

Nr 333.

Kungl. Maj:ts proposition till riksdagen angående Sveriges anslutning till den vid luftfartskonferensen i Chicago år 1944 antagna internationella luftfartskonventionen m. fl. överenskommelser; given Stockholms slott den 1 juni 1945.

Kungl. Maj:t vill härmed, under återopande av bilagda utdrag av statsrådsprotokollet över utrikesdepartementsärenden för denna dag, föreslå riksdagen att godkänna Sveriges anslutning till de vid den internationella civila luftfartskonferensen i Chicago den 7 december 1944 undertecknade överenskommelserna, nämligen interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart, konventionen angående internationell civil luftfart, transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer samt överenskommelsen angående internationell lufttrafik.

GUSTAF.

Christian Günther.

Utdrag av protokollet över utrikesdepartementsärenden, hållet inför Hans Maj:t Konungen i statsrådet å Stockholms slott den 1 juni 1945.

Närvarande:

Statsministern HANSSON, ministern för utrikes ärendena GÜNTHER, statsråden PEHRSSON-BRAMSTORP, WIGFORSS, SKÖLD, QUENSEL, BERGQUIST, DOMÖ, GJÖRES, EWERLÖF, RUBBESTAD, OHLIN, ERLANDER, DANIELSON, ANDRÉN.

Efter gemensam beredning med statsrådet och chefen för kommunikationsdepartementet anför ministern för utrikes ärendena:

Rätten till internationell luftfart regleras för närvarande av två stora konventioner, nämligen den s. k. Pariskonventionen av år 1919 och den s. k.

Havanakonventionen av år 1928. Angående tillkomsten av och det huvudsakliga innehållet i dessa båda konventioner torde böra nämnas följande.

Pariskonventionens tillkomst.

Den 13 oktober 1919 avslöto de vid fredskonferensen i Paris representerade dåvarande allierade och associerade makterna en konvention angående reglering av den internationella luftfarten, vilken konvention sedermera trädde i kraft den 11 juli 1922. Sveriges anslutning till densamma skedde genom Kungl. Maj:ts beslut den 12 juli 1927, sedan riksdagen, med bifall till Kungl. Maj:ts i proposition nr 172 till 1926 års riksdag därom framlagda förslag, godkänt konventionen under viss, sedermera uppfylld förutsättning.

Vid ingången av år 1939 gällde konventionen för 33 stater, nämligen Argentina, Australien, Belgien, Bulgarien, Canada, Danmark, Estland, Finland, Frankrike, Grekland, Indien, Irak, Irland, Italien, Japan, Jugoslavien, Lettland, Nederländerna, Norge, Nya Zeeland, Paraguay, Peru, Polen, Portugal, Rumänien, Siam, Spanien, Storbritannien och Nordirland, Schweiz, Sverige, Sydafrikanska unionen, Tjeckoslovakien och Uruguay.

Huvuddragen av Pariskonventionens bestämmelser.

Konventionen innehåller, förutom allmänna grundsatser, bestämmelser om luftfartygs nationalitet, luftvärdighetsbevis, certifikat för besättning, radioanläggningar, tillstånd till luftfart över utländskt territorium, föreskrifter, som skola iakttagas vid avgång, under färd och vid landning, förbjudna transporter, statliga luftfartyg, internationella luftfartskommissionen samt slutbestämmelser. Bestämmelserna kompletteras av 8 bilagor, betecknade med bokstäverna A—H, vilka enligt art. 39 med visst undantag hava samma giltighet som konventionen. I bilagorna, i svensk författningstext benämnda reglementen, behandlas frågor rörande

A) luftfartygs indelning, registreringsmärken, registreringar och anrops-signaler;

B) luftvärdighetsbevis;

C) dagböcker;

D) lanternor och signaler samt luftfärdsregler;

E) minimifordringar för erhållande av certifikat såsom förare, navigatör, radiotelegrafist, radiotelefonist, flygmekaniker m. m.;

F) internationella luftfartskartor och markbeteckningar;

G) väderleksunderrättelser;

H) allmänna tullföreskrifter.

I huvuddrag innehåller konventionen följande bestämmelser.

De fördragsslutande staterna erkänna, att varje stat har fullständig och uteslutande höghetsrätt i luftområdet över sitt territorium (art. 1).

Envar fördragsslutande stat förpliktar sig att i fredstid medgiva övriga fördragsslutande staters luftfartyg rätt att på ofarligt sätt färdas över dess territorium under förutsättning att i konventionen stadgade villkor iakttagas (art. 2).

Envar fördragsslutande stat är berättigad att av militära skäl eller i den allmänna säkerhetens intresse förbjuda luftfartyg, hemmahörande i andra

fördragsslutande stater, att färdas över vissa områden av dess territorium under förbehåll att i detta hänseende icke någon skillnad göres mellan dess egna och de andra fördragsslutande staternas privata luftfartyg (art. 3).

Luftfartyg har den stats nationalitet, i vars luftfartygsregister det är infört (art. 6). Luftfartyg, som användes i internationell luftfart, skall vara försett med nationalitets- och registreringsmärken, ävensom med uppgift å ägarens namn och hemort samt registreringsbevis, luftvärdighetsbevis, certifikat för befälhavare, förare och medlemmar av besättningen, frakthandlingar, dagböcker och tillstånd att hava radiostation, om sådan finnes ombord (art. 10 11, 12 och 19).

Luftfartyg, hemmahörande i en av de fördragsslutande staterna, har rätt att färdas över annan fördragsslutande stats område utan att landa. Det skall därvid följa den väg, som må vara anvisad av den stat, över vars område färden äger rum. Därest så kräves av hänsyn till allmän säkerhet, är luftfartyget dock på anfordran skyldigt att landa (art. 15).

För luftfart i yrkesmässig trafik gälla särskilda bestämmelser. Envar för dragsslutande stat äger föreskriva, att förhandstillstånd från dess sida erfordras för anordnande av internationella luftfartsleder samt för inrättande och upprätthållande av regelbundna internationella luftfartslinjer, med eller utan landning, å dess område (art. 15). Därjämte har envar av de fördragsslutande staterna rätt att till förmån för inhemska luftfartyg utfärda bestämmelser om förbehåll och inskränkningar beträffande yrkesmässig befordran av personer och gods mellan två punkter inom dess territorium (art. 16).

De fördragsslutande staternas gemensamma angelägenheter handhavas av en ständig internationell luftfartskommission, vanligen kallad CINA (initialerna i kommissionens benämning i den franska originaltexten), sammansatt av ombud för dessa stater. Varje i kommissionen företrädd stat har en röst. Kommissionen är ställd under Nationernas förbunds överinseende och dess sekretariat är förlagt till Paris (art. 34).

Kommissionens uppgifter äro i huvudsak

att övervaka konventionens tillämpning och att sörja för dess tidsenlighet genom att för de till densamma anslutna staterna framlägga de förslag till ändringar, som påkallas av den internationella luftfartens utveckling,

att mellan de fördragsslutande staterna avgöra meningsskiljaktigheter, som kunna uppkomma angående tolkningen av de tekniska reglementen, som kommissionen äger utfärda,

att samla och till de fördragsslutande staterna meddela alla slags underrättelser angående internationell luftfart ävensom att till dem meddela alla upplysningar angående radiotjänst, väderlekstjänst och läkarvetenskap, som äro av intresse för luftfarten.

Kommissionen tillkommer det även att vidtaga ändring av bestämmelserna i bilagorna, med undantag av bilagan H rörande allmänna tullföreskrifter. För sådan ändring kräves emellertid, att den godkännes med tre fjärdedelar av samtliga de vid sammanträdet företrädda staternas röster och två tredjedelar av högsta möjliga antalet röster, som skulle kunna avgivnas, därest

samtliga stater vore företrädde. Dylik ändring träder i kraft, så snart den genom internationella luftfartskommissionen delgivits samtliga de fördragsslutande staterna. För ändring av artiklarna i själva konventionen fordras åter, att densamma uttryckligen godkännes av samtliga till konventionen anslutna stater. Ändring av detta slag må icke för godkännande underställas de fördragsslutande staterna, såvida den icke av internationella luftfartskommissionen gillas med minst två tredjedelar av högsta möjliga antalet röster.

För studium av tekniska frågor har luftfartskommissionen tillsatt sju underkommittéer, nämligen trafikkommittén, juridiska kommittén, radiokommittén, väderlekskommittén, medicinska kommittén, kartkommittén och materielkommittén. Underkommittéerna ha bestått av experter, utsedda av de regeringar, vilka varit representerade i kommissionen.

Kommissionens sammanträden skedde till en början kvartalsvis, sedermera halvårsvis men under senare år i regel en gång årligen. Den sista årliga kongressen hölls i Köpenhamn 1939. En ny kongress har utsatts att äga rum i London i juli 1945.

Angående uppsägning av konventionen gäller, att sådan skall delgivas franska republikens regering, som därom skall underrätta de övriga fördragsslutande staterna. Uppsägningen skall icke träda i kraft förrän minst ett år efter delgivningen och gäller blott beträffande den makt, som verkställt densamma.

Havana-konventionens tillkomst och huvudsakliga innehåll.

Under den sjätte internationella konferensen mellan de amerikanska staterna, vilken hölls i Havana år 1928, antogs den s. k. panamerikanska luftfartskonventionen och undertecknades den 20 februari 1928 av 21 amerikanska stater. Av dessa hava emellertid sedermera endast 11 stater ratificerat konventionen, nämligen Amerikas förenta stater, Chile, Costarica, Dominikanska republiken, Ecuador, Guatemala, Haiti, Honduras, Mexiko, Nicaragua och Panama. Av Sydamerikas stater hava alltså endast Chile och Ecuador anslutit sig till denna konvention.

Liksom 1919 års Pariskonvention, vilken tjänat såsom förebild, grundar sig den panamerikanska konventionen på principen om varje stats fullständiga och uteslutande suveränitet i luftområdet över dess territorium. Likaledes förplikta sig de fördragsslutande staterna att i fredstid medgiva övriga fördragsslutande staters luftfartyg rätt att på ofarligt sätt färdas över konventionsstaternas territorier, dock med förbehåll om rätt att förbjuda flygning över vissa bestämda områden.

Huvudsakligen skiljer sig Havanakonventionen från Pariskonventionen därigenom, att den förra icke inrättat någon organisation jämförlig med den internationella luftfartskommissionen (CINA).

Den panamerikanska luftfartsunionen, som har sitt säte i Washington, har till uppgift allenast att sammanställa uppgifter angående lagar och andra författningar beträffande luftfarten i de amerikanska stater, som anslutit sig till konventionen, och att samarbeta med regeringarna i dessa stater i syfte att söka åstadkomma enhetlighet i nämnda lagar och författningar.

Tvister, som kunna uppkomma beträffande konventionens tillämpning, skola avgöras genom skiljedom.

Den panamerikanska konventionen kompletteras på grund av nu anförda omständigheter icke av några tekniska bilagor. I brist härpå måste de anslutna staterna genom separata överenskommelser själva sörja för erforderlig enhetlighet beträffande bestämmelser i dylikt avseende. För ändring i den panamerikanska konventionen förutsättes enhällig överenskommelse mellan de till densamma anslutna staterna, vilket tydligen innebär ett omständligt och tidsödande förfarande.

Den 12 september 1944 lät amerikanska regeringen till svenska regeringen framföra en inbjudan att deltaga i en internationell luftfartskonferens, som var avsedd att äga rum i Chicago med början den 1 november. Orsaken till konferensens sammankallande angavs vara, att krigets annalkande slut gjorde det nödvändigt att skyndsamt söka organisera ett provisoriskt internationellt lufttrafiknät i syfte att åtminstone viktigare handels- och befolkningscentra samt av kriget härjade områden snarast möjligt skulle kunna erhålla flygförbindelser. Amerikanska regeringen vore av den uppfattningen, att konferensen i största möjliga utsträckning borde enas om principerna för en permanent internationell organisation av den civila luftfarten och bilda lämpliga interimorgan med uppgift att förbereda slutliga förslag. Inbjudan riktades till de trettiofem förenade nationernas regeringar, varibland norska regeringen, samt till regeringarna i de stater, som angåvos som »associerade med de förenade nationerna i det pågående kriget», nämligen Chile, Equador, Egypten, Frankrike, Island, Paraguay, Peru, Uruguay och Venezuela, ävensom till regeringarna i de neutrala länderna Afghanistan, Irland, Libanon, Portugal, Schweiz, Spanien, Sverige, Syrien och Turkiet. Vidare riktades en personlig inbjudan till de danska och thailändska ministrarna i Washington att deltaga i konferensen.

Den internationella luftfartskonferensen i Chicago.

Kungl. Maj:t beslöt den 22 september att antaga den framförda inbjudan samt sända en delegation till konferensen. Här må nämnas, att ryska regeringen den 30 oktober lät offentliggöra, att Sovjetunionen icke komme att deltaga i konferensen.

Det luftfartspolitiska läget vid tidpunkten för Chicagokonferensens öppnande karaktäriserades liksom för närvarande på ett avgörande sätt av krigets verkningar bland annat i fråga om flygplansproduktionen. Vissa stater med stor tillverkningskapacitet för civila flygplan hava, såsom Storbritannien, under kriget lagt om sin produktion till att huvudsakligen omfatta stridsflygplan, medan andra länder, såsom Frankrike, nödgats helt inställa tillverkningen. Samtidigt har den amerikanska flygindustrien kunnat icke blott fortsätta utan även utvidga tillverkningen av flygplan användbara för civiltrafik. En fördel för den brittiska civila luftfarten är å andra sidan den omständigheten, att det brittiska imperiets utsträckning möjliggör etablerandet av flyglinjer i alla världsdelar med utnyttjande uteslutande av brittiska baser, medan Förenta Staterna endast förfoga över ett relativt begränsat an-

tal baser utanför den amerikanska kontinenten. Delvis under inverkan av nämnda förhållanden framträdde redan före konferensen väsentliga skilljaktigheter mellan den brittiska och den amerikanska uppfattningen i luftfartsfrågor. Från brittisk sida framhölls önskvärdheten av att kontrollera luftfarten, framförallt trafikfrekvensen, vilket lämpligast borde ske genom en internationell myndighet, medan man från amerikanskt håll hyllade principen om fri konkurrens inom lufttrafiken med kontroll endast beträffande tekniska och administrativa frågor. Den brittiska ståndpunkten sammanfattades i ett dokument, som offentliggjordes av det brittiska flygministeriet omedelbart före konferensen, medan den amerikanska uppfattningen kom till uttryck i detaljerade textförslag, som framlades vid konferensens början.

Chicagokonferensens ändamål var, som delvis framgick redan av formuleringen av den amerikanska regeringens inbjudan, bland annat att åstadkomma en ny internationell luftfartsorganisation. Den kanadensiska delegationen framlade vid konferensens början ett förslag till en ny luftfartskonvention, som jämväl innehöll bestämmelser om upprättande av en dylik organisation. Förslaget kom i viktiga hänseenden att ligga till grund för de fortsatta förhandlingarna. Det visade sig under dessa snart, att de viktigaste problemen i detta sammanhang utgjordes av den förutnämnda frågan om kontrollen av trafikfrekvensen på internationella luftfartslinjer samt det därmed sammanhängande spörsmålet om luftens frihet.

De i det kanadensiska förslaget intagna bestämmelserna om luftens frihet, vilka begränsade sig till att beröra den internationella lufttrafiken i linjefart, inneburo att varje stat, som anslöt sig till konventionen, skulle äga rätt 1) att fritt överflyga annan medlemsstats område, 2) att göra s. k. tekniska mellanlandningar (d. v. s. mellanlandningar för andra än trafikändamål) å dylikt område, 3) att avlämna passagerare, post och gods från hemlandet i annan medlemsstat, 4) att i dylik stat upptaga passagerare, post och gods för befordran till hemlandet. Under förhandlingarna föreslogs från amerikansk sida, att man vid sidan av nämnda fyra principer skulle införa en femte dylik, innebärande rätt för en medlemsstat att befordra passagerare, post och gods mellan två andra medlemsstater. Enligt det kanadensiska förslaget skulle vidare bildas en internationell luftfartsmyndighet, bestående av en församling, ett allmänt råd samt regionala råd.

De olika principerna för luftens frihet skulle enligt förslaget automatiskt tillämpas konventionsstater emellan, alltså utan kompletterande tvåsida avtal, men tillämpningen skulle vara betingad av samtidigt iakttagande av konventionsförslagets bestämmelser om kontroll och reglering av luftfarten och trafikfrekvensen. Beträffande kontrollen av trafikfrekvensen föreslogs en kompromiss mellan de tidigare omnämnda brittiska och amerikanska ståndpunkterna. Sålunda skulle den från brittisk sida ifrågasatta kontrollen genom ett internationellt organ ersättas med en klausul angående automatisk reglering av trafikfrekvensen enligt ett särskilt utbildat system. Klausulens tillämpning skulle övervakas av det allmänna och de regionala råden.

Redan under ett tidigt skede av konferensen upptogos underhandsöverläggningar mellan de amerikanska, brittiska och kanadensiska delegationer-

na rörande problemen om luftens frihet och kontroll av trafikfrekvensen. Från amerikansk sida önskade man rätt till fri ökning av trafikfrekvensen på de internationella luftfartslinjerna, medan den brittiska delegationen företrädde en restriktiv inställning beträffande denna fråga. Under de allmänna debatterna i ämnet uttalade sig det övervägande antalet av de i konferensen deltagande staterna, däribland Sverige, till förmån för den amerikanska uppfattningen.

Efter långvariga förhandlingar nödgades man den 30 november konstatera, att försöken till sammanjämkning av de brittiska och amerikanska ståndpunkterna definitivt misslyckats. Sedan den brittiska delegationen låtit förstå, att man icke kunde ansluta sig till principerna om luftens frihet utan att samtidigt erhålla ur brittisk synpunkt godtagbara garantier för kontrollen av trafikfrekvensen, beslöt konferensen, att bestämmelserna om luftens frihet skulle utgå ur konventionsförslaget. Däremot förklarade sig den brittiska delegationen beredd godtaga de två första principerna för friheten i luften under förutsättning att bestämmelserna härom innefattades i ett särskilt, från konventionen fristående avtal. Konferensen enades sedermera om att upptaga principerna för luftens frihet i två från konventionen fristående dokument, det ena omfattande de två första principerna och det andra innehållande samtliga fem principer. Uppdelningen skedde i syfte att bereda de undertecknande staterna tillfälle att bestämma i hur hög grad de önskade binda sig i denna fråga. Beträffande övriga delar av konventionstexten uppnaades enighet. Chicagokonferensen avslutades den 7 december 1944.

Konferensresultatet är sammanfattat i en slutakt, vid vilken äro fogade fem bilagor, som utgöras av

- 1) interimsoverenskommelse angående internationell civil luftfart (interimsoverenskommelsen),
- 2) konvention angående internationell civil luftfart (luftfartskonventionen),
- 3) transitöverenskommelse angående internationella luftfartslinjer (transitöverenskommelsen),
- 4) överenskommelse angående internationell lufttrafik (lufttrafiköverenskommelsen),
- 5) förslag till tekniska bilagor.

Texten till de fyra första bilagorna torde såsom bilagor 1—4 få fogas till detta protokoll.

Den svenska delegationen undertecknade enligt av Kungl. Maj:t den 8 december lämnat bemyndigande samtliga av konferensen antagna dokument. Övriga stater hava hittills undertecknat de olika dokumenten i den omfattning, som framgår av en uppställning, vilken torde såsom bilaga 5 få fogas till detta protokoll.

Den under 2) angivna konventionen angående internationell civil luftfart består av fyra huvuddelar, av vilka den första innehåller vissa allmänna principer om de olika konventionsstaternas suveränitet över respektive territorier, om rätten för luftfartyg tillhörande en konventionsstat att flyga över en annan konventionsstats område, om luftfartygens nationalitet, om

Den internationella luftfartskonventionens väsentliga bestämmelser.

underlättande av internationell luftfart, om luftvärdighetsbevis, om certifikat för ombord å luftfartygen tjänstgörande personal samt internationella standardiseringsbestämmelser och rekommendationer i fråga om luftfart.

Konventionen bekräftar den hittills allmänt vedertagna principen, att varje stat skall äga full och uteslutande suveränitet över sitt eget luftterritorium (art. 1). Bestämmelserna i konventionen äro icke tillämpliga å statliga luftfartyg, till vilka räknas militära luftfartyg och sådana som användas för tull- och polisverksamhet (art. 3).

Beträffande konventionsstats rätt till flygtrafik över annan konventionsstats område gäller i princip, att varje luftfartyg, som icke användes i regelbunden internationell luftfart (linjefart), äger rätt att med iakttagande av konventionens bestämmelser flyga in över eller överflyga annan konventionsstats område ävensom att där göra s. k. tekniska mellanlandningar utan att vara nödsakat att dessförinnan inhämta tillstånd därtill av den stat, vars område överflyges. Denna stat äger dock att påfordra landning. Beträffande otillgängliga trakter eller områden, där markorganisationen icke är av tillfredsställande beskaffenhet, gälla vissa restriktioner i överflygningsrätten. Luftfartyg, som användas för att mot ersättning befordra passagerare, post eller gods i icke regelbunden internationell lufttrafik, skola likaledes hava rätt att hämta eller avlämna passagerare, post och gods, dock under iakttagande av de bestämmelser, villkor och begränsningar, som må komma att föreskrivas av den stat, i vilken hämtning eller avlämnande sker (art. 5). Envar konventionsstat äger tillika förbjuda annan konventionsstat att utföra s. k. cabotagetrafik, d. v. s. transporter från en plats till en annan inom den förra statens område. Samtidigt åtaga sig konventionsstaterna att icke å annan stat giva eller från annan stat mottaga uteslutande rätt till cabotagetrafik (art. 7).

För bedrivande av internationell luftfart i regelbunden trafik (linjefart) kräves enligt konventionen särskilt tillstånd av den stat, över vars område trafiken skall bedrivas. Trafiken är därvid underkastad villkoren i detta tillstånd (art. 6). De beträffande luftfartyg i icke regelbunden internationell lufttrafik gällande reglerna om rätt till överflygning, teknisk mellanlandning samt transport av passagerare, post och gods äga sålunda icke i själva konventionen någon motsvarighet beträffande luftfartyg i regelbunden trafik. Däremot återfinnas bestämmelser härom i de båda separatöverenskommelserna om de två första respektive de fem principerna för luftens frihet, vilka, som tidigare nämnts, under konferensen i Chicago utbrötos ur konventionen.

I fråga om cabotage gälla samma regler som beträffande icke regelbunden luftfart.

Beträffande övriga bestämmelser i konventionens första del må nämnas, att varje stat åtager sig att, så långt den finner det praktiskt möjligt, tillhandahålla flygplatser och annan markorganisation, inklusive radio- och väderlekstjänst, i enlighet med de standardförslag, som tid efter annan må rekommenderas i enlighet med konventionens bestämmelser (art. 28). Konventionsstaterna åtaga sig vidare att samarbeta i syfte att säkra största möj-

liga likformighet i fråga om alla sådana bestämmelser, föreskrifter och organisatoriska anordningar med avseende å flygplan, personal, flygvägar och markorganisation beträffande vilka likformighet är till gagn för luftfarten. I detta syfte skall organisationen antaga och sedermera komplettera internationella standardiseringsföreskrifter och rekommendera vissa förfaranden i olika angivna luftfartstekniska frågor (art. 37). Ett första förslag till dylika tekniska föreskrifter utarbetades i samband med Chigogokonferensen och fogades, såsom ovan nämnts, som en femte bilaga till konferensens slutakt. Förslagen äro för närvarande underkastade granskning av de tekniska experterna i vederbörande länder. Samarbeta i dessa och andra hithörande frågor skall äga rum mellan de olika konventionsstaterna.

Konventionens andra huvuddel innehåller bestämmelser om upprättandet av en internationell civil luftfartsorganisation bestående av en församling, ett råd samt de övriga organ, som må vara nödvändiga (art. 43). Organisationens syfte är att utveckla principerna för den internationella luftfartens bedrivande samt dennas teknik ävensom att befordra planering och utveckling av internationell lufttrafik genom att

- a) sörja för säker och planmässig utveckling av den internationella civila luftfarten i världen,
- b) befrämja konstruktion och användning av flygplan i fredliga syften,
- c) befrämja utvecklingen av luftfartsleder, flygplatser samt annan markorganisation för internationell luftfart,
- d) tillgodose folkens behov av säker, regelbunden, effektiv och ekonomisk lufttrafik,
- e) förebygga ekonomiskt slöseri till följd av osund konkurrens,
- f) sörja för att konventionsstaternas rättigheter till fullo respekteras och att varje konventionsstat erhåller skälig möjlighet att trafikera internationella flyglinjer,
- g) undvika diskriminerande åtgärder konventionsstater emellan,
- h) befordra flygsäkerheten i den internationella luftfarten samt
- i) i allmänhet i alla avseenden befrämja utvecklingen av den internationella civila luftfarten (art. 44).

Organisationen skall hava sitt säte på plats, som bestämmes av interimsförsamlingen i den provisoriska internationella civila luftfartsorganisation, vilken skall upprättas enligt bestämmelserna i interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart (art. 45).

Organisationens församling skall sammanträda årligen och sammankallas av rådet på lämplig tid och plats. Alla konventionsstater skola hava lika rätt till representation vid församlingens möten, och varje stat skall äga en röst (art. 48). Bland församlingens funktioner märkes, att densamma äger utse de stater, som skola vara representerade i rådet, verkställa undersökningar och vidtaga erforderliga åtgärder med anledning av rådets rapporter, fatta beslut i varje ärende, som hänskjutes till densamma av rådet, ävensom efter förslag av rådet fastställa en årlig budget och fatta beslut om organisationens ekonomiska förhållanden (art. 49).

Rådet skall utgöra ett inför församlingen ansvarigt permanent organ. Det skall bestå av representanter för 21 konventionsstater, valda på tre år av församlingen under beaktande av att representation beredes dels stater med högt utvecklad luftfart, dels stater med en för internationell luftfart särskilt betydelsefull markorganisation och dels sådana stater i övrigt, att alla större geografiska områden i världen bliva representerade i rådet (art. 50).

För beslut i rådet kräves, att beslutet biträdes av flertalet rådsmedlemmar (art. 52). Konventionsstat, som icke är rådsmedlem, må utan rösträtt deltaga i överläggning rörande fråga, som särskilt berör dess intressen (art. 53). Rådsmedlem äger icke rösträtt vid avgörandet av tvist, där densamma är part (art. 53).

Rådet har till uppgift bland annat att

- a) framlägga årsrapporter för församlingen,
- b) bland rådets medlemmar utse en lufttrafikkommitté och bestämma dess åligganden,
- c) upprätta en luftfartskommission med vissa i konventionen angivna åligganden, huvudsakligen av teknisk art,
- d) omhändervå organisationens finanser,
- e) utnämna en generalsekreterare,
- f) antaga internationella standardiseringsföreskrifter och rekommendationer samt foga dem som bilagor till konventionen samt
- g) behandla varje fråga i samband med konventionen, som av konventionsstat hänskjutes till detsamma (art. 54).

Den under c) omnämnda kommissionen skall bestå av 12 medlemmar med lämpliga kvalifikationer samt teoretisk och praktisk erfarenhet om luftfart. Medlemmarna skola utses av rådet bland personer, som föreslagits av konventionsstaterna (art. 56). Kommissionen har bland annat att överväga och för rådet framlägga förslag till ändringar i de vid konventionen fogade tekniska bilagorna.

För antagande av de under f) omnämnda standardiseringsföreskrifterna och rekommendationerna kräves två tredjedelars majoritet inom rådet (art. 90). Beslutet skall underställas konventionsstaterna och träder i kraft tre månader efter det att så skett, såvida icke dessförinnan flertalet konventionsstater anmält, att de ogilla beslutet.

Utöver nyssnämnda obligatoriska uppgifter har rådet vissa befogenheter, bland vilka särskilt märkas rätt

- a) att i den mån så befinner lämpligt eller önskvärt tillsätta underordnade trafikkommissioner på regional eller annan grundval,
- b) att leda forskningsarbete beträffande lufttrafik och luftfart i sådana avseenden, som äro av internationell betydelse, samt meddela resultatet till konventionsstaterna ävensom underlätta ömsesidig information i dylika ämnen,
- c) att på begäran av konventionsstat undersöka förhållanden, som synas innebära hinder för utvecklingen av den internationella luftfarten och avge härav föranledd rapport (art. 55).

I konventionens tredje huvuddel, som behandlar internationell lufttrafik, angivas ytterligare uppgifter, som tillkomma rådet. Sålunda föreskrives att, om rådet finner, att flygplatser eller andra grenar av markorganisationen, däri inbegripet radio- och väderlekstjänst, inom en viss konventionsstat icke motsvara vad som skäligen kan fordras för en säker, regelbunden, effektiv och ekonomisk internationell trafik, detsamma skall diskutera frågan med staten i fråga och andra berörda stater i syfte att finna medel att förbättra förhållandena. Rådet må även framlägga rekommendationer i dylikt syfte. Det skall emellertid icke betraktas som ett brott mot konventionen, om dylika rekommendationer icke följas (art. 69). I detta sammanhang stadgas även, att rådet på begäran av en konventionsstat må övertaga skötseln av flygplatser samt övrig markorganisation inom ifrågavarande stats område samt tillhandahålla härför erforderlig personal (art. 71).

Konventionens fjärde huvuddel innehåller bland annat föreskrifter om ratifikation. Ratifikation skall äga rum och ratifikationsinstrumenten deponeras hos Förenta Staternas regering (art. 91). Konventionen, som skall träda i kraft så snart den ratificerats av 26 stater, är automatiskt öppen för tillträde av medlemmar av de förenade nationerna och med dem associerade stater samt stater, som varit neutrala under kriget (art. 92). Övriga stater, d. v. s. de tidigare fiendestaterna, kunna upptagas, därest dels detta godkännes av den allmänna fredsorganisation, som förutsättes komma till stånd, och dels församlingen med fyra femtedelars majoritet fattar beslut härom. I varje dylikt fall kräves godkännande från den eller de stater, som under kriget invaderats av den stat, om vars medlemskap det är fråga (art. 93).

För ändringar i konventionstexten kräves beslut med två tredjedelars majoritet av församlingen. Ändringarna träda i kraft i förhållande till de stater, som ratificerat desamma, så snart ändringarna ratificerats av det minimiantal stater, som för varje fall fastställts av församlingen. Detta antal får icke vara mindre än två tredjedelar av samtliga konventionsstater (art. 94).

Konventionsstaterna åtaga sig att, så snart konventionen trätt i kraft, uppsäga den internationella luftfartskonventionen, undertecknad i Paris den 13 oktober 1919, respektive konventionen rörande kommersiell luftfart, undertecknad i Havana den 20 februari 1928, i den mån de anslutit sig till någon av dessa överenskommelser (art. 80). Vidare skall konventionen för medlemsstaterna innebära upphävande av alla överenskommelser dem emellan, som stå i strid med konventionens bestämmelser (art. 82). Överenskommelser, som i framtiden i enlighet med konventionens bestämmelser träffas mellan medlemsstaterna, skola registreras hos och publiceras av rådet (art. 83).

Slutligen återfinnas bestämmelser om rätt att uppsäga konventionen. Uppsägningen, som skall meddelas till Förenta Staternas regering, träder i kraft ett år efter det meddelande härom ingått till denna regering (art. 95).

Beträffande övriga bestämmelser i konventionen får jag hänvisa till den vid detta protokoll som bilaga fogade texten till densamma.

Interims-
överenskom-
melsens
väsentliga
bestämmel-
ser.

Som tidigare nämnts träder luftfartskonventionen i kraft först sedan den ratificerats av 26 stater. I avvaktan härpå skall den ovannämnda interimsoverenskommelsen rörande internationell civil luftfart gälla, dock högst under tre år räknat från dess ikraftträdande. Enligt denna överenskommelse skall upprättas en provisorisk organisation bestående av en interimsförsamling och ett interimsråd. Bestämmelserna om interimsförsamlingen och interimsrådet överensstämmer i stort sett med dem, som gälla i fråga om den permanenta organisationen. Däremot saknas flera viktiga partier av konventionen, bland annat avsnittet om rätten för flygplan, hemmahörande i konventionsstater, att flyga över andra konventionsstaters områden.

Interimsrådet, vilket liksom det permanenta rådet består av 21 medlemmar, skall hava sitt säte i Montreal. Dess första medlemmar utsågos vid Chicagokonferensen och utgöras av följande stater: Storbritannien, Amerikas Förenta Stater, Nederländerna, Brasilien, Frankrike, Mexico, Belgien, Canada, Indien, Norge, Irak, Peru, Kina, Australien, Egypten, Tjeckoslovakien, Turkiet, Salvador, Colombia och Chile. En plats lämnades öppen för Sovjetunionen.

De stater, som i Chicago undertecknade överenskommelsen, skola underätta Förenta Staternas regering om huruvida undertecknandet är att betrakta som bindande för vederbörande stat. Överenskommelsen, som träder i kraft sedan den med bindande verkan godtagits av 26 stater, står liksom konventionen öppen för tillträde av medlemmar av de förenade nationerna och med dem associerade stater, samt stater, som varit neutrala under kriget (art. XVII). Någon bestämmelse om möjlighet för övriga stater att vinna tillträde finnes däremot icke. Överenskommelsen kan frånträdas med uppsägningstid på sex månader (art. XIV).

Huvuddragen
av överenskom-
melsens
principerna
för luftens
frihet.

Som redan nämnts innehåller transitöverenskommelsen bestämmelser, enligt vilka varje medlemsstat förbinder sig att beträffande regelbunden internationell luftfart tillåta luftfartyg från annan medlemsstat att

- 1) överflyga den förra statens område utan att landa, samt
- 2) göra tekniska mellanlandningar å dess område.

Enligt lufttrafiköverenskommelsen åtager sig medlemsstat därutöver att å sitt område tillåta luftfartyg från annan medlemsstat att

3) avlämna passagerare, post och gods, som tagits ombord i luftfartygets hemland,

4) taga ombord passagerare, post och gods för befordran till luftfartygets hemland samt

5) taga ombord passagerare, post och gods för befordran till varje annan fördragsslutande stats område samt avlämna passagerare, post och gods å sådant område.

Beträffande de tre senare rättigheterna gälla medlemsstaternas åtaganden endast i fråga om sådana genomgående flyglinjer, som skäligen kunna anses utgöra en direkt route från och tillbaka till hemlandet i den stat luftfartyget tillhör (art. I i trafiköverenskommelsen). Varje medlemsstat må vidare vid

tillträde till lufttrafiköverenskommelsen eller senare efter uppsägning besluta att icke bevilja eller mottaga den däri omförmälda femte rättigheten (art. IV).

Transit- och lufttrafiköverenskommelserna skola gälla lika länge som huvudkonventionen. Beträffande underskrift och godkännande därav gälla samma regler som i fråga om interimsoverenskommelsen. De skola träda i kraft de olika medlemsstaterna emellan allteftersom de godkännas av dessa. Överenskommelserna kunna uppsägas med en uppsägningstid på ett år.

I syfte att underlätta det omedelbara tillskapandet av ett internationellt luftfartsnät enligt villkor, som ej skulle komma att strida mot bestämmelserna i interimsoverenskommelsen och konventionen när dessa trätt i kraft, har i Chicagokonferensens slutakt i form av en rekommendation intagits ett standardformulär till överenskommelser angående provisoriska luftfartslinjer. Detsamma innehåller i huvudsak, att de fördragsslutande staterna ömsesidigt bevilja vissa i en bilaga till vederbörande överenskommelse närmare angivna rättigheter, som äro nödvändiga för att driva trafik på de internationella luftfartslinjer, som avses. Trafiken skall enligt överenskommelsen påbörjas, så snart en stat, som erhållit rätt därtill, utsett ett lufttrafikföretag för dess bedrivande. Den stat, som medgivit rätt till trafik, är förpliktad att lämna erforderligt trafiktillstånd till ifrågavarande trafikföretag. Detta är emellertid på anfordran skyldigt visa, att det är behörigt att driva trafiken enligt de lagar och bestämmelser, som eljest gälla härför i det land, som lämnat trafiktillståndet. Utförliga bestämmelser i standardöverenskommelsen syfta att förhindra, att någon part obehörigt tillbakasättes. Med användande av det sålunda rekommenderade formuläret till standardavtal träffade Kungl. Maj:t redan den 16 december 1944 ett avtal med amerikanska regeringen om ömsesidigt upprättande av en flyglinje mellan Stockholm och New York eller Chicago. Senare har en liknande överenskommelse träffats med Island om flygtrafik mellan detta land och Sverige.

Vid en jämförelse mellan Pariskonventionen och Chicagotexterna tilldraga sig särskilt Chicagokonventionens bestämmelser om rådet och församlingen uppmärksamhet. Medan i Pariskonventionens internationella luftfartskommission (CINA) samtliga medlemsstater äro företrädade, finnas i Chicagokonventionens råd representanter endast för 21 medlemsstater. Medlemsstat, som icke är representerad i rådet, äger dock utan rösträtt deltaga i de överläggningar inom rådet eller dess underordnade organ, som äga rum i någon fråga, vilken särskilt berör ifrågavarande stats intressen. Den viktiga befogenhet att genomföra ändringar av de internationella tekniska standardiseringsföreskrifterna, vilken enligt Pariskonventionen tillkom CINA, har enligt Chicagokonventionen överflyttats på rådet. Enligt denna gäller emellertid, att dylika ändringar icke kunna genomföras, därest flertalet av konventionsstaterna inom föreskriven tid hos rådet anmäla, att de motsätta sig desamma. Detta innebär ett avsteg från Pariskonventionen, enligt vilken CINA med bindande

Jämförelse
mellan
Chicago-
externa och
Pariskonven-
tionen.

verkan för medlemmarna kunde besluta om ändring av de tekniska bilagorna, men utgör samtidigt en garanti mot missbruk från rådets sida.

Beträffande rådet må vidare nämnas, att detsamma bland sina medlemmar skall utse en speciell kommitté för lufttrafikfrågor och fastställa dess åligganden samt, när så är önskvärt, tillsätta speciella underkommissioner för lufttrafikfrågor. Något speciellt organ för handläggande av dylika frågor förutses icke i Pariskonventionen.

Ändringar i själva konventionstexten skola enligt Chicagokonventionen träda i kraft i förhållande till de stater, som ratificerat ändringarna, så snart dylik ratifikation verkställts av det antal stater, minst två tredjedelar av samtliga medlemmar, som för varje särskilt fall fastställts av församlingen. Detta innebär otvivelaktigt en förbättring i förhållande till Pariskonventionen, enligt vilken ändringar i konventionstexten måste godkännas av samtliga konventionsstater, innan de trädde i kraft.

Enligt Chicagokonventionens art. 64 äger luftfartsorganisationen befogenhet att genom omröstning i församlingen besluta att ifråga om luftfartsangelägenheter inom organisationens kompetens, vilka direkt sammanhånga med säkerheten i världen, träffa lämplig överenskommelse med varje organisation, som upprättas av världens nationer i syfte att bevara freden. En motsvarighet härtill utgjorde i viss mån bestämmelsen i Paris-konventionens art. 34 att CINA skulle stå under ledning av Nationernas Förbund. I praktiken intog emellertid CINA en i stort sett autonom ställning.

Den nya organisationen skall enligt art. 66 i Chicagokonventionen fullgöra vissa uppgifter, som påläggas densamma genom de nya transit- och lufttrafiköverenskommelserna. Bestämmelserna härom i nyssnämnda båda överenskommelser åsyfta att bereda rådet möjlighet att pröva ekonomiska olägenheter för medlemsstaterna, som kunna uppstå vid tillämpningen av överenskommelserna. Denna granskningsmöjlighet utgör en viktig uppgift, som saknar motsvarighet i Pariskonventionen.

Bestämmelserna i art. 69—79 i Chicagokonventionen rörande frågor i samband med internationell lufttransport hava icke någon motsvarighet i Pariskonventionen.

Som förut nämnts kunna de tidigare i förhållande till de allierade och associerade makterna fientliga staterna enligt art. 93 upptagas som medlemmar av konventionen endast under förutsättning dels att detta godkännes av den allmänna fredsorganisation, som förutsättes komma till stånd, dels att församlingen med fyra femtedelars majoritet fattar beslut i dylik riktning, dels ock att i varje särskilt fall den eller de stater, som under kriget invaderats av den stat, om vars inträde det är fråga, lämnar sitt medgivande därtill. Även Pariskonventionen innehöll i sin ursprungliga formulering vissa begränsningar beträffande rätten för de mot de dåvarande allierade makterna fientliga staterna att ansluta sig till konventionen. På initiativ av de makter, som under förra världskriget varit neutrala, fattades emellertid under år 1927 beslut om vissa ändringar av konventionstexten i syfte att upphäva dessa begränsningar.

Konventionstexten synes enligt hittills ingångna meddelanden från amerikanska regeringen hava ratificerats endast av polska regeringen. Interimsöverenskommelsen har med bindande verkan godkänts av Amerikas Förenta Stater, Canada, Nederländerna, Norge, Polen och Portugal. Transitöverenskommelsen har med bindande verkan godkänts av Amerikas Förenta Stater, Canada, Nederländerna, New Foundland (genom brittiska regeringen), Norge och Polen, medan lufttrafiköverenskommelsen på motsvarande sätt godkänts av Amerikas Förenta Stater samt Nederländerna (sistnämnda stat har icke anslutit sig till den femte principen för luftens frihet).

Hittills verkställda ratifikationer och godkännanden.

Sveriges anslutning till konventionen och interimsöverenskommelsen skulle, som framgår av vad tidigare anförts, medföra vissa kostnader. Sålunda stadgas i art. 61 i konventionen, att rådet skall underställa församlingen ett budgetförslag, som skall godkännas av församlingen med de ändringar, som denna må finna lämpliga. Församlingen skall vidare fördela de gemensamma utgifterna för organisationen på de olika medlemmarna enligt av densamma fastställda grunder. Varje medlemsstat skall därutöver själv svara för kostnaderna för dess delegation till församlingen. Motsvarande bestämmelser gälla enligt interimsöverenskommelsen.

Utgifter till följd av Sveriges anslutning till Chicagokonventionen.

Några uppgifter om storleken av de kostnader, som en anslutning skulle medföra, kunna för närvarande icke lämnas, då organisationen ännu icke trätt i verksamhet. Sveriges andel i de med CINA:s verksamhet förknippade kostnaderna uppgingo exempelvis år 1939 till 90 000 och år 1944 till 60 000 franska francs, vilket sistnämnda belopp motsvarade omkring 5 400 kronor. Kostnaderna för deltagandet i den nya luftfartsorganisationens verksamhet torde emellertid sannolikt bliva icke oväsentligt högre.

Man får räkna med att genom Sveriges anslutning till Chicagoöverenskommelserna vissa författningsändringar torde bliva erforderliga. I stort sett synes dock den svenska lagstiftningen på förevarande område stå i överensstämmelse med ifrågavarande överenskommelser.

Erforderliga författningsändringar.

Behovet av en internationell reglering av rätten till civil luftfart har sedan länge varit kännbart och kommer tydligen att bliva alltmera framträdande i samma mån som den internationella luftfarten ökar i omfattning och betydelse. Både Pariskonventionen och Havanakonventionen hava syftat till att tillgodose detta behov utan att likväl ernå den allmänna tillslutning, som för ändamålet varit önskvärd. Att icke desto mindre de resultat, som hittills nåtts särskilt genom Pariskonventionen, varit av stor betydelse, torde icke kunna bestridas. På grundval av denna konvention har i fråga om den internationella lufttrafikens bedrivande skapats en mångsidigt utvecklad internationell rättsordning. Utan motsvarighet på andra områden av internationell rätt är den befogenhet, som den internationella luftfartskommissionen (CINA) erhållit att med för de anslutna staterna bindande verkan fatta beslut i alla sådana ämnen, som avses i de till Pariskonventionen fogade bi-

Departementschefen.

lagorna A—G. Ett avsevärt antal stater har emellertid vägrat att ansluta sig till CINA. Utanför densamma hava sålunda stått icke allenast de stater, som äro anslutna till Havanakonventionen och bland vilka i främsta rummet märkas Förenta Staterna och Mexico, utan även andra stater av stor betydelse, såsom t. ex. Tyskland, Sovjetunionen, Kina och Brasilien. Ej heller Havanakonventionen har fått den omfattning, som ursprungligen varit avsedd, i det att ej mindre än 10 av de stater, som undertecknat denna konvention, icke ratificerat densamma.

Chicagokonventionen med tillhörande texter utgör ett försök att åstadkomma en universell och ur vissa synpunkter mera vittgående reglering av den internationella luftfarten än vad förenämnda båda konventioner inneburit. Därvid har särskilt frågan om den yrkesmässiga trafikens och i främsta rummet linjefartens reglering tilldragit sig uppmärksamheten på ett helt annat sätt än tidigare. I stort sett torde kunna sägas att, medan Pariskonventionen i främsta rummet avsett att skapa förutsättningar för ett internationellt privatflyg, ändamålet med Chicagokonventionen åtminstone ursprungligen varit att skapa betingelser för att internationell linjefart skulle kunna bedrivas utan att i lika hög grad som hittills vara beroende av de särskilda staternas för varje fall lämnade medgivande samt därtill knutna villkor och bestämmelser.

Oaktat resultatet av konferensens arbete i detta avseende icke blev vad som ursprungligen avsetts, torde detsamma dock få anses som betydelsefullt, i betraktande av att de problem av såväl teknisk som politisk och ekonomisk natur, vartill konferensen hade att taga ståndpunkt, voro synnerligen komplicerade och intressesmotsättningarna i viktiga frågor av fundamental art. Bland de omedelbart vunna resultaten må här endast framhållas betydelsen för internationell luftfart av förenämnda två, av konferensen tillskapade dokument »Transitöverenskommelse angående internationella luftfartslinjer» och »Överenskommelse angående internationell lufttrafik», avseende de två första, respektive samtliga fem principerna för luftens frihet. Åtminstone det förstnämnda dokumentet har undertecknats eller förväntas komma att undertecknas av flertalet i konferensen deltagande stater. Medan de till Pariskonventionen anslutna staterna ägde föreskriva, att deras tillstånd i förväg erfordrades för anordnande av internationella luftfartsleder och regelbundna internationella luftfartslinjer med eller utan landning å deras områden och i en del fall med stöd härav vägrade sådant tillstånd eller för att lämna sådant betingade sig förnömer, som ej hade samband med lufttrafiken, är envar stat, som undertecknat ettdera eller båda av förutnämnda dokument ovillkorligen förpliktad att medgiva övriga kontraherande stater rätt att överflyga dess territorium och att där landa för andra än trafikändamål. En betydande inskränkning i sålunda vunna lättnader för internationell luftfart föranledes emellertid av Sovjetunionens frånvaro vid konferensen.

Den betydelse, som luftfarten redan nu har för vidmakthållandet av Sveriges förbindelser med utlandet och den ytterligare utveckling av denna trafik, som kan förväntas efter krigets slut, gör det ur svensk synpunkt på-

kallat, att Sverige även i fortsättningen ansluter sig till det arbete, som bedrivs för att genom en allmängiltig internationell konvention skapa gynnsammare betingelser för utveckling av den internationella lufttrafiken. Under nu föreliggande förhållanden synes arbetet på detta område för framtiden komma att ske huvudsakligen efter de riktlinjer, som uppdragits vid Chicagokonferensen. En anslutning till de i Chicago träffade överenskommelserna torde därför vara att förordas för Sveriges vidkommande. Det må i detta sammanhang nämnas, att de provisoriska bilaterala luftfartsavtal, som Kungl. Maj:t slutit med de amerikanska och isländska regeringarna den 16 december 1944, respektive den 20 april 1945, grundat sig på texten till det tidigare nämnda, i Chicagokonferensens slutakt som rekommendation upptagna förslaget till standardtext för bilaterala avtal. Även med Brasilien hava förhandlingar inletts om ett provisoriskt luftfartsavtal grundat på nämnda standardtext. Liknande förhandlingar äro inledda med ett antal andra för den svenska, europeiska och interkontinentala luftfarten betydelsefulla länder.

De olika tekniska krav på utformningen av flygsäkerhetstjänsten och markorganisationen i övrigt, som enligt Chicagokonventionen ställas på de olika medlemsstaterna, äro av sådan beskaffenhet, att Sverige, om det önskar bliva delaktigt av den internationella luftfarten, i varje fall torde bliva nödsakat att uppfylla desamma, vare sig Sverige anslutit sig till konventionen eller icke. Samarbete inom konventionens ram synes emellertid erbjuda bättre möjligheter för Sverige att följa den internationella utvecklingen, särskilt beträffande flygsäkerhetstjänst, radio- och väderlekstjänst.

På nu anförda skäl anser jag, att Sverige bör vid tidpunkt, som av Kungl. Maj:t prövas lämplig, ansluta sig till de i Chicago träffade luftfartsöverenskommelserna. Frågan därom torde lämpligen böra underställas redan innevarande års riksdag.

Medel för bestridande av de kostnader, som en anslutning skulle för Sveriges del medföra, finnas tillgängliga på det under sjätte huvudtiteln för budgetåret 1945/46 anvisade förslagsanslaget om 15 000 kronor till bidrag till vissa internationella sammanslutningar m. m. Det må erinras, att chefen för kommunikationsdepartementet vid föredragning av frågan om anvisande av medel för nämnda ändamål (sjätte huvudtiteln s. 259 ff) framhöll, att det ur svensk synpunkt vore påkallat, att Sverige, som varit representerat vid Chicagokonferensen, även i fortsättningen deltog i det internationella konventionsarbetet. Av nu ifrågavarande anslag borde få bestridas de kostnader, vilka tidigare utgått från de båda anslagen Bidrag till vissa internationella sammanslutningar samt Bidrag till internationella meteorologiska sekretariatet. Härjämte borde anslaget få tagas i anspråk till bestridande av resekostnader i anledning av Sveriges deltagande i överläggningar, anknutna till ingångna internationella överenskommelser på kommunikationsväsendets samt den meteorologiska och hydrologiska verksamhetens område.

På Kungl. Maj:t torde ankomma att i sinom tid vidtaga de ändringar i förordningen om luftfart den 26 maj 1922 eller därtill anknutna författningar

rörande luftfart samt de verkställighetsåtgärder i övrigt, som en anslutning till konventionen kan göra erforderliga.

Under åberopande av vad sålunda anförts får jag hemställa, att Kungl. Maj:t måtte föreslå riksdagen

att godkänna följande vid den internationella civila luftfartskonferensen i Chicago den 7 december 1944 undertecknade överenskommelser, nämligen interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart, konventionen angående internationell civil luftfart, transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer samt överenskommelsen angående internationell lufttrafik.

Till denna av statsrådets övriga ledamöter biträdda hemställan behagar Hans Maj:t Konungen lämna bifall samt förordnar, att proposition i ämnet av den lydelse, bilaga till detta protokoll utvisar, skall avlåtas till riksdagen.

Ur protokollet:

Carl-Filip Högstedt.

Bilaga 1.

Översättning.

BILAGA I.**Interimsöverenskommelse angående internationell civil luftfart.**

Å sina respektive regeringars vägnar avsluta undertecknade följande överenskommelse:

ARTIKEL I.**Den provisoriska organisationen.****A v d e l n i n g 1.***Provisorisk internationell organisation.*

Undertecknade stater grunda härmed en provisorisk internationell organisation av teknisk och rådgivande natur, bestående av suveräna stater, i och för samarbete på den internationella civila luftfartens område. Organisationen skall benämnas den Provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen.

A v d e l n i n g 2.*Provisoriska organisationens sammansättning.*

Organisationen skall bestå av en interimförsamling och ett interimråd samt hava sitt säte i Canada.

A v d e l n i n g 3.*Interimsperiodens varaktighet.*

Organisationen är inrättad för att vara verksam under en interimperiod, som skall sträcka sig till dess en ny permanent konvention angående internationell civil luftfart trätt i kraft eller till dess en ny konferens för internationell civil luftfart annorlunda beslutat. I intet fall skall dock interimperioden räcka mera än tre år efter det denna överenskommelse trätt i kraft.

A v d e l n i n g 4.*Rättskapacitet.*

Organisationen skall inom medlemsstaternas territorier åtnjuta den rättskapacitet, som erfordras för fullgörande

APPENDIX I.**Interim Agreement on International civil Aviation.**

The undersigned, on behalf of their respective governments, agree to the following:

ARTICLE I.**The provisional organisation.****Section 1.***Provisional international organization.*

The signatory States hereby establish a provisional international organization of a technical and advisory nature of sovereign States for the purpose of collaboration in the field of international civil aviation. The organization shall be known as the Provisional International Civil Aviation Organization.

Section 2.*Structure of Provisional Organization.*

The Organization shall consist of an Interim Assembly and an Interim Council, and it shall have its seat in Canada.

Section 3.*Duration of interim period.*

The Organization is established for an interim period which shall last until a new permanent convention on international civil aviation shall have come into force or another conference on international civil aviation shall have agreed upon other arrangements; *Provided, however,* That the interim period shall in no event exceed three years from the coming into force of the present Agreement.

Section 4.*Legal capacity.*

The Organization shall enjoy in the territory of each member State such legal capacity as may be necessary for the

av dess uppgifter. Organisationen skall tillerkännas egenskap av juridisk person där så är förenligt med vederbörande stats lagstiftning.

performance of its functions. Full juridical personality shall be granted wherever compatible with the constitution and laws of the State concerned.

ARTIKEL II.

Interimsförsamlingen.

Avdelning 1.

Församlingens sammanträden.

Församlingen skall sammanträda årligen och av rådet sammankallas till lämplig tid och plats. Extra sammanträden kunna hållas när som helst på rådets anmodan eller efter en till rådets generalsekreterare ställd anhållan från minst tio av de stater, som äro medlemmar av organisationen.

Representation och rösträtt i församlingen.

Samtliga medlemsstater skola hava lika rätt att vara representerade vid församlingens sammanträden, och envar medlemsstat skall äga en röst. Medlemsstaternas delegater kunna biträdas av tekniska rådgivare, som må deltaga i sammanträdena men sakna rösträtt.

Församlingens beslutförhet.

Majoritet bland medlemsstaterna erfordras för beslutförhet vid församlingens sammanträden. Om ej i denna överenskommelse annorlunda bestämmes, skola röstningar avgöras genom enkel majoritet av de närvarande medlemsstaterna.

Avdelning 2.

Församlingens befogenheter och åligganden.

Församlingens befogenheter och åligganden äro att:

1. Vid varje sammanträde utse ordförande och övriga funktionärer.
2. Utse de medlemsstater, som skola representeras i rådet, på sätt stadgas i artikel III, avdelning 1.
3. Granska rådets utlåtanden och vidtaga de åtgärder, som därav kunna

ARTICLE II.

The Interim Assembly.

Section 1.

Meetings of Assembly.

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

Representation and voting power in Assembly.

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

Quorum of Assembly.

A majority of the member States is required to constitute a quorum for the meetings of the Assembly. Unless otherwise provided herein, voting of the Assembly shall be by a simple majority of the member States present.

Section 2.

Powers and duties of Assembly.

The powers and duties of the Assembly shall be to:

1. Elect at each meeting its President and other officers.
2. Elect the member States to be represented on the Council, as provided in Article III, Section 1.
3. Examine, and take appropriate action upon, the reports of the Council and

- föranledas, samt fatta beslut i frågor, som av rådet hänskjutas till församlingen.
4. Fastställa sin arbetsordning samt utse de kommissioner och kommittéer, som kunna vara behövliga eller lämpliga.
 5. Godkänna årsbudget och fatta beslut angående organisationens ekonomiska dispositioner.
 6. Efter eget bedömande till rådet för behandling och utlåtande hänskjuta särskilda frågor.
 7. Förläna rådet alla de befogenheter, som kunna vara behövliga eller lämpliga för fullgörande av organisationens åligganden. Sådana befogenheter kunna av församlingen när som helst återkallas eller ändras.
 8. Behandla varje fråga inom organisationens verksamhetsområde, vilken icke uttryckligen uppdragits åt rådet.
- decide upon any matter referred to it by the Council.
4. Determine its own rules of procedure and establish such subsidiary commissions and committees as may be necessary or advisable.
 5. Approve an annual budget and determine the financial arrangements of the Organization.
 6. At its discretion, refer to the Council any specific matter for its consideration and report.
 7. Delegate to the Council all the powers and authority that may be considered necessary or advisable for the discharge of the duties of the Organization. Such delegations of authority may be revoked or modified at any time by the Assembly.
 8. Deal with any matter within the sphere of action of the Organization not specifically assigned to the Council.

ARTIKEL III.

Interimsrådet.

A v d e l n i n g 1.

Rådets sammansättning.

Rådet skall bestå av högst 21 medlemsstater, utsedda av församlingen för en tid av två år. Vid val av medlemmar i rådet skall församlingen tillse, att följande stater bliva behörigen representerade, nämligen

1. de medlemsstater, som äro mest betydande i fråga om luftfart,
2. de annorledes icke inbegripna medlemsstater, vilka lämna de största bidragen till markorganisation för den internationella civila luftfarten, samt
3. de annorledes icke inbegripna medlemsstater, vilkas inval skulle tillförsäkra alla större geografiska områden i världen representation i rådet.

Tillsättande av vakanta platser i rådet.

Vakant plats i rådet skall av församlingen tillsättas vid nästföljande sammanträde. En i rådet sålunda invald

ARTICLE III.

The Interim Council.

S e c t i o n 1.

Composition of Council.

The Council shall be composed of not more than 21 member States elected by the Assembly for a period of two years. In electing the members of the Council, the Assembly shall give adequate representation (1) to those member States of chief importance in air transport, (2) to those member States not otherwise included which make the largest contribution to the provision of facilities for international civil air navigation, and (3) to those member States not otherwise included whose election will insure that all major geographical areas of the world are represented.

Filling vacancies on Council.

Any vacancy on the Council shall be filled by the Assembly at its next meeting. Any member State of the Council so

medlemsstat skall innehava sin plats under återstoden av den för dess företrädare bestämda perioden.

A v d e l n i n g 2.

Representant för medlemsstat i rådet må icke vara aktivt verksam eller ekonomiskt intresserad i något internationellt lufttrafikföretag.

A v d e l n i n g 3.

Funktionärer i rådet.

Rådet skall utse ordförande och bestämma hans arvode för en tid ej överstridande interimspenoden. Ordföranden har icke rösträtt. Rådet skall vidare bland sina medlemmar utse en eller flera vice ordförande, vilka behålla sin rösträtt, då de fungera som ordförande. Ordföranden behöver ej väljas bland rådets medlemmar, men om en medlem utsetts, skall hans post anses vara vakant och skall tillsättas av den stat, som han representerade.

Ordförandens åligganden.

Ordföranden skall sammankalla rådet och presidera vid dess sammanträden; han skall uppträda som rådets representant; och han skall å rådets vägnar fullgöra de uppgifter, rådet tilldelar honom.

Rådets beslut.

Rådets beslut äro giltiga endast om de godkänts av en majoritet bland rådets medlemmar.

A v d e l n i n g 4.

Deltagande i rådets förhandlingar.

Medlemsstat, som icke är medlem i rådet, må deltaga i rådets överläggningar, när helst beslut skall fattas, som särskilt berör denna stat. En sådan medlemsstat har dock ej rösträtt; varjämte skall iakttagas, att i varje fråga, där tvist råder mellan en eller flera medlemsstater, som icke äro medlemmar av rådet, å ena, samt en eller flera medlemsstater, som äro medlemmar av rådet, å andra sidan, rösträtt i tvistefrågan icke skall

elected shall hold office for the remainder of its predecessor's term of office.

S e c t i o n 2.

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

S e c t i o n 3.

Officers of Council.

The Council shall elect, and determine the emoluments of, a President, for a term not to exceed the interim period. The President shall have no vote. The Council shall also elect from among its members one or more Vice Presidents, who shall retain their right to vote when serving as Acting President. The President need not be selected from the members of the Council but if a member is elected, his seat shall be deemed vacant and it shall be filled by the State which he represented.

Duties of the President.

The President shall convene, and preside at, the meetings of the Council; he shall act as the Council's representative; and he shall carry out such functions on behalf of the Council as may be assigned to him.

Decisions of Council.

Decisions by the Council will be deemed valid only when approved by a majority of all the members of the Council.

S e c t i o n 4.

Participation in matters before Council.

Any member State not a member of the Council may participate in the deliberations of the Council whenever any decision is to be taken which especially concerns such member State. Such member State, however, shall not have the right to vote; provided that, in any case in which there is a dispute between one or more member States who are not members of the Council and one or more member States who are members

tillkomma en stat tillhörande sistnämnda kategori.

of the Council, any State within the second category which is a party to the dispute shall have no right to vote on that dispute.

A v d e l n i n g 5.

Rådets befogenheter och åligganden.

Rådets befogenheter och åligganden äro att:

1. Verkställa församlingens beslut.
2. Fastställa sin egen organisation och arbetsordning.
3. Bestämma sättet för anställande av samt löneförmåner och tjänstgöringsvillkor för organisationens personal.
4. Utse en generalsekreterare.
5. Ombesörja bildande av sådana biträdande arbetsutskott, som anses nödvändiga, däribland följande interimskommittéer:
 - a. Kommittén för lufttrafik,
 - b. Kommittén för luftfart,
 - c. Kommittén för den internationella luftfartskonventionen.

Om en medlemsstat så önskar, äger den tillsätta en representant i varje sådan interimskommitté eller sådant utskott.
6. Förbereda och underställa församlingen förslag till budget för organisationen, sammanställningar av samtliga inkomster och utgifter ävensom besluta angående sina egna utgifter.
7. Träffa överenskommelser med andra internationella organ, när detta befinnes vara till gagn för gemensamma anordningar i fråga om trafik eller personal, samt efter församlingens godkännande vidtagna sådana åtgärder i övrigt, som kunna underlätta organisationens arbete.

A v d e l n i n g 6.

Rådets uppgifter.

Rådet skall förutom de befogenheter, som tilldelats det av församlingen, hava till uppgift att:

S e c t i o n 5.

Powers and duties of Council.

The powers and duties of the Council shall be to:

1. Carry out the directions of the Assembly.
2. Determine its own organization and rules of procedure.
3. Determine the method of appointment, emoluments, and conditions of service of the employees of the Organization.
4. Appoint a Secretary General.
5. Provide for the establishment of any subsidiary working groups which may be considered desirable, among which there shall be the following interim committees:
 - a. A Committee on Air Transport,
 - b. A Committee on Air Navigation, and
 - c. A Committee on International Convention on Civil Aviation.

If a member State so desires, it shall have the right to appoint a representative on any such interim committee or working group.
6. Prepare and submit to the Assembly budget estimates of the Organization, and statements of accounts of all receipts and expenditures and to authorize its own expenditures.
7. Enter into agreements with other international bodies when it deems advisable for the maintenance of common services and for common arrangements concerning personnel and, with the approval of the Assembly, enter into such other arrangements as may facilitate the work of the Organization.

S e c t i o n 6.

Functions of Council.

In addition to the powers and authority which the Assembly may delegate to it, the functions of the Council shall be to:

1. Uppehålla förbindelse med organisationens medlemsstater och påkalla dessas biträde för erhållande av de uppgifter och informationer, som kunna erfordras vid avgivande av utlåtanden rörande av dem framställda förslag.
2. Mottaga, registrera och för medlemsstaterna hålla tillgängliga alla förefintliga kontrakt och överenskommelser, i vilka en medlemsstat eller ett lufttrafikföretag inom en sådan stat är part och vilka avse frågor rörande luftfartslinjer, trafik, rätt till landning, markorganisation eller andra spörsmål angående internationell luftfart.
3. Övervaka och samordna verksamheten inom:
 - a. Kommittén för lufttrafik, vars uppgifter skola vara att:
 1. Följa, samordna och fortlöpande avgiva redogörelser för internationell lufttrafiks uppkomst och omfattning samt för förhållandet mellan denna trafik eller behovet därav och förefintlig markorganisation.
 2. Infordra, samla, granska och lämna redogörelser för subventioner, taxor och driftskostnader.
 3. Undersöka frågor rörande internationell lufttrafiks organiserande och bedrivande, däribland även frågan om internationell äganderätt till och drift av internationella huvudlinjer.
 4. Undersöka och snarast möjligt till församlingen avgiva redogörelser med förslag i frågor, rörande vilka det ej varit möjligt uppnå överenskommelse bland de nationer, som varit representerade på den internationella civila luftfartskonferensen i Chicago den 1 november 1944, särskilt beträffande de frågor, som innefattas i rubrikerna över artiklarna II, X, XI och XII i konferensens dokument 422, jämte konferensdokumenten 384, 385, 400, 407
1. Maintain liaison with the member States of the Organization, calling upon them for such pertinent data and information as may be required in giving consideration to recommendations made by them.
2. Receive, register, and hold open to inspection by member States all existing contracts and agreements relating to routes, services, landing rights, airport facilities, or other international air matters to which any member State or any airline of a member State is a party.
3. Supervise and coordinate the work of:
 - a. The Committee on Air Transport, whose functions shall be to:
 - (1) Observe, correlate, and continuously report upon the facts concerning the origin and volume of international air traffic and the relation of such traffic, or the demand therefor, to the facilities actually provided.
 - (2) Request, collect, analyze and report on information with respect to subsidies, tariffs, and costs of operation.
 - (3) Study any matters affecting the organization and operation of international air services, including the international ownership and operation of international trunk lines.
 - (4) Study and report with recommendations to the Assembly as soon as practicable on the matters on which it has not been possible to reach agreement among the nations represented at the International Civil Aviation Conference, convened in Chicago, November 1, 1944, in particular the matters comprehended within the headings of Articles II, X, XI, and XII of Conference Document 422, together with Conference Documents 384, 385, 400, 407,

och 429 samt övriga hithörande handlingar.

b. Kommittén för luftfart, som skall hava till uppgift att:

1. Undersöka, tolka och giva råd i frågor beträffande: normer och förfaringssätt med avseende på förbindelsetjänst och andra hjälpmedel för luftfarten, däribland markbeteckningar; trafikregler och trafikreglering; normer i fråga om certifikat för trafikpersonal samt mekaniker; luftfartygs luftvärdighet; registrering av luftfartyg och identitetsbeteckningar därå; väderlekstjänst för internationell luftfart; resedagböcker och frakthandlingar; flygkartor; flygplatser; tull-, immigrations- och karantänsförfaranden; haveriundersökningar, däri inbegripet spaning och bärgning; fortsatt arbete för erhållande av enhetliga normer i fråga om numrering samt mått- och klassificeringssystem för användning i internationell luftfart.

2. Förorda och så vitt möjligt befrämja tillämpning av vissa minimifordringar och allmänna normer i sådana frågor, som avses i föregående stycke.

3. Fortsätta förarbetena till de tekniska bilagor, som i enlighet med internationella civila luftfartskonferensens i Chicago den 6 december 1944 fattade beslut äro avsedda att fogas vid den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade internationella civila luftfartskonventionen ävensom bearbeta medlemsstaternas av förstnämnda beslut föranledda förslag.

c. Kommittén för den internationella luftfartskonventionen, vilken kommitté skall hava till uppgift att fortsätta studiet av en internationell konvention för civil luftfart.

and 429, and all other documentation relating thereto.

b. The Committee on Air Navigation, whose functions shall be to:

(1) Study, interpret and advise on standards and procedures with respect to communications systems and air navigation aids, including ground marks; rules of the air and air traffic control practices; standards governing the licensing of operating and mechanical personnel; airworthiness of aircraft; registration and identification of aircraft; meteorological protection of international aeronautics; logbooks and manifests; aeronautical maps and charts; airports; customs, immigration, and quarantine procedure; accident investigation, including search and salvage; and the further unification of numbering and systems of dimensioning and specification of dimensions used in connection with international air navigation.

(2) Recommend the adoption, and take all possible steps to secure the application, of minimum requirements and standard procedures with respect to the subjects in the preceding paragraph.

(3) Continue the preparation of technical documents, in accordance with the recommendations of the International Civil Aviation Conference approved at Chicago on December 6, 1944, and with the resulting suggestions of the member States, for attachment to the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on December 7, 1944.

c. The Committee on International Convention on Civil Aviation, whose functions shall be to continue the study of an international convention on civil aviation.

4. Mottaga och behandla kommittéernas och utskottens redogörelser.
5. Till envar medlemsstat översända dessa kommittéers och utskotts redogörelser och rådets utlåtanden med anledning därav.
6. Avgiva förslag i tekniska frågor till stater, som äro medlemmar i församlingen, vare sig till varje stat för sig eller till samtliga sådana stater gemensamt.
7. Avgiva årsberättelse till församlingen.
8. På alla berörda staters uttryckliga begäran fungera som skiljedomstol vid tvister, som kunna uppstå mellan medlemsstater i sådana frågor beträffande internationell civil luftfart, vilka underställts rådet. Rådet kan antingen avgiva ett rådgivande utlåtande eller på parternas uttryckliga begäran fatta ett av dem på förhand såsom bindande erkänt beslut. Skiljedomsförfarandet skall bestämmas genom överenskommelse mellan rådet och av tvisten berörda parter.
9. På anmodan av församlingen sammankalla en ny konferens för internationell civil luftfart, eller, då konventionen ratificerats, sammankalla konventionens första församling.
4. Receive and consider the reports of the committees and working groups.
5. Transmit to each member State the reports of these committees and working groups and the findings of the Council thereon.
6. Make recommendations with respect to technical matters to the member States of the Assembly individually or collectively.
7. Submit an annual report to the Assembly.
8. When expressly requested by all the parties concerned, act as an arbitral body on any differences arising among member States relating to international civil aviation matters which may be submitted to it. The Council may render an advisory report or, if the parties concerned so expressly decide, they may obligate themselves in advance to accept the decision of the Council. The procedure to govern the arbitral proceedings shall be determined in agreement between the Council and all the interested parties.
9. On direction of the Assembly, convene another conference on international civil aviation; or at such time as the Convention is ratified, convene the first Assembly under the Convention.

ARTIKEL IV.

Generalsekreteraren.

Generalsekreterarens uppgifter.

Generalsekreteraren skall vara organisationens högste verkställande och administrativa tjänsteman. Han skall vara ansvarig inför rådet i dess helhet och skall under iakttagande av de riktlinjer, som fastställts för rådets verksamhet, hava de befogenheter, som erfordras för genomförande av de honom av rådet ålagda uppgifterna. Generalsekreteraren skall till rådet avgiva regelbundet återkommande redogörelser rörande sekretariatets löpande arbete. Generalsekreteraren skall anställa sekretariatets personal. Han skall likaledes tillsätta sekretariat och personal, som erfordras för församlingens, rådets, kommittéernas

ARTICLE IV.

The Secretary General.

Functions of Secretary General.

The Secretary General shall be the chief executive and administrative officer of the Organization. The Secretary General shall be responsible to the Council as a whole and, following established policies of the Council, shall have full power and authority to carry out the duties assigned to him by the Council. The Secretary General shall make periodic reports to the Council covering the progress of the Secretariat's activities. The Secretary General shall appoint the staff of the Secretariat. He shall likewise appoint the secretariat and staff necessary to the functioning of the Assembly, of the Council, and of Committees or such

och de arbetande utskotts verksamhet, vilka omnämns i denna överenskommelse eller vilka komma att tillsättas i enlighet med densamma.

working groups as are mentioned in the present Agreement or may be constituted pursuant thereto.

ARTIKEL V.

Finanser.

Envar medlemsstat skall bestrida utgifterna för sin delegation hos församlingen samt arvode, resor och andra kostnader för sin delegat hos rådet och för ombuden i kommittéer och utskott.

Bidrag.

Organisationens utgifter skola bestridas av medlemsstaterna enligt de grunder, som bestämmas av församlingen. Varje medlemsstat skall i förskott inbetala ett belopp för bestridande av utgifter i samband med organisationens grundande.

Suspension på grund av uraktlåtenhet att fullgöra ekonomiska förpliktelser.

Församlingen må tillsvidare från röst-rätt utesluta en medlemsstat, som icke inom skälig tid fullgör sina ekonomiska förpliktelser gentemot organisationen.

ARTIKEL VI.

Särskilda skyldigheter.

Organisationen skall även fullgöra de uppgifter, som ålagts den genom transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer och överenskommelsen angående internationell lufttrafik, båda dagtecknade i Chicago den 7 december 1944, på sätt och under de villkor, som fastställts i nämnda överenskommelser.

Sådana medlemmar av församlingen och rådet, som ej anslutit sig till transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer eller överenskommelsen angående internationell lufttrafik, dagtecknade i Chicago den 7 december

ARTICLE V.

Finances.

Each member State shall bear the expenses of its own delegation to the Assembly and the salary, travel and other expenses of its own delegate on the Council and of its representatives on committees or subsidiary working groups.

Contributions.

The expenses of the organization shall be borne by the member States in proportions to be decided by the Assembly. Funds shall be advanced by each member State to cover the initial expenses of the Organization.

Suspension for financial delinquency.

The Assembly may suspend the voting power of any member State that fails to discharge, within a reasonable period, its financial obligations to the Organization.

ARTICLE VI.

Special Duties.

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

Members of the Assembly and the Council who have not accepted the International Air Services Transit Agreement or the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944, shall not have the right

1944, skola icke äga rösträtt i frågor, som hänskjutits till församlingen eller rådet enligt bestämmelserna i nämnda överenskommelser.

to vote on any questions referred to the Assembly or Council under the provisions of the relevant Agreements.

ARTIKEL VII.

Övertagande av arbetsuppgifter, arkiv och egendom.

Den verksamhet, som enligt denna överenskommelse skall utövas av den provisoriska organisationen, skall upphöra så snart de arbetsuppgifter, som ingå i verksamheten, slutförts eller överlämnats till en annan internationell organisation. Vid ikraftträdandet av den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade Internationella civila luftfartskonventionen skola den provisoriska organisationens arkiv och egendom överlämnas till den Internationella civila luftfartsorganisation, som upprättats i enlighet med nämnda konvention.

ARTICLE VII.

Transfer of Functions, Records, and Property.

The exercise of any functions which shall have been herein assigned to the Provisional Organization shall cease at any time that those particular functions have been completed or transferred to another international organization. At the time of the coming into force of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago, December 7, 1944, the records and property of the Provisional Organization shall be transferred to the International Civil Aviation Organization established under the above-mentioned Convention.

ARTIKEL VIII.

Luftfart över medlemsstaters territorier.

A v d e l n i n g 1.

Suveränitet.

Medlemsstaterna erkänna, att varje stat har fullständig och uteslutande höghetsrätt i luftområdet över sitt territorium.

A v d e l n i n g 2.

Territorium.

Med en stats territorium förstås enligt denna överenskommelse de landområden med angränsande territorialvatten, som stå under ifrågavarande stats suveränitet, överhöghet, beskydd eller mandat.

A v d e l n i n g 3.

Civila och statliga luftfartyg.

Denna överenskommelse är tillämplig endast på civila luftfartyg, dock ej på statliga sådana fartyg. Militär-, tull- och polisluftfartyg skola anses vara statliga luftfartyg.

ARTICLE VIII.

Flight over Territory of Member States.

Section 1.

Sovereignty.

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

Section 2.

Territory.

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

Section 3.

Civil and state aircraft.

This Agreement shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to State aircraft. Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be State aircraft.

A v d e l n i n g 4.

Landning vid tullflygplatser.

Utom i det fall då luftfartyg jämlikt bestämmelserna i ett avtal eller i ett särskilt tillstånd må överflyga en medlemsstats territorium utan landning skall varje luftfartyg, som inkommer över en medlemsstats territorium, om denna stats bestämmelser så kräva, landa på flygplats, som av ifrågavarande stat anvisats i och för tullbehandling och annan undersökning. Luftfartygs avgång från dylik stats territorium skall även ske från sådan tullflygplats. Uppgifter rörande samtliga anvisade tullflygplatser skola offentliggöras av staten och lämnas till den Provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen för att delgivas övriga medlemsstater.

A v d e l n i n g 5.

Luftfartsbestämmelsernas tillämplighet.

Så vitt med bestämmelserna i denna överenskommelse är förenligt, skola de lagar och bestämmelser, som i en medlemsstat gälla beträffande i internationell luftfart insatta luftfartygs ankomst till eller avgång från dess territorium eller i fråga om sådana luftfartygs färd inom dess territorium, vara tillämpliga på samtliga medlemsstaters luftfartyg, oavsett nationalitet, samt iakttagas av sådana luftfartyg vid ankomst till eller avgång från eller under uppehåll inom berörda stats territorium.

A v d e l n i n g 6.

Trafikbestämmelser etc.

Envar medlemsstat förbinder sig att vidtaga åtgärder för att varje luftfartyg, som färdas inom dess territorium, och varje luftfartyg, som är försett med dess nationalitetsmärke, varhelst fartyget än må befinna sig, iakttager gällande trafikbestämmelser. Envar medlemsstat förbinder sig att låta åtala den, som bryter mot tillämpliga sådana bestämmelser.

S e c t i o n 4.

Landing at customs airport.

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

S e c t i o n 5.

Applicability of air regulations.

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

S e c t i o n 6.

Rules of the air, et cetera.

Each member State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or manœuvring within its territory and that every aircraft carrying its nationality mark, wherever it may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and manœuver of aircraft there in force. Each member State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable.

A v d e l n i n g 7.

Regler för tillträde och klarering.

De lagar och bestämmelser, som i en medlemsstat gälla rörande tillträde till eller avfärd från dess territorium av luftfartygs passagerare, besättning eller gods, såsom i fråga om ankomst, klarening, immigration, pass, tullformaliteter och karantän, skola iakttagas av eller beträffande passagerare och besättning eller beträffande gods vid ankomst till eller avfärd från eller under uppehåll inom nämnda stats territorium.

A v d e l n i n g 8.

Förhindrande av sjukdomars spridande.

Envar medlemsstat förbinder sig att vidtaga effektiva åtgärder för att förhindra spridning genom luftfart av kolera, tyfus (epidemisk), smittkoppor, gula febern, pest och de övriga smittsamma sjukdomar, vilka medlemsstaterna vid olika tidpunkter må komma att bestämma, samt att för detta ändamål samråda med de myndigheter, vilka hava att taga befattning med internationella bestämmelser om sanitära åtgärder med avseende å luftfart. Dylikt samråd må ej föranleda åsidosättande av någon redan förefintlig internationell konvention i ämnet, till vilken medlemsstaterna anslutit sig.

A v d e l n i n g 9.

Angivande av luftfartsleder och flygplatser.

Envar medlemsstat må under iakttagande av bestämmelserna i denna överenskommelse:

1. Angiva den luftfartsled, som vid internationell lufttrafik bör följas inom dess territorium samt de flygplatser, som få användas i sådan trafik;

Avgifter för begagnande av flygplatser och markorganisation.

2. För dylik trafik uttaga eller medgiva uttagande av rättvisa och skäliga avgifter för begagnandet av sådana flygplatser och annan markorganisation; dessa avgifter få ej vara högre än motsvarande avgifter för begagnande av sådana flygplatser och sådan markorganisation av inhemska luftfartyg, som användas i liknande internationell trafik.

S e c t i o n 7.

Entry and clearance regulations.

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

S e c t i o n 8.

Prevention of spread of disease.

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

S e c t i o n 9.

Designation of routes and airports.

Each member State may, subject to the provisions of this Agreement,

1. Designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airports which any such service may use;

Charges for use of airports and facilities.

2. Impose or permit to be imposed on any such service just and reasonable charges for the use of such airports and other facilities; these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services;

De för begagnande av flygplatser och annan markorganisation föreskrivna avgifterna skola, på framställning av en därav berörd medlemsstat, underkastas granskning av rådet, vilket skall avgiva utlåtande och förslag i frågan att övervägas av vederbörande stat.

A v d e l n i n g 10.

Visitering av luftfartyg.

Envar medlemsstats behöriga myndigheter äga att utan oskäligt dröjsmål visitera andra medlemsstaters luftfartyg vid landning eller avfärd samt att granska certifikat och andra i denna överenskommelse föreskrivna dokument.

ARTIKEL IX.

Åtgärder för underlättande av luftfarten.

A v d e l n i n g 1.

Markorganisation.

Envar medlemsstat förbinder sig att, så vitt ske kan, tillhandahålla radio- och väderlekstjänst samt den markorganisation i övrigt, som må befinnas erforderlig för bedrivande av säker och effektiv reguljär lufttrafik i enlighet med bestämmelserna i denna överenskommelse.

A v d e l n i n g 2.

Luftfartyg i nöd.

Envar medlemsstat förbinder sig att inom sitt territorium vidtaga sådana åtgärder för undsättning av luftfartyg i nöd, som den finner utförbara, och att under sina egna myndigheters kontroll tillåta luftfartygets ägare eller myndigheterna i den stat, där luftfartyget är registrerat, att vidtaga de hjälpåtgärder, som omständigheterna kunna kräva.

A v d e l n i n g 3.

Haveriundersökningar.

Om på grund av haveri, som drabbar en medlemsstats luftfartyg inom en annan medlemsstats territorium, någon

provided that, upon representation by an interested member State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned.

S e c t i o n 10.

Search of aircraft.

The appropriate authorities of each of the member States shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other member States on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by this Agreement.

ARTICLE IX.

Measures to Facilitate Air Navigation.

S e c t i o n 1.

Air navigation facilities.

Each member State undertakes, so far as it may find practicable, to make available such radio facilities, such meteorological services, and such other air navigation facilities as may from time to time be required for the operation of safe and efficient scheduled international air services under the provisions of this Agreement.

S e c t i o n 2.

Aircraft in distress.

Each member State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to the control of its own authorities, the owners or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances.

S e c t i o n 3.

Investigation of accidents.

In the event of an accident to an aircraft of a member State occurring in the territory of another member State, and

dödas eller tillfogas allvarlig skada eller allvarliga tekniska felaktigheter hos luftfartyget eller hos markorganisationen synas föreligga, skall den stat, där haveriet ägt rum, föranstalta om utredning av omständigheterna vid haveriet. Den stat, där luftfartyget är registrerat, skall beredas tillfälle att utse observatörer att närvara vid undersökningen, och den stat, som företager undersökningen, skall till den andra staten överlämna redogörelse för och utlåtande i saken.

involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.

ARTIKEL X.

Villkor, som måste uppfyllas med avseende på luftfartyg.

A v d e l n i n g 1.

I luftfartyg medförda dokument.

Varje luftfartyg, som är hemmahörande i en medlemsstat, skall, då det användes i internationell luftfart, medföra följande dokument:

- a. Nationalitets- och registreringsbevis,
- b. Luttvärdighetsbevis,
- c. Vederbörliga certifikat för varje medlem av besättningen,
- d. Resedagbok,
- e. Om luftfartyget är utrustat med radioapparat, licens för densamma,
- f. Om passagerare medföres, namnlista med vederbörandes avgångs- och destinationsort,
- g. Om gods medföres, frakthandlingar och detaljerade uppgifter om godset.

A v d e l n i n g 2.

Luftfartygs radioutrustning.

a. Luftfartyg, hemmahörande i medlemsstat, må vid färd till eller över andra medlemsstaters territorier medföra radiosändare endast om licens för installation och nyttjande av dylik apparat utfärdats av vederbörande myndighet i den stat, där luftfartyget är registrerat. Begagnandet av radiosändare vid färd inom medlemsstats territorium skall ske i enlighet med denna stats föreskrifter.

ARTICLE X.

Conditions to be fulfilled with respect to Aircraft.

Section 1.

Documents carried in aircraft.

Every aircraft of a member State, engaged in international navigation, shall carry the following documents:

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

Section 2.

Aircraft radio equipment.

(a) Aircraft of each member State may, in or over the territory of other member States, carry radio transmitting apparatus only if a license to install and operate such apparatus has been issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered. The use of radio transmitting apparatus in the territory of the member State whose territory is flown over shall be in accordance with the regulations prescribed by that State.

b. Radiosändare må begagnas endast av de medlemmar av besättningen, som äro i besittning av särskilt certifikat, som för detta ändamål utfärdats av vederbörande myndighet i den stat, där luftfartyget är registrerat.

Avdelning 3.

Luftvärdighetsbevis.

Varje i internationell luftfart insatt luftfartyg skall vara försett med luftvärdighetsbevis, utfärdat eller godkänt av den stat, där luftfartyget är registrerat.

Avdelning 4.

Besättningens certifikat.

a. Förare och för trafikuppgifter anställda medlemmar av besättningen på luftfartyg i internationell luftfart skola vara försedda med ett mot vederbörandes tjänst svarande certifikat, utfärdat eller godkänt av den stat, där luftfartyget är registrerat.

b. Envar medlemsstat förbehåller sig rätt att för färd över dess eget territorium vägra godtaga certifikat, som för någon av dess medborgare utfärdats av annan medlemsstat.

Avdelning 5.

Godkännande av luftvärdighetsbevis och certifikat.

Med den inskränkning, som anges i avdelning 4 b, skola luftvärdighetsbevis och certifikat, som utfärdats eller godkänts av den medlemsstat, där luftfartyget är registrerat, godkännas av övriga medlemsstater.

Avdelning 6.

Resedagböcker.

För varje luftfartyg i internationell luftfart skall föras resedagbok med uppgifter angående luftfartyget, dess besättning och företagna resor.

Avdelning 7.

Fotografiapparater.

Medlemsstat må förbjuda eller närmare reglera användningen av fotografiapparater i luftfartyg över dess territorium.

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

Section 3.

Certificates of airworthiness.

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

Section 4.

Licenses of personnel.

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

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

Section 5.

Recognition of certificates and licenses.

Subject to the provisions of Section 4 (b), certificates of airworthiness and certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the member State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other member State.

Section 6.

Journey log books.

There shall be maintained in respect of every aircraft engaged in international navigation a journey log book in which shall be entered particulars of the aircraft, its crew and each journey.

Section 7.

Photographic apparatus.

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

ARTIKEL XI.

Flygplatser och annan markorganisation.*Flygplatser och annan markorganisation.*

Då en medlemsstat önskar hjälp vid anordnande av flygplatser eller markorganisation inom sitt territorium, må rådet träffa anstalter för lämnandet av sådan hjälp i den mån så kan ske enligt bestämmelserna i kapitel XV i Konventionen angående internationell civil luftfart, undertecknad i Chicago den 7 december 1944.

ARTIKEL XII.

Gemensamma organisationer och andra anordningar för bedrivande av lufttrafik.

A v d e l n i n g 1.

Bildande av gemensamma organisationer.

Denna överenskommelse skall ej utgöra hinder för två eller flera medlemsstater att bilda gemensamma lufttrafikorganisationer eller internationella lufttrafikföretag eller att överenskomma om lufttrafik i pool på vilken sträcka eller inom vilket område som helst, men dylika organisationer, trafikföretag eller i pool bedrivna lufttrafik skola vara underkastade alla bestämmelser i denna överenskommelse, däribland även föreskriften om registrering av överenskommelser hos rådet.

A v d e l n i n g 2.

Rådet må föreslå vederbörande medlemsstater att bilda gemensamma organisationer för bedrivande av lufttrafik på vissa linjer eller inom vissa områden.

A v d e l n i n g 3.

Deltagande i lufttrafikorganisationer.

Stat må delta i gemensamma lufttrafikorganisationer eller i överenskommelser om trafik i pool antingen genom sin regering eller genom ett eller flera lufttrafikföretag, utsedda av dess rege-

ARTICLE XI.

Airports and Air Navigation Facilities.*Airports and air navigation facilities.*

Where a member State desires assistance in the provision of airports or air navigation facilities in its territory, the Council may make arrangements for the provision of such assistance so far as may be practicable in accordance with the provisions of Chapter XV of the Convention on International Civil Aviation signed at Chicago, December 7, 1944.

ARTICLE XII.

Joint Operating Organizations and Arrangements.

S e c t i o n 1.

Constituting joint organizations.

Nothing in this Agreement shall prevent two or more member States from constituting joint air transport operating organizations or international operating agencies and from pooling their air services on any routes or in any regions, but such organizations or agencies and such pooled services shall be subject to all the provisions of this Agreement, including those relating to the registration of agreements with the Council.

S e c t i o n 2.

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

S e c t i o n 3.

Participation in operating organizations.

A State may participate in joint operating organizations or in pooling arrangements, either through its government or through an airline company or companies designated by its government.

ring. Sådana företag kunna enligt ifrå-
gavarande stats eget bestämmande vara
helt eller delvis statsägda eller privat-
ägda.

The companies may, at the sole discre-
tion of the State concerned, be State-
owned or partly State-owned or privately
owned.

ARTIKEL XIII.

Medlemsstaters åligganden.

A v d e l n i n g 1.

Registrering av kontrakt.

Envar medlemsstat förbinder sig att
till rådet insända avskrifter av alla före-
fintliga och blivande kontrakt och över-
enskommelser rörande luftfartslinjer, tra-
fik, rätt till landning, markorganisation
och andra frågor angående internationell
luftfart, vilka beröra en medlemsstat
eller ett lufttrafikföretag inom sådan
stat på sätt angives i artikel III, avdel-
ning 6, underavdelning 2.

A v d e l n i n g 2.

Insändande av statistiska uppgifter.

Envar medlemsstat förbinder sig att
hos sina internationella lufttrafikföretag
påfordra, att de i enlighet med av rådet
meddelade föreskrifter till rådet fort-
löpande insända de trafikrapporter, den
kostnadsstatistik och de ekonomiska
uppgifter, som angivas i artikel III av-
delning 6, underavdelning 3, a, 1 och 2,
utvisande bland annat alla inkomster
och källorna därtill.

A v d e l n i n g 3.

Tillämpning av regler för lufttrafiken.

Medlemsstaterna förbinda sig att med
avseende på i artikel III, avdelning 6,
underavdelning 3, b, 1 angivna frågor så
snart som möjligt i inhemsk civil luftfart
tillämpa de allmänna förslag, som för-
ordats av den till Chicago den 1 novem-
ber 1944 sammankallade Internationella
civila luftfartskonferensen, ävensom så-
dana förslag, som kunna framkomma un-
der rådets verksamhet.

ARTICLE XIII.

Undertakings of Member States.

Section 1.

Filing contracts.

Each member State undertakes to
transmit to the Council copies of all
existing and future contracts and agree-
ments relating to routes, services, land-
ing rights, airport facilities, or other
international air matters to which any
member State or any airline of a member
State is a party, as described in Article
III, Section 6, Subsection 2.

Section 2.

Filing statistics.

Each member State undertakes to re-
quire its international airlines to file
with the Council, in accordance with
requirements laid down by the Council,
traffic reports, cost statistics, and finan-
cial statements as described in Article
III, Section 6, Subsection 3, a, (1) and
(2), showing, among other things, all
receipts and the sources thereof.

Section 3.

Application of aviation practices.

The member States undertake, with
respect to the matters set forth in Article
III, section 6, Subsection 3, b, (1), to
apply, as rapidly as possible, in their
national civil aviation practices, the gen-
eral recommendations of the Interna-
tional Civil Aviation Conference, con-
vened in Chicago, November 1, 1944,
and such recommendations as will be
made through the continuing study of
the Council.

ARTIKEL XIV.

Tillbakaträdande.

Medlemsstat, som anslutit sig till denna överenskommelse, kan frånträda densamma sex månader efter det uppsägning skett hos generalsekreteraren. Denne skall genast underrätta samtliga organisationens medlemsstater om dylik uppsägning.

ARTIKEL XV.

Definitioner.

I denna överenskommelse förstås:

- a. med »lufttrafik» regelbunden lufttrafik för befordran av passagerare, post eller gods åt allmänheten,
- b. med »internationell lufttrafik» lufttrafik, som sträcker sig genom luftområdet över mer än en stats territorium;
- c. med »lufttrafikföretag» ett företag, som erbjuder eller bedriver internationell lufttrafik.

ARTIKEL XVI.

Val av första interimrådet.*Första rådets sammansättning.*

Det första interimrådet skall vara sammansatt av stater, som för detta ändamål utsetts av den till Chicago den 1 november 1944 sammankallade Internationella civila luftfartskonferensen. En sålunda utsedd stat må dock icke bli medlem av rådet, förrän den inom sex månader efter den 7 december 1944 godkänt denna överenskommelse. I intet fall kan tiden för en stats uppdrag såsom medlem av det första interimrådet börja före eller sträcka sig utöver den tvåårsperiod, som tager sin början vid ikraftträdandet av detta avtal.

Intagande av säte i rådet.

Varje sålunda i interimrådet invald stat skall intaga sin plats, sedan den godkänt denna överenskommelse, eller efter

ARTICLE XIV.

Withdrawal.

Any member State, a party to the present Agreement, may withdraw therefrom on six months' notice given by it to the Secretary General, who shall at once inform all the member States of the Organization of such notice of withdrawal.

ARTICLE XV.

Definitions.

For the purpose of this Agreement the expression:

- (a) "Air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.
- (b) "International air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.
- (c) "Airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service.

ARTICLE XVI.

Election of First Interim Council.*Composition of first council.*

The first Interim Council shall be composed of the States elected for that purpose by the International Civil Aviation Conference convened in Chicago on November 1, 1944, provided that no State thus elected shall become a member of the Council until it has accepted the present Agreement and unless such acceptance has taken place within six months after December 7, 1944. In no case shall the term of office of a State as a member of the first Interim Council begin before or go beyond the period of two years, starting from the coming into force of the present Agreement.

Taking seat on Council.

Each State so elected to the Interim Council shall take its seat in the Council upon acceptance by that State of this

denna överenskommelses ikraftträdande, varvid i båda fallen det senaste av dessa data skall gälla. Staten i fråga skall innehava sin plats under en tid av två år efter det denna överenskommelse trätt i kraft. En i rådet sålunda invald stat må dock, om den ej inom sex månader efter invalet godkänner denna överenskommelse, icke bliva medlem i rådet, utan skall platsen då förbliva obesatt till nästa möte med församlingen.

Agreement or upon the entry into force of this Agreement, whichever is the later date, and it shall hold its seat until the end of the two years following the coming into force of this Agreement, *Provided*, that any State so elected to the Council which does not accept this Agreement within six months after the above-mentioned election shall not become a member of the Council and the seat shall remain vacant until the next meeting of the Assembly.

ARTIKEL XVII.

Underskrifter och godkännande av överenskommelsen.

Undertecknande av överenskommelsen.

Undertecknade delegater vid Internationella civila luftfartskonferensen, sammankallad till Chicago den 1 november 1944, hava undertecknat denna interimsoverenskommelse under förutsättning att Amerikas Förenta Staters regering skall snarast möjligt från var och en av de regeringar, å vilkas vägnar överenskommelsen undertecknats, bliva underrättad om, huruvida det å dess vägnar skedda undertecknandet innebär vederbörande stats godkännande av överenskommelsen och ett för densamma bindande åtagande.

Godkännande av överenskommelsen.

Varje stat, som är medlem av de förbundade nationerna, och varje med dem förbunden stat, ävensom varje stat, som under pågående världskonflikt förblivit neutral och icke undertecknat denna överenskommelse, må erkänna densamma som ett för densamma bindande åtagande genom att underrätta Förenta Staternas regering därom. Dylikt erkännande skall gälla från den dag sistnämnda regering mottagit ett sådant meddelande.

Ikraftträdande.

Denna interimsoverenskommelse skall träda i kraft, då den godkänts av 26 stater. För varje annan stat, som hos Förenta Staternas regering tillkännagivit sin anslutning, skall den därefter

ARTICLE XVII.

Signatures and Acceptances of Agreement.

Signing the Agreement.

The undersigned delegates to the International Civil Aviation Conference, convened in Chicago on November 1, 1944, have affixed their signatures to the present Interim Agreement with the understanding that the Government of the United States of America shall be informed at the earliest possible date by each of the Governments on whose behalf the Agreement has been signed whether signature on its behalf shall constitute an acceptance of the Agreement by that Government and an obligation binding upon it.

Acceptance of Agreement.

Any State, a member of the United Nations and any State associated with them, as well as any State which remained neutral during the present world conflict, not a signatory to this Agreement, may accept the present Agreement as an obligation binding upon it by notification of its acceptance to the Government of the United States, and such acceptance shall become effective upon the date of the receipt of such notification by that Government.

Coming into force.

The present Interim Agreement shall come into force when it has been accepted by 26 States. Thereafter it will become binding as to each other State indicating its acceptance to the Government of the

bliva bindande den dag, nämnda regering mottagit underrättelsen om anslutningen.

Förenta Staternas regering skall underrätta alla regeringar, som varit representerade vid berörda Internationella civila luftfartskonferens om den dag, då denna interimöverenskommelse träder i kraft samt om alla anslutningar till densamma.

Till bekräftelse härav underteckna nedanstående, vederbörligen befullmäktigade ombud, denna överenskommelse å sina respektive regeringars vägnar å dag, som angives vid namnteckningarna.

Som skedde i Chicago den 7 december 1944 på engelska språket. En på engelska, franska och spanska, vilka språk alla skola äga lika vitsord, avfattad text skall hållas tillgänglig för undertecknande i Washington, D. C. Båda texterna skola deponeras i Amerikas Förenta Staters regeringsarkiv. Bestyrkta avskrifter skola av nämnda regering tillställas regeringarna i alla de stater, som kunna komma att underteckna eller ansluta sig till denna överenskommelse.

United States on the date of the receipt of the acceptance by that Government.

The Government of the United States shall inform all governments represented at the International Civil Aviation Conference referred to of the date on which the present Interim Agreement comes into force and shall likewise notify them of all acceptances of the Agreement.

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

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

Bilaga 2.

Översättning.

BILAGA II.**Konvention angående internationell civil luftfart.****INLEDNING.**

Enär den kommande utvecklingen av internationell civil luftfart i hög grad kan bidra till skapandet och upprätthållandet av vänskap och förståelse mellan nationer och folk, under det att ett missbruk därav kan bli ett hot mot den allmänna säkerheten, samt

enär det är önskvärt att undvika motsättningar och att befrämja det samarbete mellan nationer och folk, varav världsfreden beror,

hava undertecknade regeringar — efter att hava överenskommit om vissa principer och åtgärder för en sund och välordnad utveckling av den internationella civila luftfarten samt för att internationell lufttrafik må kunna anordnas under lika förutsättningar och bedrivas ändamålsenligt och ekonomiskt — avslutat följande konvention.

Del I — Luftfart.**KAPITEL I.****Konventionens allmänna principer och tillämpning.****Artikel 1.****Höghetsrätt.**

De fördragsslutande staterna erkänna, att varje stat har fullständig och utslutande höghetsrätt i luftområdet över sitt territorium.

APPENDIX II.**Convention on International Civil Aviation.****PREAMBLE.**

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

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

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

Have accordingly concluded this Convention to that end.

Part I — Air Navigation.**CHAPTER I.****General Principles and Application of the Convention.****Article 1.****Sovereignty.**

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

Artikel 2.

Territorium.

Med en stats territorium förstås enligt denna konvention de landområden med angränsande territorialvatten, som stå under ifrågavarande stats suveränitet, överhöghet, beskydd eller mandat.

Artikel 3.

Civila och statliga luftfartyg.

(a) Denna konvention är tillämplig endast på civila luftfartyg, dock ej på statliga sådana.

(b) Militär-, tull- och polisfartyg skola anses vara statliga luftfartyg.

(c) Fördragsslutande stats statliga luftfartyg må icke flyga över annan stats territorium eller landa därstädes utan att genom särskild överenskommelse eller på annat sätt hava erhållit tillstånd därtill, och skola i tillståndet meddelade bestämmelser därvid lända till efterrättelse.

(d) De fördragsslutande staterna förbinda sig att vid utfärdandet av föreskrifter för sina statliga luftfartyg taga vederbörlig hänsyn till kravet på säkerhet för den civila luftfarten.

Artikel 4.

Missbruk av civil luftfart.

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att ej bedriva civil luftfart för något ändamål, som är oförenligt med syftet för denna konvention.

KAPITEL II.

Flygning över fördragsslutande staters territorium.

Artikel 5.

Rätt till icke regelbunden flygning.

Envar fördragsslutande stat medger, att luftfartyg, som äro hemmahörande i annan fördragsslutande stat och icke användas i internationell regelbunden trafik, må, utan att vara skyldiga att på förhand inhämta tillstånd därtill, under iakttagande av bestämmelserna i denna konvention *dels* flyga in över

Article 2.

Territory.

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

Article 3.

Civil and state aircraft.

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

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

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

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

Article 4.

Misuse of civil aviation.

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

CHAPTER II.

Flight over Territory of Contracting States.

Article 5.

Right of nonscheduled flight.

Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-

dess territorium, *dels* utan mellanlandning överflyga dess territorium, *dels ock* landa å samma territorium för andra än trafikändamål; dock under förbehåll om rätt för den stat, över vars territorium flygning sker, att påfordra landning. Envar fördragsslutande stat förbehåller sig dock rätt att av flygsäkerhetsskäl påfordra, att luftfartyg, som önskar färdas över otillgängliga områden eller över områden utan tillfredsställande markorganisation, skall följa föreskrivna flygvägar, eller inhämta särskilt tillstånd till sådan färd.

Luftfartyg av nu ifrågavarande slag, som användes i internationell, icke regelbunden lufttrafik för befordran av passagerare, gods eller post mot ersättning skall jämväl, under iakttagande av bestämmelserna i artikel 7, äga taga ombord eller avlämna passagerare, gods eller post, dock under förbehåll om rätt för den stat, där sådant sker, att efter eget beprövande härutinnan föreskriva bestämmelser, villkor eller begränsningar.

Artikel 6.

Regelbunden lufttrafik.

Internationell regelbunden lufttrafik över eller till en fördragsslutande stats territorium må bedrivas endast med särskilt tillstånd eller annat bemyndigande av respektive stat samt i enlighet med villkoren i dylikt tillstånd eller bemyndigande.

Artikel 7.

Cabotage.

Envar fördragsslutande stat äger vägra annan fördragsslutande stats luftfartyg tillstånd att inom förstnämnda stats territorium mot ersättning taga ombord passagerare, gods och post med destination till annan plats inom territoriet. Envar fördragsslutande stat förbinder sig att ej träffa några överenskommelser, som uttryckligen förläna annan stat eller lufttrafikföretag i annan stat dylik förmån med ensamrätt, samt att ej heller från annan stat med ensamrätt mottaga sådan förmån.

traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing. Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights.

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

Article 6.

Scheduled air services.

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

Article 7.

Cabotage.

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

Artikel 8.

Luftfartyg utan förare.

Luftfartyg, som kan flygas utan förare, må icke framföras utan förare över en fördragsslutande stats territorium annat än med särskilt tillstånd av ifrågasvarande stat och under iakttagande av i tillståndet fastställda villkor. Envar fördragsslutande stat förbinder sig tillse, att trafik med luftfartyg utan förare inom för civil luftfart öppna områden underkastas sådan kontroll, att fara icke uppkommer för den civila luftfarten.

Artikel 9.

Förbjudna områden.

(a) Envar fördragsslutande stat äger rätt att av militära skäl eller i den allmänna säkerhetens intresse enhetligt inskränka eller förbjuda trafik med luftfartyg, hemmahörande i andra fördragsslutande stater, över vissa områden av dess territorium under förutsättning att åtskillnad i detta avseende icke heller göres mellan förstnämnda stats och andra fördragsslutande staters i regelbunden internationell trafik insatta luftfartyg. Sådana förbjudna områden skola vara av måttlig utsträckning och så belägna, att de icke verka onödigt hindrande för luftfarten. Beskrivning över sådana områden av en fördragsslutande stats territorium liksom av däri skedda förändringar skall snarast möjligt meddelas de övriga fördragsslutande staterna och Internationella civila luftfartsorganisationen.

(b) Envar fördragsslutande stat förbehåller sig dessutom rätt att under utomordentliga omständigheter eller under fara eller i den allmänna säkerhetens intresse med omedelbar verkan tillfälligt inskränka eller förbjuda flygning över dess territorium eller del därav under villkor, att dylik inskränkning eller förbud tillämpas på alla andra staters luftfartyg utan åtskillnad beträffande nationalitet.

(c) Envar fördragsslutande stat äger, på sätt den finner skäligt, föreskriva, att luftfartyg, som inkommer över om-

Article 8.

Pilotless aircraft.

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

Article 9.

Prohibited areas.

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

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

(c) Each contracting State, under such regulations as it may prescribe, may require any aircraft entering the areas

råden, som avses under punkterna a) och b) här ovan, skall landa snarast möjligt vid viss flygplats inom dess territorium.

contemplated in subparagraphs (a) or (b) above to effect a landing as soon as practicable thereafter at some designated airport within its territory.

Artikel 10.

Landning vid tullflygplatser.

Utom i det fall då luftfartyg jämlikt bestämmelserna i denna konvention eller enligt särskilt tillstånd äger överflyga en fördragsslutande stats territorium utan landning, skall varje luftfartyg, som inkommer över fördragsslutande stats territorium, om denna stats bestämmelser så kräva, landa på flygplats, som av ifrågavarande stat anvisats i och för tullbehandling och annan undersökning. Luftfartygs avgång från dylik stats territorium skall även ske från sådan tullflygplats. Uppgifter rörande samtliga anvisade flygplatser skola offentliggöras av staten och lämnas till den Internationella civila luftfartsorganisationen, som upprättats enligt bestämmelserna i Del II av denna konvention, för att delgivas övriga fördragsslutande stater.

Article 10.

Landing at customs airport.

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

Artikel 11.

Luftfartsbestämmelsernas tillämplighet.

Så vitt med bestämmelserna i denna konvention är förenligt, skola de lagar och bestämmelser, som i en fördragsslutande stat gälla beträffande i internationell luftfart insatta luftfartygs ankomst till eller avgång från dess territorium eller i fråga om sådana luftfartygs färd inom dess territorium, vara tillämpliga på samtliga fördragsslutande staters luftfartyg, oavsett nationalitet, samt iakttagas av sådana luftfartyg vid ankomst till eller avgång från eller under uppehåll inom berörda stats territorium.

Article 11.

Applicability of air regulations.

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

Artikel 12.

Trafikbestämmelser.

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att vidtaga åtgärder för att varje luftfartyg, som färdas inom dess territorium, och varje luftfartyg, som är försedd med dess nationalitetsmärke, var-

Article 12.

Rules of the air.

Each contracting State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or maneuvering within its territory and that every aircraft carrying its nationality mark, wherever

helst fartyget än må befinna sig, iakttaget gällande trafikbestämmelser. Envar fördragsslutande stat förbinder sig att tillse, att dess egna trafikbestämmelser i största möjliga utsträckning överensstämmer med dem, som utfärdas i enlighet med denna konvention. Över de öppna haven skola de i enlighet med samma konvention utfärdade trafikbestämmelserna gälla. Envar fördragsslutande stat förbinder sig att låta åtalas den, som bryter mot tillämpliga bestämmelser.

Artikel 13.

Regler för tillträde och klarering.

De lagar och bestämmelser, som i en fördragsslutande stat gälla rörande tillträde till eller avfärd från dess territorium av luftfartygs passagerare, besättning eller gods, såsom i fråga om ankomst, klarering, immigration, pass, tullformaliteter och karantän, skola iakttagas av eller beträffande passagerare och besättning eller beträffande gods vid ankomst till eller avfärd från eller under uppehåll inom nämnda stats territorium.

Artikel 14.

Förhindrande av sjukdomars spridande.

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att vidtaga effektiva åtgärder för att förhindra spridning genom luftfart av kolera, tyfus (epidemisk), smittkoppor, gula febern, pest och de övriga smittosamma sjukdomar, vilka de fördragsslutande staterna vid olika tidpunkter må komma att bestämma, samt att för detta ändamål samråda med de myndigheter, vilka hava att taga befattning med internationella bestämmelser om sanitära åtgärder med avseende å luftfart. Dylikt samråd må ej föränleda åsidosättande av någon redan förefintlig internationell konvention i ärendet, till vilken de fördragsslutande staterna anslutit sig.

Artikel 15.

Flygplats- och liknande avgifter.

Varje sådan flygplats i en fördragsslutande stat, som upplåtits för allmän

such aircraft may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and maneuver of aircraft there in force. Each contracting State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention. Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable.

Article 13.

Entry and clearance regulations.

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

Article 14.

Prevention of spread of disease.

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

Article 15.

Airport and similar charges.

Every airport in a contracting State which is open to public use by its national

användning av inhemska luftfartyg, skall med den inskränkning, som följer av bestämmelserna i artikel 68, på enahanda villkor hållas tillgänglig jämväl för luftfartyg, hemmahörande i de övriga fördragsslutande staterna. Liknande enhetliga bestämmelser skola gälla för samtliga fördragsslutande staters luftfartyg i fråga om användning av hela den markorganisation, däri inbegripet radio- och väderlekstjänst, som står till allmänt förfogande för att befrämja säkerhet och snabbhet i luftfarten.

De avgifter, som en fördragsslutande stat uttager eller låter uttagas av övriga fördragsslutande staters luftfartyg för användning av berörda flygplatser och markorganisation, må icke överstiga

- (a) för luftfartyg, som icke användas i internationell regelbunden trafik, de avgifter, som ifrågavarande stats inhemska luftfartyg av samma klass skulle erlägga i liknande trafik; samt
- (b) för luftfartyg, som användas i internationell regelbunden trafik, de avgifter, som ifrågavarande stats inhemska luftfartyg skulle erlägga i liknande internationell trafik.

Alla dylika avgifter skola offentliggöras och delgivas Internationella civila luftfartsorganisationen, varvid gäller, att de för användning av flygplatser och övrig markorganisation föreskrivna avgifterna skola efter framställning av en därav intresserad fördragsslutande stat granskas av rådet, som har att avgiva utlåtande och förslag i frågan att övervägas av berörda stat eller stater. Fördragsslutande stat äger icke att för övriga fördragsslutande staters luftfartyg eller därmed befordrade personer och gods föreskriva några avgifter, skatter eller andra pålagor endast för rätt att inkomma över, färdas över eller avgå från dess territorium.

Artikel 16.

Visitering av luftfartyg.

Envar fördragsslutande stats behöriga myndigheter äga att utan oskäligt dröjs-

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

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

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

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

Article 16.

Search of aircraft.

The appropriate authorities of each of the contracting States shall have the

mål visitera andra fördragsslutande staters luftfartyg vid landning eller avfärd samt att granska certifikat och andra i denna konvention föreskrivna dokument.

right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other contracting States on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by this Convention.

KAPITEL III.

Luftfartygs nationalitet.

Artikel 17.

Luftfartygs nationalitet.

Ett luftfartyg har den stats nationalitet, i vilken det är registrerat.

Artikel 18.

Dubbel-registrering.

Luftfartyg kan ej med rättslig verkan registreras i mer än en stat, men dess registrering kan överföras från en stat till en annan.

Artikel 19.

Nationella lagar för registrering.

Luftfartygs registrering eller överflyttning av sådan registrering skall i fördragsslutande stat ske i enlighet med denna stats lagar och föreskrifter.

Artikel 20.

Anbringande av nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Varje luftfartyg i internationell trafik skall vara försett med vederbörliga nationalitets- och registreringsbeteckningar.

Artikel 21.

Rapport om registreringar.

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att efter anhållan lämna samtliga övriga fördragsslutande stater eller Internationella civila luftfartsorganisationen uppgifter angående registreringen av och äganderätten till varje i ifrågavarande stat inregistrerat luftfartyg. Envar fördragsslutande stat har även skyldighet att i enlighet med de föreskrifter, som Internationella civila luftfartsorganisationen kan komma att meddela, lämna organisationen de uppgifter, som

CHAPTER III.

Nationality of Aircraft.

Article 17.

Nationality of aircraft.

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

Article 18.

Dual registration.

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

Article 19.

National laws governing registration.

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

Article 20.

Display of marks.

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

Article 21.

Report of registrations.

Each contracting State undertakes to supply to any other contracting State or to the International Civil Aviation Organization, on demand, information concerning the registration and ownership of any particular aircraft registered in that State. In addition, each contracting State shall furnish reports to the International Civil Aviation Organization, under such regulations as the latter may prescribe, giving such pertinent data as can be made available concerning the

kunna införskaffas rörande äganderätten till och kontrollen över sådana i vederbörande stat inregistrerade luftfartyg, som vanligen användas i internationell lufttrafik. De uppgifter, som Internationella civila luftfartsorganisationen på detta sätt erhållit, skola på därom gjord anhållan göras tillgängliga för övriga fördragsslutande stater.

ownership and control of aircraft registered in that State and habitually engaged in international air navigation. The data thus obtained by the International Civil Aviation Organization shall be made available by it on request to the other contracting States.

KAPITEL IV.

Åtgärder för underlättande av luftfart.

A r t i k e l 22.

Underlättande av formaliteter.

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att genom utfärdande av särskilda bestämmelser eller på annat sätt vidtaga lämpliga åtgärder för att underlätta och påskynda lufttrafiken mellan de fördragsslutande staternas territorier och för att särskilt vid tillämpning av lagar angående immigration, karantän, förtullning och klarering förhindra onödiga dröjsmål i trafiken för luftfartyg, besättning, passagerare och gods.

A r t i k e l 23.

Förtullnings- och immigrationsförfaranden.

Envar fördragsslutande stat förbinder sig, i den mån den så finner lämpligt, att i fråga om förtullning och immigration i samband med internationell luftfart tillämpa ett förfarande, som står i överensstämmelse med de regler, som tid efter annan kunna komma att fastställas eller anbefallas enligt denna konvention. Bestämmelserna i denna konvention skola icke utgöra hinder för upprättande av tullfria flygplatser.

A r t i k e l 24.

Tullavgifter.

(a) Luftfartyg på färd till, från eller över annan fördragsslutande stats territorium skall åtnjuta tillfällig tullfrihet i den mån denna stats tullförfattningar så medgiva. Flytande drivmedel, smörjolja, reservdelar, föreskriven utrustning och förnödenheter, som finnas ombord på

CHAPTER IV.

Measures to Facilitate Air Navigation.

A r t i c l e 22.

Facilitation of formalities.

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

A r t i c l e 23.

Customs and immigration procedures.

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

A r t i c l e 24.

Customs duty.

(a) Aircraft on a flight to, from, or across the territory of another contracting State shall be admitted temporarily free of duty, subject to the customs regulations of the State. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board an aircraft of a

en fördragsslutande stats luftfartyg vid dess ankomst till annan fördragsslutande stats territorium och som vid dess avfärd från samma territorium alltjämt äro kvar ombord, skola undantagas från tullavgifter, inspektionsavgifter eller liknande statliga eller lokala avgifter och pålagor. Detta undantag gäller icke i fråga om lossade varor annat än i den mån vederbörande stats förtullningsbestämmelser, vilka bland annat kunna föreskriva, att godset skall stå under tullbevakning, sådant medgiva.

(b) Reservdelar och utrustning, vilka införas till en fördragsslutande stats territorium för att installeras eller begagnas ombord på ett i annan fördragsslutande stat hemmahörande, i internationell lufttrafik insatt luftfartyg, skola undantagas från tullavgifter så vitt detta är förenligt med förstnämnda stats författningar, i vilka kan föreskrivas bland annat, att föremålen skola stå under tullbevakning.

Artikel 25.

Luftfartyg i nöd.

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att inom sitt territorium vidtaga sådana åtgärder för undsättning av luftfartyg i nöd, som den finner utförbara och att under sina egna myndigheters kontroll tillåta luftfartygs ägare eller myndigheterna i den stat, där luftfartyget är registrerat, att vidtaga de hjälpåtgärder, som omständigheterna kunna kräva. De fördragsslutande staterna skola vid sökandet efter saknade luftfartyg samarbeta på sätt, som tid efter annan kan komma att anbefallas enligt denna konvention.

Artikel 26.

Haveriundersökningar.

Om på grund av haveri, som drabbar en fördragsslutande stats luftfartyg inom en annan fördragsslutande stats territorium, någon dödas eller tillfogas allvarlig skada eller allvarliga tekniska felaktigheter hos luftfartyget eller markorganisationen synas föreligga, skall den stat, där haveriet ägt rum, föranstalta om utredning av omständigheterna vid have-

contracting State, on arrival in the territory of another contracting State and retained on board on leaving the territory of that State shall be exempt from customs duty, inspection fees or similar national or local duties and charges. This exemption shall not apply to any quantities or articles unloaded, except in accordance with the customs regulations of the State, which may require that they shall be kept under customs supervision.

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

Article 25.

Aircraft in distress.

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

Article 26.

Investigation of accidents.

In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so

riet. Denna utredning, skall i den mån vederbörande stats lagar sådant medgiva, ske på sätt som Internationella civila luftfartsorganisationen kan hava anbefallt. Den stat, där luftfartyget är registrerat, skall beredas tillfälle att utse observatörer att närvara vid undersökningen, och den stat, som företager undersökningen, skall till den andra staten lämna redogörelse för och utlåtande i saken.

Artikel 27.

Frihet från kvarstad på grund av patentanspråk.

(a) En fördragsslutande stats medgivande för annan fördragsslutande stats internationell luftfart insatta luftfartyg att färdas till eller, med eller utan mellanlandningar, över förstnämnda stats territorium skall ej medföra rätt till kvarstad å eller annat kvarhållande av luftfartyget eller rätt till talan mot dess ägare eller förare eller till annat ingripande av eller för nämnda stat eller någon, som vistas därstädes, under åberopande av att luftfartygets konstruktion, maskinella utrustning, delar, tillbehör eller användning skulle utgöra intrång i patent, konstruktion eller modell, vilka äro vederbörligen skyddade eller registrerade i den stat, till vars territorium luftfartyget ankommit; och skall tillika anses överenskommet, att säkerhet icke i något fall skall fordras inom dylik stat i samband med att luftfartyg undantagas från kvarstad eller kvarhållande på sätt nu angivits.

(b) Bestämmelserna under (a) i denna artikel skola även tillämpas på lagrade reservdelar och reservutrustning för luftfartyget samt på rätt att begagna och inmontera desamma vid reparation av en fördragsslutande stats luftfartyg inom en annan fördragsslutande stats territorium under förutsättning, att icke någon patenterad del eller något tillbehör, som lagrats på nämnda sätt, säljes eller distribueras inom landet eller exporteras i kommersiellt syfte från den fördragsslutande stat, till vilken luftfartyget ankommit.

(c) De förmåner, som angivits i denna artikel, skola tillkomma endast sådana

far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.

Article 27.

Exemption from seizure on patent claims.

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

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

(c) The benefits of this Article shall apply only to such States, parties to this Convention, as either (1) are parties to the International Convention for the

till denna konvention anslutna stater, som antingen (1) äro anslutna till den internationella konventionen för skydd av den industriella äganderätten med däri vidtagna ändringar, eller (2) hava en patentlagstiftning, som erkänner och lämnar motsvarande skydd för uppfinningar, gjorda av personer i andra stater, vilka anslutit sig till denna konvention.

Protection of Industrial Property and to any amendments thereof; or (2) have enacted patent laws which recognize and give adequate protection to inventions made by the nationals of the other States parties to this Convention.

Artikel 28.

Markorganisation och standardsystem för luftfarten.

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att, i den mån den finner det möjligt:

(a) på sitt territorium anlägga flygplatser, radio- och meteorologiska stationer och annan markorganisation för underlättande av den internationella luftfarten i överensstämmelse med de normer och tillämpningsförfaranden, som tid efter annan anbefallas eller fastställas i enlighet med denna konvention;

(b) antaga och tillämpa fastställda standardsystem för förbindelsetjänst, koder, märken, signaler, fyrar ävensom andra trafiknormer och regler, som tid efter annan kunna anbefallas eller fastställas i enlighet med denna konvention;

(c) delta i internationellt arbete på utgivandet av flygkartor i överensstämmelse med de normer, som tid efter annan kunna anbefallas eller fastställas i enlighet med denna konvention.

Article 28.

Air navigation facilities and standard systems.

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

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

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

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

KAPITEL V.

Villkor, som måste uppfyllas med avseende på luftfartyg.

Artikel 29.

I luftfartyg medförda dokument.

Varje luftfartyg, som är hemmahörande i en fördragsslutande stat och som användes i internationell luftfart, skall medföra följande dokument, upprättade i enlighet med i denna konvention meddelade bestämmelser:

- (a) Nationalitets- och registreringsbevis,
- (b) Luftvärdighetsbevis,

CHAPTER V.

Conditions to be Fulfilled with Respect to Aircraft.

Article 29.

Documents carried in aircraft.

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

- (a) Its certificate of registration;
- (b) Its certificate of airworthiness;

- | | |
|--|---|
| <p>(c) Vederbörliga certifikat för varje medlem av besättningen,</p> <p>(d) Resedagbok,</p> <p>(e) Om luftfartyget är utrustat med radioapparat, licens för densamma,</p> <p>(f) Om passagerare medföres, namnlista med vederbörandes avgångs- och destinationort,</p> <p>(g) Om gods medföres, frakthandlingar och detaljerade uppgifter om godset.</p> | <p>(c) The appropriate licenses for each member of the crew;</p> <p>(d) Its journey log book;</p> <p>(e) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license;</p> <p>(f) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;</p> <p>(g) If it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo.</p> |
|--|---|

Art i k e l 30.

Luftfartygs radioutrustning.

(a) Luftfartyg, hemmahörande i fördragsslutande stat, må vid färd till eller över andra fördragsslutande staters territorier medföra radiosändare endast om licens för installation och nyttjande av dylik apparat utfärdats av vederbörande myndighet i den stat, där luftfartyget är registrerat. Begagnandet av radiosändare vid färd inom fördragsslutande stats territorium skall ske i enlighet med denna stats föreskrifter.

(b) Radiosändare må begagnas endast av de medlemmar av besättningen, som äro i besittning av särskilt certifikat, som för detta ändamål utfärdats av vederbörande myndighet i den stat, där luftfartyget är registrerat.

Art i k e l 31.

Luftvärdighetsbevis.

Varje i internationell luftfart insatt luftfartyg skall vara försett med luftvärdighetsbevis, utfärdat eller godkänt av den stat, där luftfartyget är registrerat.

Art i k e l 32.

Besättningens certifikat.

(a) Förare och för trafikuppgifter anställda medlemmar av besättningen på luftfartyg i internationell luftfart skola vara försedda med ett mot vederbörandes tjänst svarande certifikat, utfärdat eller godkänt av den stat, där luftfartyget är registrerat.

(b) Envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätt att för färd över dess eget territorium vägra godtaga certifikat,

Art i c l e 30.

Aircraft radio equipment.

(a) Aircraft of each contracting State may, in or over the territory of other contracting States, carry radio transmitting apparatus only if a license to install and operate such apparatus has been issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered. The use of radio transmitting apparatus in the territory of the contracting State whose territory is flown over shall be in accordance with the regulations prescribed by that State.

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

Art i c l e 31.

Certificates of airworthiness.

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

Art i c l e 32.

Licenses of personnel.

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

(b) Each contracting State reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory,

som för någon av dess medborgare utfärdats av annan fördragsslutande stat.

certificates of competency and licenses granted to any of its nationals by another contracting State.

Artikel 33.

Godkännande av luftvärdighetsbevis, certifikat och licenser.

Luftvärdighetsbevis, certifikat och licenser, som utfärdats eller godkänts av den fördragsslutande stat, där luftfartyget är registrerat, skola av övriga fördragsslutande stater godkännas, under förutsättning att fordringarna för utfärdande eller godkännande av sådana bevis, certifikat och licenser äro lika med eller överstiga vad som tid efter annan kan komma att fastställas i enlighet med denna konvention.

Article 33.

Recognition of certificates and licenses.

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

Artikel 34.

Resedagböcker.

För varje luftfartyg i internationell trafik skall föras resedagbok med uppgifter angående luftfartyget, dess besättning och företagna resor på sätt, som tid efter annan kan komma att föreskrivas i enlighet med denna konvention.

Article 34.

Journey log books.

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

Artikel 35.

Inskränkningar beträffande last.

(a) Krigsmateriel må icke befordras över en stats territorium med ett i internationell luftfart insatt luftfartyg utan ifrågavarande stats medgivande. Envar stat skall närmare bestämma, vad som vid tillämpning av denna artikel är att anse såsom krigsmateriel, varvid för ernående av likformighet behörig hänsyn bör tagas till de förslag, som Internationella civila luftfartsorganisationen tid efter annan kan komma att framlägga.

(b) Envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätt att med hänsyn till allmän ordning och säkerhet reglera eller förbjuda befordran till eller över dess territorium av annan än under (a) angiven materiel, dock under förutsättning att i detta hänseende ingen åtskillnad göres mellan ifrågavarande stats egna och andra staters i internationell luftfart

Article 35.

Cargo restrictions.

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

(b) Each contracting State reserves the right, for reasons of public order and safety, to regulate or prohibit the carriage in or above its territory of articles other than those enumerated in paragraph (a); provided that no distinction is made in this respect between its national aircraft engaged in international navigation and the aircraft of the other States

insätta luftfartyg samt att inga sådana inskränkande bestämmelser meddelas, som hindra medförande och begagnande ombord på luftfartyg av för luftfartygets drift och navigering eller för besättningens och passagerarnas säkerhet erforderlig materiel.

Artikel 36.

Fotografiapparater.

Envar fördragsslutande stat må förbjuda eller närmare reglera användningen av fotografiapparater över sitt territorium.

KAPITEL VI.

Internationella normer och förordade förfaringsätt.

Artikel 37.

Antagande av internationella normer och förfaringsätt.

Envar fördragsslutande stat förbinder sig till samarbete för att i alla sådana hänseenden, där likformighet kan underlätta och befrämja luftfarten, säkerställa största möjliga likformighet i fråga om författningar, normer, tillämpningsförfaranden och organisation i avseende å luftfartyg, besättning, luftfartslinjer och markorganisation.

I detta syfte skall den Internationella civila luftfartsorganisationen antaga och, om så befinnerse erforderligt, tid efter annan ändra internationella normer ävensom förorda regler och tillämpningsförfaranden med avseende å:

- (a) Förbindelsetjänst och andra hjälpmedel för luftfarten, inbegripet markbeteckningar,
- (b) Utmärkande av flygplatser och landningsfält,
- (c) Trafikregler och trafikreglering,
- (d) Bestämmelser om certifikat för flygande personal och mekaniker,
- (e) Luftfartygs luftvärdighet,
- (f) Registrering och identifiering av luftfartyg,
- (g) Samlande och utbyte av meteorologiska underrättelser,

so engaged; and provided further that no restriction shall be imposed which may interfere with the carriage and use on aircraft of apparatus necessary for the operation or navigation of the aircraft or the safety of the personnel or passengers.

Article 36.

Photographic apparatus.

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

CHAPTER VI.

International Standards and Recommended Practices.

Article 37.

Adoption of international standards and procedures.

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

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

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

- | | |
|--|--|
| (h) Resedagböcker, | (h) Log Books; |
| (i) Flygkartor, | (i) Aeronautical maps and charts; |
| (j) Tull- och immigrationsförfaranden, | (j) Customs and immigration procedures; |
| (k) Luftfartyg i nöd och haveriundersökningar, | (k) Aircraft in distress and investigation of accidents; |
- ävensom i fråga om sådana andra ämnen, som äga samband med lufttrafikens säkerhet, regelbundenhet och effektivitet och som vid olika tidpunkter anses böra upptagas.

Artikel 38.

Avvikelser från internationella normer och förfaringssätt.

En stat, som finner sig icke kunna i varje hänseende tillämpa dylika internationella normer och tillämpningsförfaranden eller bringa sina egna anordningar för luftfart i full överensstämmelse med motsvarande internationella, eller som finner det erforderligt att införa bestämmelser eller tillämpningsförfaranden, som i visst hänseende skilja sig från dem, som fastställts enligt internationella normer, skall omedelbart underrätta Internationella civila luftfartsorganisationen om skiljaktigheterna mellan sina egna anordningar och dem, som fastställts enligt internationella normer. Vid ändringar av de internationella normerna skall envar stat, som ej gör erforderliga motsvarande ändringar i sina egna bestämmelser eller tillämpningsförfaranden, inom 60 dagar efter det att ändringarna i de internationella normerna vidtagits, underrätta rådet härom eller redogöra för de åtgärder, den ämnar vidtaga. I sådant fall skall rådet omedelbart underrätta alla övriga stater om den olikhet, som i ett eller flera avseenden förefinnes mellan internationella anordningar och motsvarande anordningar i ifrågasvarande stat.

Artikel 39.

Påteckning å luftvärdighetsbevis och certifikat.

(a) Därest ett luftfartyg eller någon sådan del därav, om vars luftvärdighet eller prestationsförmåga internationella normer gälla, i något avseende ej motsvarar ifrågasvarande norm då bevis därom utfärdas, skall en fullständig upp-

Article 38.

Departures from international standards and procedures.

Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standard or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard. In the case of amendments to international standards, any State which does not make the appropriate amendments to its own regulations or practices shall give notice to the Council within 60 days of the adoption of the amendment to the international standard, or indicate the action which it proposes to take. In any such case, the Council shall make immediate notification to all other states of the difference which exists between one or more features of an international standard and the corresponding national practice of that State.

Article 39.

Endorsement of certificates and licenses.

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

gift om de avseenden, i vilka fordringarna ej uppfyllts, påtecknas eller bifogas beviset.

(b) Därest någon innehar ett certifikat, vilket icke i full utsträckning uppfyller de villkor, som enligt internationell norm krävas för dylikt slag av certifikat, skall en fullständig uppgift om de avseenden, i vilka villkoren ej uppfyllts, påtecknas eller bifogas certifikatet.

Artikel 40.

Verkan av påtecknade luftvärdighetsbevis och certifikat.

Luftfartyg eller besättning med på angivet sätt påtecknat luftvärdighetsbevis eller certifikat må icke deltaga i internationell luftfart utan tillstånd av den stat eller de stater, över vilkas territorium luftfartyget eller besättningen avser att färdas. Huruvida sådant luftfartyg eller del därav må registreras eller användas i annan stat än den, där luftvärdighetsbeviset ursprungligen utfärdats, bestämmas av den stat, till vilken luftfartyget eller del därav införts.

Artikel 41.

Förut gällande normer för luftvärdighet.

Bestämmelserna i detta kapitel skola icke tillämpas på sådana luftfartyg eller sådana delar av dess utrustning, som för typgranskning och godkännande underställts vederbörande inhemska myndigheter inom tre år efter den dag, då internationella normer för sådan utrustnings luftvärdighet antagits.

Artikel 42.

Förut gällande normer för personals kompetens.

Bestämmelserna i detta kapitel skola icke tillämpas på personal med sådana certifikat, som ursprungligen utfärdats inom ett år efter det att internationella normer för sådan personals kompetens först antagits; för varje fall skola dock bestämmelserna tillämpas på all personal, vars certifikat fortfarande gälla fem år efter antagandet av sådana normer.

attached to its airworthiness certificate a complete enumeration of the details in respect of which it so failed.

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

Article 40.

Validity of endorsed certificates and licenses.

No aircraft or personnel having certificates or licenses so endorsed shall participate in international navigation, except with the permission of the State or States whose territory is entered. The registration or use of any such aircraft, or of any certificated aircraft part, in any State other than that in which it was originally certificated shall be at the discretion of the State into which the aircraft or part is imported.

Article 41.

Recognition of existing standards of airworthiness.

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

Article 42.

Recognition of existing standards of competency of personnel.

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

Del II — Internationella civila luftfartsorganisationen.

KAPITEL VII.

Organisationen.

Artikel 43.

Benämning och sammansättning.

Genom denna konvention grundas en organisation, benämnd Internationella civila luftfartsorganisationen. Organisationen skall bestå av en församling, ett råd och de organ i övrigt, som kunna visa sig erforderliga.

Artikel 44.

Ändamål.

Organisationens ändamål och uppgift är att utveckla principerna och tekniken för internationell luftfart samt att befrämja planering och utveckling av internationell lufttrafik genom att:

- (a) Trygga den internationella civila luftfartens säkra och välordnade utveckling över hela världen;
- (b) Uppmuntra konstruktion och användning av luftfartyg för fredliga ändamål;
- (c) Befrämja utvecklingen av luftfartslinjer, flygplatser och annan markorganisation för internationell civil luftfart;
- (d) Tillmötesgå folkens behov av trygg, regelbunden, effektiv och ekonomisk lufttrafik;
- (e) Förebygga ekonomiskt slöseri genom osund konkurrens;
- (f) Säkerställa, att de fördragsslutande staternas rättigheter till fullo respekteras och att alla fördragsslutande stater beredas tillfälle att bedriva internationell lufttrafik;
- (g) Undvika diskriminerande åtgärder de fördragsslutande staterna emellan;
- (h) Främja flygsäkerheten i internationell luftfart;
- (i) Befrämja internationell civil luftfarts utveckling i alla hänseenden.

Part II — The International Civil Aviation Organization.

CHAPTER VII.

The Organization.

Article 43.

Name and composition.

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

Article 44.

Objectives.

The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport so as to:

- (a) Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world;
- (b) Encourage the arts of aircraft design and operation for peaceful purposes;
- (c) Encourage the development of airways, airports, and air navigation facilities for international civil aviation;
- (d) Meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport;
- (e) Prevent economic waste caused by unreasonable competition;
- (f) Insure that the rights of contracting States are fully respected and that every contracting State has a fair opportunity to operate international airlines;
- (g) Avoid discrimination between contracting States;
- (h) Promote safety of flight in international air navigation;
- (i) Promote generally the development of all aspects of international civil aeronautics.

Artikel 45.

Organisationens permanenta säte skall bestämmas vid slutsammanträdet med interimsförsamlingen i den Provisoriska internationella civila luftfartsorganisation, som upprättats genom den i Chicago den 7 december 1944 undertecknade Interimsöverenskommelsen angående internationell civil luftfart. Organisationens säte kan genom rådets beslut tillfälligt flyttas till annan plats.

Artikel 46.

Församlingens första sammanträde.

Församlingen skall, så snart konventionen trätt i kraft, av ovannämnda organisations interimsråd kallas till sitt första sammanträde på tid och plats, som bestämmas av interimsrådet.

Artikel 47.

Rättskapacitet.

Organisationen skall inom de fördragsslutande staternas territorier njuta den rättskapacitet, som erfordras för fullgörande av dess uppgifter. Organisationen skall tillerkännas egenskap av juridisk person, där så är förenligt med vederbörande stats lagstiftning.

KAPITEL VIII.

Församlingen.

Artikel 48.

Församlingens sammanträden samt röstning.

(a) Församlingen skall sammanträda årligen och av rådet sammankallas till lämplig tid och plats. Extra sammanträden kunna hållas när som helst på rådets anmodan eller efter en till rådets generalsekreterare ställd anhållan från minst tio fördragsslutande stater.

(b) Alla fördragsslutande stater skola hava lika rätt att vara representerade vid församlingens sammanträden, och varje dylik stat skall äga en röst. Deleger, som representera fördragsslutande

Article 45.

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

Article 46.

First meeting of Assembly.

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

Article 47.

Legal capacity.

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

CHAPTER VIII.

The Assembly.

Article 48.

Meetings of Assembly and voting.

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

(b) All contracting States shall have an equal right to be represented at the meetings of the Assembly and each contracting State shall be entitled to one vote. Delegates representing contracting

stater, kunna biträdas av tekniska rådgivare, vilka må deltaga i sammanträdena, men sakna rösträtt.

(c) Majoritet bland de fördragsslutande staterna erfordras för beslutförhet vid församlingens sammanträden. Om ej i denna konvention annorlunda bestämmes, skola församlingens beslut fattas genom röstmajoritet.

Artikl 49.

Församlingens befogenheter och åligganden.

Församlingens befogenheter och åligganden äro att:

- (a) Vid varje sammanträde utse ordförande och övriga funktionärer;
- (b) Utse de fördragsslutande stater, som skola representeras i rådet på sätt stadgas i kapitel IX;
- (c) Granska rådets utlåtanden och vidtaga de åtgärder, som därav kunna föranledas, samt fatta beslut i frågor, som av rådet hänskjutas till församlingen;
- (d) Fastställa sin arbetsordning samt utse de kommissioner, som kunna vara behövliga eller lämpliga;
- (e) Fastställa organisationens årliga budget och besluta angående dess ekonomiska angelägenheter enligt bestämmelserna i kapitel XII;
- (f) Granska organisationens utgifter och godkänna dess räkenskaper;
- (g) Efter eget bedömande till rådet, kommissionerna eller annat organ hänskjuta ärenden inom sitt verksamhetsområde;
- (h) Förläna rådet alla de befogenheter, som kunna vara behövliga eller önskvärda för fullgörande av organisationens åligganden, samt när som helst återkalla eller ändra nämnda befogenheter;
- (i) Vidtaga erforderliga åtgärder jämlikt bestämmelserna i kapitel XIII;
- (j) Behandla förslag rörande jämkning eller ändring av bestämmelserna i denna konvention och, om förslagen antagas, förorda dem hos de fördragsslutande staterna enligt bestämmelserna i kapitel XXI;

States may be assisted by technical advisers who may participate in the meetings but shall have no vote.

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

Article 49.

Powers and duties of Assembly.

The powers and duties of the Assembly shall be to:

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

- (k) Behandla varje fråga inom organisationens verksamhetsområde, vilken icke uttryckligen uppdragits åt rådet.
- (k) Deal with any matter within the sphere of action of the Organization not specifically assigned to the Council.

KAPITEL IX.

Rådet.

Artikel 50.

Rådets sammansättning och val.

(a) Rådet skall utgöra ett inför församlingen ansvarigt permanent organ. Det skall bestå av 21 fördragsslutande stater, utsedda av församlingen. Val skall äga rum vid församlingens första sammanträde och därefter vart tredje år, och de sålunda utsedda medlemmarna av rådet skola innehava uppdraget till nästkommande val.

(b) Vid val av medlemmar i rådet skall församlingen tillse, att följande stater bliva behörigen representerade, nämligen

(1) de stater, som äro mest betydande ifråga om luftfart,

(2) de annorledes icke inbegripna stater, vilka lämna de största bidragen till markorganisationen för den internationella civila luftfarten, samt

(3) de annorledes icke inbegripna stater, vilkas inval skulle tillförsäkra alla större geografiska områden i världen representation i rådet. Alla vakanser i rådet skola snarast möjligt tillsättas av församlingen; varje sålunda invald fördragsslutande stat skall innehava sin plats under återstoden av den för dess företrädare bestämda perioden.

(c) Representant för fördragsslutande stat i rådet må icke vara aktivt verksam eller ekonomiskt intresserad i något internationellt lufttrafikföretag.

Artikel 51.

Ordförande i rådet.

Rådet skall utse ordförande för en tid av tre år. Han kan omväljas. Han skall ej äga rösträtt. Rådet skall vidare bland sina medlemmar utse en eller flera vice ordförande, vilka behålla sin rösträtt, då de fungera som ordförande. Ordföranden behöver ej väljas bland rådsmedlem-

CHAPTER IX.

The Council.

Article 50.

Composition and election of Council.

(a) The Council shall be a permanent body responsible to the Assembly. It shall be composed of 21 contracting States elected by the Assembly. An election shall be held at the first meeting of the Assembly and thereafter every three years, and the members of the Council so elected shall hold office until the next following election.

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

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

Article 51.

President of Council.

The Council shall elect its President for a term of three years. He may be re-elected. He shall have no vote. The Council shall elect from among its members one or more Vice Presidents who shall retain their right to vote when serving as acting President. The President need

marnas representanter, men om en sådan representant utsetts, skall hans post anses vara vakant och skall tillsättas av den stat, som han representerade. Ordförandens åligganden skola vara

- (a) att sammankalla rådet, lufttrafik-kommittén och luftfartskommissionen till sammanträden;
- (b) att fungera som representant för rådet, samt
- (c) att å rådets vägnar fullgöra de uppgifter, som rådet tilldelar honom.

Artikel 52.

Röstning i rådet.

För beslut i rådet fordras, att detsamma godkänts av majoriteten av dess medlemmar. Rådet kan beträffande något särskilt ämne överlämna sina befohender till en kommitté, bestående av medlemmar i rådet. Ett kommittébeslut kan av vilken som helst därav berörd fördragsslutande stat hänskjutas till rådet för prövning.

Artikel 53.

Deltagande utan rösträtt.

Envar fördragsslutande stat må utan rösträtt delta i rådets och dess kommittéers och kommissioners behandling av alla frågor, som särskilt beröra dess intressen. Ingen rådsmedlem får rösta vid rådets behandling av en tvist, i vilken den är part.

Artikel 54.

Rådets åligganden.

Rådet skall:

- (a) Avgiva årsberättelse till församlingen;
- (b) Verkställa församlingens beslut samt fullgöra de åligganden och skyldigheter, som ålagts detsamma i denna konvention;
- (c) Fastställa sin egen organisation och arbetsordning;
- (d) Tillsätta och bestämma arbetsuppgifterna för en Lufttrafikkommitté, som skall utses bland rådsmedlem-

not be selected from among the representatives of the members of the Council but, if a representative is elected, his seat shall be deemed vacant and it shall be filled by the State which he represented. The duties of the President shall be to:

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

Article 52.

Voting in Council.

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

Article 53.

Participation without a vote.

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

Article 54.

Mandatory functions of Council.

The Council shall:

- (a) Submit annual reports to the Assembly;
- (b) Carry out the directions of the Assembly and discharge the duties and obligations which are laid on it by this Convention;
- (c) Determine its organization and rules of procedure;
- (d) Appoint and define the duties of an Air Transport Committee, which shall be chosen from among the re-

- marnas ombud i rådet och vara ansvarig inför detta;
- (e) Upprätta en Luftfartskommission i enlighet med bestämmelserna i kapitel X;
- (f) Omhänderhava organisationens finanser i enlighet med bestämmelserna i kapitlet XII och XV;
- (g) Fastställa rådsordförandens löneförmåner;
- (h) Utse en högsta verkställande tjänsteman, benämnd generalsekretär, ävensom vidtagna åtgärder för anställande av annan erforderlig personal, på sätt stadgas i kapitel XI;
- (i) Infordra, samla, granska och offentliggöra meddelanden rörande luftfartens och den internationella lufttrafikens utveckling, däri inbegripet uppgifter om driftskostnader och om de understöd, som av allmänna medel utbetalas till lufttrafikföretag;
- (j) Till de fördragsslutande staterna anmäla varje överträdelse av denna konvention ävensom varje uraktlåtenhet att ställa sig rådets förslag eller beslut till efterrettelse;
- (k) Till församlingen anmäla varje överträdelse av denna konvention, beträffande vilken i sådana fall, då en fördragsslutande stat underlåtit att vidtaga lämplig åtgärd inom skälig tid efter det den underrättats om överträdelsen;
- (l) I enlighet med bestämmelserna i kapitel VI i denna konvention antaga internationella normer och förorda vissa tillämpningsförfaranden samt, för att befrämja deras användning, foga dem såsom bilagor till denna konvention ävensom härom underrätta alla fördragsslutande stater;
- (m) Överväga Luftfartskommissionens förslag angående ändringar i bilagorna och vidtagna åtgärder enligt bestämmelserna i kapitel XX;
- (n) Överväga varje fråga beträffande konventionen, som en fördragsslutande stat hänskjuter till detsamma.
- representatives of the members of the Council, and which shall be responsible to it;
- (e) Establish an Air Navigation Commission, in accordance with the provisions of Chapter X;
- (f) Administer the finances of the Organization in accordance with the provisions of Chapters XII and XV;
- (g) Determine the emoluments of the president of the Council;
- (h) Appoint a chief executive officer who shall be called the Secretary General and make provision for the appointment of such other personnel as may be necessary, in accordance with the provisions of Chapter XI;
- (i) Request, collect, examine and publish information relating to the advancement of air navigation and the operation of international air services, including information about the costs of operation and particulars of subsidies paid to airlines from public funds;
- (j) Report to contracting States any infraction of this Convention, as well as any failure to carry out recommendations or determinations of the Council;
- (k) Report to the Assembly any infraction of this Convention where a contracting State has failed to take appropriate action within a reasonable time after notice of the infraction;
- (l) Adopt, in accordance with the provisions of Chapter VI of this Convention, international standards and recommended practices; for convenience designate them as Annexes to this Convention; and notify all contracting States of the action taken;
- (m) Consider recommendations of the Air Navigation Commission for amendment of the Annexes and take action in accordance with the provisions of Chapter XX;
- (n) Consider any matters relating to the Convention which any contracting State refers to it.

A r t i k e l 55.

Rådet tillkommande befogenheter.

Rådet må:

- (a) Om så är lämpligt och i den utsträckning, som erfarenheten visat det vara önskvärt, upprätta underordnade lufttrafikkommisioner på regional eller annan grund samt bestämma grupper av stater eller lufttrafikföretag, med eller genom vilka rådet vill arbeta för att befrämja ändamålet med denna konvention;
- (b) Till Luftfartskommisionen överlåta vissa befogenheter utöver sådana, som omnämnts i konventionen, samt när som helst återkalla eller ändra sålunda givna bemyndiganden;
- (c) Leda undersökningar av alla sådana frågor rörande lufttrafik och luftfart, som äro av internationell betydelse, meddela resultaten av undersökningarna till de fördragsslutande staterna samt underlätta utbyte av informationer mellan fördragsslutande stater i frågor, som röra lufttrafik och luftfart;
- (d) Undersöka frågor rörande organiserande och bedrivande av internationell lufttrafik, däribland även frågan om internationell äganderätt till och drift av internationella huvudlinjer samt underställa församlingen förslag i detta avseende;
- (e) På anmodan av fördragsslutande stat undersöka varje situation, som kan synas innebära ett sådant hinder för den internationella luftfartens utveckling, som det är möjligt att undvika, samt, efter det sådan undersökning skett, avgiva de utlåtanden, som den finner påkallade.

KAPITEL X.

Luftfartskommisionen.

A r t i k e l 56.

Nominering och val av kommissionen.

Luftfartskommisionen skall bestå av tolv medlemmar, utsedda av rådet bland personer, som föreslagits härtill av de

A r t i c l e 55.

Permissive functions of Council.

The Council may:

- (a) Where appropriate and as experience may show to be desirable, create subordinate air transport commissions on a regional or other basis and define groups of states or airlines with or through which it may deal to facilitate the carrying out of the aims of this Convention;
- (b) Delegate to the Air Navigation Commission duties additional to those set forth in the Convention and revoke or modify such delegations of authority at any time;
- (c) Conduct research into all aspects of air transport and air navigation which are of international importance, communicate the results of its research to the contracting States, and facilitate the exchange of information between contracting States on air transport and air navigation matters;
- (d) Study any matters affecting the organization and operation of international air transport, including the international ownership and operation of international air services on trunk routes, and submit to the Assembly plans in relation thereto;
- (e) Investigate, at the request of any contracting State, any situation which may appear to present avoidable obstacles to the development of international air navigation; and, after such investigation, issue such reports as may appear to it desirable.

CHAPTER X.

The Air Navigation Commission.

A r t i c l e 56.

Nomination and appointment of Commission.

The Air Navigation Commission shall be composed of twelve members appointed by the Council from among persons

fördragsslutande staterna. Dessa skola besitta lämpliga kvalifikationer samt teoretisk och praktisk erfarenhet rörande luftfart. Rådet skall uppmana alla fördragsslutande stater att verkställa nominering. Ordföranden i Luftfartskommissionen skall utses av rådet.

Artikel 57.

Kommissionens åligganden.

Luftfartskommissionen skall:

- (a) Överväga och till antagande av rådet föreslå ändringar i bilagorna till denna konvention;
- (b) Tillsätta tekniska underkommissioner, i vilka alla fördragsslutande stater, som så önska, kunna vara representerade;
- (c) Avgiva förslag till rådet rörande sammanställning av sådana uppgifter, som den anser nödvändiga och till gagn för luftfartens utveckling, samt rörande sättet för att delgiva de fördragsslutande staterna dylika uppgifter.

KAPITEL XI.

Personal.

Artikel 58.

Anställning av personal.

Under iakttagande av de föreskrifter, som meddelats av församlingen, och av bestämmelserna i denna konvention skall rådet bestämma sätt och tid för anställning av generalsekreteraren och övrig personal hos organisationen även som utbildningsvillkor, löner, traktementen och tjänstgöringsföreskrifter för dem. Rådet må anställa eller anlita medborgare från vilken fördragsslutande stat som helst.

Artikel 59.

Personalens internationella karaktär.

Rådets ordförande, generalsekreteraren och annan personal få icke från någon myndighet utanför organisationen begära eller mottaga instruktioner beträffande fullgörandet av sina åligganden. Varje fördragsslutande stat förbinder sig att till fullo respektera den inter-

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

Article 57.

Duties of Commission.

The Air Navigation Commission shall:

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

CHAPTER XI.

Personnel.

Article 58.

Appointment of personnel.

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

Article 59.

International character of personnel.

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

nationella karaktären av personalens skyldigheter och att icke söka inverka på sina landsmän vid fullgörandet av deras åligganden.

Artikel 60.

Personalens immunitet och förmåner.

Varje fördragsslutande stat förbinder sig att, så vitt med dess lagar är förenligt, bevilja rådets ordförande, generalsekreterare och organisationens övriga personal samma immunitet och förmåner som motsvarande personal i andra allmänna internationella organisationer. Om en allmän internationell överenskommelse om internationella civila tjänstemäns immunitet och förmåner kommer till stånd, skola den immunitet och de förmåner, som beviljas ordföranden, generalsekreteraren och den övriga personalen, bestämmas enligt nämnda överenskommelse.

KAPITEL XII.

Finanser.

Artikel 61.

Budget och fördelning av utgifter.

Rådet skall förelägga församlingen en årlig budget, årliga räkenskaper och uppskattning av inkomster och utgifter. Församlingen skall fastställa budgeten med de ändringar, den anser lämpliga, och skall, med undantag för avgifter som enligt kapitel XV påläggas stater, som därtill samtycka, fördela organisationens utgifter bland de fördragsslutande staterna enligt grunder, som församlingen tid efter annan fastställer.

Artikel 62.

Suspendering av rösträtt.

Församlingen må tillsvidare från rösträtt i församlingen och rådet utesluta fördragsslutande stat, därest ifrågavarande stat underlåter att inom skälig tid uppfylla sina ekonomiska förpliktelser mot organisationen.

nal character of the responsibilities of the personnel and not to seek to influence any of its nationals in the discharge of their responsibilities.

Article 60.

Immunities and privileges of personnel.

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

CHAPTER XII.

Finance.

Article 61.

Budget and apportionment of expenses.

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

Article 62.

Suspension of voting power.

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

Artikel 63.

Kostnader för delegationer och andra representanter.

Varje fördragsslutande stat skall bestrida kostnaderna för dess egen delegation vid församlingen ävensom arvoden, resekostnader och övriga utgifter för varje person, som den utser till tjänstgöring vid rådet, liksom för dess representanter i kommittéer och kommissioner, som äro underordnade organisationen.

KAPITEL XIII.

Övriga internationella anordningar.

Artikel 64.

Överenskommelser till gagn för säkerheten.

Organisationen må med avseende å frågor, som ligga inom dess kompetensområde och vilka direkt beröra säkerheten i världen, efter beslut av församlingen träffa lämpliga överenskommelser med varje allmän organisation, som grundas av världens nationer i syfte att bevara freden.

Artikel 65.

Överenskommelser med andra internationella sammanslutningar.

Rådet må å organisationens vägnar träffa överenskommelser med andra internationella sammanslutningar rörande upprätthållandet av gemensamma organ och gemensamma anordningar beträffande personal, samt må med församlingens godkännande träffa andra anstalter, som kunna underlätta organisationens arbete.

Artikel 66.

Åligganden hänförande sig till andra överenskommelser.

- (a) Organisationen skall vidare fullgöra de uppgifter, som ålagts densamma genom transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer och överenskommelsen angående internationell lufttrafik, båda dagtecknade i Chicago den 7 december 1944, i enlighet med de villkor och bestämmelser, som anges i desamma.

Article 63.

Expenses of delegations and other representatives.

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

CHAPTER XIII.

Other International Arrangements.

Article 64.

Security arrangements.

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

Article 65.

Arrangements with other international bodies.

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

Article 66.

Functions relating to other agreements.

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

(b) Medlemmar av församlingen och rådet, som icke godtagit transitöverenskommelsen angående internationella luftfartslinjer eller överenskommelsen angående internationell lufttrafik, dagtecknade i Chicago den 7 december 1944, må icke utöva rösträtt i frågor, som hänskjutits till församlingen eller rådet i enlighet med bestämmelserna i nämnda överenskommelser.

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

Del III. — Internationell lufttrafik.

KAPITEL XIV.

Meddelanden och rapporter.

Artikel 67.

Insändande av rapporter till rådet.

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att tillse, att dess lufttrafikföretag, som bedriva internationell trafik, till rådet insända trafikrapporter, kostnadsstatistik och ekonomiska uppgifter bland annat utvisande alla inkomster och varifån dessa härflyta, allt i enlighet med de krav, som uppställas av rådet.

KAPITEL XV.

Flygplatser och annan markorganisation.

Artikel 68.

Angivande av luftfartsleder och flygplatser.

Envar fördragsslutande stat må under iakttagande av bestämmelserna i denna konvention angiva de luftfartsleder, som den internationella lufttrafiken skall följa inom dess territorium, ävensom de flygplatser, som må användas i dylik trafik.

Artikel 69.

Förbättring av markorganisation.

Om enligt rådets mening flygplatser eller annan markorganisation, inbegripet radio- och väderlekstjänst, i en fördragsslutande stat icke skäligen kunna anses tillfredsställande för säkert, regelbundet, effektivt och ekonomiskt bedrivande av pågående eller planerad

Part III. — International Air Transport.

CHAPTER XIV.

Information and Reports.

Article 67.

File reports with Council.

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

CHAPTER XV.

Airports and other Air Navigation Facilities.

Article 68.

Designation of routes and airports.

Each contracting State may, subject to the provisions of this Convention, designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airports which any such service may use.

Article 69.

Improvement of air navigation facilities.

If the Council is of the opinion that the airports or other air navigation facilities, including radio and meteorological services, of a contracting State are not reasonably adequate for the safe, regular, efficient, and economical operation of international air services, present or

internationell lufttrafik, skall rådet överlägga med den direkt berörda staten och andra intresserade stater i syfte att finna utvägar att skapa bättre förhållanden samt avgiva förslag i dylikt syfte. En fördragsslutande stat skall icke anses hava brutit mot bestämmelserna i denna konvention, därest den underlåter att ställa sig dylika förslag till efterrättelse.

Artikel 70.

Kostnader för markorganisation.

Under förhållanden, som kunna uppstå till följd av bestämmelserna i artikel 69, må fördragsslutande stat träffa upp-
görrelse med rådet om genomförandet av sådana förslag som avses i nyssnämnda artikel. Ifrågavarande stat må besluta att själv bära alla kostnader för en dylik åtgärd. Därest staten icke önskar detta, må rådet på dess begäran helt eller delvis bestrida ifrågavarande kostnader.

Artikel 71.

Rådets åtgärder för anordnande och underhåll av markorganisation.

Därest en fördragsslutande stat så önskar, må rådet samtycka till att anordna, bemanna, underhålla och förvalta någon eller samtliga flygplatser ävensom annan markorganisation, inbegripet radio- och väderlekstjänst, som erfordras inom ifrågavarande stats territorium för att andra fördragsslutande stater skola tryggt, regelbundet, effektivt och ekonomiskt kunna bedriva internationell lufttrafik. Rådet må fastställa rättvis och skälig ersättning för utnyttjande av de anordningar, som sålunda iordningställas.

Artikel 72.

Förvärv eller användande av landområde.

Då mark erfordras för markorganisation, som på en fördragsslutande stats begäran helt eller delvis bekostas av rådet, skall ifrågavarande stat själv tillhandahålla erforderlig mark, om den så önskar med bibehållande av äganderätten till denna, eller medverka till att rådet får disponera erforderlig mark på rättvisa och skäliga villkor i överensstämmelse med ifrågavarande stats lagar.

contemplated, the Council shall consult with the State directly concerned, and other States affected, with a view to finding means by which the situation may be remedied, and may make recommendations for that purpose. No contracting State shall be guilty of an infraction of this Convention if it fails to carry out these recommendations.

Article 70.

Financing of air navigation facilities.

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

Article 71.

Provision and maintenance of facilities by Council.

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

Article 72.

Acquisition or use of land.

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

Artikel 73.

Utgifter och uttagande av bidrag.

Inom ramen för de belopp, som församlingen enligt bestämmelserna i kapitel XII må komma att ställa till rådets förfogande, må detta med utnyttjande av organisationens allmänna tillgångar bestrida löpande utgifter för de ändamål, som angivas i detta kapitel. Belopp, som erfordras för dessa ändamål, skola av rådet enligt på förhand överenskomna grunder och för skälig tidsperiod påläggas de fördragsslutande stater, som lämna sitt samtycke därtill och, vilkas lufttrafikföretag nyttja ifrågavarande markorganisation. Rådet må även av stater som samtycka därtill uttaga det driftskapital, som erfordras.

Artikel 74.

Teknisk hjälp och användning av intäkter.

Då rådet på en fördragsslutande stats anmodan helt eller delvis ställer medel till förfogande eller anordnar flygplatser eller annan markorganisation, må uppgörelsen härom med samtycke från den berörda statens sida innebära teknisk hjälp beträffande kontroll och skötsel av flygplatser och annan markorganisation ävensom att betalning av flygplatsernas och den övriga markorganisationens driftskostnader jämte ränta och amortering skall ske med anlitaning av inkomster, som härröra från användningen av ifrågavarande flygplatser och markorganisation.

Artikel 75.

Övertagande av markorganisation från rådet.

En fördragsslutande stat må när som helst fritaga sig från varje åliggande, som den iklätt sig enligt artikel 70, samt övertaga flygplatser och annan markorganisation, som rådet inrättat inom dess territorium enligt bestämmelserna i artiklarna 71 och 72, genom att till rådet inbetala ett belopp, som enligt rådets mening under rådande förhållande är skäligt. Om staten anser det av rådet angivna beloppet vara oskäligt,

Article 73.

Expenditure and assessment of funds.

Within the limit of the funds which may be made available to it by the Assembly under Chapter XII, the Council may make current expenditures for the purposes of this Article from the general funds of the Organization. The Council shall assess the capital funds required for the purposes of this Article in previously agreed proportions over a reasonable period of time to the contracting States consenting thereto whose airlines use the facilities. The Council may also assess to States that consent any working funds that are required.

Article 74.

Technical assistance and utilization of revenues.

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

Article 75.

Taking over of facilities from Council.

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

kan den vädja till församlingen, som må fastställa eller ändra rådets beslut.

able it may appeal to the Assembly against the decision of the Council and the Assembly may confirm or amend the decision of the Council.

Artikel 76.

Aterbäring av kapital.

Medel, som rådet mottagit genom gottgörelse enligt artikel 75 samt genom inbetalningar av ränta och amortering enligt artikel 74, skola, därest förskott ursprungligen lämnats av stater enligt artikel 73, återbetalas till dessa i proportion till deras enligt rådets beslut verkställda inbetalningar.

Article 76.

Return of funds.

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

KAPITEL XVI.

CHAPTER XVI.

Gemensamma driftorganisationer och trafik i pool.

Joint Operating Organizations and Pooled Services.

Artikel 77.

Article 77.

Bildande av gemensamma organisationer.

Denna konvention skall icke utgöra hinder för två eller flera fördragsslutande stater att bilda gemensamma lufttrafikorganisationer eller internationella lufttrafikföretag eller att överenskomma om lufttrafik i pool på vilken sträcka eller inom vilket område som helst, men dylika organisationer eller trafikföretag eller i pool bedriven lufttrafik skola vara underkastade alla bestämmelser i denna konvention, däribland även föreskriften om inregistrering av överenskommelser hos rådet. Rådet skall bestämma huru denna konventions bestämmelser rörande luftfartygs nationalitet skola tillämpas på luftfartyg, som användas i internationella trafikföretag.

Joint operating organizations permitted.

Nothing in this Convention shall prevent two or more contracting States from constituting joint air transport operating organizations or international operating agencies and from pooling their air services on any routes or in any regions, but such organizations or agencies and such pooled services shall be subject to all the provisions of this Convention, including those relating to the registration of agreements with the Council. The Council shall determine in what manner the provisions of this Convention relating to nationality of aircraft shall apply to aircraft operated by international operating agencies.

Artikel 78.

Rådets uppgift.

Rådet må föreslå vederbörande fördragsslutande stater att bilda gemensamma organisationer för bedrivande av lufttrafik på vissa linjer eller inom vissa områden.

Article 78.

Function of Council.

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

Artikel 79.

Deltagande i lufttrafikorganisationer.

Stat må delta i gemensamma lufttrafikorganisationer eller i överenskom-

Article 79.

Participation in operating organizations.

A State may participate in joint operating organizations or in pooling arrange-

melser om trafik i pool antingen genom sin regering eller genom ett eller flera lufttrafikföretag, utsedda av dess regering. Sådana företag kunna enligt ifrågasvarande stats eget bestämmande vara helt eller delvis statsägda eller privatägda.

ments, either through its government or through an airline company or companies designated by its government. The companies may, at the sole discretion of the State concerned, be state-owned or partly state-owned or privately-owned.

Del IV. — Slutbestämmelser.

KAPITEL XVII.

Andra uppgörelser och avtal rörande luftfart.

Artikel 80.

Paris- och Havanakonventionerna.

Varje fördragsslutande stat förbinder sig att omedelbart efter det denna konvention trätt i kraft uppsäga Konventionen angående reglering av internationell luftfart, undertecknad i Paris den 13 oktober 1919, eller Konventionen rörande kommersiell luftfart, undertecknad i Havana den 20 februari 1928, om staten i fråga anslutit sig till någondera av dessa. Fördragsslutande stater emellan ersätter denna konvention Paris- och Havanakonventionerna.

Artikel 81.

Registrering av befintliga avtal.

Samtliga luftfartsavtal, som äro gällande när denna konvention träder i kraft och som träffats mellan en fördragsslutande stat och annan stat, eller mellan ett lufttrafikföretag i en fördragsslutande stat å ena sidan och annan stat eller lufttrafikföretag i annan stat, å den andra, skola ofördröjligen inregistreras hos rådet.

Artikel 82.

Upphävande av med konventionen oförenliga överenskommelser.

De fördragsslutande staterna överenskomma, att genom konventionen samtliga med densamma oförenliga utfästelser och överenskommelser skola upphävas samt förbinda sig att icke göra dylika utfästelser eller ingå dylika överenskommelser. Fördragsslutande stat som, innan den inträtt såsom medlem

Part IV. — Final Provisions.

CHAPTER XVII.

Other aeronautical agreements and arrangements.

Article 80.

Paris and Habana Conventions.

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

Article 81.

Registration of existing agreements.

All aeronautical agreements which are in existence on the coming into force of this Convention, and which are between a contracting State and any other State or between an airline of a contracting State and any other State or the airline of any other State, shall be forthwith registered with the Council.

Article 82.

Abrogation of inconsistent arrangements.

The contracting States accept his Convention as abrogating all obligations and understandings between them which are inconsistent with its terms, and undertake not to enter into any such obligations and understandings. A contracting State which, before becoming a member of the Organization has under-

av organisationen, i förhållande till en icke fördragsslutande stat eller en medborgare i en fördragsslutande eller icke fördragsslutande stat iklätt sig utfästelser, vilka strida mot bestämmelserna i denna konvention, skall ofördröjligen vidtaga åtgärder för att bli fria från dessa utfästelser. Om ett lufttrafikföretag i en fördragsslutande stat åtagit sig dylika med konventionen oförenliga förpliktelser, skall den stat där företaget hör hemma, efter bästa förmåga söka åvägabringa att dessa förpliktelser snarast upphöra och i varje fall bringa dem att upphöra, så snart en sådan åtgärd lagligen kan vidtagas efter det denna konvention trätt i kraft.

Artikel 83.

Registrering av nya överenskommelser.

Under iakttagande av bestämmelserna i föregående artikel må envar fördragsslutande stat ingå överenskommelser, som icke strida mot bestämmelserna i denna konvention. Varje sådan överenskommelse skall snarast inregistreras hos rådet, vilket skall offentliggöra densamma så snart som möjligt.

KAPITEL XVIII.

Tvister och försummelse.

Artikel 84.

Lösning av tvister.

Om meningsskiljaktighet mellan två eller flera fördragsslutande stater rörande tolkningen eller tillämpningen av denna konvention och dess bilagor icke kan lösas genom förhandlingar, skall densamma på ansökan av någon av tvisten berörd stat avgöras av rådet. Medlem av rådet äger icke utöva rösträtt vid rådets behandling av en tvist, i vilken ifrågavarande medlem är part. Fördragsslutande stat må under iakttagande av bestämmelserna i artikel 85 överklaga rådets beslut hos en efter överenskommelse med övriga parter i tvisten för dennas lösning tillsatt skiljedomstol eller hos den Permanenta internationella skiljedomstolen. Varje sådant överklagande skall delgivas rådet inom sextio dagar efter mottagande av underrättelse om rådets beslut.

taken any obligations toward a non-contracting State or a national of a contracting state or of a non-contracting State inconsistent with the terms of this Convention, shall take immediate steps to procure its release from the obligations. If an airline of any contracting State has entered into any such inconsistent obligations, the State of which it is a national shall use its best efforts to secure their termination forthwith and shall in any event cause them to be terminated as soon as such action can lawfully be taken after the coming into force of this Convention.

Article 83.

Registration of new arrangements.

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

CHAPTER XVIII.

Disputes and default.

Article 84.

Settlement of disputes.

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

Artikel 85.

Skiljedomsförfarande.

Därest en fördragsslutande stat, som är part i en tvist, där rådets utslag blivit överklagat, icke godkänt stadgarna för den Permanenta internationella skiljedomstolen, och de fördragsslutande stater som äro parter i tvisten, icke kunna enas om valet av skiljedomstol, skall envar av parterna i tvisten utse en skiljeman, och de sålunda valda tillkalla en skiljedomare. Om en fördragsslutande stat, som är part i tvisten, underlåter att inom en tid av tre månader från dagen för överklagandet utse skiljeman, skall rådets ordförande å ifrågavarande stats vägnar utse dylik skiljeman bland här för tillgängliga kvalificerade personer upptagna i en av rådet upprättad förteckning. Om skiljemännen icke inom 30 dagar kunna enas om en skiljedomare, skall rådets ordförande utse denne bland personer, som finnas upptagna i nämnda förteckning. Skiljemännen och skiljedomaren skola gemensamt utgöra skiljedomstol. Skiljedomstol, som tillsatts enligt denna eller föregående artikel, skall själv fastställa sättet för ärendets handläggning och fatta sina beslut genom majoritetsbeslut. Rådet må dock fastställa sättet för handläggningen, därest enligt rådets mening oskäligt dröjsmål öppkommer.

Artikel 86.

Besvär.

Därest rådet icke annorlunda bestämmer, skall varje dess beslut rörande frågan huruvida ett internationellt lufttrafikföretag skall anses driva sin verksamhet i överensstämmelse med föreskrifterna i denna konvention, gälla, därest det icke upphäves efter överklagande. Därest rådets beslut i andra frågor överklagats, skola besluten icke träda i kraft förrän besvären blivit avgjorda. Permanenta internationella skiljedomstolens och skiljenämndernas beslut skola vara slutgiltiga och bindande.

Artikel 87.

Påföljd av ett lufttrafikföretags ohörsamhet mot rådets beslut.

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att icke tillåta annan fördrags-

Article 85.

Arbitration procedure.

If any contracting State party to a dispute in which the decision of the Council is under appeal has not accepted the Statute of the Permanent Court of International Justice and the contracting States parties to the dispute cannot agree on the choice of the arbitral tribunal, each of the contracting States parties to the dispute shall name a single arbitrator who shall name an umpire. If either contracting State party to the dispute fails to name an arbitrator within a period of three months from the date of the appeal, an arbitrator shall be named on behalf of that State by the President of the Council from a list of qualified and available persons maintained by the Council. If, within 30 days, the arbitrators cannot agree on an umpire, the President of the Council shall designate an umpire from the list previously referred to. The arbitrators and the umpire shall then jointly constitute an arbitral tribunal. Any arbitral tribunal established under this or the preceding Article shall settle its own procedure and give its decisions by majority vote, provided that the Council may determine procedural questions in the event of any delay which in the opinion of the Council is excessive.

Article 86.

Appeals.

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

Article 87.

Penalty for non-conformity by airline.

Each contracting State undertakes not to allow the operation of an airline

slutande stats lufttrafikföretag att idka trafik i luftrummet över den förra statens territorium, om rådet fastställt, att företaget i fråga icke ställer sig ett enligt föregående artikel avgivet slutligt beslut till efterrättelse.

Artikel 88.

Påföljd av en stats ohörsamhet mot rådets beslut.

Församlingen skall tillsvidare från rösträtt i församlingen och rådet utsluta envar fördragsslutande stat, som gjort sig skyldig till överträdelse av bestämmelserna i detta kapitel.

KAPITEL XIX.

Krig.

Artikel 89.

Krig och undantagsåtgärder.

I händelse av krig skola bestämmelserna i denna konvention icke inverka på den handlingsfrihet, som tillkommer därav berörda fördragsslutande stater vare sig såsom krigförande eller såsom neutrala. Samma regel skall gälla i fråga om fördragsslutande stat, som förklarar undantagstillstånd vara rådande och underrättar rådet härom.

KAPITEL XX.

Bilagor.

Artikel 90.

Antagande och ändring av bilagor.

(a) För beslut av rådet om antagande av bilagor enligt artikel 54, punkt (1) fordras två tredjedels majoritet inom rådet vid ett för ändamålet sammankallat möte. Beslutet skall därefter av rådet underställas samtliga fördragsslutande stater. Dylig bilaga eller ändring däri skall träda i tillämpning inom tre månader efter det den underställts de fördragsslutande staterna eller vid den senare tidpunkt, som rådet må hava föreskrivit, såvida icke dessförrinnan flertalet fördragsslutande stater hos rådet anmält att de ogilla densamma.

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

Article 88.

Penalty for non-conformity by State.

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

CHAPTER XIX.

War.

Article 89.

War and emergency conditions.

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

CHAPTER XX.

Annexes.

Article 90.

Adoption and Amendment of Annexes.

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

- (b) Rådet skall ofördröjligen under-
rätta alla fördragsslutande stater
om ikraftträdandet av en bilaga
eller av ändring däri.
- (b) The Council shall immediately no-
tify all contracting States of the coming
into force of any Annex or amendment
thereto.

KAPITEL XXI.

CHAPTER XXI.

**Ratifikationer, medlemskap, ändringar
och uppsägningar.****Ratifications, adherences, amen-
dements, and denunciations.**

Artikel 91.

Article 91.

*Ratifikation av konventionen.**Ratification of Convention.*

- (a) Denna konvention skall ratificeras
av signatärstaterna. Ratifikations-
instrumenten skola deponeras i
Amerikas Förenta Staters regerings
arkiv. Nämnda regering skall under-
rätta var och en av de stater, som
undertecknat och anslutit sig till
konventionen, om datum för depo-
sitionen.
- (a) This Convention shall be subject to
ratification by the signatory States. The
instruments of ratification shall be de-
posited in the archives of the Govern-
ment of the United States of America,
which shall give notice of the date of the
deposit to each of the signatory and
adhering States.
- (b) Så snart tjugosex stater ratificerat
eller anslutit sig till denna kon-
vention, skall densamma träda i
kraft dem emellan på trettionde
dagen efter deponeringen av det
tjugosjätte ratifikationsinstrumen-
tet. För varje därefter ratificerande
stat skall den träda i kraft på tret-
tionde dagen efter deponeringen av
dess ratifikationsinstrument.
- (b) As soon as this Convention has
been ratified or adhered to by twenty-six
States it shall come into force between
them on the thirtieth day after deposit
of the twenty-sixth instrument. It shall
come into force for each state ratifying
thereafter on the thirtieth day after the
deposit of its instrument of ratification.
- (c) Det skall åligga Amerikas Förenta
Staters regering att underrätta rege-
ringarna i de stater, som underteck-
nat och anslutit sig till denna kon-
vention, om datum för dess ikraft-
trädande.
- (c) It shall be the duty of the Govern-
ment of the United States of America to
notify the government of each of the
signatory and adhering States of the
date on which this Convention comes in-
to force.

Artikel 92.

Article 92.

*Anslutning till konventionen.**Adherence to Convention.*

- (a) Sedan tiden för undertecknande
av denna konvention gått till ända,
äga medlemmar av de förenade
nationerna ävensom med dem för-
bundna stater samt stater, som för-
blivit neutrala under den nuvarande
världskonflikten, ansluta sig till
densamma.
- (a) This Convention shall, after the
closing date for signature, be open for
adherence by members of the United
Nations and States associated with them,
and States which remained neutral
during the present world conflict.
- (b) Anslutning skall ske genom medde-
lande härom till Amerikas Förenta
Staters regering och skall bli va
gällande efter den trettionde dagen
från det Amerikas Förenta Staters
- (b) Adherence shall be effected by a
notification addressed to the Govern-
ment of the United States of America
and shall take effect as from the thirtieth
day from the receipt of the notification

regering mottagit meddelandet. Regeringen skall härom underrätta alla fördragsslutande stater.

by the Government of the United States of America, which shall notify all the contracting States.

Artikel 93.

Andra stater anslutning.

Andra stater än de, som avses i artiklarna 91 och 92 (a), kunna, under förutsättning av att tillstånd därtill lämnas av den allmänna internationella sammanslutning, som skall bildas av världens nationer för fredens bevarande, tillåtas ansluta sig till denna konvention därest församlingen med fyra femtedels röstmajoritet medgivit detta. Anslutningen skall ske på villkor, som församlingen kan komma att föreskriva. I varje fall erfordras samtycke av varje stat, som under det nu pågående kriget invaderats eller angripits av den inträdesökande staten.

Artikel 94.

Ändring av konventionen.

(a) För beslut om ändring av denna konvention fordras två tredjedels majoritet inom församlingen. Dylikt beslut skall för de stater, vilka hava ratificerat detsamma, träda i kraft, då ratifikation skett av det antal fördragsslutande stater, som församlingen bestämt. Detta antal får icke understiga två tredjedelar av de fördragsslutande staternas totala antal.

(b) Församlingen kan, om den finner skäl därtill, i beslut, varigenom en ändring förordas till antagande, föreskriva, att varje stat, som icke inom en viss tid efter det ändringen trätt i kraft ratificerat densamma, skall upphöra att vara medlem i organisationen och ansluten till konventionen.

Artikel 95.

Uppsägning av konventionen.

(a) Fördragsslutande stat må tillkännagiva sin uppsägning av denna konvention tre år efter dess ikraftträdande genom anmälan till Amerikas Förenta Staters regering, vil-

Article 93.

Admission of other States.

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

Article 94.

Amendment of Convention.

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

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

Article 95.

Denunciation of Convention.

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

ken härom genast skall underrätta de fördragsslutande staterna.

- (b) Uppsägningen skall träda i kraft ett år efter mottagandet av anmälan därom och skall endast beröra den stat, som verkställt uppsägningen.

which shall at once inform each of the contracting States.

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

KAPITEL XXII

Definitioner.

Artikel 96.

I denna konvention förstås:

- (a) med »lufttrafik» regelbunden lufttrafik för befordran av passagerare, post eller gods åt allmänheten;
- (b) med »internationell lufttrafik» lufttrafik, som sträcker sig genom luftområdet över mer än en stats territorium;
- (c) med »lufttrafikföretag» ett företag, som erbjuder eller bedriver internationell lufttrafik;
- (d) med »landning för andra än trafikändamål» landning för varje annat ändamål än för att taga ombord eller avlämna passagerare, gods eller post.

Konventionens undertecknande.

Till bekräftelse härav underteckna nedanstående, vederbörligen befullmäktigade ombud, denna konvention å sina respektive regeringars vägnar å dag, som angives vid namnteckningarna.

Som skedde i Chicago den 7 december 1944 på engelska språket. En på engelska, franska och spanska, vilka språk skola äga lika vitsord, avfattad text skall hållas tillgänglig för undertecknande i Washington, D. C. Båda texterna skola deponeras i Amerikas Förrenta Staters regeringsarkiv. Bestyrkta avskrifter skola av nämnda regering tillställas regeringarna i alla de stater, som kunna komma att underteckna eller ansluta sig till denna konvention.

CHAPTER XXII.

Definitions.

Article 96.

For the purpose of this Convention the expression:

- (a) »Air service» means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.
- (b) »International air service» means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.
- (c) »Airline» means any air transport enterprise offering or operating an international air service.
- (d) »Stop for non-traffic purposes» means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

Signature of convention.

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

Done at Chicago the 7th day of December 1944, in the English language. A text drawn up in the English, French, and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be opened for signature at Washington, D. C. Both texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the governments of all the States which may sign or adhere to this Convention.

Bilaga 3.

Översättning.

BILAGA III.**Transitöverenskommelse angående internationella luftfartslinjer.**

De stater, vilka i egenskap av medlemmar av den internationella civila luftfartsorganisationen underteckna och godkänna denna transitöverenskommelse angående internationella luftfartslinjer, förklara följande:

ARTIKEL I.**A v d e l n i n g I.**

Envar fördragsslutande stat tillerkänner övriga fördragsslutande stater följande rättigheter med avseende på regelbunden internationell lufttrafik:

1. Rätt att överflyga dess territorium utan att landa;
2. Rätt att landa för andra än trafikändamål.

I denna avdelning omförmälda rättigheter må icke åtnjutas vid flygplatser, som användas för militära ändamål i sådan utsträckning, att regelbunden internationell lufttrafik är utesluten däriifrån. Inom områden, som äro krigsskådeplats eller under militär ockupation samt, under krig, utefter tillförselvägar till sådana områden, må ovannämnda rättigheter åtnjutas endast enligt vederbörande militära myndigheters medgivande.

A v d e l n i n g 2.

Förenämnda rättigheter må utövas allenast i överensstämmelse med bestämmelserna i interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart och, efter det den internationella civila luftfartskonventionen trätt i kraft, i överensstämmelse med bestämmelserna i denna, vilka båda handlingar äro dagtecknade i Chicago den 7 december 1944.

APPENDIX III.**International Air Services Transit Agreement.**

The States which sign and accept this International Air Services Transit Agreement, being members of the International Civil Aviation Organization, declare as follows:

ARTICLE I.**Section 1.**

Each contracting State grants to the other contracting States the following freedoms of the air in respect of scheduled international air services:

- (1) The privilege to fly across its territory without landing;
- (2) The privilege to land for non-traffic purposes.

The privileges of this section shall not be applicable with respect to airports utilized for military purposes to the exclusion of any scheduled international air services. In areas of active hostilities or of military occupation, and in time of war along the supply routes leading to such areas, the exercise of such privileges shall be subject to the approval of the competent military authorities.

Section 2.

The exercise of the foregoing privileges shall be in accordance with the provisions of the Interim Agreement on International Civil Aviation and, when it comes into force, with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, both drawn up at Chicago on December 7, 1944.

A v d e l n i n g 3.

Fördragsslutande stat, som beviljat lufttrafikföretag i annan fördragsslutande stat rätt att landa för andra än trafikändamål, må påfordra, att sådana företag i skälig omfattning utföra kommersiell flygning vid platser, där sådana mellanlandningar företagits.

Sådant krav må icke medföra olikhet i behandlingen av lufttrafikföretag, som trafikera samma sträcka. Hänsyn skall jämväl tagas till luftfartygs kapacitet, och krav må ej framställas, som äro till förfång för den normala trafikeringen av de internationella luftfartslinjerna i fråga eller för fördragsslutande stats rättigheter och skyldigheter.

A v d e l n i n g 4.

Envar fördragsslutande stat må, under iakttagande av bestämmelserna i denna överenskommelse:

1. Fastställa den route, som den internationella lufttrafiken skall följa inom dess territorium, ävensom de flygplatser, vilka må begagnas vid sådan trafik;

2. Bestämma eller godkänna skäliga avgifter för begagnande av flygplatser och annan markorganisation i sådan lufttrafik. Dessa avgifter må icke vara högre än vad landets inhemska luftfartyg i liknande internationell trafik betala för begagnande av ifrågavarande flygplatser och markorganisation; och skall tillika iakttagas, att på framställning av därav intresserad fördragsslutande stat, de avgifter, som pålagts för begagnande av flygplatser och markorganisation, skola göras till föremål för granskning av den civila internationella luftfartsorganisationens råd, som upprättats enligt förenämnda konvention. Rådet skall avgiva utlåtande och framlägga förslag med avseende på dylika avgifter, att tagas under övervägande av därav berörda stat eller stater.

A v d e l n i n g 5.

Envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätt att förvägra annan stats lufttrafikföretag behörighetshandlingar eller trafik tillstånd eller att återkalla sådana därest den icke finner det utränt, att äganderätten till och kontrollen över

S e c t i o n 3.

A contracting State granting to the airlines of another contracting State the privilege to stop for non-traffic purposes may require such airlines to offer reasonable commercial service at the points at which such stops are made.

Such requirement shall not involve any discrimination between airlines operating on the same route, shall take into account the capacity of the aircraft, and shall be exercised in such a manner as not to prejudice the normal operations of the international air services concerned or the rights and obligations of a contracting State.

S e c t i o n 4.

Each contracting State may, subject to the provisions of this Agreement,

- (1) Designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airports which any such service may use;
- (2) Impose or permit to be imposed on any such service just and reasonable charges for the use of such airports and other facilities; these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services; provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council of the International Civil Aviation Organization established under the abovementioned Convention, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned.

S e c t i o n 5.

Each contracting State reserves the right to withhold or revoke a certificate or permit to an air transport enterprise of another State in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in na-

företaget huvudsakligen ligger hos medborgare i en fördragsslutande stat eller där lufttrafikföretag underlåtit att ställa sig till efterrättelse lagarna i den stat, över vars territorium det uppehåller trafik, eller därest företaget underlåter att fullgöra sina förpliktelser enligt förevarande överenskommelse.

ARTIKEL II.

A v d e l n i n g 1.

Fördragsslutande stat, som anser, att en av annan fördragsslutande stat enligt förevarande överenskommelse vidtagen åtgärd medför orättvisa eller svårigheter för densamma, äger påfordra, att rådet upptager detta förhållande till prövning. Rådet skall därefter utreda frågan och sammankalla berörda stater till överläggning. Skulle tvisten icke lösas genom sådan överläggning, må rådet förelägga berörda stater lämpliga förslag. Skulle därefter fördragsslutande stat enligt rådets mening utan skäl underlåta vidtaga lämplig rättelse, må rådet hos förenämnda organisations församling föreslå, att sådan fördragsslutande stat skall, intill dess rättelse vidtagits, uteslutas från de rättigheter och förmåner, som densamma enligt denna överenskommelse åtnjuter. Församlingen må på grund härav med två tredjedels majoritet utesluta fördragsslutande stat för tid, som provas skäligt, eller till dess rådet finner, att staten i fråga vidtagit rättelse.

A v d e l n i n g 2.

Skulle meningsskiljaktighet mellan två eller flera fördragsslutande stater angående tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse icke kunna undanröjas medelst underhandlingar, skola stadgandena i kapitel XVIII av förenämnda konvention vara tillämpliga på sätt som däri stadgas i fråga om meningsskiljaktighet med avseende på tolkning eller tillämpning av konventionen.

tionals of a contracting State, or in case of failure of such air transport enterprise to comply with the laws of the State over which it operates, or to perform its obligations under this Agreement.

ARTICLE II.

S e c t i o n 1.

A contracting State which deemes that action by another contracting State under this Agreement is causing injustice or hardship to it, may request the Council to examine the situation. The Council shall thereupon inquire into the matter, and shall call the States concerned into consultation. Should such consultation fail to resolve the difficulty, the Council may make appropriate findings and recommendations to the contracting States concerned. If thereafter a contracting State concerned shall in the opinion of the Council unreasonably fail to take suitable corrective action, the Council may recommend to the Assembly of the above-mentioned Organization that such contracting State be suspended from its rights and privileges under this Agreement until such action has been taken. The Assembly by a two-thirds vote may so suspend such contracting State for such period of time as it may deem proper or until the Council shall find that corrective action has been taken by such State.

S e c t i o n 2.

If any disagreement between two or more contracting States relating to the interpretation or application of this Agreement cannot be settled by negotiation, the provisions of Chapter XVIII of the above-mentioned Convention shall be applicable in the same manner as provided therein with reference to any disagreement relating to the interpretation or application of the above-mentioned Convention.

ARTIKEL III.

Denna överenskommelse skall gälla lika länge som förenämnda konvention; dock att varje fördragsslutande stat, som anslutit sig till denna överenskommelse, kan frånträda densamma ett år efter det uppsägning skett hos Amerikas Förenta Staters regering. Nämda regering skall omedelbart underrätta alla övriga fördragsslutande stater om uppsägning och frånträdan, som nu sagts.

ARTIKEL IV.

I avvaktan på att förenämnda konvention skall träda i kraft, skola alla hänvisningar till densamma i nu förevarande överenskommelse, med undantag för hänvisningarna i artikel II, avdelning 2 samt artikel V, avse interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart, dagtecknad i Chicago den 7 december 1944. Hänvisningar till den internationella civila luftfartsorganisationen, församlingen och rådet, skola avse respektive den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen, interimsförsamlingen och interimsrådet.

ARTIKEL V.

»Territorium» skall i denna överenskommelse definieras på enahanda sätt som i artikel 2 i förenämnda konvention.

ARTIKEL VI.

Undertecknande och godkännande av överenskommelsen.

Undertecknade delegater vid den internationella civila luftfartskonferensen vilken sammankom i Chicago den 1 november 1944, hava undertecknat denna överenskommelse under förutsättning, att Förenta Staternas regering skall snarast möjligt från var och en av de regeringar, å vilkas vägnar överenskommelsen undertecknats, bliva underrättad om huruvida det å dess vägnar skedda undertecknandet innebär vederbörande regerings godkännande av överenskommelsen och ett för densamma bindande åtagande.

ARTICLE III.

This Agreement shall remain in force as long as the above mentioned Convention; provided, however, that any contracting State, a party to the present Agreement, may denounce it on one year's notice given by it to the Government of the United States of America, which shall at once inform all other contracting States of such notice and withdrawal.

ARTICLE IV.

Pending the coming into force of the above-mentioned Convention, all references to it herein other than those contained in Article II, Section 2, and Article V, shall be deemed to be references to the Interim Agreement on International Civil Aviation drawn up at Chicago on December 7, 1944; and references to the International Civil Aviation Organization, the Assembly, and the Council shall be deemed to be references to the Provisional International Civil Aviation Organization, the Interim Assembly, and Interim Council, respectively.

ARTICLE V.

For the purposes of this Agreement, »territory» shall be defined as in Article 2 of the above-mentioned Convention.

ARTICLE VI.

Signatures and Acceptances of Agreement.

The undersigned delegates to the International Civil Aviation Conference, convened in Chicago on November 1, 1944, have affixed their signatures to this Agreement with the understanding that the Government of the United States of America shall be informed at the earliest possible date by each of the governments on whose behalf the Agreement has been signed whether signature on its behalf shall constitute an acceptance of the Agreement by that government and an obligation binding upon it.

Varje stat, som är medlem av den internationella civila luftfartsorganisationen, må kunna ansluta sig till denna överenskommelse genom att delgiva Föränta Staternas regering beslut om sitt godkännande av densamma och skall sådant godkännande vara bindande från och med den dag nämnda regering emottagit meddelande härom.

Föreliggande överenskommelse skall mellan de till densamma anslutna staterna träda i kraft i och med deras godkännande av densamma. Därefter skall den bliva bindande gentemot varje annan stat, som meddelat Föränta Staternas regering sin anslutning till överenskommelsen, från och med den dag nämnda regering erhållit sådant meddelande. Föränta Staternas regering skall delgiva alla stater, som undertecknat överenskommelsen eller anslutit sig till densamma, datum för godkännandet av densamma ävensom datum för överenskommelsens ikraftträdande för stat, som anslutit sig till densamma.

Till bekräftelse härav hava nedanstående, därtill vederbörligen befullmäktigade ombud, undertecknat denna överenskommelse å sina respektive regerings vägnar å dag, som angives vid namnteckningarna.

Som skedde i Chicago den 7 december 1944 på engelska språket. En på engelska, franska och spanska, vilka språk samtliga skola äga lika vitsord, avfattad text skall hållas tillgänglig för undertecknande i Washington D. C. Båda texterna skola deponeras i Amerikas Föränta Staters regeringsarkiv. Bestyrkta avskrifter skola av nämnda regering tillställas regeringarna i alla de stater, som kunna komma att underteckna eller ansluta sig till denna överenskommelse.

Any State a member of the International Civil Aviation Organization may accept the present Agreement as an obligation binding upon it by notification of its acceptance to the Government of the United States, and such acceptance shall become effective upon the date of the receipt of such notification by that Government.

This Agreement shall come into force as between contracting States upon its acceptance by each of them. Thereafter it shall become binding as to each other State indicating its acceptance to the Government of the United States on the date of the receipt of the acceptance by that Government.¹ The Government of the United States shall inform all signatory and accepting States of the date of all acceptances of the Agreement, and of the date on which it comes into force for each accepting State.

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

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

Översättning.

BILAGA IV.

Överenskommelse angående internationell lufttrafik.

De stater, vilka i egenskap av medlemmar i den internationella civila luftfartsorganisationen underteckna och godkänna denna överenskommelse angående internationell lufttrafik, förklara följande:

ARTIKEL I.

A v d e l n i n g 1.

Envar fördragsslutande stat tillerkänner övriga fördragsslutande stater följande rättigheter med avseende på regelbunden internationell lufttrafik:

1. Rätt att överflyga dess territorium utan att landa;
2. Rätt att landa för andra än trafikändamål;
3. Rätt att avlämna passagerare, post och gods, som tagits ombord inom den stats territorium, vars nationalitet flygplanet äger;
4. Rätt att taga ombord passagerare, post och gods för befordran till den stats territorium, vars nationalitet flygplanet äger;
5. Rätt att taga ombord passagerare, post och gods för befordran till annan fördragsslutande stats territorium samt att avlämna passagerare, post och gods från sådant territorium.

Beträffande de i punkterna 3, 4 och 5 i denna avdelning omförmälda rättigheterna gälla de fördragsslutande staternas åtaganden allenast i fråga om genomgående trafik på route, som skäligen kan anses utgöra direkt linje från och tillbaka till hemlandet i den stat, vars nationalitet flygplanet äger.

APPENDIX IV.

International Air Transport Agreement.

The States which sign and accept this International Air Transport Agreement being members of the International Civil Aviation Organization declare as follows:

ARTICLE I.

Section 1.

Each contracting State grants to the other contracting States the following freedoms of the air in respect of scheduled international air services:

- (1) The privilege to fly across its territory without landing;
- (2) The privilege to land for non-traffic purposes;
- (3) The privilege to put down passengers, mail and cargo taken on in the territory of the State whose nationality the aircraft possesses;
- (4) The privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of the State whose nationality the aircraft possesses;
- (5) The privilege to take on passengers, mail and cargo destined for the territory of any other contracting State and the privilege to put down passengers, mail and cargo coming from any such territory.

With respect to the privileges specified under paragraphs (3), (4) and (5) of this Section, the undertaking of each contracting State relates only to through services on a route constituting a reasonably direct line out from and back to the homeland of the State whose nationality the aircraft possesses.

I denna avdelning omförmälda rättigheter må icke åtnjutas vid flygplatser, som användas för militära ändamål i sådan utsträckning, att regelbunden internationell lufttrafik är utesluten däriifrån. Inom områden, som äro krigsskådeplats eller under militär ockupation samt, under krig, utefter tillförselvägar till sådana områden, må ovannämnda rättigheter åtnjutas endast enligt vederbörande militära myndigheters medgivande.

A v d e l n i n g 2.

Förenämnda rättigheter må utövas allenast i överensstämmelse med bestämmelserna i interimsoverenskommelsen angående internationell civil luftfart och, efter det den internationella civila luftfartskonventionen trätt i kraft, i överensstämmelse med bestämmelserna i denna, vilka båda handlingar äro dagtecknade i Chicago den 7 december 1944.

A v d e l n i n g 3.

Fördragsslutande stat, som beviljat lufttrafikföretag i annan fördragsslutande stat rätt att landa för andra än trafikändamål, må påfordra, att sådana företag i skälig omfattning utföra kommersiell flygning vid platser, där sådana mellanlandningar företagas.

Sådant krav må icke medföra olikhet i behandlingen av lufttrafikföretag, som trafikera samma sträcka. Hänsyn skall jämväl tagas till luftfartygs kapacitet, och krav må ej framställas, som äro till förfång för den normala trafikeringen av de internationella luftfartslinjerna ifråga eller för fördragsslutande stats rättigheter och skyldigheter.

A v d e l n i n g 4.

Envar fördragsslutande stat skall äga rätt att förvägra luftfartyg från andra fördragsslutande stater att inom dess territorium taga ombord och mot ersättning befordra passagerare, post och gods med destination till annan plats inom samma stats territorium. Envar fördragsslutande stat förbinder sig att icke ingå

The privileges of this section shall not be applicable with respect to airports utilized for military purposes to the exclusion of any scheduled international air services. In areas of active hostilities or of military occupation, and in time of war along the supply routes leading to such areas, the exercise of such privileges shall be subject to the approval of the competent military authorities.

S e c t i o n 2.

The exercise of the foregoing privileges shall be in accordance with the provisions of the Interim Agreement on International Civil Aviation and, when it comes into force, with the provisions of the Convention on International Civil Aviation, both drawn up at Chicago on December 7, 1944.

S e c t i o n 3.

A contracting State granting to the airlines of another contracting State the privilege to stop for nontraffic purposes may require such airlines to offer reasonable commercial service at the points at which such stops are made.

Such requirement shall not involve any discrimination between airlines operating on the same route, shall take into account the capacity of the aircraft, and shall be exercised in such a manner as not to prejudice the normal operations of the international air services concerned or the rights and obligations of any contracting State.

S e c t i o n 4.

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

några avtal, som uttryckligen medgiva annan stat eller dess lufttrafikföretag ensamrätt till dylik lufttrafik eller att själv mottaga dylik ensamrätt från annan stat.

specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.

A v d e l n i n g 5.

Envar fördragsslutande stat må, under iakttagande av bestämmelserna i denna överenskommelse:

1. Fastställa den route, som den internationella lufttrafiken skall följa inom dess territorium, ävensom de flygplatser, vilka må begagnas vid sådan trafik;

2. Bestämma eller godkänna skäliga avgifter för begagnande av flygplatser och annan markorganisation i sådan lufttrafik. Dessa avgifter må icke vara högre än vad landets inhemska luftfartyg i liknande internationell trafik betala för begagnande av ifrågavarande flygplatser och markorganisation; och skall tillika iakttas, att, på framställning av därav intresserad fördragsslutande stat, de avgifter, som pålagts för begagnande av flygplatser och markorganisation, skola göras till föremål för granskning av den civila internationella luftfartsorganisationens råd, som upprättats enligt förenämnda konvention. Rådet skall avgiva utlåtande och framlägga förslag med avseende på dylika avgifter, att tagas under övervägande av därav berörda stat eller stater.

A v d e l n i n g 6.

Envar fördragsslutande stat förbehåller sig rätt att förvägra annan stats lufttrafikföretag behörighetshandlingar eller trafiktillstånd eller att återkalla sådana, därest den icke finner det utränt, att äganderätten till och kontrollen över företaget huvudsakligen ligger hos medborgare i en fördragsslutande stat eller därest lufttrafikföretag underlåtit att ställa sig till efterrättelse lagarna i den stat, över vars territorium det uppehåller trafik, eller därest företaget underlåter att fullgöra sina förpliktelser enligt förevärande överenskommelse.

Section 5.

Each contracting State may, subject to the provisions of this Agreement,

(1) Designate the route to be followed within its territory by any international air service and the airports which any such service may use;

(2) Impose or permit to be imposed on any such service just and reasonable charges for the use of such airports and other facilities; these charges shall not be higher than would be paid for the use of such airports and facilities by its national aircraft engaged in similar international services: provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council of the International Civil Aviation Organization established under the above-mentioned Convention, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned.

Section 6.

Each contracting State reserves the right to withhold or revoke a certificate or permit to an air transport enterprise of another State in any case where it is not satisfied that substantial ownership and effective control are vested in nationals of a contracting State, or in case of failure of such air transport enterprise to comply with the laws of the State over which it operates, or to perform its obligations under this Agreement.

ARTIKEL II.

A v d e l n i n g 1.

De fördragsslutande staterna godkänna, att föreliggande överenskommelse skall upphäva alla förpliktelser och överenskommelser dem emellan, som äro oförenliga med bestämmelserna i densamma, samt förbinda sig att ej åtaga sig sådana förpliktelser eller ingå sådana överenskommelser. Fördragsslutande stat, som åtagit sig förpliktelser, som äro oförenliga med föreliggande överenskommelse, skall omedelbart vidtaga åtgärder för att bliva löst från dessa. Har lufttrafikföretag i fördragsslutande stat åtagit sig förpliktelser av dylik art, skall den stat, där företaget har sitt säte, efter bästa förmåga söka åvägbringa att dessa omedelbart upphöra och i varje fall bringa dem att upphöra så snart detta lagligen kan ske efter det denna överenskommelse trätt i kraft.

A v d e l n i n g 2.

Envar fördragsslutande stat må, under iakttagande av bestämmelserna i föregående avdelning, vidtaga sådana åtgärder i fråga om internationell lufttrafik, som icke äro oförenliga med förevarande överenskommelse. Varje sådan åtgärd skall omedelbart registreras hos rådet, vilket snarast skall offentliggöra densamma.

ARTIKEL III.

Envar fördragsslutande stat förbinder sig att vid upprättandet och drivan det av genomgående trafik taga behörig hänsyn till övriga fördragsslutande staters intressen så att otillbörligt intrång icke göres i dessa staters inhemska trafik eller utvecklingen av deras genomgående trafik försvåras.

ARTIKEL IV.

A v d e l n i n g 1.

Envar fördragsslutande stat må genom reservation, bilagd denna överenskommelse vid tidpunkten för undertecknandet

ARTICLE II.

S e c t i o n 1.

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

S e c t i o n 2.

Subject to the provisions of the preceding Section, any contracting State may make arrangements concerning international air services not inconsistent with this Agreement. Any such arrangement shall be forthwith registered with the Council; which shall make it public as soon as possible.

ARTICLE III.

Each contracting State undertakes that in the establishment and operation of through services due consideration shall be given to the interests of the other contracting States so as not to interfere unduly with their regional services or to hamper the development of their through services.

ARTICLE IV.

S e c t i o n 1.

Any contracting State may by reservation attached to this Agreement at the time of signature or acceptance elect not

eller godkännandet av densamma, förklara sig icke vilja bevilja eller acceptera de i artikel I, avdelning 1, punkt 5, omfördä rättheter och skyldigheter samt må när som helst efter godkännandet frånträda nämnda rättigheter och skyldigheter sex månader efter det den härom underrättat rådet. Sådan fördragsslutande stat må sex månader efter tillkännagivande hos rådet acceptera respektive åter ikläda sig nämnda rättigheter och skyldigheter. Fördragsslutande stat skall icke vara skyldig bevilja annan fördragsslutande stat några rättigheter enligt förenämnda punkt där ej sistnämnda stat likaledes förbundit sig därtill.

A v d e l n i n g 2.

Fördragsslutande stat, som anser, att en av annan fördragsslutande stat enligt förevarande överenskommelse vidtagen åtgärd medför orättvisa eller svårigheter för densamma, äger påfordra, att rådet upptager detta förhållande till prövning. Rådet skall därefter utreda frågan och sammankalla berörda stater till överläggning. Skulle tvisten icke lösas genom sådan överläggning, må rådet förelägga berörda stater lämpliga förslag. Skulle därefter fördragsslutande stat enligt rådets mening utan skäl underlåta vidtaga lämplig rättelse, må rådet hos förenämnda organisations församling föreslå, att sådan fördragsslutande stat skall, intill dess rättelse vidtagits, uteslutas från de rättigheter och förmåner, som densamma enligt denna överenskommelse åtnjuter. Församlingen må på grund härav med två tredjedels majoritet utesluta fördragsslutande stat för tid, som prövas skäligt, eller till dess rådet finner, att staten ifråga vidtagit rättelse.

A v d e l n i n g 3.

Skulle meningsskiljaktighet mellan två eller flera fördragsslutande stater angående tolkningen eller tillämpningen av denna överenskommelse icke kunna undanröjas medelst underhandlingar, skola stadgandena i kapitel XVIII av före-

to grant and receive the rights and obligations of Article I, Section 1, paragraph (5), and may at any time after acceptance, on six months' notice given by it to the Council, withdraw itself from such rights and obligations. Such contracting State may on six months' notice to the Council assume or resume, as the case may be, such rights and obligations. No contracting State shall be obliged to grant any rights under the said paragraph to any contracting State not bound thereby.

S e c t i o n 2.

A contracting State which deems that action by another contracting State under this Agreement is causing injustice or hardship to it, may request the Council to examine the situation. The Council shall thereupon inquire into the matter, and shall call the States concerned into consultation. Should such consultation fail to resolve the difficulty, the Council may make appropriate findings and recommendations to the contracting States concerned. If thereafter a contracting State concerned shall in the opinion of the Council unreasonably fail to take suitable corrective action, the Council may recommend to the Assembly of the above-mentioned Organization that such contracting State be suspended from its rights and privileges under this Agreement until such action has been taken. The Assembly by a two-thirds vote may so suspend such contracting State for such period of time as it may deem proper or until the Council shall find that corrective action has been taken by such State.

S e c t i o n 3.

If any disagreement between two or more contracting States relating to the interpretation or application of this Agreement cannot be settled by negotiation, the provisions of Chapter XVIII of the above-mentioned Convention shall

nämnda onvention vara tillämpliga på sätt som däri stadgas i fråga om meningsskiljaktighet med avseende på tolkning eller tillämpning av konventionen.

be applicable in the same manner as provided therein with reference to any disagreement relating to the interpretation or application of the above-mentioned Convention.

ARTIKEL V.

Denna överenskommelse skall gälla lika länge som förenämnda konvention; dock att varje fördragsslutande stat, som anslutit sig till denna överenskommelse, kan frånträda densamma ett år efter det uppsägning skett hos Amerikas Förenade Staters regering. Nämnda regering skall omedelbart underrätta alla övriga fördragsslutande stater om uppsägning och frånträdande, som nu sagts.

ARTICLE V.

This Agreement shall remain in force as long as the above-mentioned Convention; provided, however, that any contracting State, a party to the present Agreement, may denounce it on one year's notice given by it to the Government of the United States of America, which shall at once inform all other contracting States of such notice and withdrawal.

ARTIKEL VI.

I avvaktan på att förenämnda konvention skall träda i kraft, skola alla hänvisningar till densamma i nu förevarande överenskommelse med undantag för hänvisningarna i artikel IV, avdelning 3, samt artikel VII, avse interimsöverenskommelsen angående internationell civil luftfart, dagtecknad i Chicago den 7 december 1944. Hänvisningar till den internationella civila luftfartsorganisationen, församlingen och rådet, skola avse respektive den provisoriska internationella civila luftfartsorganisationen, interimsförsamlingen och interimsrådet.

ARTICLE VI.

Pending the coming into force of the above-mentioned Convention, all references to it herein other than those contained in Article IV, Section 3, and Article VII shall be deemed to be references to the Interim Agreement on International Civil Aviation drawn up at Chicago on December 7, 1944; and references to the International Civil Aviation Organization, the Assembly, and the Council shall be deemed to be references to the Provisional International Civil Aviation Organization, the Interim Assembly, and the Interim Council, respectively.

ARTIKEL VII.

»Territorium» skall i denna överenskommelse definieras på enahanda sätt som i artikel 2 i förenämnda konvention.

ARTICLE VII.

For the purposes of this Agreement, »territory» shall be defined as in Article 2 of the above-mentioned Convention.

ARTIKEL VIII.

Undertecknande och godkännande av överenskommelsen.

Undertecknade delegater vid den internationella civila luftfartskonferensen, vilken sammankom i Chicago den 1 november 1944, hava undertecknat denna överenskommelse under förutsättning, att Amerikas Förenade Staters regering

ARTICLE VIII.

Signatures and Acceptances of Agreement.

The undersigned delegates to the International Civil Aviation Conference, convened in Chicago on November 1, 1944, have affixed their signatures to this Agreement with the understanding that the Government of the United Sta-

skall snarast möjligt från var och en av de regeringar, å vilkas vägnar överenskommelsen undertecknats, bliva under rättad om, huruvida det å dess vägnar skedda undertecknandet innebär vederbörande regeringars godkännande av överenskommelsen och ett för densamma bindande åtagande.

Varje stat, som är medlem av den internationella luftfartsorganisationen, må kunna ansluta sig till denna överenskommelse genom att delgiva Förenta Staternas regering beslut om sitt godkännande av densamma, och skall sådant godkännande vara bindande från och med den dag nämnda regering emottagit meddelande härom.

Föreliggande överenskommelse skall mellan de till densamma anslutna staterna träda i kraft i och med deras godkännande av densamma. Därefter skall den bliva bindande gentemot varje annan stat, som meddelat Förenta Staternas regering sin anslutning till överenskommelsen, från och med den dag nämnda regering erhållit sådant meddelande. Förenta Staternas regering skall delgiva alla stater, som undertecknat överenskommelsen eller ansluta sig till densamma, datum för godkännandet av densamma ävensom datum för överenskommelsens ikraftträdande för stat, som anslutit sig till densamma.

Till bekräftelse härav hava nedanstående därtill vederbörligen befullmäktigade ombud undertecknat denna överenskommelse å sina respektive regeringars vägnar å dag, som angives vid namnteckningarna.

Som skedde i Chicago den 7 december 1944 på engelska språket. En på engelska, franska och spanska, vilka språk samtliga skola äga lika vitsord, avfattad text skall hållas tillgänglig för undertecknande i Washington D. C. Båda texterna skola deponeras i Amerikas Förenta Staters regeringsarkiv. Bestyrkta avskrifter skola av nämnda regering tillställas regeringarna i alla de stater, som kunna komma att underteckna eller ansluta sig till denna överenskommelse.

tes of America shall be informed at the earliest possible date by each of the governments on whose behalf the Agreement has been signed whether signature on its behalf shall constitute an acceptance of the Agreement by that government and an obligation binding upon it.

Any State a member of the International Civil Aviation Organization may accept the present Agreement as an obligation binding upon it by notification of its acceptance to the Government of the United States, and such acceptance shall become effective upon the date of the receipt of such notification by that Government.

This Agreement shall come into force as between contracting States upon its acceptance by each of them. Thereafter it shall become binding as to each other State indicating its acceptance to the Government of the United States on the date of the receipt of the acceptance by that Government. The Government of the United States shall inform all signatory and accepting States of the date of all acceptances of the Agreement, and of the date on which it comes into force for each accepting State.

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

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

Bilaga 5.

Uppställning

utvisande den utsträckning, i vilken de vid den internationella civila luftfartskonferensen i Chicago antagna dokumenten undertecknats av de i konferensen deltagande staterna.

Underskrifter = x.

Stater	Interimsöverenskommelse angående internationell civil luftfart	Konvention angående internationell civil luftfart	Transitöverenskommelse angående internationella luftfartslinjer	Överenskommelse angående internationell lufttrafik
Afghanistan	x	x	x	x
Amerikas Förenta Stater	x	x	x	x
Australien	x	x		
Belgien				
Bolivia				
Brasilien				
Canada	x	x	x	
Chile	x	x	x	
Colombia				
Costa Rica	x	x	x	x
Cuba				
Dominikanska Republiken	x	x		x
Equador	x	x	x	x
Egypten	x	x	x	
Ethiopien				
Filippinerna	x	x	x	
Frankrike	x	x	x	
Grekland	x	x	x	
Guatemala	x	x	x	x
Haiti	x	x	x	x
Honduras	x	x	x	x
Indien	x	x	x	
Irak	x	x	x	
Iran	x	x	x	
Irland	x	x		
Island	x	x	x	x
Jugoslavien				
Kina	x	x		
Libanon	x	x	x	x
Liberia	x	x	x	x
Luxemburg				
Mexico	x	x	x	x
Nederländerna	x	x	x	

Stater	Interimsöverenskommelse angående internationell civil luftfart	Konvention angående internationell civil luftfart	Transitöverenskommelse angående internationella luftfartslinjer	Överenskommelse angående internationell lufttrafik
Nicaragua	x	x	x	x
Norge	x	x	x	
Nya Zeeland	x	x	x	
Panama				
Paraguay				
Peru	x	x	x	x
Polen	x	x	x	
Portugal	x	x		
Salvador				
Schweiz	x			
Spanien	x	x	x	
Storbritannien	x	x	x	
Sverige	x	x	x	x
Sydafrikanska Unionen ..				
Syrien	x	x		
Tjeckoslovakien				
Turkiet	x	x	x	x
Uruguay	x	x	x	x
Venezuela	x		x	x
Danske ministern i Washington	x	x	x	x
Thailändske ministern i Washington	x	x	x	x
Summa underskrifter	41	39	34	20

I konferensen deltog representanter för sammanlagt 53 stater jämte de danska och thailändska ministrarna i Washington.