello, por acuerdo especial o de otro modo, y de conformidad con las condiciones de la autorización.

Los Estados contratantes se comprometen a tener debidamente en cuenta la seguridad de la navegación de las aeronaves civiles, cuando establezcan reglamentos aplicables a sus aeronaves de Estado.

Artículo 4.- Uso indebido de la aviación civil.

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

CAPÍTULO II VUELO SOBRE TERRITORIO DE ESTADOS CONTRATANTES

Artículo 5.- Derecho de vuelo en servicios no regulares

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

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

Artículo 6.- Servicios aéreos regulares

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

Artículo 7.- Cabotaje

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

Artículo 8.- Aeronaves sin piloto

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

Artículo 9.- Zonas prohibidas

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

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

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

Artículo 10.- Aterrizaje en aeropuertos aduaneros

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

Artículo 11.- Aplicación de las reglamentaciones aéreas

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

Artículo 12.- Reglas del aire

Cada Estado contratante se compromete a adoptar medidas que aseguren que todas las aeronaves que vuelen sobre su territorio o maniobren en él, así como todas las aeronaves que lleven la marca de su nacionalidad, dondequiera que se encuentren, observen las reglas y reglamentos en vigor relativos a los vuelos y maniobras de las aeronaves en tal lugar. Cada Estado contratante se compromete a mantener sus propios reglamentos sobre este particular conformes en todo lo posible, con los que oportunamente se establezcan en aplicación del presente Convenio. Sobre alta mar, las reglas en vigor serán las que se establezcan de acuerdo con el presente Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

Artículo 13.- Disposiciones sobre entrada y despacho

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

Artículo 14.- Prevención contra la propagación de enfermedades

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

Artículo 15.- Derechos aeroportuarios y otros similares

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

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

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

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

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

Artículo 16.- Inspección de aeronaves

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

CAPÍTULO III NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

Artículo 17.- Nacionalidad de las aeronaves

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

Artículo 18.- Matriculación doble

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

Artículo 19.- Leyes nacionales sobre matriculación

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

Artículo 20.- Ostentación de las marcas

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

Artículo 21.- Informes sobre matrículas

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

CAPÍTULO IV MEDIDAS PARA FACILITAR LA NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 22.- Simplificación de formalidades

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

Artículo 23.- Formalidades de aduana y de inmigración

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

Artículo 24.- Derechos de aduana

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

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

Artículo 25.- Aeronaves en peligro

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

Artículo 26.- Investigación de accidentes

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

Artículo 27.- Exención de embargo por reclamaciones sobre patentes

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

Las disposiciones del párrafo a) del presente Artículo se aplicarán también al almacenamiento de piezas y equipo de repuesto para aeronaves, así como al derecho de usarlos e instalarlos en la reparación de una aeronave de un Estado contratante en el territorio de cualquier otro Estado contratante, siempre que las piezas o el equipo patentados, así almacenados, no se vendan ni distribuyan internamente ni se exporten con fines comerciales desde el Estado contratante en el que haya penetrado la aeronave.

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

Artículo 28.- Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea

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

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

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

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

CAPÍTULO V

CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIRSE CON RESPECTO A LAS AERONAVES

Artículo 29.- Documentos que deben llevar las aeronaves

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

certificado de matrícula;

certificado de aeronavegabilidad;

las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;

diario de a bordo;

si esta provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;

si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino;

si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

Artículo 30.- Equipo de radio de las aeronaves

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

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

Artículo 31.- Certificados de aeronavegabilidad

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

Artículo 32.- Licencias del personal

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

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

Artículo 33.- Reconocimiento de certificados y licencias

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

Artículo 34.- Diario de a bordo

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

prescriba en aplicación del presente Convenio.

Artículo 35.- Restricciones sobre la carga

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

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

Artículo 36.- Aparatos fotográficos

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

CAPÍTULO VI NORMAS Y MÉTODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

Artículo 37.- Adopción de normas y procedimientos internacionales

Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el mas alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

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

sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre;

características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje;

reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo;

otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;

aeronavegabilidad de las aeronaves;

matricula e identificación de las aeronaves;

compilación e intercambio de información meteorológica;

diarios de a bordo;

mapas y cartas aeronáuticos;

formalidades de aduana e inmigración;

aeronaves en peligro e investigación de accidentes;

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

Artículo 38.- Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales

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

Artículo 39.- Anotaciones en los certificados y licencias

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

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

Artículo 40.- Validez de los certificados y licencias con anotaciones

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

Artículo 41.- Reconocimiento de las normas de aeronavegabilidad existentes

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

Artículo 42.- Reconocimiento de las normas existentes sobre competencia del personal

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

SEGUNDA PARTE LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

CAPÍTULO VII LA ORGANIZACIÓN

Artículo 43.- Nombre y composición

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

Artículo 44.- Objetivos

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

- lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;
- fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;
- estimular el desarrollo de aerovías aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;
- satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;
- evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;
- asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;
- evitar discriminación entre Estados contratantes;
- promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;
- promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Artículo 45².- *Sede permanente*

La Organización tendrá su sede permanente en el lugar que determine en su reunión final la Asamblea Interina de la Organización Provisional de Aviación Civil Internacional, creada por el Convenio Provisional de Aviación Civil Internacional, firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944. La sede podrá trasladarse temporalmente a otro lugar por decisión del Consejo, y no siendo con carácter provisional por decisión de la Asamblea. Para tomar tal decisión será necesario el número de votos que determine la Asamblea. El número de votos así determinado no podrá ser inferior a las tres quintas partes del total de los Estados contratantes.

Artículo 46.- *Primera reunión de la Asamblea*

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

Artículo 47.- *Capacidad jurídica*

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

CAPÍTULO VIII LA ASAMBLEA

Artículo 48.- *Reuniones de la Asamblea y votaciones*

² Este es el texto del Artículo modificado en el 8º período de sesiones de la Asamblea, el 14 de junio de 1954; entró en vigor el 16 de mayo de 1958. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. Por lo que se refiere a los Estados que no la hayan ratificado, continúa en vigor el texto original y, por consiguiente, este se reproduce a continuación:

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

La Asamblea se reunirá por lo menos una vez cada tres años y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de no menos de la quinta parte del número total de Estados contratantes dirigida al Secretario General.³

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

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

Artículo 49.- *Facultades y deberes de la Asamblea*

Serán facultades y deberes de la Asamblea:

elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios;

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

examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que este someta a su consideración;

establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente;

aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII;⁴

examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;

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

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

llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XIII;

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

³ Este es el texto del Artículo modificado en el 14° periodo de sesiones de la Asamblea, el 14 de septiembre de 1962; entró en vigor el 11 de septiembre de 1975. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. El texto anterior de este Artículo, modificado en el 8° periodo de sesiones de la Asamblea el 14 de junio de 1954 y que entró en vigor el 12 de diciembre de 1956, decía lo siguiente:

"a) La Asamblea se reunirá por lo menos una vez cada tres años y será convocada por el Consejo en la fecha y lugar apropiados. La Asamblea podrá celebrar reuniones extraordinarias en todo momento por convocatoria del Consejo o a petición de diez Estados contratantes dirigida al Secretario General."

El texto original del Convenio previo a la enmienda, decía lo siguiente:

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

⁴ Este es el texto del Artículo modificado en el 8° periodo de sesiones de la Asamblea, el 14 de junio de 1954; entró en vigor el 12 de diciembre de 1956. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. Por lo que se refiere a los Estados que no la hayan ratificado, continúa en vigor el texto original y, por consiguiente, este se reproduce a continuación:

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

entender en toda cuestión que este dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

CAPÍTULO IX EL CONSEJO

Artículo 50.- Composición y elección del Consejo

El Consejo será un órgano permanente, responsable ante la Asamblea. Se compondrá de treinta y tres Estados contratantes, elegidos por la Asamblea. Se efectuará una elección en la primera reunión de la Asamblea y, después, cada tres años. Los miembros del Consejo así elegidos permanecerán en funciones hasta la elección siguiente.⁵

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

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

Artículo 51.- Presidente del Consejo

El Consejo elegirá su Presidente por un periodo de tres años. Puede ser reelegido. No tendrá derecho a voto.

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

convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación;

actuar como representante del Consejo; y

desempeñar en nombre del Consejo las funciones que éste le asigne.

Artículo 52.- Votaciones en el Consejo

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

Artículo 53.- Participación sin derecho a voto

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

Artículo 54.- Funciones obligatorias del Consejo

⁵ Este es el texto del Artículo modificado en el 21° periodo de sesiones de la Asamblea, el 14 de octubre de 1974: entró en vigor el 15 de febrero de 1980 El texto inicial del Convenio preveía que el Consejo estaría integrado por veintiun miembros Ese texto fue posteriormente modificado por el 13° periodo de sesiones (extraordinario) de la Asamblea el 19 de junio de 1961; dicha enmienda entró en vigor el 17 de julio de 1962 y disponía que el Consejo estaría integrado por veintisiete miembros; una nueva enmienda fue adoptada por el 17° (A) periodo de sesiones (extraordinario) de la Asamblea el 12 de marzo de 1971, en la cual se dispuso que el Consejo se compondría de treinta miembros: esta última enmienda entró en vigor el 16 de enero de 1973.

El Consejo debe:

someter informes anuales a la Asamblea;

ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio;

determinar su organización y reglamento interno;

nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité;

establecer una Comisión de Aeronavegación, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo X;

administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capítulos XII y XV;

fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;

nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario General, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo XI;

solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costos de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas;

comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;

comunicar a la Asamblea toda infracción del presente Convenio, cuando un Estado contratante no haya tomado las medidas pertinentes en un lapso razonable, después de notificada la infracción;

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

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

examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.

Artículo 55.- Funciones facultativas del Consejo

El Consejo puede:

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

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

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

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

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

CAPÍTULO X LA COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN

Artículo 56.- *Nombramiento de la Comisión*

La Comisión de Aeronavegación se compondrá de quince miembros, nombrados por el Consejo entre las personas propuestas por los Estados contratantes. Dichas personas deberán poseer las calificaciones y experiencia apropiadas en la ciencia y práctica aeronáuticas. El Consejo invitará a todos los Estados contratantes a que presenten candidaturas. El Presidente de la Comisión de Aeronavegación será nombrado por el Consejo.⁶

Artículo 57.- *Obligaciones de la Comisión*

La Comisión de Aeronavegación debe:

considerar y recomendar al Consejo, a efectos de adopción, modificaciones a los Anexos del presente Convenio;

establecer subcomisiones técnicas en las que podrá estar representado todo Estado contratante, si así lo desea;

asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de toda información que considere necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea.

CAPÍTULO XI PERSONAL

Artículo 58.- *Nombramiento del personal*

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

Artículo 59.- *Carácter internacional del personal*

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

Artículo 60.- *Inmunidades y privilegios del personal*

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

CAPÍTULO XII FINANZAS

Artículo 61.- *Presupuesto y distribución de gastos*

El Consejo someterá a la Asamblea presupuestos, estados de cuentas y cálculos de todos los ingresos y egresos por períodos anuales. La Asamblea aprobará los presupuestos con las modificaciones que considere conveniente

⁶ Texto resultante de la modificación realizada por el 18º período de sesiones de la Asamblea el 7 de julio de 1971, que entró en vigor el 19 de diciembre de 1974. El texto inicial del Convenio disponía que la Comisión de Aeronavegación estaría integrada por doce miembros.

introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que oportunamente determine.

Artículo 62⁶.- *Suspensión del derecho de voto*

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

Este es el texto del Artículo modificado en el 8º periodo de sesiones de la Asamblea, el 14 de junio de 1954; entró en vigor el 12 de diciembre de 1956. De acuerdo con el Artículo 94 a) del Convenio, el texto modificado está en vigor por lo que se refiere a los Estados que hayan ratificado la enmienda. Por lo que se refiere a los Estados que no la hayan ratificado, continua en vigor el texto original y, por consiguiente, este se reproduce a continuación.

Artículo 63.- *Gastos de las delegaciones y otros representantes*

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

CAPÍTULO XIII OTROS ARREGLOS INTERNACIONALES

Artículo 64.- *Arreglos sobre seguridad*

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

Artículo 65.- *Arreglos con otros organismos internacionales*

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

Artículo 66.- *Funciones relativas a otros acuerdos*

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

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

TERCERA PARTE TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

CAPÍTULO XIV DATOS E INFORMES

⁶ "El Consejo someterá a la Asamblea un presupuesto anual, estados de cuentas y cálculos anuales de todos los ingresos y egresos. La Asamblea votará el presupuesto con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el Capítulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que oportunamente determine."

Artículo 67.- Transmisión de informes al Consejo

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

CAPÍTULO XV
AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 68.- Designación de rutas y aeropuertos

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

Artículo 69.- Mejora de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

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

Artículo 70.- Financiación de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

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

Artículo 71.- Provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el Consejo

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

Artículo 72.- Adquisición o uso de terrenos

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

Artículo 73.- Gastos y prorratio de fondos

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

Artículo 74.- Ayuda técnica y destino de los ingresos

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

Artículo 75.- Adquisición de las instalaciones y servicios suministrados por el Consejo

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

Artículo 76.- Restitución de fondos

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

CAPÍTULO XVI ORGANIZACIONES DE EXPLOTACIÓN CONJUNTA Y SERVICIOS MANCOMUNADOS

Artículo 77.- Organizaciones de explotación conjunta autorizadas

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

Artículo 78.- Función del Consejo

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

Artículo 79.- Participación en organizaciones de explotación

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

CUARTA PARTE DISPOSICIONES FINALES

CAPÍTULO XVII OTROS ACUERDOS Y ARREGLOS AERONÁUTICOS

Artículo 80.- Convenciones de París y de La Habana

Cada Estado contratante se compromete, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, a notificar la denuncia de la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea, suscrita en París el 13 de octubre de 1919, o de la Convención sobre Aviación Comercial, suscrita en La Habana el 20 de febrero de 1928, si es parte de



una u otra. El presente Convenio reemplaza, entre los Estados contratantes, las Convenciones de París y de La Habana anteriormente mencionadas.

Artículo 81.- *Registro de acuerdos existentes*

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

Artículo 82.- *Abrogación de arreglos incompatibles*

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

Artículo 83.- *Registro de nuevos arreglos*

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

Artículo 83 bis⁷.- *Transferencia de ciertas funciones y obligaciones*

No obstante lo dispuesto en los Artículos 12, 30, 31 y 32 a), cuando una aeronave matriculada en un Estado contratante sea explotada de conformidad con un contrato de arrendamiento, fletamento o intercambio de aeronaves, o cualquier arreglo similar, por un explotador que tenga su oficina principal o, de no tener tal oficina, su residencia permanente en otro Estado contratante, el Estado de matrícula, mediante acuerdo con ese otro Estado, podrá transferirle todas o parte de sus funciones y obligaciones como Estado de matrícula con respecto a dicha aeronave, según los Artículos 12, 30, 31 y 32 a). El Estado de matrícula quedará relevado de su responsabilidad con respecto a las funciones y obligaciones transferidas.

La transferencia no producirá efectos con respecto a los demás Estados contratantes antes de que el acuerdo entre Estados sobre la transferencia se haya registrado ante el Consejo y hecho público de conformidad con el Artículo 83 o de que un Estado parte en dicho acuerdo haya comunicado directamente la existencia y alcance del acuerdo a los demás Estados contratantes interesados.

Las disposiciones de los párrafos a) y b) anteriores también serán aplicables en los casos previstos por el Artículo 77.

CAPÍTULO XVIII CONTROVERSIAS E INCUMPLIMIENTO

Artículo 84.- *Solución de controversias*

Si surge un desacuerdo entre dos o más Estados contratantes sobre la interpretación o la aplicación del presente Convenio y de sus Anexos que no pueda ser solucionado mediante negociaciones, será decidido por el Consejo, a petición de cualquier Estado interesado en el desacuerdo. Ningún miembro del Consejo votará cuando este trate de una controversia en la que dicho miembro sea parte. Todo Estado contratante podrá, con sujeción al Artículo 85, apelar de la decisión del Consejo ante un tribunal de arbitraje *ad hoc* aceptado por las otras partes en la controversia, o ante la Corte Permanente Internacional de Justicia. Tal apelación se notificará al Consejo dentro de los sesenta días de recibida la notificación de la decisión del Consejo.

⁷ El 6 de octubre de 1980, la Asamblea decidió modificar el Convenio de Chicago, incluyendo el Artículo 83 bis. De conformidad con el Artículo 94 a) del Convenio, la enmienda entró en vigor el 20 de junio de 1997 por lo que se refiere a los Estados que la ratificaron.

Artículo 85.- Procedimiento de arbitraje

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

Artículo 86.- Apelaciones

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

Artículo 87.- Sanciones en caso de incumplimiento por las líneas aéreas

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

Artículo 88.- Sanciones a los Estados en caso de incumplimiento

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

**CAPÍTULO XIX
GUERRA****Artículo 89.- Estado de guerra y situaciones de emergencia**

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

**CAPÍTULO XX
ANEXOS****Artículo 90.- Adopción y enmienda de los Anexos**

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

El Consejo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de todo Anexo o enmienda a este.

CAPÍTULO XXI

RATIFICACIONES, ADHESIONES, ENMIENDAS Y DENUNCIAS

Artículo 91.- Ratificación del Convenio

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

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

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

Artículo 92.- Adhesión al Convenio

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

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

Artículo 93.- Admisión de otros Estados

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

Artículo 93 bis⁸.-

A pesar de las disposiciones de los artículos 91, 92 y 93, que anteceden,

un Estado cuyo gobierno la Asamblea General de las Naciones Unidas ha recomendado que sea excluido de los organismos internacionales, establecidos por las Naciones Unidas o vinculados con ellas, dejará automáticamente de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional;

un Estado que haya sido expulsado de las Naciones Unidas dejará automáticamente de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional, a no ser que la Asamblea General de las Naciones Unidas incluya en su acta de expulsión una recomendación en sentido contrario.

Un Estado que deje de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional como resultado de lo dispuesto en el párrafo a) que antecede, puede, previa aprobación de la Asamblea General de las Naciones Unidas, ser readmitido en la Organización de Aviación Civil Internacional mediante solicitud y con la aprobación de la mayoría del Consejo.

Los miembros de la Organización que sean suspendidos en el ejercicio de sus derechos y privilegios como miembros de las Naciones Unidas, serán, si lo piden las Naciones Unidas, suspendidos en sus derechos y privilegios como miembros de esta Organización.

Artículo 94.- Enmiendas del Convenio

⁸ El 27 de mayo de 1947, la Asamblea decidió modificar el Convenio de Chicago, incluyendo el Artículo 93 bis. De conformidad con el Artículo 94 a) del Convenio, la enmienda entró en vigor el 20 de marzo de 1961 por lo que se refiere a los Estados que la ratificaron.

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

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

Artículo 95.- Denuncia del Convenio

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

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

CAPÍTULO XXII DEFINICIONES

Artículo 96.- A los fines del presente Convenio se entiende por:

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

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

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

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

FIRMA DEL CONVENIO

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

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

PROTOCOLO¹

RELATIVO AL TEXTO AUTÉNTICO TRILINGÜE DEL CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL (CHICAGO, 1944)

Firmado en Buenos Aires, el 24 septiembre de 1968

LOS GOBIERNOS FIRMANTES

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

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

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

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

HAN ACORDADO lo siguiente:

Artículo 1²

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

Artículo II

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

Artículo III

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

la firma, sin reserva de aceptación,

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

la aceptación.

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

¹ Entró en vigor el 24 de octubre de 1968.

² Véase el texto del Convenio en los idiomas español y francés a que se hace referencia en este artículo en las columnas segunda y tercera de las páginas 1 a 39 de este documento, según lo previsto en el párrafo 2 del Preámbulo en la página III.

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

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

Artículo IV

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

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

Artículo V

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

Artículo VI

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

Artículo VII

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

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

Artículo VIII

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

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

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

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

Artículo IX

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

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

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



 www.mejjaricart.com

 Oficina: 809-476-7474

 Av. Lincoln 1003, Edif. Profesional Biltmore I,
Suite 701A, Ens. Piantini (CP 10148)