

Tractats internacionals. Lleis. Sentències del Tribunal Constitucional

Tractats internacionals

Proposta d'aprovació de l'adhesió al Conveni sobre l'aviació civil internacional, de la ratificació dels Protocols relacionats i de l'acceptació dels Protocols relacionats

Atès que el Consell General en la seva sessió del dia 11 d'octubre del 2000 ha aprovat la següent:

Proposta d'aprovació de l'adhesió al Conveni sobre l'aviació civil internacional, de la ratificació dels Protocols relacionats i de l'acceptació dels Protocols relacionats

Des de 1903, primer cop en què una fràgil estructura de metall va elevar-se uns quants metres de terra, ha passat quasi un segle, i al llarg de tot aquest temps el desenvolupament del transport aeri internacional ha convertit l'avió en el mitjà de transport per excel·lència. Aquesta evolució, però, ha plantejat problemes internacionals com la coordinació de mètodes i legislacions o la difusió de coordinació tècnica i econòmica que els governs no poden resoldre per ells mateixos. La seguretat i la regularitat del transport, la normalització dels mètodes d'operació dels serveis aeris internacionals, entre altres, va fer el 1944 que 52 nacions es reunissin a Chicago per estudiar els problemes de l'aviació civil internacional. El resultat va ser el Conveni sobre l'aviació civil internacional, signat el 7 de desembre del mateix any, també anomenat Conveni de Chicago, el qual no entrà en vigor fins el 5 de març de 1947.

El Conveni de Chicago és considerat la "carta magna" de l'aviació civil. En els seus 96 articles s'estableixen les bases per les quals s'ha de regir l'aviació civil i que han resultat útils durant els més de 50 anys que fa que el Conveni està en vigor. En el seu preàmbul s'estableixen tot

un seguit de principis orientats fonamentalment al desenvolupament futur de l'aviació civil internacional de manera segura i ordenada i a la preservació de l'amistat i la comprensió entre les nacions, per tal d'evitar abusos que podrien constituir una amenaça a la seguretat en general.

El Conveni de Chicago creà l'Organització de l'Aviació Civil Internacional (OACI), com a òrgan permanent encarregat de l'administració dels principis establerts en el Conveni que des de la seva seu a Montreal ha demostrat una eficàcia ininterrompuda i extraordinària al llarg d'aquests anys. Els òrgans principals de l'Organització són l'Assemblea (òrgan deliberant i compost pels representants dels països membres, cadascun amb un vot); el Consell (òrgan permanent compost per 33 estats -es preveu una ampliació a 36- que executa les resolucions de l'Assemblea, informa, recomana, regula i arbitra els conflictes entre estats); altres òrgans auxiliars, com la Comissió de Navegació Aèria (composta per 15 membres nomenats pel Consell i responsable d'assessorar-lo en allò que consideri útil per al progrés de la navegació aèria), el Comitè del Transport Aeri (òrgan encarregat de l'organització econòmica de l'Organització), i la Secretaria (encapçalada pel secretari general i responsable de la gestió administrativa de l'Organització).

Durant aquests 50 anys, el Conveni ha estat actualitzat mitjançant l'adopció d'esmenes, en forma de Protocols, amb la finalitat d'adaptar-lo a les necessitats sorgides de l'increment constant del nombre de països signataris, que avui són 185, amb una distribució geogràfica universal. Les esmenes s'orienten bàsicament cap a tres aspectes: l'augment en la composició dels òrgans principals, especialment el Consell i la Comissió de Navegació Aèria; les llengües oficials del text (anglès, francès, espanyol, rus, àrab i xinès) i qüestions de procediment intern, com els pressupostos i la seva periodicitat.

El Conveni sobre l'aviació civil internacional ha estat traduït a les sis llengües oficials de les Nacions Unides. El Protocol sobre el text autèntic en llengua anglesa, francesa i espanyola, va ser signat a Buenos Aires el 24 de setembre de

1968 i va entrar en vigor el 24 d'octubre de 1968. El Protocol relatiu al text autèntic en llengua russa va ser signat a Montreal el 30 de setembre de 1977 i va entrar en vigor el 17 d'agost de 1999. Els Protocols relatius als textos autèntics en llengües àrab i xinesa van ser signats a Montreal el dia 29 de setembre de 1995 i l'1 d'octubre de 1998, respectivament, però encara no han entrat en vigor.

Les finalitats i els objectius de l'Organització (OACI) són el desenvolupament dels principis i les tècniques de la navegació aèria internacional i el foment de l'organització i l'evolució del transport aeri internacional per tal d'assolir el progrés segur i ordenat de l'aviació civil internacional en tot el món, fomentar les tècniques de disseny i manipulació d'aeronaus per a fins pacífics, estimular l'avanç de les vies aèries, aeroports i instal·lacions, respectar plenament els drets dels estats contractants i l'oportunitat que tenen per explotar el seu espai aeri, evitar discriminació entre estats contractants, promoure la seguretat de vol en la navegació aèria internacional, i vetllar pel desenvolupament de l'aeronàutica civil internacional en tots els seus aspectes.

Per tal de dur a terme tots aquests objectius, l'Organització (OACI) promulga mètodes recomanats, definicions, textos, preàmbuls, notes, apèndixs i fins i tot manuals, que contenen les disposicions i els procediments més apropiats per a l'exercici de la navegació aèria internacional de la forma més uniforme possible i convenient per a la seva seguretat, regularitat i suficiència. Tots ells poden agrupar-se de la manera següent:

- a) Sistemes de comunicacions i ajudes per a la navegació aèria, inclosa la senyalització terrestre;
- b) Característiques dels aeroports i àrees d'aterratge;
- c) Regles de l'aire i mètodes de control del trànsit aeri;
- d) Atorgament de llicències del personal operatiu i mecànic;
- e) Navegació aèria;
- f) Matrícula i identificació de les aeronaus;

- g) Compilació i intercanvi d'informació meteorològica;
- h) Diaris de bord;
- i) Mapes i cartes aeronàutiques;
- j) Formalitats de duana i immigració;
- k) Aeronaus en perill i investigació d'accidents.

L'OACI és, igual que les Nacions Unides, un organisme de caràcter universal integrat per a la pràctica totalitat dels països del món. En l'àmbit europeu, Malta n'és part des del 5 de gener de 1965, Mònaco des del 4 de gener de 1980, i San Marino des del 13 de maig de 1988.

Juntament amb tot el que s'ha exposat, s'han de tenir en compte les consideracions següents:

- a) El Principat d'Andorra és membre de les Nacions Unides des del 28 de juliol del 1993;
- b) El Conveni de Chicago de 1944 no hauria de contradir l'ordre jurídic andorrà. Ben al contrari, la navegació aèria és avui una matèria òrfena de regulació completa al Principat d'Andorra i l'evolució del país després de l'aprovació de la Constitució fa que sigui convenient l'aprovació dels textos necessaris;
- c) La legislació aèria futura haurà de ser coherent i concordant amb les directrius del Conveni;
- d) Els estats membres es beneficien dels programes de formació i de cooperació tècnica;
- e) Les càrregues econòmiques que comporta l'adhesió consisteixen en un percentatge del pressupost global que es calcula d'acord amb el PIB. El mínim establert és el 0,06% del pressupost.

S'aprova:

- a) L'adhesió del Principat d'Andorra al Conveni sobre l'aviació civil internacional conclòs a Chicago el 7 de desembre de 1944 que va entrar en vigor el 4 d'abril de 1947.
- b) La ratificació del Protocol relatiu a una esmena al Conveni sobre l'aviació civil internacional [article 3 bis], signat a Montreal el 10 de maig de 1984 que

va entrar en vigor l'1 d'octubre de 1998; del Protocol relatiu a una esmena al Conveni sobre l'aviació civil internacional [clàusula final relativa al text autèntic en rus], signat a Montreal el 30 de setembre de 1977 que va entrar en vigor el 17 d'agost de 1999; del Protocol relatiu a una esmena al Conveni sobre l'aviació civil internacional [article 56], signat a Montreal el 6 d'octubre de 1989; del Protocol relatiu a una esmena al Conveni sobre l'aviació civil internacional [article 50 a)], signat a Montreal el 26 d'octubre de 1990; del Protocol relatiu a una esmena al Conveni sobre l'aviació civil internacional [clàusula final relativa al text autèntic en àrab], signat a Montreal el 29 de setembre de 1995; del Protocol relatiu a una esmena al Conveni sobre l'aviació civil internacional [clàusula final relativa al text autèntic en xinès], signat a Montreal l'1 d'octubre de 1998.

c) L'acceptació del Protocol sobre el text autèntic de la cinquena llengua del Conveni sobre l'aviació civil internacional (Chicago, 1994) conclòs a Montreal el 20 de setembre de 1995, i del Protocol sobre el text autèntic de la sisena llengua del Conveni sobre l'aviació civil internacional (Chicago, 1994) conclòs a Montreal l'1 d'octubre de 1998.

El Ministeri de Relacions Exteriors donarà a conèixer la data de l'entrada en vigor per a Andorra del Conveni i dels Protocols esmentats.

Casa de la Vall, 11 d'octubre del 2000

Francesc Areny Casal
Sindic General

Nosaltres els coprínceps manifestem el consentiment de l'Estat per obligar a través d'ell, n'ordenem la publicació en el Butlletí Oficial del Principat d'Andorra, i autoritzem que a partir d'aquell moment es pugui lliurar l'instrument de ratificació corresponent.

Jacques Chirac
President de la
República Francesa
Copríncep d'Andorra

Joan Martí Alanís
Bisbe d'Urgell
Copríncep d'Andorra

Conveni (1) sobre l'aviació civil internacional

(1) Va entrar en vigor el dia 4 d'abril de 1947, el trentè dia després del dipòsit del vint-i-sisè instrument de ratificació o notificació d'adhesió prop del Govern dels Estats Units d'Amèrica, de conformitat amb l'article 91 b)

Signat a Chicago, el dia 7 de desembre de 1944

Preàmbul

Considerant que el desenvolupament futur de l'aviació civil internacional pot contribuir, en gran mesura, a crear i preservar l'amistat i la comprensió entre les nacions i els pobles del món, mentre que qualsevol abús que se'n faci pot esdevenir una amenaça per a la seguretat general;

Considerant que és desitjable evitar qualsevol dissensió entre les nacions i els pobles i promoure entre ells la cooperació de la qual depèn la pau del món;

En conseqüència, els governs sotassignats, havent convingut de certs principis i acords, per tal que l'aviació civil internacional es pugui desenvolupar de manera segura i ordenada i que els serveis internacionals de transports aeris es puguin establir sobre la base de la igualtat d'oportunitats i realitzar-se de manera segura i econòmica,

Han conclòs, a aquests efectes, el present Conveni.

Primera part. Navegació aèria

Capítol I. Principis generals i aplicació del Conveni

Article 1 Sobirania

Els estats contractants reconeixen que tot estat té sobirania plena i exclusiva sobre l'espai aeri situat damunt del seu territori.

Article 2 Territori

Als efectes del present Conveni, es consideren com a territori d'un estat les àrees terrestres i les aigües territorials que hi són adjacents, que es troben sota

la sobirania, el domini, la protecció o el mandat d'aquest estat.

Article 3

Aeronaus civils i aeronaus d'estat

- a) El present Conveni solament s'aplica a les aeronaus civils i no s'aplica a les aeronaus d'estat.
- b) Es consideren aeronaus d'estat aquelles que s'utilitzen en serveis militars, de duana o de policia.
- c) Cap aeronau d'estat d'un estat contractant no pot sobrevolar el territori d'un altre estat o aterrar-hi, sense haver-ne obtingut l'autorització, atorgada mitjançant acord especial o de qualsevol altra manera i de conformitat amb les disposicions d'aquesta autorització.
- d) Els estats contractants es comprometen a tenir en compte degudament la seguretat de la navegació de les aeronaus civils, quan estableixin reglaments aplicables a les seves aeronaus d'estat.

Article 4

Ús indegut de l'aviació civil

Cada estat contractant convé a no utilitzar l'aviació civil amb propòsits incompatibles amb les finalitats del present Conveni.

Capítol II. Vol sobre el territori d'estats contractants

Article 5

Dret de vol en serveis no regulars

Cada estat contractant convé que totes les aeronaus dels altres estats contractants que no realitzin serveis aeris internacionals regulars tenen dret, sempre que es respectin els termes del present Conveni, de penetrar sobre el seu territori, de sobrevolar-lo sense escales i de realitzar-hi escales amb finalitats no comercials, sense haver d'obtenir una autorització prèvia i amb reserva del dret de l'estat sobrevolat d'exigir l'aterratge. Tanmateix, cada estat contractant es reserva, per motius de seguretat de vol, el dret d'exigir que les aeronaus que vulguin sobrevolar regions inaccessibles o que no disposin d'instal·lacions i serveis de navegació aèria adequats, segueixin

les rutes prescrites o obtinguin permisos especials per a vols d'aquest tipus.

Si aquestes aeronaus realitzen el transport de passatgers, càrrega o correu contra remuneració o en virtut d'un contracte de lloguer en serveis diferents dels aeris internacionals regulars, també tenen el privilegi, amb reserva de les disposicions de l'article 7, d'embarcar o desembarcar passatgers, càrrega o correu, sense perjudici del dret de l'estat en què es realitza l'embarcament o el desembarcament d'imposar les reglamentacions, condicions o restriccions que consideri convenients.

Article 6

Serveis aeris regulars

No es pot explotar cap servei aeri internacional regular a l'interior o sobre el territori d'un estat contractant, excepte amb el permís especial o altra autorització d'aquest estat i de conformitat amb les condicions d'aquest permís o autorització.

Article 7

Cabotatge

Cada estat contractant té dret a denegar a les aeronaus d'altres estats contractants el permís d'embarcar en el seu territori passatgers, correu o càrrega per transportar-los, contra remuneració o en virtut d'un contracte de lloguer, amb destinació a un altre punt del seu territori. Cada estat contractant es compromet a no celebrar cap acord que atorgui, específicament, un privilegi d'aquest tipus, a títol exclusiu, a un altre estat o a una empresa de transport aeri d'un altre estat, i a no obtenir un privilegi exclusiu d'aquest tipus d'un altre estat.

Article 8

Aeronaus sense pilot

Cap aeronau capaç de volar sense pilot pot volar sense ell sobre el territori d'un estat contractant llevat que tingui una autorització especial d'aquest estat i de conformitat amb les condicions d'aquesta autorització. Cada estat contractant es compromet a fer per manera que el vol d'una aeronau sense pilot a les regions obertes a la navegació de les aeronaus civils estigui sotmès a un control per tal d'evitar qualsevol perill a les aeronaus civils.

Article 9

Zones prohibides

a) Cada estat contractant pot, per motius de necessitat militar o de seguretat pública, restringir o prohibir, de manera uniforme, els vols de les aeronaus d'altres estats sobre determinades zones del seu territori, sempre que no estableixin distincions en aquesta matèria entre les aeronaus de l'estat del territori del qual es tracta que realitzin serveis aeris internacionals regulars, i les aeronaus dels altres estats contractants que realitzin serveis similars. Aquestes zones prohibides han de tenir una extensió i una situació raonables, per tal de no dificultar innecessàriament la navegació aèria. La definició d'aquestes zones prohibides situades al territori d'un estat contractant i tota modificació ulterior s'han de comunicar, al més aviat que es pugui, als altres estats contractants i a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

b) Cada estat contractant es reserva també el dret, en circumstàncies excepcionals, durant un període d'emergència o en interès de la seguretat pública, de restringir o prohibir temporalment i amb efectes immediats els vols sobre la totalitat o part del seu territori, amb la condició que aquesta restricció o prohibició s'apliqui, sense distinció de nacionalitat, a les aeronaus de tots els altres estats.

c) Cada estat contractant pot exigir, d'acord amb les reglamentacions que estableixi, que tota aeronau que penetri a l'interior de les zones indicades als apartats a) i b) anteriors aterri, tan aviat com pugui, en un aeroport designat a l'interior del seu territori.

Article 10

Aterratge en aeroports duaners

Llevat el cas que, de conformitat amb el que disposa el present Conveni o una autorització especial, es permeti a les aeronaus travessar el territori d'un estat contractant sense aterrar, tota aeronau que penetri en el territori d'un estat contractant ha d'aterrar, si els reglaments d'aquest estat ho exigeixen, en un aeroport designat per aquest estat a l'efecte d'inspeccions duaneres i altres formali-

tats. En abandonar el territori d'un estat contractant, aquestes aeronaus han de partir d'un aeroport duaner designat de la mateixa manera. Les característiques de tots els aeroports duaners designats han de ser publicades per l'estat i trameses a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, creada en virtut del que disposa la segona part del present Conveni, per tal que siguin comunicades a tots els altres estats contractants.

Article 11

Aplicació de les reglamentacions aèries

Amb reserva de les disposicions del present Conveni, les lleis i els reglaments d'un estat contractant relatius a l'entrada i la sortida del seu territori de les aeronaus utilitzades en la navegació aèria internacional, o relatius a l'explotació i la navegació d'aquestes aeronaus a l'interior del seu territori, s'apliquen, sense distinció de nacionalitat, a les aeronaus de tots els estats contractants i aquestes aeronaus han de complir aquestes lleis i reglaments a l'entrada, la sortida i mentre es trobin a l'interior del territori d'aquest estat.

Article 12

Regles de l'aire

Cada estat contractant es compromet a adoptar mesures per tal d'assegurar que qualsevol aeronau que sobrevoli el seu territori o que hi maniobri, com també tota aeronau que dugui la marca de la seva nacionalitat, es trobi al lloc que es trobi, observi les regles i els reglaments vigents en aquest indret pel que fa als vols i les maniobres de les aeronaus. Cada estat contractant es compromet a mantenir els seus propis reglaments, en aquest àmbit i en la mesura que pugui, conformes amb aquells que es puguin establir en virtut del present Conveni. Sobre alta mar, les regles en vigor són les establertes en virtut del present Conveni. Cada estat contractant es compromet a assegurar que es procedirà contra totes aquelles persones que infringeixin els reglaments aplicables.

Article 13

Disposicions d'entrada i de despatx

Les lleis i els reglaments d'un estat contractant relatius a l'entrada o a la sortida del seu territori de passatgers, tripu-

lacions o càrrega transportats per aeronaus, com ara els reglaments relatius a l'entrada, el despatx, la immigració, els passaports, la duana i la sanitat, han de ser respectats per aquests passatgers, tripulacions i càrrega, o en el seu nom, ja sigui a l'entrada, a la sortida o mentre es trobin a l'interior del territori d'aquest estat.

Article 14

Prevenió contra la propagació de malalties

Cada estat contractant convé de prendre mesures efectives per tal de prevenir la propagació, a través de la navegació aèria, del còlera, el tifus (epidèmic), la verola, la febre groga, la pesta, com també de qualsevol altra malaltia contagiosa que els estats contractants decideixin designar oportunament. A aquest efecte, els estats contractants mantindran una estreta consulta amb els organismes encarregats dels reglaments internacionals relatius a les mesures sanitàries aplicables a les aeronaus. Aquestes consultes s'han de realitzar sense perjudici de l'aplicació de qualsevol conveni internacional existent sobre la matèria en el qual siguin part els estats contractants.

Article 15

Drets d'aeroport i altres similars

Tot aeroport d'un estat contractant obert a les seves aeronaus nacionals a l'efecte d'ús públic també ha d'estar obert, en condicions uniformes i amb reserva de les disposicions de l'article 68, a les aeronaus de tots els altres estats contractants. També s'han d'aplicar aquestes mateixes condicions uniformes a la utilització, per part de les aeronaus de cada estat contractant, de totes les instal·lacions i tots els serveis de navegació aèria, incloent-hi els serveis de ràdio i meteorologia instal·lats per a ús públic per a la seguretat i la rapidesa de la navegació aèria.

Els drets que un estat contractant pot imposar o permetre que s'imposin per a la utilització d'aquests aeroports i instal·lacions i serveis de navegació aèria per part de les aeronaus de qualsevol altre estat contractant no han de ser superiors:

- a) pel que fa a les aeronaus que no realitzin serveis aeris internacionals

regulars, als drets que pagarien les seves aeronaus nacionals de la mateixa classe que realitzin serveis similars;

- b) pel que fa a les aeronaus que realitzin serveis aeris internacionals regulars, als drets que pagarien les seves aeronaus nacionals que realitzin serveis internacionals similars.

Tots aquests drets s'han de publicar i s'han de comunicar a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, amb el benentès que si un estat contractant interessat presenta una reclamació, els drets imposats per l'ús d'aeroports i altres instal·lacions i serveis han de ser objecte d'un examen per part del Consell, que ha de redactar un informe i formular recomanacions per a la consideració de l'estat o els estats interessats. Cap estat contractant no pot imposar drets, impostos o altres gravàmens pel simple dret de trànsit, entrada o sortida del seu territori de qualsevol aeronau d'un estat contractant o de les persones o béns que es trobin a bord.

Article 16

Inspecció d'aeronaus

Les autoritats competents de cada un dels estats contractants tenen el dret d'inspeccionar les aeronaus dels altres estats contractants a l'arribada o la sortida, sense ocasionar retards innecessaris, com també d'examinar els certificats i altres documents prescrits pel present Conveni.

Capítol III. Nacionalitat de les aeronaus

Article 17

Nacionalitat de les aeronaus

Les aeronaus tenen la nacionalitat de l'estat en el qual estan matriculades.

Article 18

Matriculació doble

Cap aeronau no pot estar vàlidament matriculada en més d'un estat, la seva matrícula, però, es pot transferir d'un estat a un altre.

Article 19

Lleis nacionals relatives a les matriculacions

La matriculació o la transferència de matrícula d'aeronaus en un estat contractant s'ha de realitzar de conformitat amb les seves lleis i reglaments.

Article 20

Ostentació de les marques

Tota aeronau utilitzada en la navegació aèria internacional ha de dur les marques de la nacionalitat i la matrícula corresponents.

Article 21

Informes sobre matrícules

Cada estat contractant es compromet a subministrar, a petició de qualsevol altre estat contractant o de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, informació relativa a la matrícula i a la propietat de qualsevol aeronau matriculada en aquest estat. A més, tot estat contractant ha de subministrar a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, de conformitat amb les disposicions dictades per aquesta Organització, informes amb les dades pertinents que es puguin facilitar sobre la propietat i el control de les aeronaus matriculades a l'estat i que s'utilitzen habitualment per a la navegació aèria internacional. L'Organització de l'Aviació Civil Internacional posarà les dades així obtingudes a la disposició dels altres estats contractants que en facin, prèviament, la demanda.

Capítol IV. Mesures destinades a facilitar la navegació aèria

Article 22

Simplificació de les formalitats

Cada estat contractant convé a adoptar, mitjançant la promulgació de reglaments especials o de qualsevol altra manera, totes les mesures possibles per facilitar i accelerar la navegació de les aeronaus entre els territoris dels estats contractants i per evitar qualsevol retard innecessari a les aeronaus, les tripulacions, els passatgers i la càrrega, en especial en l'aplicació de les lleis relatives a la immigració, la sanitat, la duana i el despatx.

Article 23

Formalitats de duana i d'immigració

Cada estat contractant es compromet, en la mesura que ho cregui factible, a establir disposicions de duana i d'immigració relatives a la navegació aèria internacional, de conformitat amb els mètodes que es puguin establir o recomanar oportunament en virtut del present Conveni. Cap disposició del present Conveni no s'ha d'interpretar en el sentit que impedeix l'establiment d'aeroports francs.

Article 24

Drets de duana

a) Les aeronaus amb destinació o procedents del territori d'un altre estat contractant o que transitin per aquest territori, s'admetran temporalment lliures de drets, amb subjecció als reglaments de duana d'aquest estat. El combustible, els olis lubricants, les peces de recanvi, l'equipament corrent i les provisions de bord que es trobin en una aeronau d'un estat contractant quan arribi al territori d'un altre estat contractant i que encara es trobin a bord quan aquesta aeronau surti d'aquest estat, estan exempts de drets de duana, drets d'inspecció o altres drets o impostos similars, ja siguin nacionals o locals. Aquesta exempció no s'aplica a les quantitats o els objectes descarregats, llevat de disposició contrària, de conformitat amb les reglamentacions de duana d'aquest estat, que poden exigir que aquestes quantitats o objectes es posin sota vigilància duanera.

b) Les peces de recanvi i l'equipament que s'importin al territori d'un estat contractant per a la seva instal·lació o per al seu ús en una aeronau d'un altre estat contractant utilitzada en la navegació aèria internacional, s'han d'admetre lliures de drets de duana, amb reserva del compliment de les reglamentacions de l'estat interessat, que poden disposar que aquests objectes es posin sota la vigilància i el control duaners.

Article 25

Aeronaus en perill

Cada estat contractant es compromet a proporcionar els mitjans d'assistència que consideri factibles a les aeronaus en

perill en el seu territori i a permetre, amb reserva del control per part de les seves pròpies autoritats, que els propietaris de les aeronaus o les autoritats de l'estat en què estiguin matriculades proporcionin els mitjans d'assistència que exigeixin les circumstàncies. Cada estat contractant, en emprendre la recerca d'aeronaus perdudes, col·laborarà en les mesures coordinades que es puguin recomanar, en virtut del present Conveni.

Article 26

Investigació d'accidents

En el cas que una aeronau d'un estat contractant tingui, en el territori d'un altre estat contractant, un accident que ocasioni la mort o una lesió greu, o que indiqui greus defectes tècnics en l'aeronau o en les instal·lacions i els serveis per a la navegació aèria, l'estat en el qual es produeixi l'accident ha d'obrir una investigació sobre les circumstàncies d'aquest accident ajustant-se, en la mesura en què ho permetin les seves lleis, als procediments que pugui aconsellar l'Organització de l'Aviació Civil Internacional. S'autoritzarà l'estat en el qual l'aeronau està matriculada per tal que designi observadors per participar en la investigació i l'estat que la realitzi ha de comunicar a l'altre estat l'informe i les conclusions pel que fa al cas.

Article 27

Exempció d'embargament en el cas de reclamacions sobre patents

a) Quan una aeronau d'un estat contractant s'utilitza per a la navegació aèria internacional, l'entrada autoritzada al territori d'un altre estat contractant o el trànsit autoritzat a través d'aquest territori, amb o sense aterratge, no donen lloc a l'embargament o la retenció de l'aeronau com tampoc a cap reclamació contra el seu propietari o operador ni a cap ingerència de la part o en nom d'aquest estat o de qualsevol persona que s'hi trobi, sobre la base que la construcció, el mecanisme, les peces, els accessoris o l'operació de l'aeronau infringeixen els drets d'alguna patent, disseny o model degudament concedits o registrats a l'estat en el territori del qual hagi penetrat l'aeronau; s'entén que en cap cas no es pot exigir en aquest estat un dipòsit de garantia per l'exempció

damunt esmentada d'embarquement o retenció de l'aeronau.

b) Les disposicions de l'apartat a) del present article s'han d'aplicar també a l'emmagatzematge de peces i equipaments de recanvi per a aeronaus, com també al dret d'utilitzar-los i instal·lar-los en la reparació d'una aeronau d'un estat contractant en el territori de qualsevol altre estat contractant, sempre que les peces o l'equipament patentats, emmagatzemats d'aquesta manera, no es vinguin ni es distribueixin internament ni s'exportin amb finalitats comercials des de l'estat contractant en el qual hagi penetrat l'aeronau.

c) Els beneficis d'aquest article solament s'apliquen als estats, part en el present Conveni, que 1) siguin part en el Conveni internacional per a la protecció de la propietat industrial i les seves esmenes, o 2) hagin promulgat lleis sobre patents que reconguin i protegeixin degudament les invencions dels nacionals dels altres estats que siguin part en el present Conveni.

Article 28

Instal·lacions i serveis i sistemes normalitzats per a la navegació aèria

Cada estat contractant es compromet, en la mesura que ho considera factible, a:

a) Subministrar en el seu territori aeroports, serveis de ràdio, serveis meteorològics i altres instal·lacions i serveis per a la navegació aèria per tal de facilitar la navegació aèria internacional, d'acord amb les normes i els mètodes recomanats o establerts oportunament en aplicació del present Conveni.

b) Adoptar i aplicar els sistemes normalitzats apropiats relatius als procediments de comunicacions, codis, abalisament, senyals, il·luminació i altres mètodes i regles d'operació recomanats o establerts, oportunament, en virtut del present Conveni.

c) Col·laborar en les mesures internacionals destinades a assegurar la publicació de mapes i cartes aeronàutics, de conformitat amb les normes recomanades o establertes oportunament en virtut del present Conveni.

Capítol V. Condicions que cal respectar pel que fa a les aeronaus

Article 29

Documents que les aeronaus han de dur a bord

Tota aeronau d'un estat contractant que s'utilitzi en la navegació internacional ha de dur a bord, de conformitat amb les condicions que preveu el present Conveni, els documents següents:

- Certificat de matrícula;
- Certificat d'aeronavegabilitat;
- Les llicències adequades per a cada membre de la tripulació;
- Diari de bord;
- Si està equipada amb aparells de ràdio, la llicència de l'estació de ràdio de l'aeronau;
- Si transporta passatgers, una llista dels seus noms i dels llocs d'embarquement i de destinació;
- Si transporta càrrega, un manifest i les declaracions detallades de la càrrega.

Article 30

Equipament de ràdio de les aeronaus

- Les aeronaus de cada estat contractant, quan es troben a l'interior o quan sobrevolen el territori d'altres estats contractants, solament poden dur a bord radiotransmissors si les autoritats competents de l'estat en el qual està matriculada l'aeronau, han lliurat una llicència per instal·lar i utilitzar aquests aparells. Els radiotransmissors s'han d'utilitzar en el territori de l'estat contractant que sobrevola l'aeronau, de conformitat amb els reglaments prescrits per aquest estat.
- Només poden utilitzar els aparells radiotransmissors els membres de la tripulació de vol que siguin titulars d'una llicència especial lliurada a aquest efecte per les autoritats competents de l'estat en el qual estigui matriculada l'aeronau.

Article 31

Certificats d'aeronavegabilitat

Tota aeronau que s'utilitzi en la navegació internacional ha de disposar d'un certificat d'aeronavegabilitat lliurat o va-

lidat per l'estat en el qual estigui matriculada.

Article 32

Llicències del personal

a) El pilot i els altres membres de la tripulació operativa de tota aeronau que s'utilitzi en la navegació internacional han de ser titulars de certificats d'aptitud i de llicències lliurats o validats per l'estat en el qual l'aeronau estigui matriculada.

b) Cada estat contractant es reserva el dret de no reconèixer, pel que fa als vols sobre el seu propi territori, els certificats d'aptitud i les llicències atorgades a qualsevol dels seus nacionals per un altre estat contractant.

Article 33

Reconeixement de certificats i llicències

Els certificats d'aeronavegabilitat, els certificats d'aptitud i les llicències lliurats o validats per l'estat contractant en el qual està matriculada l'aeronau, han de ser reconeguts com a vàlids pels altres estats contractants, sempre que els requisits, de conformitat amb els quals aquests certificats o llicències hagin estat lliurats o validats, siguin iguals o superiors a les normes mínimes que s'estableixin oportunament de conformitat amb el present Conveni.

Article 34

Diari de bord

Per a cada aeronau que s'utilitzi en la navegació internacional s'ha de dur un diari de bord, en el qual s'anoten les dades relatives a l'aeronau, a la seva tripulació i a cada viatge en la forma que es prescriu, oportunament, en virtut del present Conveni.

Article 35

Restriccions relatives a la càrrega

a) Les aeronaus que s'utilitzin en la navegació internacional no poden transportar municions de guerra o material de guerra a l'interior o sobre el territori d'un estat, llevat que tinguin el consentiment d'aquest estat. Cada estat ha de determinar, mitjançant reglamentacions, allò que cal considerar com a municions o material de guerra per a la finalitat del present article, tenint en compte degudament, a l'efecte de la

uniformitat, les recomanacions que l'Organització de l'Aviació Civil Internacional faci oportunament.

b) Cada estat contractant es reserva el dret, per motius d'ordre públic i de seguretat, de reglamentar o prohibir el transport a l'interior o sobre el seu territori d'altres articles que no siguin els que s'especifiquen en l'apartat a), sempre que no estableixi cap distinció pel que fa al cas entre les seves aeronaus nacionals que s'utilitzin en la navegació internacional i les aeronaus d'altres estats que s'utilitzin per a les mateixes finalitats i sempre que, a més, no imposi cap restricció susceptible d'obstaculitzar el transport i la utilització en les aeronaus dels aparells necessaris per a l'operació o la navegació d'aquestes aeronaus, o per a la seguretat del personal o dels passatgers.

Article 36

Aparells fotogràfics

Cada estat contractant pot prohibir o reglamentar l'ús d'aparells fotogràfics en les aeronaus que sobrevolin el seu territori.

Capítol VI. Normes i mètodes recomanats internacionals

Article 37

Adopció de normes i procediments internacionals

Cada estat contractant es compromet a col·laborar, per tal d'assolir el grau més alt d'uniformitat possible, en les reglamentacions, les normes, els procediments i l'organització relatius a les aeronaus, el personal, les aerovies i els serveis auxiliars, en totes aquelles qüestions en les quals aquesta uniformitat faciliti i millori la navegació aèria.

Amb aquesta finalitat, l'Organització de l'Aviació Civil Internacional ha d'adoptar i esmenar, en funció de les necessitats, les normes, els mètodes recomanats i els procediments internacionals que tractin de:

- a) Sistemes de comunicacions i ajuts per a la navegació aèria, incloent-hi la senyalització terrestre;
- b) Característiques dels aeroports i àrees d'aterratge;

c) Regles de l'aire i mètodes de control del trànsit aeri;

d) Atorgament de llicències del personal operatiu i mecànic;

e) Aeronavegabilitat de les aeronaus;

f) Matrícula i identificació de les aeronaus;

g) Compilació i intercanvi d'informació meteorològica;

h) Diaris de bord;

i) Mapes i cartes aeronàutics;

j) Formalitats de duana i immigració;

k) Aeronaus en perill i investigació d'accidents;

i, quan sembli adequat fer-ho, de qualsevol altra qüestió relacionada amb la seguretat, la regularitat i l'eficiència de la navegació aèria.

Article 38

Desviacions respecte de les normes i els procediments internacionals

Tot estat que consideri que no pot complir, en tots els seus aspectes, qualsevol d'aquestes normes o procediments internacionals, o concordar totalment les seves reglamentacions o els seus mètodes amb alguna norma o procediment internacionals esmenats, o que consideri necessari adoptar reglamentacions o mètodes que difereixin en qualsevol punt d'aquelles que han estat establertes mitjançant una norma internacional, notificarà immediatament a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional les diferències entre els seus propis mètodes i allò que estableix la norma internacional. En cas d'esmenes a les normes internacionals, tot estat que no faci les esmenes adequades en les seves reglamentacions o en els seus mètodes, ho ha de comunicar al Consell en el termini de seixanta dies a comptar de l'adopció de l'esmena a la norma internacional o ha d'indicar les mesures que es proposa adoptar. En aquest cas, el Consell ha de notificar immediatament a tots els altres estats les diferències que existeixen entre un o diversos punts d'una norma internacional i el mètode nacional corresponent de l'estat en qüestió.

Article 39

Anotacions als certificats i llicències

a) Tota aeronau o element d'aeronau respecte del qual existeixi una norma internacional de navegabilitat o de comportament de vol i que deixi de satisfer en algun aspecte aquesta norma en el moment d'establir la seva certificació de navegabilitat, ha de dur anotada en el certificat d'aeronavegabilitat, o com a annex a aquest certificat, una enumeració completa dels detalls respecte dels quals l'aeronau o l'element d'aeronau deixa de satisfer aquesta norma.

b) Tota persona titular d'una llicència que no reuneixi completament les condicions prescrites per la norma internacional relativa a la classe de llicència o certificat que posseeixi, ha de dur anotada en la seva llicència, o com a annex a aquesta, l'enumeració completa dels punts en els quals no satisfi aquestes condicions.

Article 40

Validesa dels certificats i de les llicències amb anotacions

Cap aeronau o cap membre del personal, els certificats o les llicències dels quals hagin estat anotats d'aquesta manera, no poden participar en la navegació internacional, sense el permís de l'estat o els estats sobre els territoris dels quals han de penetrar. La matriculació o la utilització d'una aeronau d'aquestes característiques o d'un element certificat d'aeronau en un estat altre que aquell en què ha estat certificat originàriament, s'ha de deixar a la discreció de l'estat en el qual s'importin les aeronaus o l'element d'aeronau.

Article 41

Reconeixement de les normes d'aeronavegabilitat existents

Les disposicions del present capítol no es poden aplicar a les aeronaus ni a l'equipament d'aeronaus dels tipus, el prototip de les quals ha estat sotmès a les autoritats nacionals competents per a la seva certificació, abans que expirin els tres anys següents a la data d'adopció d'una norma internacional d'aeronavegabilitat per a aquest equipament.

Article 42

Reconeixement de les normes existents sobre competència del personal

Les disposicions del present capítol no es poden aplicar al personal les llicències del qual hagin estat lliurades, originàriament, abans de complir-se un any a partir de la data d'adopció inicial d'una norma internacional de qualificació per a aquest personal; en qualsevol cas, però, s'han d'aplicar a tot el personal les llicències del qual continuïn essent vàlides cinc anys després de la data d'adopció d'aquesta norma.

Segona part. L'organització de l'aviació civil internacional

Capítol VII. L'organització

Article 43

Nom i composició

Pel present Conveni es crea un organisme que es denominarà Organització de l'Aviació Civil Internacional. El formen una Assemblea, un Consell i els altres òrgans que es considerin necessaris.

Article 44

Objectius

Les finalitats i els objectius de l'Organització són desenvolupar els principis i les tècniques de la navegació aèria internacional i fomentar l'organització i el desenvolupament del transport aeri internacional, per tal de:

- a) Aconseguir el desenvolupament segur i ordenat de l'aviació civil internacional a tot el món;
- b) Fomentar les tècniques de disseny i maneig de les aeronaus per a finalitats pacífiques;
- c) Estimular el desenvolupament d'aerovies, aeroports i instal·lacions i serveis de navegació aèria per a l'aviació civil internacional;
- d) Respondre a les necessitats dels pobles del món pel que fa a un transport aeri segur, regular, eficaç i econòmic;
- e) Evitar el malbaratament econòmic que resulta d'una competència excessiva;
- f) Assegurar que es respectin íntegrament els drets dels estats contractants i

que cada estat contractant tingui l'oportunitat equitativa d'explotar empreses de transport aeri internacional;

- g) Evitar la discriminació entre els estats contractants;
- h) Promoure la seguretat de vol en la navegació aèria internacional;
- i) Promoure, en general, el desenvolupament de l'aeronàutica civil internacional en tots els seus aspectes.

Article 45 (*)

Seu permanent

(*) Aquest és el text de l'article modificat en la vuitena sessió de l'Assemblea, el 14 de juny de 1954; va entrar en vigor el 16 de maig de 1958. De conformitat amb l'article 94^a) del Conveni, el text modificat ha entrat en vigor pel que fa als estats que hagin ratificat l'esmena. Pel que fa als estats que no l'hagin ratificada, continua en vigor el text original i, per consegüent, es reproduïx aquest text a continuació:

"L'Organització té la seva seu permanent en el lloc que determini, en la seva sessió final, l'Assemblea Interina de l'Organització Provisional de l'Aviació Civil Internacional, creada pel Conveni provisional de l'aviació civil internacional, signat a Chicago el 7 de desembre de 1944. La seu es pot traslladar, temporalment, a un altre lloc per decisió del Consell."

L'Organització té la seva seu permanent en el lloc que determini, en la seva sessió final, l'Assemblea Interina de l'Organització Provisional de l'Aviació Civil Internacional, creada pel Conveni provisional de l'aviació civil internacional, signat a Chicago el 7 de desembre de 1944. La seu es pot traslladar, temporalment, a un altre lloc per decisió del Consell, i amb un caràcter no provisional per decisió de l'Assemblea, la qual ha de fixar el nombre de vots que sigui necessari per prendre aquesta decisió. El nombre de vots que així es determini, no pot ser inferior a les tres cinques parts del total dels estats contractants.

Article 46

Primera sessió de l'Assemblea

La primera reunió de l'Assemblea ha de ser convocada pel Consell Interí de

l'Organització Provisional abans esmentada, tan bon punt entri en vigor el present Conveni, i s'ha de celebrar en la data i el lloc que designi el Consell Interí.

Article 47

Capacitat jurídica

L'Organització ha de gaudir, en el territori de cada estat contractant, de la capacitat jurídica necessària per a l'exercici de les seves funcions. Se li ha d'atorgar plena personalitat jurídica a tot arreu on això sigui compatible amb la constitució i les lleis de l'estat del qual es tracti.

Capítol VIII. L'assemblea

Article 48

Sessions de l'Assemblea i votacions

- a) L'Assemblea s'ha de reunir, com a mínim, una vegada cada tres anys i ha de ser convocada pel Consell en la data i el lloc apropiats. L'Assemblea pot celebrar sessions extraordinàries en qualsevol moment per convocatòria del Consell o si en fan la demanda, adreçada al secretari general, un nombre d'estats contractants igual, com a mínim, a la cinquena part del nombre total d'aquests estats.

(Aquest és el text de l'article modificat en la 14a sessió de l'Assemblea, el 14 de setembre de 1962; va entrar en vigor el dia 11 de setembre de 1975. De conformitat amb l'article 94 a) del Conveni, el text modificat va entrar en vigor pel que fa als estats que hagin ratificat l'esmena. El text anterior d'aquest article, modificat en la 8a sessió de l'Assemblea, el 14 de juny de 1954 i que entrà en vigor el 12 de desembre de 1956, deia el següent:

"a) L'Assemblea s'ha de reunir, com a mínim, una vegada cada tres anys i ha de ser convocada pel Consell en la data i el lloc apropiats. L'Assemblea pot celebrar sessions extraordinàries en qualsevol moment per convocatòria del Consell o si en fan la demanda, adreçada al secretari general, deu estats contractants."

El text original del Conveni anterior a l'esmena deia el següent:

"a) L'Assemblea s'ha de reunir anyalment i ha de ser convocada pel Con-

sell en la data i el lloc apropiats. L'Assemblea pot celebrar sessions extraordinàries en qualsevol moment per convocatòria del Consell o si en fan la demanda, adreçada al secretari general, deu estats contractants.”).

- b) Tots els estats contractants tenen el mateix dret a ser representats a les reunions de l'Assemblea i cada estat contractant té dret a un vot. Els delegats que representin els estats contractants poden ser assistits per assessors tècnics, els quals poden participar a les reunions, però sense dret de vot.
- c) A les reunions de l'Assemblea, és necessària la majoria dels estats contractants per constituir el quòrum. Llevat de disposició contrària del present Conveni, les decisions de l'Assemblea s'han de prendre per majoria dels vots emesos.

Article 49

Facultats i deures de l'Assemblea

Són facultats i deures de l'Assemblea:

- a) Elegir, a cada reunió, el seu president i altres membres de la mesa;
- b) Elegir els estats contractants que estaran representats en el Consell, d'acord amb les disposicions del capítol IX;
- c) Examinar els informes del Consell, actuar segons convingui i decidir sobre qualsevol qüestió que li sotmeti el Consell;
- d) Establir el seu propi reglament intern i crear les comissions auxiliars que consideri necessàries i convenients;
- e) Aprovar els pressupostos anuals i determinar el règim financer de l'Organització, d'acord amb les disposicions del capítol XII;

(Aquest és el text de l'article modificat en la vuitena sessió de l'Assemblea, el 14 de juny de 1954; entrà en vigor el 12 de desembre de 1956. De conformitat amb l'article 94 a) del Conveni el text modificat és en vigor pel que fa als estats que hagin ratificat l'esmena. Pel que fa als estats que no l'hagin ratificada, continua en vigor el text original i, per con-

següent, aquest es reproduïx a continuació:

“e) Aprovar un pressupost anual i determinar el règim financer de l'Organització d'acord amb les disposicions del Capítol XII;”

- f) Examinar les despeses i aprovar els comptes de l'Organització;
- g) A la seva discreció, referir al Consell, a les comissions auxiliars o a qualsevol altre òrgan, qualsevol qüestió de la seva competència;
- h) Delegar al Consell les facultats i l'autoritat necessàries o convenients per a l'exercici de les funcions de l'Organització i revocar o modificar, en qualsevol moment, aquesta delegació d'autoritat;
- i) Portar a efecte les disposicions apropiades del capítol XIII;
- j) Considerar les propostes de modificació o d'esmena de les disposicions del present Conveni i, si les aprova, recomanar-les als estats contractants d'acord amb les disposicions del capítol XXI;
- k) Tractar de qualsevol qüestió que sigui competència de l'Organització i que no hagi estat assignada expressament al Consell.

Capítol IX. El Consell

Article 50

Composició i elecció del Consell

a) El Consell ha de ser un òrgan permanent, responsable davant de l'Assemblea. L'han de constituir trenta-tres estats contractants, elegits per l'Assemblea. S'ha de realitzar una elecció en la primera sessió de l'Assemblea i, després, cada tres anys. Els membres del Consell així elegits han de romandre en funcions fins a l'elecció següent.

(Aquest és el text de l'article modificat en la 21a sessió de l'Assemblea, el 14 d'octubre de 1974; entrà en vigor el 15 de febrer de 1980. El text inicial del Conveni preveia que el Consell estaria integrat per 21 membres. Aquest text es va modificar posteriorment en la 13a sessió (extraordinària) de l'Assemblea, el 19

de juny de 1961; aquesta esmena va entrar en vigor el 17 de juliol de 1962 i preveia que el Consell estaria integrat per 27 membres. Una nova esmena, aprovada en la 17a sessió (A) (extraordinària) de l'Assemblea, el 12 de març de 1971, preveia que el Consell estaria integrat per trenta membres i va entrar en vigor el 16 de gener de 1973).

b) En elegir els membres del Consell, l'Assemblea ha de donar representació adequada: 1) als estats de major importància en el transport aeri; 2) als estats no inclosos per cap altre títol, que més contribueixen en el subministrament d'instal·lacions i serveis per a la navegació aèria civil internacional; i 3) als estats no inclosos per cap altre títol, la designació dels quals assegurï la representació en el Consell de totes les principals regions geogràfiques del món. L'Assemblea ha de cobrir, al més aviat que pugui, qualsevol vacant en el Consell; l'estat contractant així elegit ha de romandre en funcions fins que finalitzi el mandat del seu predecessor.

c) Cap representant d'un estat contractant en el Consell no pot estar activament vinculat amb l'explotació d'un servei aeri internacional o tenir interessos financers en un servei d'aquest tipus.

Article 51

President del Consell

El Consell ha d'eleger el seu president per a un període de tres anys. Pot ser reelegit. No té dret de vot. El Consell ha d'eleger entre els seus membres un o més vicepresidents, els quals conserven el seu dret de vot quan actuen com a presidents. El president no ha de ser, necessàriament, elegit entre els representants dels membres del Consell. Tanmateix, si s'elegeix un representant, el seu lloc es considera vacant i ha de ser cobert per l'estat que representava. Les funcions del president són les següents:

- a) Convocar les reunions del Consell, del Comitè de Transport Aeri i de la Comissió de Navegació Aèria;
- b) Actuar com a representant del Consell;

c) Exercir, en el nom del Consell, les funcions que aquest li assigni.

Article 52

Votacions en el Consell

Les decisions del Consell han de ser aprovades per majoria dels seus membres. El Consell pot delegar la seva autoritat, pel que fa a una qüestió determinada, a un comitè elegit entre els seus membres. Tot estat contractant interessat pot recórrer davant del Consell contra les decisions preses per qualsevol dels comitès del Consell.

Article 53

Participació sense dret de vot

Tot estat contractant pot participar, sense dret de vot, a la consideració per part del Consell com també dels seus comitès i comissions de qualsevol qüestió que afecti, en especial, els seus interessos. Cap membre del Consell no pot votar en la consideració per part del Consell d'una controvèrsia en la qual és part.

Article 54

Funcions obligatòries del Consell

El Consell ha de:

- a) Sotmetre informes anuals a l'Assemblea;
- b) Executar les instruccions de l'Assemblea i complir els deures i les obligacions que li assigna el present Conveni;
- c) Determinar la seva organització i el seu reglament intern;
- d) Nomenar i definir les funcions d'un Comitè de Transport Aeri, els membres del qual són elegits entre els representants dels membres del Consell i davant del qual el Comitè serà responsable;
- e) Establir una Comissió de Navegació Aèria, d'acord amb les disposicions del capítol X;
- f) Administrar els fons de l'Organització, d'acord amb les disposicions dels capítols XII i XV;
- g) Fixar els emoluments del president del Consell;
- h) Nomenar un funcionari executiu principal, que tindrà el títol de secreta-

ri general, i adoptar mesures per al nomenament del personal necessari, d'acord amb les disposicions del capítol XI;

i) Sol·licitar, compilar, examinar i publicar la informació relativa al progrés de la navegació aèria i a l'operació dels serveis aeris internacionals, incloent-hi la informació relativa als costos d'explotació i a les dades sobre subvencions pagades per l'erari públic a les empreses de transport aeri;

j) Comunicar als estats contractants qualsevol infracció al present Conveni, com també qualsevol cas de no aplicació de les recomanacions o les decisions del Consell;

k) Comunicar a l'Assemblea qualsevol infracció al present Conveni, quan un estat contractant no hagi pres les mesures adequades en un termini raonable, un cop notificada la infracció;

l) Adoptar, d'acord amb les disposicions del capítol VI del present Conveni, les normes i les pràctiques recomanades internacionals; per motius de conveniència, designar-los com a annexos al present Conveni, i notificar a tots els estats contractants les mesures adoptades;

m) Considerar les recomanacions de la Comissió de Navegació Aèria per esmenar els annexos i prendre totes les mesures necessàries d'acord amb les disposicions del capítol XX;

n) Examinar qualsevol qüestió relativa al Conveni que li sotmeti un estat contractant.

Article 55

Funcions facultatives del Consell

El Consell pot:

- a) Si escau i si ho aconsella l'experiència, crear comissions subordinades de transport aeri sobre base regional o d'un altre tipus, i designar grups d'estats o empreses de transport aeri amb els quals, o per mitjà dels quals, pugui tractar per tal de facilitar la realització de les finalitats del present Conveni;
- b) Delegar altres funcions a la Comissió de Navegació Aèria, a més de les previstes en el present Conveni, i re-

vocar o modificar en qualsevol moment aquestes delegacions de poders;

c) Realitzar investigacions en tots els aspectes del transport aeri i de la navegació aèria que siguin d'importància internacional, comunicar els resultats de les seves investigacions als estats contractants i facilitar, entre aquests estats contractants, l'intercanvi d'informació sobre qüestions de transport aeri i de navegació aèria;

d) Estudiar totes les qüestions relacionades amb l'organització i l'explotació del transport aeri internacional, inclosa la propietat i l'explotació internacionals de serveis aeris internacionals en les rutes principals, i presentar a l'Assemblea projectes sobre aquestes qüestions;

e) Investigar, a petició de qualsevol estat contractant, tota situació que pugui comportar obstacles evitables per al desenvolupament de la navegació aèria internacional i, després d'aquesta investigació, emetre els informes que consideri convenients.

Capítol X. La Comissió de navegació aèria

Article 56

Nomenament de la Comissió

La Comissió de Navegació Aèria es compon de quinze membres, nomenats pel Consell entre les persones proposades pels estats contractants. Aquestes persones han de tenir les qualificacions i l'experiència adequades en matèria de ciència i de pràctica de l'aeronàutica. El Consell invita tots els estats contractants a presentar candidatures. El president de la Comissió de Navegació Aèria és nomenat pel Consell. (Text que resulta de la modificació realitzada en la 18a sessió de l'Assemblea, el dia 7 de juliol de 1971, que va entrar en vigor el 19 de desembre de 1974. El text inicial del Conveni disposava que la Comissió de Navegació Aèria estaria integrada per dotze membres).

Article 57

Funcions de la Comissió

La Comissió de Navegació Aèria ha de:

a) Considerar i recomanar al Consell, a efectes d'adopció, les modificacions als annexos del present Conveni;

b) Establir subcomissions tècniques en les quals tot estat contractant pot estar representat, si així ho desitja;

c) Assessorar el Consell sobre la compilació i la comunicació als estats contractants de tota aquella informació que consideri necessària i útil per al progrés de la navegació aèria.

Capítol XI. Personal

Article 58

Nomenament del personal

Amb subjecció als reglaments que estableixi l'Assemblea i a les disposicions del present Conveni, el Consell ha de determinar el mètode de nomenament i de cessació en el servei, la formació professional, els salaris, les bonificacions i les condicions de servei del secretari general i dels altres membres del personal de l'Organització i pot contractar o utilitzar els serveis de nacionals de qualsevol estat contractant.

Article 59

Caràcter internacional del personal

El president del Consell, el secretari general i els membres del personal no han de sol·licitar, com tampoc acceptar instruccions de cap autoritat exterior a l'Organització, en l'execució de la seva tasca. Cada estat contractant es compromet plenament a respectar el caràcter internacional de les funcions del personal i a no tractar d'influir sobre els seus nacionals en l'execució de les seves funcions.

Article 60

Immunitats i privilegis del personal

Cada estat contractant es compromet, en la mesura en què ho permet el seu règim constitucional, a atorgar al president del Consell, al secretari general i a la resta dels membres del personal de l'Organització, les immunitats i els privilegis atorgats al personal corresponent d'altres organismes internacionals públics. Si s'arriba a un acord internacional general sobre les immunitats i els privilegis dels funcionaris civils internacionals, les immunitats i els privilegis atorgats al president, al secretari general i a la resta dels membres del personal de l'Organització

han de ser les immunitats i els privilegis atorgats de conformitat amb aquest acord internacional general.

Capítol XII. Finances

Article 61 (*)

Pressupost i distribució de despeses

(*) Aquest és el text de l'article modificat durant la vuitena sessió de l'Assemblea, el 14 de juny de 1954; entrà en vigor el 12 de desembre de 1956. D'acord amb l'article 94 a) del Conveni, el text així modificat és en vigor pel que fa als estats que hagin ratificat l'esmena. Pel que fa als estats que no hagin ratificat l'esmena, el text original continua en vigor i per consegüent es reproduïx aquest text a continuació:

"El Consell ha de sotmetre a l'Assemblea un pressupost anual, els estats de comptes i les previsions anuals de tots els ingressos i les despeses. L'Assemblea ha de votar el pressupost amb les modificacions que consideri convenient d'introduir i, llevat del prorratgeig de contribucions que es realitzi d'acord amb el Capítol XV entre els estats que hi consentin, ha de distribuir les despeses de l'Organització entre els estats contractants en la forma que determini oportunitat."

El Consell ha de sotmetre a l'Assemblea pressupostos anuals, com també estats de comptes i previsions dels ingressos i les despeses anuals. L'Assemblea ha de votar els pressupostos amb les modificacions que consideri convenient d'introduir i, llevat del prorratgeig de contribucions que es realitzi d'acord amb el capítol XV entre els estats que hi consentin, ha de distribuir les despeses de l'Organització entre els estats contractants en la forma que determini oportunitat.

Article 62

Suspensió del dret de vot

L'Assemblea pot suspendre el dret de vot en l'Assemblea i en el Consell a qualsevol estat contractant que, en un període raonable, no respecti les seves obligacions financeres envers l'Organització.

Article 63

Despeses de les delegacions i dels altres representants

Cada estat contractant s'ha de fer càrrec de les despeses de la seva pròpia delegació a l'Assemblea i de la remuneració, les despeses de desplaçament i altres despeses de tota persona que nomeni per actuar en el Consell, com també de les persones que proposi com a membres o designi com a representants en qualsevol comitè o comissió subsidiària de l'Organització.

Capítol XIII. Altres arranjaments internacionals

Article 64

Arranjaments en matèria de seguretat

Per a les qüestions aèries de la seva competència, que afectin directament la seguretat mundial, l'Organització pot concloure arranjaments apropiats amb qualsevol organització general que estableixin les nacions del món per tal de preservar la pau.

Article 65

Arranjaments amb d'altres organismes internacionals

El Consell pot, en nom de l'Organització, concloure acords amb altres organismes internacionals per al manteniment de serveis comuns i per a arranjaments comuns relatius al personal i, amb l'aprovació de l'Assemblea, pot participar en tots aquells arranjaments susceptibles de facilitar la tasca de l'Organització.

Article 66

Funcions relatives a altres acords

a) L'Organització també exerceix les funcions que li assigna l'Acord relatiu al trànsit dels serveis aeris internacionals i l'Acord relatiu al transport aeri internacional, redactats a Chicago el 7 de desembre de 1944, de conformitat amb els termes i les disposicions d'aquests acords.

b) Els membres de l'Assemblea i del Consell que no hagin acceptat l'Acord relatiu al trànsit dels serveis aeris internacionals o l'Acord relatiu al transport aeri internacional, redactats a Chicago el 7 de desembre de 1944, no tenen dret a votar sobre les qüestions sotmeses a l'Assemblea o al Consell en virtut

de les disposicions de l'Acord del qual es tracti.

Tercera part. Transport aeri internacional

Capítol XIV. Dades i informes

Article 67

Comunicació d'informes al Consell

Cada estat contractant es compromet que les seves empreses de transport aeri internacional comuniquin al Consell, de conformitat amb les regles que aquest estableixi, informes sobre el seu trànsit, estadístiques de costos i estats financers que indiquin, entre d'altres, tots els ingressos i les fonts de la seva procedència.

Capítol XV. Aeroports i altres instal·lacions i serveis per a la navegació aèria

Article 68

Designació de rutes i d'aeroports

Cada estat contractant pot, sota reserva de les disposicions del present Conveni, designar la ruta que ha de seguir en el seu territori qualsevol servei aeri internacional, com també els aeroports que pot utilitzar.

Article 69

Millora de les instal·lacions i els serveis per a la navegació aèria

Si el Consell considera que els aeroports o altres instal·lacions i serveis per a la navegació aèria d'un estat contractant, incloent-hi els serveis radioelèctrics i meteorològics, no són raonablement adequats per al funcionament segur, regular, eficaç i econòmic dels serveis aeris internacionals existents o en projecte, el Consell ha de consultar directament l'estat en qüestió i els altres estats afectats per tal de trobar els mitjans per resoldre la situació i pot fer recomanacions a aquest efecte. Cap estat contractant no serà culpable d'infracció al present Conveni si no posa en pràctica aquestes recomanacions.

Article 70

Finançament de les instal·lacions i els serveis per a la navegació aèria

Un estat contractant, en les circumstàncies que preveu l'article 69, podrà concloure un arranjament amb el Consell per donar efecte a aquestes recomanacions. L'estat podrà optar per fer-se càrrec de totes les despeses que impliqui aquest arranjament; en cas contrari, el Consell pot convenir, a petició de l'estat, a sufragar la totalitat o una part de les despeses.

Article 71

Subministrament i manteniment d'instal·lacions i serveis per part del Consell

Si un estat contractant ho demana, el Consell pot convenir a subministrar, dotar amb personal, mantenir i administrar, en la seva totalitat o en part, els aeroports i altres instal·lacions i serveis per a la navegació aèria, incloent-hi els serveis radioelèctrics i meteorològics requerits en el seu territori per al funcionament segur, regular, eficaç i econòmic dels serveis aeris internacionals dels altres estats contractants i pot fixar drets justos i raonables per a la utilització de les instal·lacions i els serveis subministrats.

Article 72

Adquisició o utilització de terrenys

Quan sigui necessari un terreny per a les instal·lacions i els serveis, finançats, totalment o en part, pel Consell a petició d'un estat contractant, aquest estat l'ha de subministrar i n'ha de conservar, si vol, la propietat, o bé n'ha de facilitar la utilització al Consell en unes condicions justes i raonables i d'acord amb les lleis d'aquest estat.

Article 73

Despeses i prorrateig dels fons

El Consell, dins el límit dels fons que l'Assemblea pot posar a la seva disposició en virtut del capítol XII, pot sufragar les despeses corrents per a les finalitats del present capítol, amb els fons generals de l'Organització. Per a les finalitats del present capítol, el Consell ha de fixar, en la proporció prèviament acordada i per un termini raonable, les aportacions al capital necessari entre els estats contractants que hi consentin i les

empreses de transport aeri que utilitzin aquests serveis i instal·lacions. El Consell també pot prorratejar, entre els estats qui hi consentin, qualsevol capital circulant requerit.

Article 74

Assistència tècnica i utilització dels ingressos

Quan el Consell, a petició d'un estat contractant, avança fons o subministra aeroports o altres instal·lacions i serveis totalment o en part, l'acord pot preveure, si aquest estat hi consent, assistència tècnica en la supervisió i l'explotació dels aeroports i altres instal·lacions i serveis, com també el pagament, mitjançant els ingressos derivats de l'explotació dels aeroports i de les instal·lacions i serveis, de les despeses de funcionament d'aquests aeroports i instal·lacions i serveis, com també dels interessos i de l'amortització.

Article 75

Adquisició de les instal·lacions i els serveis subministrats pel Consell

Un estat contractant pot, en qualsevol moment, alliberar-se de tota obligació contreta en virtut de l'article 70 i fer-se càrrec dels aeroports i les altres instal·lacions i serveis subministrats pel Consell en el seu territori, segons les disposicions dels articles 71 i 72, mitjançant pagament al Consell d'un import que, segons l'opinió del Consell, sigui raonable en aquestes circumstàncies. Si l'estat considera que l'import fixat pel Consell no és raonable, pot apel·lar contra la decisió del Consell davant l'Assemblea i aquesta pot confirmar o modificar la decisió del Consell.

Article 76

Restitució de fons

Els fons obtinguts pel Consell mitjançant reemborsament en virtut de l'article 75 i per ingressos d'interessos i amortitzacions segons l'article 74 han de ser, en el cas d'avançaments finançats originàriament pels estats d'acord amb l'article 73, restituits als estats entre els quals es van prorratejar originàriament en proporció a les seves contribucions, segons ho determini el Consell.

Capítol XVI. Organitzacions d'explotació conjunta i serveis mancomunats

Article 77

Organitzacions d'explotació conjunta autoritzades

Cap disposició del present Conveni no impedeix que dos o més estats contractants constitueixin organitzacions d'explotació conjunta del transport aeri ni organismes internacionals d'explotació, ni que mancomunin els seus serveis aeris en qualsevol ruta o regió. Tanmateix, aquestes organitzacions o organismes i aquests serveis mancomunats han de romandre subjectes a totes les disposicions del present Conveni, incloent-hi les relatives a l'enregistrament d'acords al Consell. El Consell ha de determinar les modalitats d'aplicació de les disposicions del present Conveni sobre la nacionalitat de les aeronaus, pel que fa a les aeronaus explotades per organismes internacionals d'explotació.

Article 78

Funció del Consell

El Consell pot suggerir als estats contractants interessats la formació d'organitzacions conjuntes per explotar els serveis aeris en qualsevol ruta o regió.

Article 79

Participació en organitzacions d'explotació

Un estat pot participar en organitzacions d'explotació conjunta o en arranjaments de mancomú per mitjà del seu govern o d'una o diverses companyies de transport aeri designades per aquest. Aquestes companyies, a discreció exclusiva de l'estat interessat, poden ser estatals, parcialment estatals o de propietat privada.

Quarta part. Disposicions finals

Capítol XVII. Altres acords i arranjaments aeronàutics

Article 80

Convenis de París i de l'Havana

Cada estat contractant, tan bon punt entri en vigor el present Conveni, es compromet a notificar la denúncia del

Conveni sobre la reglamentació de la navegació aèria, signat a París el 13 d'octubre de 1919, o del Conveni sobre l'aviació comercial, signat a l'Havana el 20 de febrer de 1928, si és part de l'un o l'altre d'aquests convenis. El present Conveni substitueix, entre els estats contractants, els convenis de París i de l'Havana esmentats.

Article 81

Enregistrament dels acords existents

Tots els acords aeronàutics que existeixin en el moment de l'entrada en vigor del present Conveni, entre un estat contractant i qualsevol altre estat o entre una empresa de transport aeri d'un estat contractant i qualsevol altre estat o empresa de transport aeri de qualsevol altre estat, s'han d'enregistrar immediatament al Consell.

Article 82

Abrogació d'arranjaments incompatibles

Els estats contractants reconeixen que el present Conveni abroga totes les obligacions i les enteses mútues que siguin incompatibles amb les seves disposicions i es comprometen a no contraure obligacions o enteses d'aquest tipus. Un estat contractant que, abans de ser membre de l'Organització, hagi contret amb un estat no contractant o amb un nacional d'un estat contractant o no, obligacions incompatibles amb les disposicions del present Conveni, ha de prendre mesures immediates per alliberar-se d'aquestes obligacions. Si una empresa de transport aeri d'un estat contractant ha contret obligacions incompatibles d'aquesta naturalesa, l'estat del qual tingui la nacionalitat ha de fer tot el que pugui per tal d'aconseguir la seva rescissió immediata i, en qualsevol cas, fer que es rescindeixin tan bon punt com sigui legalment possible, després de l'entrada en vigor del present Conveni.

Article 83

Enregistrament de nous arranjaments

Amb subjecció a les disposicions de l'article anterior, tot estat contractant pot concertar arranjaments que no siguin incompatibles amb les disposicions del present Conveni. Tot arranjament d'aquesta naturalesa s'ha d'enregistrar im-

mediatament al Consell, el qual ho ha de fer públic al més aviat que pugui.

Article 83 bis (*)

Transferència de certes funcions i obligacions

(*) El 6 d'octubre de 1980, l'Assemblea va decidir d'esmenar el Conveni de Chicago afegint-hi l'article 83 bis. De conformitat amb l'article 94 a) del Conveni, aquesta esmena va entrar en vigor el 20 de juny de 1997 respecte dels estats que l'han ratificat.

a) No obstant les disposicions dels articles 12, 30, 31 i 32 a), quan una aeronau matriculada en un estat contractant és explotada en virtut d'un acord d'arrendament, noliejament o intercanvi d'aeronaus o de qualsevol altre arranjament similar, per un explotador que té la seu principal de la seva explotació, o si no la té, la seva residència permanent en un altre estat contractant, l'estat de matriculació pot, mitjançant un acord amb aquest altre estat, transferir-li totes o part de les funcions i obligacions que els articles 12, 30, 31 i 32 a) li confereixen, respecte d'aquesta aeronau en la seva qualitat d'estat de matriculació. L'estat de matriculació quedarà rellevat de la seva responsabilitat pel que fa a les funcions i les obligacions transferides.

b) La transferència no tindrà efecte respecte dels altres estats contractants abans que l'acord del qual ha estat objecte no hagi estat enregistrarat al Consell i fet públic de conformitat amb l'article 83 o que l'existència i l'abast de l'acord no hagin estat comunicats directament a les autoritats de l'estat o dels altres estats contractants interessats per un estat part en l'acord.

c) Les disposicions de les lletres a) i b) anteriors són també aplicables en els casos previstos a l'article 77.

Capítol XVIII. Controvèrsies i incompliment

Article 84

Solució de controvèrsies

Si sorgeix un desacord entre dos o més estats contractants pel que fa a la interpretació o l'aplicació del present Conve-

ni i dels seus annexos, que no es pot solucionar per la via de la negociació, el Consell ha de decidir a petició de qualsevol estat implicat en aquest desacord. Cap membre del Consell no pot votar quan es tracti d'una controvèrsia en la qual aquest membre sigui part. Tot estat contractant pot, amb subjecció a l'article 85, apel·lar contra la decisió del Consell davant un tribunal d'arbitratge ad hoc acceptat per les altres parts en la controvèrsia, o davant del Tribunal Permanent Internacional de Justícia. Aquesta apel·lació s'ha de notificar al Consell en el termini de seixanta dies a comptar de la recepció de la notificació de la decisió del Consell.

Article 85 *Procediment d'arbitratge*

Si un estat contractant, part en una controvèrsia en la qual s'ha apel·lat contra la decisió del Consell, no ha acceptat l'Estatut del Tribunal Permanent Internacional de Justícia i si els estats contractants part en la controvèrsia no es poden posar d'acord en l'elecció del tribunal d'arbitratge, cada un dels estats contractants part en la controvèrsia ha de designar un àrbitre i aquests n'han de nomenar un tercer. Si qualsevol estat contractant part en la controvèrsia no nomena un àrbitre en el termini de tres mesos a comptar de la data d'apel·lació, el president del Consell ha de designar en nom d'aquest estat un àrbitre, d'una llista de persones qualificades i disponibles que té el Consell. Si en el termini de trenta dies, els àrbitres no es poden posar d'acord sobre el tercer, el president del Consell l'ha de designar a partir de la llista esmentada. Els àrbitres i el tercer es constitueixen aleshores en tribunal d'arbitratge. Tot tribunal d'arbitratge establert en virtut del present article o l'anterior, adopta el seu propi procediment i pronuncia les seves decisions per majoria de vots, i queda ben entès que el Consell pot decidir sobre qüestions de procediment en el cas de dilacions que, segons ell, siguin excessives.

Article 86 *Apel·lacions*

Llevat que el Consell ho decideixi al·trament, tota decisió d'aquest sobre la qüestió de saber si una empresa de transport aeri internacional funciona d'a-

cord amb les disposicions del present Conveni, continua vigent fora que sigui revocada en apel·lació. Sobre qualsevol altra qüestió, les decisions del Consell, si s'apel·len, s'han de suspendre fins que es decideixi sobre l'apel·lació. Les decisions del Tribunal Permanent Internacional de Justícia o d'un tribunal d'arbitratge són fermes i obligatòries.

Article 87 *Sancions en cas d'incompliment per part d'una empresa de transport aeri*

Cada estat contractant es compromet a no permetre, a l'espai aeri situat al damunt del seu territori, els vols d'una empresa de transport aeri d'un estat contractant, si el Consell ha decidit que aquesta empresa no compleix una decisió ferma dictada de conformitat amb les disposicions de l'article anterior.

Article 88 *Sancions contra un estat que no es conforma a les disposicions previstes*

L'Assemblea suspèn el dret de vot en l'Assemblea i en el Consell a qualsevol estat contractant que es trobi en infracció respecte de les disposicions del present capítol.

Capítol XIX. Guerra

Article 89 *Estat de guerra i situacions d'emergència*

En cas de guerra, les disposicions del present Conveni no afecten la llibertat d'acció dels estats contractants afectats, ja siguin bel·ligerants o neutrals. El mateix principi s'aplica quan un estat contractant declari l'estat d'emergència nacional i ho comuniqui al Consell.

Capítol XX. Annexos

Article 90 *Adopció i esmena dels annexos*

a) L'adopció pel Consell dels annexos previstos a l'apartat l) de l'article 54, requereix el vot de les dues terceres parts del Consell en una reunió convocada a aquest fi; després, el Consell els sotmet a cada estat contractant. Tot annex o esmena a un d'ells, té efecte en els tres mesos posteriors a la seva comunicació als estats contractants o a

la fi d'un període més llarg fixat pel Consell, llevat que entretant, la majoria dels estats contractants hagin enregistrat la seva desaprovació al Consell.

b) El Consell ha de notificar immediatament a tots els estats contractants l'entrada en vigor de qualsevol annex o de tota esmena a un annex.

Capítol XXI. Ratificacions, adhesions, esmenes i denúncies

Article 91 *Ratificació del Conveni*

a) El present Conveni ha de ser ratificat pels estats signataris. Els instruments de ratificació es dipositen als arxius del Govern dels Estats Units d'Amèrica, el qual ha de notificar la data de dipòsit a cada un dels estats signataris i adherents.

b) Tan bon punt vint-i-sis estats hagin ratificat o s'hagin adherit al present Conveni, aquest entrarà en vigor entre aquests estats el trentè dia després del dipòsit del vint-i-sisè instrument. Entrarà en vigor, pel que fa a cada estat que el ratifiqui posteriorment, el trentè dia després del dipòsit de l'instrument de ratificació corresponent.

c) Correspon al Govern dels Estats Units d'Amèrica notificar al govern de cadascun dels estats signataris i adherents la data d'entrada en vigor del present Conveni.

Article 92 *Adhesió al Conveni*

a) El present Conveni romandrà obert a l'adhesió dels membres de les Nacions Unides, dels seus estats associats i dels estats que van romandre neutrals durant el present conflicte mundial.

b) L'adhesió es realitzarà mitjançant notificació adreçada al Govern dels Estats Units d'Amèrica i tindrà efecte el trentè dia posterior a la data de recepció de la notificació pel Govern dels Estats Units d'Amèrica, el qual ho notificarà a tots els estats contractants.

Article 93 *Admissió d'altres estats*

Els estats altres que aquells als quals s'apliquen els articles 91 i 92 a), sense perjudici de l'aprovació de qualsevol or-

ganització internacional general creada per les nacions del món per tal de preservar la pau, poden ser admesos a participar en el present Conveni, mitjançant el vot de les quatre cinquenes parts de l'Assemblea, en les condicions que l'Assemblea pot prescriure; queda ben entès que en cada cas serà necessari l'assentiment de tot estat envaït o atacat durant la guerra actual per l'estat que sol·liciti el seu ingrés.

Article 93 bis (*)

(*) El 27 de maig de 1947, l'Assemblea va decidir modificar el Conveni de Chicago, i va afegir l'article 93 bis. De conformitat amb l'article 94 a) del Conveni, l'esmena va entrar en vigor el 20 de març de 1961 pel que fa als estats que l'havien ratificada.

a) Malgrat les disposicions dels articles 91, 92 i 93 anteriors,

1) Un estat, el govern del qual l'Assemblea General de les Nacions Unides ha recomanat que sigui exclòs dels organismes internacionals, establerts per les Nacions Unides o vinculats amb elles, ha de deixar automàticament de ser membre de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional;

2) Un estat que hagi estat expulsat de les Nacions Unides ha de deixar automàticament de ser membre de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, llevat que l'Assemblea General de les Nacions Unides adjunti a la seva acta d'expulsió una recomanació en sentit contrari.

b) Un estat que deixi de ser membre de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional en aplicació de les disposicions de l'apartat a) anterior, pot, després d'aprovació per part de l'Assemblea General de l'Organització de les Nacions Unides, ser admès de nou en l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, a petició seva, i amb l'aprovació de la majoria del Consell.

c) Els membres de l'Organització suspesos en l'exercici dels seus drets i privilegis com a membres de les Nacions Unides poden ser, si ho demanen les Nacions Unides, suspesos dels drets i privilegis inherents a la qualitat de membre de la present Organització.

Article 94

Esmenes del Conveni

a) Tota proposta d'esmena al present Conveni ha de ser aprovada per les dues terceres parts de l'Assemblea i, aleshores, entrarà en vigor respecte dels estats que l'hagin ratificada, després de la seva ratificació pel nombre d'estats contractants fixat per l'Assemblea. Aquest nombre no pot ser inferior a les dues terceres parts del total dels estats contractants.

b) Si l'Assemblea opina que l'esmena és de tal naturalesa que justifica aquesta mesura, en la resolució que recomani la seva adopció, pot disposar que tot estat que no l'hagi ratificada dintre d'un període determinat, després que aquesta esmena hagi entrat en vigor, deixi immediatament de ser membre de l'Organització i part en el Conveni.

Article 95

Denúncia del Conveni

a) Tot estat contractant pot comunicar la denúncia del present Conveni tres anys després de la seva entrada en vigor, mitjançant notificació adreçada al Govern dels Estats Units d'Amèrica, el qual n'ha d'informar immediatament cada un dels estats contractants.

b) La denúncia esdevé efectiva un any després de la data de recepció de la notificació i solament s'aplica a l'estat que hagi efectuat aquesta denúncia.

Capítol XXII. Definicions

Article 96

A les finalitats del present Conveni

a) "Servei aeri" significa qualsevol servei aeri regular realitzat per aeronaus de transport públic de passatgers, correu o càrrega.

b) "Servei aeri internacional", el servei aeri que passa per l'espai aeri sobre el territori de més d'un estat.

c) "Empresa de transport aeri", qualsevol empresa de transport aeri que ofereix o explota un servei aeri internacional.

d) "Escala per a fins no comercials", l'aterratge per a fins aliens a l'embarcament o desembarcament de passatgers, càrrega o correu.

Signatura del Conveni

En testimoni de la qual cosa, els plenipotenciaris que subscriuen, degudament autoritzats, signen el present Conveni en nom dels seus governs respectius en les dates que figuren davant les seves signatures.

Fet a Chicago, el dia set de desembre de mil nou-cents quaranta-quatre en llengua anglesa. Un text redactat en les llengües anglesa, francesa i espanyola, cadascun dels textos igualment feiaent, romandrà obert a la signatura a Washington, DC. Ambdós textos es dipositaran als arxius del Govern dels Estats Units d'Amèrica, el qual en trametrà còpies certificades als governs de tots els estats que signin o s'adhereixin al present Conveni.

Protocol (1) relatiu al text autèntic trilingüe del Conveni sobre l'aviació civil internacional (Chicago, 1944)

(1) Va entrar en vigor el 24 d'octubre de 1968

Signat a Buenos Aires el 24 de setembre de 1968

Els governs sotasignats

Considerant que el paràgraf final del Conveni sobre l'aviació civil internacional, d'ara endavant anomenat "el Conveni", disposa que un text del Conveni, redactat en les llengües anglesa, francesa i espanyola, cada un dels quals tindrà igual autenticitat, romandrà obert a la signatura;

Considerant que el Conveni va ser obert a la signatura a Chicago el set de desembre de mil nou-cents quaranta-quatre, en un text en llengua anglesa;

Considerant, en conseqüència, que convé adoptar les disposicions necessàries per tal que el text existeixi en tres llengües, tal com es preveu en el Conveni;

Considerant que en adoptar aquestes disposicions, caldria tenir en compte que existeixen esmenes al Conveni en

les llengües anglesa, francesa i espanyola, i que el text del Conveni en les llengües francesa i espanyola no hauria d'incloure aquestes esmenes, atès que, d'acord amb l'article 94 a) del Conveni, cada una d'aquestes esmenes solament entra en vigor per als estats que les hagin ratificades;

Han acordat el següent:

Article I

El text en les llengües francesa i espanyola del Conveni adjunt al present Protocol constitueix, amb el text en llengua anglesa del Conveni, el text igualment fefaent en tres llengües, tal com es preveu expressament en el paràgraf final del Conveni.

Article II

Si un estat part en el present Protocol ha ratificat o ratifica en el futur qualsevol esmena feta al Conveni de conformitat amb el seu article 94 a), es considerarà que el text en les llengües anglesa, francesa i espanyola d'aquesta esmena, fa referència al text d'igual autenticitat en les tres llengües que resulta del present Protocol.

Article III

1) Els estats membres de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional poden ser part en el present Protocol ja sigui mitjançant:

- a) la signatura, sense reserva d'acceptació,
- b) la signatura, amb reserva d'acceptació, seguida d'acceptació,
- c) l'acceptació.

2) El present Protocol romandrà obert a la signatura a Buenos Aires fins al dia 27 de setembre de 1968 i després d'aquesta data a Washington DC.

3) L'acceptació s'efectuarà mitjançant el dipòsit d'un instrument d'acceptació prop del Govern dels Estats Units d'Amèrica.

4) L'adhesió al present Protocol o la seva ratificació o aprovació es consideren com a acceptació d'aquest Protocol.

Article IV

1) El present Protocol entrarà en vigor el trentè dia després que dotze estats,

d'acord amb les disposicions de l'article III, l'hagin signat sense reserva d'acceptació o l'hagin acceptat.

2) Pel que fa a qualsevol estat que sigui posteriorment part en el present Protocol, de conformitat amb les disposicions de l'article III, el Protocol entrarà en vigor en la data de la signatura sense reserva d'acceptació o de l'acceptació.

Article V

La futura adhesió d'un estat al Conveni es considerarà com l'acceptació del present Protocol.

Article VI

Tan bon punt el present Protocol entri en vigor, ha de ser enregistrat a les Nacions Unides i a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional pel Govern dels Estats Units d'Amèrica.

Article VII

1) El present Protocol romandrà en vigor mentre ho estigui el Conveni.

2) El present Protocol deixarà d'estar en vigor respecte d'un estat solament quan aquest estat deixi de ser part en el Conveni.

Article VIII

El Govern dels Estats Units d'Amèrica ha de comunicar a tots els estats membres de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional i a la mateixa Organització:

- a) Tota signatura del present Protocol i la data d'aquesta signatura i ha d'indicar si la signatura es fa sense reserva o amb reserva d'acceptació;
- b) El dipòsit de qualsevol instrument d'acceptació i la data d'aquest dipòsit,
- c) La data en què el present Protocol entri en vigor d'acord amb l'article IV, apartat 1.

Article IX

El present Protocol, redactat en les llengües anglesa, francesa i espanyola, cada text igualment fefaent, es dipositarà als arxius del Govern dels Estats Units d'Amèrica, el qual en trametrà còpies degudament certificades als governs dels estats membres de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

En testimoni de la qual cosa, els plenipotenciaris sotasignats, degudament autoritzats, han signat el present Protocol.

Fet a Buenos Aires, el vint-i-quatre de setembre de mil nou-cents seixanta-vuit.

Situació del Conveni sobre l'aviació civil internacional

Conclòs a Chicago el 7 de desembre de 1944

Entrada en vigor: 4 d'abril de 1947, d'acord amb l'article 91, lletra b) del conveni esmentat

Estatus: A 21 de juny del 2000, 185 estats part

Aquesta llista està basada en la informació rebuda del Govern dels Estats Units, dipositari del Conveni.

Participant	Data de dipòsit de l'instrument de ratificació o adhesió (A)
Afganistan	4 abril 1947
Albània	28 març 1991 (A)
Alemanya (2)	9 maig 1956 (A)
Algèria	7 maig 1963 (A)
Angola	11 març 1977 (A)
Antigua i Barbuda	10 novembre 1981 (A)
Aràbia Saudita	19 febrer 1962 (A)
Argentina	4 juny 1946 (A)
Armènia	18 de juny 1992 (A)
Austràlia	1 març 1947
Àustria	27 agost 1948 (A)
Azerbaitjan	9 octubre 1992 (A)
Bahames	27 maig 1975 (A)
Bahrain	20 agost 1971 (A)
Bangladesh	22 desembre 1972 (A)
Barbados	21 març 1967 (A)
Bèlgica	5 maig 1947
Belize	7 desembre 1990 (A)
Benín	29 maig 1961 (A)
Bhutan	17 maig 1989 (A)
Bielorússia	4 juny 1993 (A)
Bolívia	4 abril 1947
Bòsnia i Hercegovina	13 gener 1993 (A)
Botswana	28 desembre 1978 (A)
Brasil	8 juliol 1946
Brunei Darussalam	4 desembre 1984 (A)
Bulgària	8 juny 1967 (A)
Burkina Faso	21 març 1962 (A)
Burundi	19 gener 1968 (A)
Cambotja	16 gener 1956 (A)
Camerun	15 gener 1960 (A)
Canadà	13 febrer 1946
Cap Verd	19 agost 1976 (A)
Colòmbia	31 octubre 1947
Comores	15 gener 1985 (A)
Congo	26 abril 1962 (A)
Costa de Marfil	31 octubre 1960 (A)
Costa Rica	1 maig 1958
Croàcia	9 abril 1992 (A)
Cuba	11 maig 1949
Dinamarca	28 febrer 1947
Djibuti	30 juny 1978 (A)

Egipte	13 març 1947
El Salvador	11 juny 1947
Emirats Àrabs Units	25 abril 1972 (A)
Equador	20 agost 1954
Eritrea	17 setembre 1993 (A)
Eslovàquia	15 març 1993 (A)
Eslovènia	13 maig 1992 (A)
Espanya	5 març 1947
Estats Units	9 agost 1946
Estònia	24 gener 1992 (A)
Etiòpia	1 març 1947
Exrepública Iugoslava de Macedònia	10 desembre 1992 (A)
Federació de Rússia	15 octubre 1970 (A)
Fidji	5 març 1973 (A)
Filipines	1 març 1947
Finlàndia	30 març 1949 (A)
França	25 març 1947
Gabon	18 gener 1962 (A)
Gàmbia	13 maig 1977 (A)
Geòrgia	21 gener 1994 (A)
Ghana	9 maig 1957 (A)
Grècia	13 març 1947
Grenada	31 agost 1981 (A)
Guatemala	28 abril 1947
Guinea Equatorial	22 febrer 1972 (A)
Guinea	27 març 1959 (A)
Guinea-Bissau	15 desembre 1977 (A)
Guyana	3 febrer 1967 (A)
Haití	25 març 1948
Hondures	7 maig 1953
Hongria	30 setembre 1969 (A)
Iemen (6)	17 abril 1964 (A)
Illes Cook	20 agost 1986 (A)
Illes Marshall	18 març 1988 (A)
Illes Salomó	11 abril 1985 (A)
Índia	1 març 1947
Indonèsia	27 abril 1950 (A)
Iran, República Islàmica de l'	19 abril 1950
Iraq	2 juny 1947
Irlanda	31 octubre 1946
Islàndia	21 març 1947
Israel	24 maig 1949 (A)
Itàlia	31 octubre 1947 (A)
Jamaica	26 març 1963 (A)
Japó	8 setembre 1953 (A)
Jordània	18 març 1947 (A)
Kazakhstan	21 agost 1992 (A)
Kènia	1 maig 1964 (A)
Kirguizistan	25 febrer 1993 (A)
Kiribati	14 abril 1981 (A)
Kuwait	18 maig 1960 (A)
Lesotho	19 maig 1975 (A)
Letònia	13 juliol 1992 (A)
Liban	19 setembre 1949
Libèria	11 febrer 1947
Libia	29 gener 1953 (A)
Lituània	8 gener 1992 (A)
Luxemburg	28 abril 1948

Madagascar	14 abril 1962 (A)
Malàisia	7 abril 1958 (A)
Malawi	11 setembre 1964 (A)
Maldives	12 març 1974 (A)
Mali	8 novembre 1960 (A)
Malta	5 gener 1965 (A)
Marroc	13 novembre 1956 (A)
Mauríci	30 gener 1970 (A)
Mauritània	13 gener 1962 (A)
Mèxic	25 juny 1946
Micronèsia, Estats Federats de	27 setembre 1988 (A)
Moçambic	5 gener 1977 (A)
Mònaco	4 gener 1980 (A)
Mongòlia	7 setembre 1989 (A)
Myanmar	8 juliol 1948 (A)
Namíbia	30 abril 1991 (A)
Nauru	25 agost 1975 (A)
Nepal	29 juny 1960 (A)
Nicaragua	28 desembre 1945
Niger	29 maig 1961 (A)
Nigèria	14 novembre 1960 (A)
Noruega	5 maig 1947
Nova Zelanda	7 març 1947
Oman	24 gener 1973 (A)
Països Baixos (3)	26 març 1947
Pakistan	6 novembre 1947 (A)
Palau	4 octubre 1995 (A)
Panamà (4)	18 gener 1960 (A)
Papua Nova Guinea	15 desembre 1975 (A)
Paraguai	21 gener 1946
Perú	8 abril 1946
Polònia	6 abril 1945
Portugal	27 febrer 1947
Qatar	5 setembre 1971 (A)
Regne Unit	1 març 1947
República Àrab Síria	21 desembre 1949
República Centrafricana	28 juny 1961 (A)
República de Corea	11 novembre 1952 (A)
República de Moldàvia	1 juny 1992 (A)
República Democràtica del Congo	27 juliol 1961 (A)
República Democràtica Popular de Laos	13 juny 1955 (A)
República Dominicana	25 gener 1946
República Popular Democràtica de Corea	16 agost 1977 (A)
República Txeca	4 març 1993 (A)
República Unida de Tanzània	23 abril 1962 (A)
Romania	30 abril 1965 (A)
Rwanda	3 febrer 1964 (A)
Saint Lucia	20 novembre 1979 (A)
Saint Vicenç i les Grenadines	15 novembre 1983 (A)
Samoa	21 novembre 1996 (A)
San Marino	13 maig 1988 (A)
Sao Tomé i Príncipe	28 febrer 1977 (A)
Senegal	11 novembre 1960 (A)
Seychelles	25 abril 1977 (A)
Sierra Leone	22 novembre 1961 (A)
Singapur	20 maig 1966 (A)
Somàlia	2 març 1964 (A)
Sri Lanka	1 juny 1948 (A)

Sud-àfrica	1 març 1947
Sudan	29 juny 1956 (A)
Suècia	7 novembre 1946
Suïssa (5)	6 febrer 1947
Surinam	5 març 1976 (A)
Swazilàndia	14 febrer 1973 (A)
Tadjikistan	3 setembre 1993 (A)
Tailàndia	4 abril 1947
Togo	18 maig 1965 (A)
Tonga	2 novembre 1984 (A)
Trinitat i Tobago	14 març 1963 (A)
Tunísia	18 novembre 1957 (A)
Turkmenistan	15 març 1993 (A)
Turquia	20 desembre 1945
Txad	3 juliol 1962 (A)
Ucraïna	10 agost 1992 (A)
Uganda	10 abril 1967 (A)
Uruguai	14 gener 1954
Uzbekistan	13 octubre 1992 (A)
Vanuatu	17 agost 1983 (A)
Veneçuela	1 abril 1947 (A)
Vietnam	13 març 1980 (A)
Xile	11 març 1947 (A)
Xina (1)	20 febrer 1946
Xipre	17 gener 1961 (A)
Zàmbia	30 octubre 1964 (A)
Zimbabwe	11 febrer 1981 (A)

(1) Una carta de data 15 de febrer de 1974 del govern de la República Popular de la Xina comunicava a l'OACI que "el govern de la República Popular de la Xina ha decidit reconèixer el Conveni sobre l'aviació civil internacional, que el govern de la Xina va signar a Chicago el 9 de desembre de 1944 i del qual va depositar un instrument de ratificació el 20 de febrer de 1946".

(2) La República Democràtica Alemanya, que es va adherir al Conveni el 2 d'abril de 1990, va passar a formar part de la República Federal d'Alemanya el 3 d'octubre de 1990.

(3) Mitjançant una nota de data 9 de gener de 1986, el govern del Regne dels Països Baixos va informar el govern dels Estats Units d'Amèrica que a partir de l'1 de gener de 1986 el Conveni és aplicable a les Antilles Neerlandeses (sense Aruba) i a Aruba.

(4) L'adhesió de Panamà conté la declaració següent, designada com a "reserva":

“La República de Panamá se adhiere a dicha CONVENCIÓN con la reserva de que la República de Panamá no da su asentimiento a la palabra jurisdicción que aparece en el Artículo 2 de la versión española de la Convención, como equivalente del término suzerainty que aparece en el texto inglés”.

(La República de Panamá s'adhereix a aquest Conveni amb la reserva que la República de Panamá no dóna el seu asentiment al mot jurisdicció que apareix a l'article 2 de la versió espanyola del Conveni com a equivalent del terme suzerainty que apareix al text anglès).

(5) El ministre de Suïssa va fer la declaració següent en la nota amb la qual trameta l'instrument de ratificació de Suïssa “El meu govern m'ha donat instruccions de notificar-los que les autoritats de Suïssa han acordat amb les autoritats del Principat de Liechtenstein que aquest Conveni serà aplicable tant al territori del Principat com al de la Confederació suïssa, mentre el Tractat del 29 de març de 1923 que integra tot el territori de Liechtenstein al territori duaner suís romanguí en vigor”.

(6) La República Democràtica Popular del Iemen, que es va adherir al Conveni el 28 de gener de 1970, es va fusionar amb la República Àrab del Iemen el 22 de maig de 1990.

Protocol relatiu a una esmena al Conveni sobre aviació civil internacional

Signat a Montreal el 10 de maig de 1984

L'assemblea de l'organització de l'aviació civil internacional

Havent-se reunit a Montreal, el 10 de maig de 1984, en la seva vint-i-cinquena sessió (extraordinària),

Havent pres nota que l'aviació civil internacional pot contribuir, en gran mesura, a crear i preservar l'amistat i la comprensió entre les nacions i els pobles del món, mentre que qualsevol abús que se'n faci pot esdevenir una amenaça per a la seguretat general,

Havent pres nota que és desitjable evitar qualsevol dissensió entre les nacions i els pobles i que cal promoure entre ells la cooperació de la qual depèn la pau del món,

Havent pres nota que és necessari que l'aviació civil internacional pugui desenvolupar-se de manera segura i ordenada,

Havent pres nota que per tal de mantenir les consideracions elementals d'humanitat, cal garantir la seguretat i la vida de les persones que es troben a bord de les aeronaus civils,

Havent pres nota que, en el Conveni sobre l'aviació civil internacional fet a Chicago el 7 de desembre de 1944, els estats contractants:

reconeixen que cada estat té la sobirania completa i exclusiva de l'espai aeri situat sobre el seu territori,

es comprometen a tenir degudament en compte la seguretat de la navegació de les aeronaus civils quan estableixen els reglaments per a les seves aeronaus d'estat, i

acorden no fer servir l'aviació civil per a finalitats que són inconsistentes amb els objectius del Conveni,

Havent pres nota de la determinació dels estats contractants de prendre les mesures apropiades dissenyades per evitar la violació de l'espai aeri dels altres estats i la utilització de l'aviació civil amb finalitats incompatibles amb els objectius del Conveni i de reforçar la seguretat de l'aviació civil internacional,

Havent pres nota del desig general dels estats contractants de reafirmar el principi de no recórrer a la utilització de les armes contra les aeronaus civils en vol,

1. Decideix que, en conseqüència, és desitjable esmenar el Conveni sobre l'aviació civil internacional, fet a Chicago el 7 de desembre de 1944,

2. Aprova, de conformitat amb les disposicions de l'article 94, lletra a) del Conveni abans esmentat, la proposta d'esmena següent al dit Conveni:

Inserir, després de l'article 3, un nou article 3 bis:

“Article 3 bis

(a) Els estats contractants reconeixen que cada estat s'ha d'abstenir de recórrer a la utilització de les armes contra les aeronaus civils en vol i que en cas d'intercepció, la vida de les persones que es troben a bord de les aeronaus i la seguretat de les aeronaus no han de ser posades en perill. Aquesta disposició no s'ha d'interpretar en el sentit que modifiqui de cap manera els drets i les obligacions dels estats en virtut de la Carta de les Nacions Unides.

(b) Els estats contractants reconeixen que cada estat, en l'exercici de la seva sobirania, té dret d'exigir l'aterratge, en un aeroport designat, d'una aeronau civil que sobrevoli el seu territori sense tenir la facultat de fer-ho, o si té motius raonables per suposar que s'utilitza amb finalitats inconsistentes amb els objectius del present Conveni; també pot donar a aquesta aeronau altres instruccions per posar fi a aquests actes de violació. A aquest efecte, els estats contractants poden recórrer a tots els mitjans apropiats i compatibles amb les regles pertinents del dret internacional, incloent-hi les disposicions pertinents del present Conveni i, específicament, la lletra a) del present article. Cada estat contractant convé de publicar els seus reglaments en vigor per a la intercepció de les aeronaus civils.

(c) Tota aeronau civil ha de respectar una ordre donada de conformitat amb la lletra b) d'aquest present article. Amb aquest fi, cada estat contractant pren totes les mesures necessàries en les seves lleis o reglaments nacionals per obligar tota aeronau matriculada en aquest estat o utilitzada per un explotador que té la seu principal de la seva explotació o la seva residència permanent en l'estat esmentat a conformar-se a aquesta ordre. Cada estat contractant fa que tota violació d'aquestes lleis o reglaments aplicables siguin objecte de sancions severes i sotmet el cas a les seves autoritats competents de conformitat amb el dret intern.

(d) Cada estat contractant ha de prendre les mesures apropiades per prohibir la utilització deliberada de qualsevol aeronau civil matriculada en

aquest estat o utilitzada per un explotador que té la seu principal de la seva explotació o la seva residència permanent en l'estat esmentat per a qualsevol finalitat inconsistent amb els objectius d'aquest Conveni. Aquesta disposició no afecta la lletra a) i no derogava les lletres b) i c) del present article.",

3. Fixa, de conformitat amb les disposicions del dit article 94, lletra a) del Conveni esmentat, en cent dos el nombre d'estats contractants la ratificació dels quals és necessària per a l'entrada en vigor de la proposta d'esmena esmentada, i

4. Decideix que el secretari general de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional redacti un protocol en les llengües anglesa, francesa, russa i espanyola, cadascun dels textos igualment fefaent, que incorpora la proposta d'esmena esmentada i els elements que figuren a continuació:

- a) El president i el secretari general de l'Assemblea han de signar el Protocol.
- b) El Protocol romandrà obert a la ratificació de qualsevol estat que hagi ratificat l'esmentat Conveni sobre l'aviació civil internacional o que s'hi hagi adherit.
- c) Els instruments de ratificació seran dipositats a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.
- d) El Protocol entrarà en vigor respecte dels estats que l'hagin ratificat el dia del dipòsit del cent dosè instrument de ratificació.
- e) El secretari general comunicarà immediatament a tots els estats contractants la data del dipòsit de cada instrument de ratificació del Protocol.
- f) El secretari general comunicarà immediatament a tots els estats part en el Conveni esmentat la data en la qual el Protocol entra en vigor.
- g) El Protocol entrarà en vigor respecte de qualsevol estat contractant que l'hagi ratificat després de la data esmentada, des del moment en què aquest estat hagi dipositat el seu instrument de ratificació a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

En conseqüència, de conformitat amb la decisió abans esmentada de l'Assemblea,

Aquest Protocol ha estat redactat pel secretari general de l'Organització.

En fe de la qual cosa, el president i el secretari general de la vint-i-cinquena sessió (extraordinària) de l'Assemblea de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, degudament autoritzats a aquest efecte per l'Assemblea, signen aquest Protocol.

Fet a Montreal, el dia deu de maig de l'any mil nou-cents vuitanta-quatre, en un sol document en les llengües anglesa, francesa, russa i espanyola, cadascun dels textos igualment fefaent. El present Protocol es dipositarà als arxius de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional i el secretari general de l'Organització en trametrà còpies certificades a tots els estats part en el Conveni sobre l'aviació civil internacional, fet a Chicago el dia set de desembre de 1944.

Assad Kotaite
President de la 25a sessió (extraordinària) de l'Assemblea

Yves Lambert
Secretari general

**Situació del Protocol esmentat
relatiu a una esmena al Conveni
sobre l'aviació civil internacional**

Signat a Montreal el 10 de maig de 1984

Entrada en vigor: 1 d'octubre de 1998,
d'acord amb la lletra d) de l'apartat 3 del
Protocol esmentat

Estatus: A 21 de juny del 2000, 114 es-
tats contractants

Participant	Data de dipòsit de l'instrument de ratificació
Alemanya	2 juliol 1996
Antigua i Barbuda	17 octubre 1988
Aràbia Saudita	21 juliol 1986
Argentina	1 desembre 1986
Armènia	8 desembre 1999
Austràlia	10 setembre 1986
Àustria	11 gener 1985
Azerbaitjan	23 març 2000
Bahrain	7 febrer 1990
Bangladesh	3 juny 1986
Barbados	23 novembre 1984
Bèlgica	20 setembre 1985
Belize	24 setembre 1997
Bielorússia	24 juliol 1996
Bolívia	9 juliol 1998
Bòsnia i Hercegovina	9 maig 1997
Brasil	21 gener 1987
Bulgària	6 abril 1998
Burkina Faso	8 desembre 1998
Burundi	10 octubre 1991
Camerun	28 gener 1988
Canadà	23 setembre 1986
Colòmbia	10 març 1989
Costa de Marfil	5 juny 1987
Croàcia	6 maig 1994
Cuba	28 setembre 1998
Dinamarca	16 octubre 1985
Egipte	1 agost 1985
El Salvador	8 abril 1998
Emirats Àrabs Units	18 febrer 1987
Equador	22 abril 1988
Eritrea	27 maig 1994
Eslovàquia	20 març 1995
Eslovènia	8 març 2000
Espanya	24 octubre 1985
Estònia	21 agost 1992
Etiòpia	22 maig 1985
Exrepública Iugoslava de Macedònia	23 març 1998
Federació de Rússia	24 agost 1990
Fidji	21 setembre 1992
Finlàndia	18 desembre 1991
França	19 agost 1985
Gabon	1 novembre 1988
Gàmbia	20 juny 2000

Ghana	15 juliol 1997
Grècia	16 octubre 1987
Guatemala	18 setembre 1987
Guinea	1 octubre 1998
Guyana	2 maig 1988
Hongria	24 maig 1990
Iran, República Islàmica de l'	17 juny 1994
Iraq	20 març 1998
Irlanda	19 setembre 1990
Israel	30 setembre 1997
Itàlia	12 juny 1986
Jamaica	25 maig 1998
Japó	26 juny 1998
Jordània	8 octubre 1986
Kènia	5 octubre 1995
Kirguizistan	28 febrer 2000
Kuwait	18 juliol 1986
Lesotho	17 març 1988
Letònia	17 agost 1999
Liban	14 desembre 1994
Libia	28 octubre 1996
Luxemburg	10 maig 1985
Madagascar	10 setembre 1986
Malawi	13 desembre 1990
Maldives	8 abril 1997
Mali	4 març 1987
Malta	25 març 1994
Marroc	19 juliol 1990
Maurici	7 novembre 1989
Mèxic	20 juny 1990
Mònaco	27 gener 1993
Mongòlia	22 setembre 1999
Nepal	26 octubre 1987
Níger	8 abril 1988
Nigèria	8 juliol 1985
Noruega	16 octubre 1985
Nova Zelanda	1 desembre 1999
Oman	21 febrer 1985
Països Baixos	18 desembre 1986
Pakistan	10 juny 1985
Panamà	22 maig 1987
Papua Nova Guinea	5 octubre 1992
Polònia	18 octubre 1999
Portugal (1)	17 juny 1991
Qatar	23 octubre 1990
Regne Unit	21 agost 1987
República de Corea	27 febrer 1985
República de Moldàvia	20 juny 1997
República Txeca	15 abril 1993
Romania	27 juliol 1998
Samoa	9 juliol 1998
San Marino	3 febrer 1995
Senegal	2 maig 1985
Seychelles	8 agost 1985
Sud-àfrica	28 juny 1985
Suècia	16 octubre 1985
Suïssa	24 febrer 1986
Tadjikistan	9 abril 1999

Tailàndia	12 juliol 1985
Togo	5 juliol 1985
Tunísia	29 abril 1985
Turkmenistan	14 abril 1993
Turquia	20 abril 1998
Uganda	7 juliol 1995
Uruguai	11 setembre 1987
Uzbekistan	24 febrer 1994
Vietnam	3 febrer 1999
Xile	26 novembre 1984
Xina (2)	23 juliol 1997
Xipre	5 juliol 1989

(1) Per una nota de data 24 de novembre de 1999, el Govern de Portugal comunicava a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional el següent:

"De conformitat amb la Declaració conjunta del Govern de la República de Portugal i el Govern de la República Popular de la Xina sobre la qüestió de Macau signada el 13 d'abril de 1987, la República Portuguesa continuarà tenint responsabilitat internacional sobre Macau fins al 19 de desembre de 1999, i a partir d'aquesta data en endavant, la República Popular de la Xina assumirà l'exercici de la sobirania sobre Macau amb efecte des del 20 de desembre de 1999.

A partir del 20 de desembre de 1999 en endavant, la República Portuguesa deixarà de responsabilitzar-se dels drets i les obligacions internacionals derivats de l'aplicació del Conveni [Protocol] a Macau."

(2) Per una nota de data 6 de desembre de 1999, el Govern de la República Popular de la Xina comunicava a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional que aquest Protocol s'aplica a la Regió administrativa especial de Macau amb efecte des del 20 de desembre de 1999.

Protocol relatiu a una esmena al conveni sobre l'aviació civil internacional

Signat a Montreal el 30 de setembre de 1977

L'assemblea de l'organització de l'aviació civil internacional

Havent-se reunit en la seva vint-i-dosena sessió a Montreal, el 30 de setembre de 1977,

Havent pres nota de la Resolució A21-13 sobre el text autèntic en llengua russa del Conveni sobre l'aviació civil internacional,

Havent pres nota del desig general dels estats contractants de proveir el Conveni d'un text autèntic en llengua russa,

Havent considerat necessari esmenar, per al propòsit esmentat, el Conveni sobre l'aviació civil internacional fet a Chicago el dia set de desembre de 1944,

1. Aprova, de conformitat amb les disposicions de l'article 94, lletra a) del Conveni esmentat, la proposta d'esmena següent al dit Conveni:

Substituir el text actual de l'últim paràgraf del Conveni per:

"Fet a Chicago, el dia set de desembre de mil nou-cents quaranta-quatre en llengua anglesa. Els textos del present Conveni redactats en les llengües anglesa, francesa, russa i espanyola, són igualment fefaents. Aquests textos es dipositaran als arxius del Govern dels Estats Units d'Amèrica, el qual en trametrà còpies certificades als governs de tots els estats que signin o s'adhereixin al present Conveni. El present Conveni romandrà obert a la signatura a Washington DC.",

2. Fixa, de conformitat amb les disposicions del dit article 94, lletra a) del Conveni esmentat, en noranta-quatre el nombre d'estats contractants la ratificació dels quals és necessària per a l'entrada en vigor de la proposta d'esmena esmentada, i

3. Decideix que el secretari general de l'Organització de l'Aviació Civil Interna-

cional redacti un protocol en les llengües anglesa, francesa, russa i espanyola, cadascun dels textos igualment fefaent, que incorpori la proposta d'esmena abans esmentada i els elements que figuren a continuació:

En conseqüència, de conformitat amb la decisió abans esmentada de l'Assemblea,

Aquest Protocol ha estat redactat pel secretari general de l'Organització.

El Protocol romandrà obert a la ratificació de qualsevol estat que hagi ratificat l'esmentat Conveni sobre l'aviació civil internacional o que s'hi hagi adherit.

Els instruments de ratificació seran dipositats a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

El Protocol entrarà en vigor respecte dels estats que l'hagin ratificat el dia del dipòsit del noranta quatrè instrument de ratificació.

El secretari general comunicarà immediatament a tots els estats contractants la data del dipòsit de cada ratificació del Protocol.

El secretari general comunicarà immediatament a tots els estats part en el Conveni esmentat la data en la qual el Protocol entra en vigor.

El Protocol entrarà en vigor respecte de qualsevol estat contractant que l'hagi ratificat després de la data abans esmentada, des del moment en què aquest estat hagi dipositat el seu instrument de ratificació a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

En fe de la qual cosa, el president i el secretari de la vint-i-dosena sessió de l'Assemblea de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, degudament autoritzats a aquest efecte per l'Assemblea, signen aquest Protocol.

Fet a Montreal, el dia trenta de setembre de l'any mil nou-cents setanta-set, en un sol document en les llengües anglesa, francesa, russa i espanyola, cadascun dels textos igualment fefaent. El present Protocol es dipositarà als arxius de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional i el secretari general de l'Organització en trametrà còpies certificades a tots els estats part en el Conveni

sobre l'aviació civil internacional, fet a Chicago el dia set de desembre de 1944.

K.O. Rattray
President de la 22a sessió de l'Assemblea

Y. Lambert
Secretari general

**Situació del Protocol esmentat
relatiu a una esmena al Conveni
sobre l'aviació civil internacional**

Signat a Montreal el 30 de setembre de 1977

Entrada en vigor: 17 d'agost de 1999,
d'acord amb les disposicions del Proto-
col esmentat

Estatus: A 21 de juny del 2000, 99 es-
tats contractants

Participant	Data de dipòsit de l'instrument de ratificació
Afganistan	28 setembre 1983
Algèria	16 gener 1984
Alemanya	15 febrer 1984
Antigua i Barbuda	17 octubre 1988
Aràbia Saudita	25 juny 1991
Argentina	14 novembre 1979
Austràlia	7 desembre 1979
Àustria	25 abril 1983
Azerbaitjan	23 març 2000
Bahrain	7 febrer 1990
Bangladesh	26 març 1996
Barbados	5 desembre 1978
Bèlgica	20 setembre 1985
Belize	24 setembre 1997
Bielorússia	24 juliol 1996
Bòsnia i Hercegovina	7 març 1995
Brasil	12 juliol 1999
Bulgària	11 desembre 1978
Burkina Faso	8 desembre 1998
Burundi	10 octubre 1991
Canadà	26 abril 1978
Croàcia	6 maig 1994
Cuba	22 desembre 1978
Dinamarca	9 agost 1982
Emirats Àrabs Units	22 gener 1987
Equador	22 abril 1988
Eritrea	6 juny 1995
Eslovènia	8 març 2000
Espanya	25 setembre 1979
Estats Units	8 març 1982
Estònia	21 agost 1992
Etiòpia	6 setembre 1979
Exrepública Iugoslava de Macedònia	3 setembre 1997
Federació de Rússia	23 març 1978
Finlàndia	8 gener 1979
França	14 agost 1979
Gàmbia	20 juny 2000
Ghana	15 juliol 1997
Grècia	23 octubre 1980
Guatemala	12 maig 1980
Guyana	21 novembre 1986
Haití	21 setembre 1984
Hongria	6 juliol 1978
Iemen	9 gener 1980

Índia	31 gener 1985
Indonèsia	20 novembre 1990
Iran, República Islàmica de l'	17 juny 1994
Iraq	31 agost 1978
Islàndia	11 juny 1979
Israel	17 setembre 1999
Itàlia	13 octubre 1983
Jordània	2 novembre 1979
Kuwait	21 abril 1978
Lesotho	26 octubre 1978
Letònia	17 agost 1999
Liban	15 setembre 1980
Libia	8 febrer 1999
Luxemburg	18 octubre 1979
Malàisia	15 maig 1978
Malawi	27 febrer 1978
Malta	25 març 1994
Maurici	5 juliol 1979
Mèxic	1 juny 1987
Mònaco	25 juliol 1997
Nepal	9 juny 1997
Níger	8 abril 1988
Noruega	24 abril 1978
Nova Zelanda	30 maig 1990
Oman	1 maig 1991
Països Baixos	17 maig 1979
Pakistan	29 agost 1978
Papua Nova Guinea	5 octubre 1992
Polònia	7 maig 1979
Regne Unit (2)	6 octubre 1978
República Àrab Síria	18 juliol 1989
República de Moldàvia	20 juny 1997
República Popular Democràtica de Corea	17 abril 1979
República Txeca	15 abril 1993
Romania	24 agost 1978
San Marino	3 febrer 1995
Senegal	27 novembre 1981
Seychelles	23 setembre 1983
Singapur	22 setembre 1986
Sri Lanka	30 gener 1984
Suècia	2 març 1979
Suïssa	4 març 1980
Tadjikistan	10 abril 2000
Tailàndia	13 gener 1987
Togo	24 abril 1987
Turkmenistan	14 abril 1993
Turquia	13 novembre 1992
Uganda	3 febrer 1992
Uruguai	10 novembre 1981
Uzbekistan	24 febrer 1994
Vanuatu	31 gener 1989
Vietnam	20 setembre 1983
Xina (1)	26 abril 1984
Xipre	5 juliol 1989
Zàmbia	15 maig 1990

(1) Notificació feta pel Govern de la República Popular de la Xina de data 5 de juny de 1997:

"El Conveni sobre l'aviació civil internacional fet el 7 de desembre de 1944, del qual el Govern de la República Popular de la Xina va informar sobre la seva admissió el 15 de febrer de 1974, i els Protocols que esmenen el Conveni de 27 de maig de 1947, de 14 de juny de 1954, de 21 de juny de 1961, de 15 de setembre de 1962, de 24 de setembre de 1968, de 12 de març i 7 de juliol de 1971, de 16 d'octubre de 1974, de 30 de setembre de 1977.... s'aplicaran a la Regió administrativa especial de Hong Kong amb efecte des de l'1 de juliol de 1997...."

El Govern de la República Popular de la Xina assumirà la responsabilitat sobre els drets i les obligacions internacionals derivats de l'aplicació del Conveni i dels Protocols esmentats més amunt a la Regió administrativa especial de Hong Kong."

(2) Declaració feta pel Govern del Regne Unit de la Gran Bretanya i Irlanda del Nord, de data 19 de juny de 1997:

"... de conformitat amb la Declaració conjunta del Govern del Regne Unit de la Gran Bretanya i Irlanda del Nord i el Govern de la República Popular de la Xina sobre la qüestió de Hong Kong, signada el 19 de desembre de 1984, el Govern del Regne Unit retornarà Hong Kong a la República Popular de la Xina amb efecte des de l'1 de juliol de 1997. El Govern del Regne Unit continuarà tenint responsabilitat internacional sobre Hong Kong fins aquesta data. Per tot això, a partir d'aquesta data el Govern del Regne Unit deixarà de responsabilitzar-se dels drets i les obligacions internacionals derivats de l'aplicació dels Protocols a Hong Kong."

Protocol relatiu a una esmena a l'article 56 del Conveni sobre l'aviació civil internacional signat a Montreal el 6 d'octubre de 1989

L'assemblea de l'organització de l'aviació civil internacional

Havent-se reunit a Montreal el 6 d'octubre de 1989, en la seva vint-i-setena sessió,

Havent pres nota del desig general dels estats contractants d'augmentar el nombre de membres de la Comissió de Navegació Aèria,

Havent considerat convenient elevar de quinze a dinou el nombre de membres d'aquest òrgan, i

Havent considerat necessari esmenar, per al propòsit esmentat, el Conveni sobre l'aviació civil internacional fet a Chicago el dia set de desembre de 1944,

1. Aprova, de conformitat amb les disposicions de l'article 94, lletra a) del Conveni esmentat, la proposta d'esmena següent al dit Conveni:

"Substituir l'expressió "quinze membres" per "dinou membres" en l'article 56 del Conveni".

2. Fixa, de conformitat amb les disposicions del dit article 94, lletra a) del Conveni esmentat, en cent vuit el nombre d'estats contractants la ratificació dels quals és necessària per a l'entrada en vigor de l'esmena esmentada; i

3. Decideix que el secretari general de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional redacti un protocol en les llengües anglesa, francesa, russa i espanyola, cadascuna dels textos igualment fefaent, que incorpori l'esmena esmentada i els elements que figuren a continuació:

a) El president i el secretari general de l'Assemblea han de signar el Protocol.

b) El Protocol romandrà obert a la ratificació de qualsevol estat que hagi ratificat l'esmentat Conveni sobre l'aviació civil internacional o que s'hi hagi adherit.

c) Els instruments de ratificació seran dipositats a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

d) El Protocol entrarà en vigor respecte dels estats que l'hagin ratificat el dia del dipòsit del cent vuitè instrument de ratificació.

e) El secretari general comunicarà immediatament a tots els estats contractants la data del dipòsit de cada instrument de ratificació del Protocol.

f) El secretari general comunicarà immediatament a tots els estats part en el Conveni esmentat la data en la qual el Protocol entra en vigor.

g) El Protocol entrarà en vigor respecte de qualsevol estat contractant que l'hagi ratificat després de la data esmentada, des del moment en què aquest estat hagi dipositat el seu instrument de ratificació a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

En conseqüència, de conformitat amb la decisió abans esmentada de l'Assemblea,

Aquest Protocol ha estat redactat pel secretari general de l'Organització.

En fe de la qual cosa, el president i el secretari general de la vint-i-setena sessió de l'Assemblea de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, degudament autoritzats a aquest efecte per l'Assemblea, signen aquest Protocol.

Fet a Montreal el dia sis d'octubre de l'any mil nou-cents vuitanta-nou, en un sol document en les llengües anglesa, francesa, russa i espanyola, cadascun dels textos igualment fefaent. El present Protocol es dipositarà als arxius de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional i el secretari general de l'Organització en trametrà còpies certificades a tots els estats part en el Conveni sobre l'aviació civil internacional, fet a Chicago el dia set de desembre de 1944.

A. Alegria
President de la 27a sessió de l'Assemblea

S.S. Sidhu
Secretari general

**Situació del Protocol esmentat
relatiu a una esmena al Conveni
sobre l'aviació civil internacional**

Signat a Montreal el 6 d'octubre de 1989

Entrada en vigor: El Protocol entrarà en vigor el dia del dipòsit del cent vuitè instrument de ratificació de conformitat amb la lletra d) de l'apartat 3 del Protocol esmentat

Estatus: A 21 de juny del 2000, 80 estats contractants

Participant	Data de dipòsit de l'instrument de ratificació
Alemanya	27 novembre 1996
Àrabia Saudita	25 juny 1991
Argentina	5 maig 1994
Austràlia	2 desembre 1994
Àustria	22 abril 1991
Bahrain	6 maig 1996
Bangladesh	26 març 1996
Bielorússia	24 juliol 1996
Bòsnia i Hercegovina	9 maig 1997
Brasil	22 setembre 1992
Burkina Faso	15 juliol 1992
Canadà	14 setembre 1992
Croàcia	6 maig 1994
Cuba	4 agost 1998
Dinamarca	24 setembre 1990
Emirats Àrabs Units	9 juliol 1990
Equador	4 maig 1990
Eritrea	27 maig 1994
Eslovàquia	20 març 1995
Eslovènia	8 març 2000
Espanya	28 novembre 1991
Estats Units	13 gener 1992
Estònia	21 agost 1992
Etiòpia	15 desembre 1999
Exrepública Iugoslava de Macedònia	23 març 1998
Fidji	20 setembre 1995
Finlàndia	11 abril 1990
França	24 juliol 1990
Gàmbia	20 juny 2000
Ghana	15 juliol 1997
Grècia	10 març 1992
Grenada	31 maig 1991
Guatemala	22 novembre 1996
Hongria	24 maig 1990
Índia	1 setembre 1992
Indonèsia	16 novembre 1995
Iran, República Islàmica de l'	17 juny 1994
Islàndia	9 maig 1990
Itàlia	1 agost 1995
Jamaica	10 agost 1998
Jordània	9 desembre 1993
Kuwait	18 novembre 1992

Lesotho	17 desembre 1990
Letònia	17 agost 1999
Liban	14 desembre 1994
Luxemburg	2 maig 1997
Malawi	13 desembre 1990
Maldives	8 abril 1997
Mali	13 maig 1991
Malta	25 març 1994
Maurici	6 agost 1990
Mèxic	11 octubre 1990
Mònaco	17 maig 1994
Nepal	9 juny 1997
Noruega	7 novembre 1990
Països Baixos	14 agost 1990
Panamà	26 octubre 1998
Papua Nova Guinea	5 octubre 1992
Perú	10 novembre 1994
Portugal (1) (2)	3 març 1998
República Txeca	15 abril 1993
República Unida de Tanzània	29 juliol 1998
Romania	5 maig 1993
San Marino	3 febrer 1995
Singapur	7 febrer 1994
Sud-àfrica	21 setembre 1998
Suècia	1 maig 1990
Suïssa	15 novembre 1990
Tailàndia	17 novembre 1997
Togo	19 febrer 1991
Tunísia	30 gener 1995
Turkmenistan	14 abril 1993
Turquia	13 novembre 1992
Uganda	7 juliol 1995
Uruguai	30 setembre 1992
Uzbekistan	24 febrer 1994
Vanuatu	27 febrer 1991
Vietnam	11 desembre 1996
Xile	25 novembre 1993
Xina	23 juliol 1997

(1) Per una nota de data 13 de setembre de 1999 dipositada a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional el 15 de setembre de 1999, el Govern de Portugal informava l'Organització de l'Aviació Civil Internacional que, per Decret presidencial núm. 185/99 datat i publicat el 22 d'agost de 1999, Portugal feia extensiva l'aplicació del Protocol relatiu a l'article 56 al territori de Macau. Per aquest motiu, el Protocol va tenir efecte al territori de Macau el 15 de setembre de 1999.

(2) Per una nota de data 24 de novembre de 1999, el Govern de Portugal comunicava a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional el següent:

“De conformitat amb la Declaració conjunta del Govern de la República de Portugal i el Govern de la República Popular de la Xina sobre la qüestió de Macau signada el 13 d'abril de 1987, la República Portuguesa continuarà tenint responsabilitat internacional sobre Macau fins el 19 de desembre de 1999, i a partir d'aquesta data en endavant, la República Popular de la Xina assumirà l'exercici de la sobirania sobre Macau amb efecte des del 20 de desembre de 1999.

A partir del 20 de desembre de 1999 en endavant, la República Portuguesa deixarà de responsabilitzar-se dels drets i les obligacions internacionals derivats de l'aplicació del Conveni [Protocol] a Macau.”

Protocol relatiu a una esmena a l'article 50 a) del Conveni sobre l'aviació civil internacional signat a Montreal el 26 d'octubre de 1990

L'assemblea de l'organització de l'aviació civil internacional

Havent-se reunit a Montreal el 25 d'octubre de 1990, en la seva vint-i-vuitena sessió (extraordinària),

Havent pres nota del desig d'un gran nombre d'estats contractants d'augmentar el nombre de membres del Consell per tal de garantir un equilibri millor mitjançant una major representació dels estats contractants,

Havent considerat convenient elevar de trenta-tres a trenta-sis el nombre de membres d'aquest òrgan,

Havent considerat necessari esmenar, per al propòsit esmentat, el Conveni sobre l'aviació civil internacional, fet a Chicago el dia set de desembre de 1944,

1. Aprova, de conformitat amb les disposicions de l'article 94, lletra a) del Conveni abans esmentat, la proposta d'esmena següent al dit Conveni:

“Esmenar la frase segona de la lletra a) de l'article 50 del Conveni substituint els mots "trenta-tres" per "trenta-sis".

2. Fixa, de conformitat amb les disposicions del dit article 94, lletra a) del Conveni esmentat, en cent vuit el nombre d'estats contractants la ratificació dels quals és necessària per a l'entrada en vigor de la proposta d'esmena esmentada;

3. Decideix que el secretari general de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional redacti un protocol en les llengües anglesa, francesa, russa i espanyola, cadascun dels textos igualment fefaent, que incorpori l'esmena esmentada i els elements que figuren a continuació:

a) El president i el secretari general de l'Assemblea han de signar el Protocol.

b) El Protocol romandrà obert a la ratificació de qualsevol estat que hagi ratificat l'esmentat Conveni sobre l'aviació civil internacional o que s'hi hagi adherit.

c) Els instruments de ratificació seran dipositats a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

d) El Protocol entrarà en vigor respecte dels estats que l'hagin ratificat el dia del dipòsit del cent vuitè instrument de ratificació.

e) El secretari general comunicarà immediatament a tots els estats contractants la data del dipòsit de cada instrument de ratificació del Protocol.

f) El secretari general comunicarà immediatament a tots els estats part en el Conveni esmentat la data en la qual el Protocol entra en vigor.

g) El Protocol entrarà en vigor respecte de qualsevol estat contractant que l'hagi ratificat després de la data esmentada, des del moment en què aquest estat hagi dipositat el seu instrument de ratificació a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

En conseqüència, de conformitat amb la decisió abans esmentada de l'Assemblea,

Aquest Protocol ha estat redactat pel secretari general de l'Organització.

En fe de la qual cosa, el president i el secretari general de la vint-i-vuitena sessió (extraordinària) de l'Assemblea de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, degudament autoritzats a aquest

efecte per l'Assemblea, signen aquest Protocol.

Fet a Montreal el dia vint-i-sis d'octubre de l'any mil nou-cents noranta, en un sol document en les llengües anglesa, francesa, russa i espanyola, cadascun dels textos igualment fefaent. El present Protocol es dipositarà als arxius de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional i el secretari general de l'Organització en trametrà còpies certificades a tots els estats part en el Conveni sobre l'aviació civil internacional, fet a Chicago el dia set de desembre de 1944.

Assad Kotaite
President de la 28a sessió (extraordinària) de l'Assemblea

S.S. Sidhu
Secretari general

**Situació del Protocol esmentat
relatiu a una esmena al Conveni
sobre l'aviació civil internacional**

Signat a Montreal el 26 d'octubre de 1990

Entrada en vigor: El Protocol entrarà en vigor el dia del dipòsit del cent vuitè instrument de ratificació de conformitat amb la lletra d) de l'apartat 3 del Protocol esmentat

Estatus: A 21 de juny del 2000, 79 estats contractants

Participant	Data de dipòsit de l'instrument de ratificació
Alemanya	27 novembre 1996
Àrabia Saudita	27 gener 1993
Argentina	30 setembre 1994
Austràlia	2 desembre 1994
Àustria	26 juny 1996
Bahrain	6 maig 1996
Bèlgica	27 gener 1993
Bielorússia	24 juliol 1996
Bolívia	9 juliol 1998
Bòsnia i Hercegovina	7 març 1995
Brasil	25 febrer 1993
Burkina Faso	15 juny 1992
Camerun	28 abril 1998
Canadà	19 abril 1991
Colòmbia	19 desembre 1995
Croàcia	5 octubre 1993
Cuba	4 agost 1998
Dinamarca	28 abril 1992
Egipte	6 abril 1994
Emirats Àrabs Units	18 novembre 1991
Eritrea	27 maig 1994
Eslovènia	8 març 2000
Espanya	29 setembre 1992
Estònia	21 agost 1992
Exrepública Iugoslava de Macedònia	15 maig 2000
Fidji	20 setembre 1995
Finlàndia	18 desembre 1991
Gàmbia	20 juny 2000
Ghana	15 juliol 1997
Guatemala	20 febrer 1997
Guinea	1 octubre 1998
Índia	9 juliol 1992
Indonèsia	16 novembre 1995
Iran, República Islàmica de l'	17 juny 1994
Iraq	20 març 1998
Islàndia	4 novembre 1992
Itàlia	16 maig 1994
Jamaica	1 setembre 1998
Jordània	17 agost 1993
Kènia	30 octubre 1991
Kuwait	12 juliol 1993
Lesotho	13 maig 1996

Letònia	17 agost 1999
Liban	14 desembre 1994
Libia	15 juny 1999
Luxemburg	2 maig 1997
Madagascar	28 agost 1996
Maldives	8 abril 1997
Mali	31 març 1994
Malta	25 març 1994
Maurici	17 abril 1991
Mongòlia	22 setembre 1999
Noruega	23 setembre 1991
Oman	27 abril 1999
Països Baixos	22 octubre 1991
Panamà	26 octubre 1998
Perú	10 novembre 1994
Portugal (1) (2)	3 març 1998
República de Corea	21 gener 1991
República de Moldàvia	20 juny 1997
República Popular Democràtica de Corea	1 març 1991
Romania	5 maig 1993
San Marino	3 febrer 1995
Senegal	17 novembre 1995
Singapur	7 febrer 1994
Sri Lanka	24 desembre 1991
Sud-àfrica	8 octubre 1991
Suècia	7 febrer 1992
Suïssa	2 novembre 1994
Tailàndia	12 febrer 1993
Tunisia	30 gener 1995
Turkmenistan	14 abril 1993
Turquia	13 agost 1993
Uganda	7 juliol 1995
Uruguai	26 maig 1994
Uzbekistan	24 febrer 1994
Vietnam	11 desembre 1996
Xile	25 novembre 1993
Xina	23 juliol 1997

(1) Per una nota de data 20 d'agost de 1999 dipositada a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional el 23 d'agost de 1999, el govern de Portugal informava a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional que, per Decret presidencial núm. 176/99 datat i publicat el 5 d'agost de 1999, Portugal feia extensiva l'aplicació del Protocol relatiu a l'article 50 (a) al Territori de Macau. Per aquest motiu, el Protocol va tenir efecte al Territori de Macau el 23 d'agost de 1999.

(2) Per una nota de data 24 de novembre de 1999, el Govern de Portugal comunicava a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional el següent:

“De conformitat amb la Declaració conjunta del Govern de la República de Portugal i el Govern de la República Popular de la Xina sobre la qüestió de Macau signada el 13 d'abril de 1987, la República Portuguesa continuarà tenint responsabilitat internacional sobre Macau fins el 19 de desembre de 1999, i a partir d'aquesta data en endavant, la República Popular de la Xina assumirà l'exercici de la sobirania sobre Macau amb efecte des del 20 de desembre de 1999.

A partir del 20 de desembre de 1999 en endavant, la República Portuguesa deixarà de responsabilitzar-se dels drets i les obligacions internacionals derivats de l'aplicació del Conveni [Protocol] a Macau.”

Protocol relatiu a una esmena al Conveni sobre l'aviació civil internacional signat a Montreal el 29 de setembre de 1995

L'assemblea de l'organització de l'aviació civil internacional

Havent-se reunit en la seva trenta-unena sessió a Montreal, el 22 de setembre de 1995,

Havent pres nota del desig general dels estats contractants de proveir el Conveni sobre l'aviació civil internacional fet a Chicago el 7 de desembre de 1944 d'un text autèntic en llengua àrab,

Havent considerat necessari esmenar el dit Conveni, per al propòsit esmentat,

1. Aprova, de conformitat amb les disposicions de l'article 94, lletra a) del Conveni esmentat, la proposta d'esmena següent al Conveni:

Substituir el text actual de l'últim paràgraf del Conveni per:

“Fet a Chicago, el dia set de desembre de mil nou-cents quaranta-quatre en llengua anglesa. Els textos del present Conveni redactats en les llengües anglesa, àrab, francesa, russa i espanyola, són igualment fefaents. Aquests textos es dipositaran als arxius del Govern dels Es-

tats Units d'Amèrica, el qual en trametrà còpies certificades als governs de tots els estats que signin o s'adhereixin al present Conveni. El present Conveni romandrà obert a la signatura a Washington (D.C.).”.

2. Fixa, de conformitat amb les disposicions del dit article 94, lletra a) del Conveni esmentat, en cent vint-i-dos el nombre d'estats contractants la ratificació dels quals és necessària per a l'entrada en vigor de la proposta d'esmena esmentada, i

3. Decideix que el secretari general de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional redacti un protocol en les llengües anglesa, àrab, francesa, russa i espanyola, cadascun dels textos igualment fefaent, que incorpori la proposta d'esmena esmentada i els elements que figuren a continuació:

En conseqüència, de conformitat amb la decisió abans esmentada de l'Assemblea,

Aquest Protocol ha estat redactat pel secretari general de l'Organització.

El Protocol romandrà obert a la ratificació de qualsevol estat que hagi ratificat l'esmentat Conveni sobre l'aviació civil internacional o que s'hi hagi adherit.

Els instruments de ratificació seran dipositats a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

El Protocol entrarà en vigor respecte dels estats que l'hagin ratificat el dia del dipòsit del cent vint-i-dosè instrument de ratificació.

El secretari general comunicarà immediatament a tots els estats contractants la data del dipòsit de cada ratificació del Protocol.

El secretari general comunicarà immediatament a tots els estats part en el Conveni esmentat la data en la qual el Protocol entra en vigor.

El Protocol entrarà en vigor respecte de qualsevol estat contractant que l'hagi ratificat després de la data abans esmentada, des del moment en què aquest estat hagi dipositat el seu instrument de ratificació a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

En fe de la qual cosa, el president i el secretari de la trenta-unena sessió de l'Assemblea de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, degudament autoritzats a aquest efecte per l'Assemblea, signen aquest Protocol.

Fet a Montreal, el dia vint-i-nou de setembre de l'any mil nou-cents setanta-set, en un sol document en les llengües anglesa, àrab, francesa, russa i espanyola, cadascun dels textos igualment fefaent. El present Protocol es dipositarà als arxius de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional i el secretari general de l'Organització en trametrà còpies certificades a tots els estats part en el Conveni sobre l'aviació civil internacional, fet a Chicago el dia set de desembre de 1944.

Thorgeir Pálsson
President de la 31a sessió de l'Assemblea

Philippe Rochat
Secretari general

**Situació del Protocol esmentat
relatiu a una esmena al Conveni
sobre l'aviació civil internacional**

Signat el 29 de setembre de 1995

Entrada en vigor: El Protocol entrarà en vigor el dia del dipòsit del cent vint-i-dosè instrument de ratificació de conformitat amb les disposicions del Protocol esmentat

Estatus: A 14 de juny del 2000, 30 estats contractants

Participant	Data de dipòsit de l'instrument de ratificació
Alemanya	27 agost 1996
Aràbia Saudita	11 maig 2000
Bahrain	3 març 1997
Belize	24 setembre 1997
Brasil	12 juliol 1999
Burkina Faso	16 juliol 1999
Dinamarca	13 gener 2000
Espanya	24 novembre 1998
Exrepública Iugoslava de Macedònia	15 maig 2000
Finlàndia	26 octubre 1998
Ghana	15 juliol 1997
Guatemala	21 desembre 1998
Índia	8 novembre 1996
Jordània	13 d'abril 2000
Kuwait	12 març 1998
Liban	18 setembre 1998
Maldives	8 abril 1997
Malta	22 maig 1996
Mèxic	15 octubre 1996
Mònaco	29 maig 1996
Noruega	19 octubre 1998
Països Baixos	5 febrer 1997
Regne Unit	12 març 1999
República Democràtica Popular de Corea	5 juny 1996
Suècia	22 abril 1998
Suïssa	7 octubre 1998
Tailàndia	29 juliol 1997
Tunísia	15 gener 1997
Vietnam	17 gener 2000
Xina	23 juliol 1997

Protocol relatiu a una esmena al Conveni sobre l'aviació civil internacional signat a Montreal l'1 d'octubre de 1998

L'assemblea de l'organització de l'aviació civil internacional

Havent-se reunit en la seva trenta-dosena sessió a Montreal, el 22 de setembre de 1998,

Havent pres nota del desig general dels estats contractants de prendre mesures per garantir la disponibilitat d'un text autèntic en llengua xinesa del Conveni sobre l'aviació civil internacional fet a Chicago el 7 de desembre de 1944,

Havent considerat necessari esmenar el dit Conveni per al dipòsit esmentat,

1. Aprova, de conformitat amb les disposicions de l'article 94, lletra a) del Conveni esmentat, la proposta d'esmena següent, destinada a substituir el text actual de l'últim paràgraf del dit Conveni per:

"Fet a Chicago, el dia set de desembre de mil nou-cents quaranta-quatre en llengua anglesa. Els textos del present Conveni redactats en les llengües anglesa, àrab, xinesa, francesa, russa i espanyola, són igualment fefaents. Aquests textos es dipositaran als arxius del Govern dels Estats Units d'Amèrica, el qual en trametrà còpies certificades als governs de tots els estats que signin o s'adhereixin al present Conveni. El present Conveni romandrà obert a la signatura a Washington (D.C.).",

2. Fixa, de conformitat amb les disposicions del dit article 94, lletra a) del Conveni esmentat, en cent vint-i-quatre el nombre d'estats contractants la ratificació dels quals és necessària per a l'entrada en vigor de la proposta d'esmena esmentada, i

3. Decideix que el secretari general de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional redacti un protocol en les llengües anglesa, àrab, xinesa, francesa, russa i espanyola, cadascun dels textos igualment fefaent, que incorpori la proposta d'esmena esmentada i els elements que figuren a continuació:

En conseqüència, de conformitat amb la decisió abans esmentada de l'Assemblea,

Aquest Protocol ha estat redactat pel secretari general de l'Organització.

El Protocol romandrà obert a la ratificació de qualsevol estat que hagi ratificat l'esmentat Conveni sobre l'aviació civil internacional o que s'hi hagi adherit.

Els instruments de ratificació seran dipositats a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

El Protocol entrarà en vigor respecte dels estats que l'hagin ratificat el dia del dipòsit del cent vint-i-quatrè instrument de ratificació.

El secretari general comunicarà immediatament a tots els estats contractants la data del dipòsit de cada ratificació del Protocol.

El secretari general comunicarà immediatament a tots els estats part en el Conveni esmentat la data en la qual el Protocol entra en vigor.

El Protocol entrarà en vigor respecte de qualsevol estat contractant que l'hagi ratificat després de la data abans esmentada, des del moment en què aquest estat hagi dipositat el seu instrument de ratificació a l'Organització de l'Aviació Civil Internacional.

En fe de la qual cosa, el president i el secretari de la trenta-dosena sessió de l'Assemblea de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional, degudament autoritzats a aquest efecte per l'Assemblea, signen aquest Protocol.

Fet a Montreal, el primer dia d'octubre de l'any mil nou-cents setanta-set, en un sol document en les llengües anglesa, àrab, xinesa, francesa, russa i espanyola, cadascun dels textos igualment fefaent. El present Protocol es dipositarà als arxius de l'Organització de l'Aviació Civil Internacional i el secretari general de l'Organització en trametrà còpies certificades a tots els estats part en el Conveni sobre l'aviació civil internacional, fet a Chicago el dia set de desembre de 1944.

H.S. Khola

President de la 32a sessió de l'Assemblea

R.C. Costa Pereira

Secretari General

**Situació del Protocol esmentat
relatiu a una esmena al Conveni
sobre l'aviació civil internacional**

Signat a Montreal l'1 d'octubre de 1998

Entrada en vigor: El Protocol entrarà en vigor el dia del dipòsit del cent vint-i-quatrè instrument de ratificació de conformitat amb les disposicions del Protocol esmentat

Estatus: A 14 de juny del 2000, 13 estats contractants

Participant	Data de dipòsit de l'instrument de ratificació
Alemanya	18 agost 1999
Bahrain	30 agost 1999
Dinamarca	13 gener 2000
Eslovàquia	9 febrer 2000
Exrepública Iugoslava de Macedònia	29 octubre 1999
Mèxic	17 novembre 1999
Mònaco	23 març 1999
Països Baixos	31 agost 1999
Perú	13 setembre 1999
Suècia	19 maig 2000
Suïssa	10 desembre 1998
Vietnam	17 gener 2000
Xina	8 setembre 1999