TRATADO INTERNACIONAL
EJECUTIVO N° 03/2021-2026

CONGRESO DE LA REPÚBLICA
Área de Trámite y Digitalización de Documentos
01 OCT 2021
RECIBIDO
Firma ____ Hora 19:19 pm

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año del Bicentenario del Perú: 200 años de Independencia"

Lima, 30 de setiembre de 2021

OFICIO Nº 585 -2021 -PR

Señora
MARÍA DEL CARMEN ALVA PRIETO
Presidenta del Congreso de la República
Presente.-

Nos dirigimos a usted, señora Presidenta del Congreso de la República, con la finalidad de comunicarle que, al amparo de las facultades concedidas por el artículo 57° de la Constitución Política del Perú, se ha promulgado el Decreto Supremo N° 059-2021-RE , mediante el cual se ratifica el **"Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo"**, suscrito en la ciudad de Lima el 29 de abril de 2019.

Atentamente,

PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

ÓSCAR MAÚRTUA DE ROMAÑA
Ministro de Relaciones Exteriores

CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Lima 04 de OCTUBRE de 2021

Según lo dispuesto por la Presidencia, remítase a las Comisiones de CONSTITUCIÓN Y REGLAMENTO y RELACIONES EXTERIORES.

HUGO ROVIRA ZAGAL
Oficial Mayor
CONGRESO DE LA REPÚBLICA

Decreto Supremo Nº 059-2021-RE

DECRETO SUPREMO QUE RATIFICA EL "ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA EN MATERIA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AERONÁUTICO Y MARÍTIMO"

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo" fue suscrito por el Perú y los Estados Unidos de América el 29 de abril de 2019, en la ciudad de Lima, República del Perú.

Que es conveniente a los intereses del Perú la ratificación interna del citado instrumento jurídico internacional;

Que el referido tratado es conforme con lo dispuesto por los artículos 57° y 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el artículo 2°, segundo párrafo de la Ley Nº 26647;

DECRETA:

Artículo 1°.- Ratifícase el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo", suscrito por el Perú y los Estados Unidos de América el 29 de abril de 2019, en la ciudad de Lima, República del Perú.

Artículo 2°.- De conformidad con los artículos 4º y 6º de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial "El Peruano" el texto íntegro del referido Acuerdo, así como su fecha de entrada en vigor.

Artículo 3°.- Dése cuenta al Congreso de la República.

Artículo 4°.- El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los veintisiete días del mes de setiembre del año dos mil veintiuno.

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

OSCAR MAÚRTUA DE ROMAÑA
Ministro de Relaciones Exteriores

Registrado en la Fecha
27 SEP 2021
DS No. 059 /RE

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL

JULIO ERNESTO SALAS BECERRA
SECRETARIO DEL CONSEJO DE MINISTROS (e)

Decreto Supremo Nº 059-2021-RE

DECRETO SUPREMO QUE RATIFICA EL "ACUERDO ENTRE EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ Y EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA EN MATERIA DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AERONÁUTICO Y MARÍTIMO"

EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA

CONSIDERANDO:

Que el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo" fue suscrito por el Perú y los Estados Unidos de América el 29 de abril de 2019, en la ciudad de Lima, República del Perú.

Que es conveniente a los intereses del Perú la ratificación interna del citado instrumento jurídico internacional;

Que el referido tratado es conforme con lo dispuesto por los artículos 57° y 118° inciso 11 de la Constitución Política del Perú y el artículo 2°, segundo párrafo de la Ley Nº 26647;

DECRETA:

Artículo 1°.- Ratifícase el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo", suscrito por el Perú y los Estados Unidos de América el 29 de abril de 2019, en la ciudad de Lima, República del Perú.

Artículo 2°.- De conformidad con los artículos 4º y 6º de la Ley N° 26647, el Ministerio de Relaciones Exteriores procederá a publicar en el diario oficial "El Peruano" el texto íntegro del referido Acuerdo, así como su fecha de entrada en vigor.

Artículo 3°.- Dése cuenta al Congreso de la República.

Artículo 4°.- El presente Decreto Supremo será refrendado por el Ministro de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores.

Dado en la casa de Gobierno, en Lima, a los veintisiete días del mes de setiembre del año dos mil veintiuno.

JOSÉ PEDRO CASTILLO TERRONES
Presidente de la República

OSCAR MAÚRTUA DE ROMAÑA
Ministro de Relaciones Exteriores

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. El "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo", fue suscrito en la ciudad de Lima, República del Perú, el 29 de abril del 2019 (en adelante, el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento).

2. El Acuerdo de Búsqueda y Salvamento tiene por objeto fortalecer la cooperación entre el Perú y los Estados Unidos de América en materia de operaciones de búsqueda y salvamento a nivel aeronáutico y marítimo e incrementar la eficacia en la asistencia prestada a las personas que se encuentran en situaciones de peligro en sus respectivas zonas de búsqueda y salvamento.

3. El Acuerdo de Búsqueda y Salvamento tiene la naturaleza jurídica de tratado. Se concluye ello, pues cumple con los elementos de la definición consuetudinaria de tratado. Así, se trata de un acuerdo entre dos Estados - sujetos de derecho internacional con capacidad de celebrar tratados -, el cual está destinado a establecer derechos y obligaciones entre sus Partes en virtud del derecho internacional, dado que este es el ordenamiento jurídico llamado a regular las relaciones entre sujetos de derecho internacional.

4. El Acuerdo de Búsqueda y Salvamento se encuentra registrado en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" con el código BI.US.01.2019.

5. El Acuerdo de Búsqueda y Salvamento debe ser perfeccionado internamente conforme lo prevé la Constitución Política del Perú y la Ley N° 26647, mediante la cual se estableció normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los tratados celebrados por el Estado Peruano.

6. Para determinar la vía de perfeccionamiento del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento, conforme a los criterios establecidos en la Constitución Política del Perú, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores analizó el texto del tratado y la opinión técnica emitida por el Ministerio de Defensa, al ser esta institución la competente sobre las materias que versa el tratado y para su ejecución. De igual manera, se tomó en cuenta la opinión de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - H.W.C. - Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - I.A.A.V. - Ministerio de Relaciones Exteriores

Antárticos, órgano competente del Ministerio de Relaciones Exteriores para pronunciarse sobre la necesidad de perfeccionar el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento.

7. Como resultado de la evaluación realizada por la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores, se emitió el Informe (DGT) N° 032-2021 del 9 de septiembre de 2021, en el cual se concluye que el perfeccionamiento interno del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento debe ser efectuado por la vía dispuesta en el artículo 57° de la Constitución Política y el segundo párrafo del artículo 2° de la Ley N° 26647, dado que dicho instrumento internacional no versa sobre derechos humanos, soberanía, dominio o integridad del Estado, defensa nacional u obligaciones financieras del Estado. Adicionalmente, el referido tratado tampoco crea, modifica o suprime tributos, no exige la modificación o derogación de alguna norma con rango de ley ni requiere la adopción de medidas legislativas para su ejecución.

8. En consecuencia, corresponde al Presidente de la República ratificar internamente mediante Decreto Supremo el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo", suscrito en la ciudad de Lima, República del Perú, el 29 de abril del 2019, dando cuenta de ello al Congreso de la República.

9. Finalmente, el referido tratado se incorporará al derecho nacional de acuerdo a lo establecido en el artículo 55° de la Constitución Política del Perú.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores
H.W.C.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores
I.A.A.V.

Expediente de Perfeccionamiento del "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo"

1. **Informe de Perfeccionamiento**

   - Informe (DGT) N° 032-2021, de 9 de septiembre del 2021.

2. **Instrumento Internacional**

   "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo" de 29 de abril del 2019.

3. **Antecedentes:**

   - "Convenio sobre Aviación Civil Internacional" adoptado el 7 de diciembre de 1944.
   - "Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos" suscrito el 27 de abril de 1979.
   - Nota No. 0970 de la Embajada de los Estados Unidos de América del 2 de junio de 2015.

4. **Solicitud de Perfeccionamiento**

   - Memorándum (DSL) DSL00248/2021 de 25 de mayo de 2021 de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos.

5. **Opinión del Ministerio de Defensa (MINDEF)**

   - Oficio N° 259-2016-MINDEF/D.
   - Informe Técnico de la Dirección General de Relaciones Internacionales del MINDEF del 11 de marzo de 2016.
   - Informe Legal N° 793-2016-MINDEF/OGAJ(S) de la Oficina General de Asesoría Jurídica del MINDEF del 28 de marzo de 2016.
   - Informe Técnico N° 134-2020-MINDEF/VPD-DIGRIN del 24 de julio de 2020 de la Dirección General de Relaciones Internacionales del MINDEF.
   - Oficio N° 4656-2020-MINDEF/SG del 8 de septiembre de 2020 del MINDEF
   - Informe Legal N° 763-2020-MINDEF/SG-OGAJ(S) del 13 de agosto de 2020 de la Oficina General de Asesoría Jurídica del MINDEF.

6. **Opinión de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos**

   - Memorándum (DSL) DSL00248/2021 de 25 de mayo de 2021 de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos.

INFORME (DGT) Nº 032-2021

I. SOLICITUD DE PERFECCIONAMIENTO

1. A través del Memorándum DSL002482021 del 25 de mayo de 2021, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos solicitó a la Dirección General de Tratados el inicio del proceso de perfeccionamiento interno del "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo", suscrito en la ciudad de Lima el 29 de abril del 2019 (en adelante, el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento).

II. ANTECEDENTES

2. El Perú y los Estados Unidos de América son Partes del "Convenio sobre Aviación Civil Internacional" adoptado el 7 de diciembre de 1944 (en adelante, el Convenio de Chicago de 1944), que entró en vigor general el 4 de abril de 1947. [1] El Perú lo aprobó mediante la Resolución Legislativa N° 10358 del 11 de enero de 1946 y entró en vigor para el Perú el 4 de abril de 1947.[2] El Convenio de Chicago de 1944 está registrado como tratado multilateral en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" con el código M-0270.[3]

3. El anexo 12 del Convenio de Chicago de 1944 (8va ed.) recomienda a los Estados Partes, en su punto 3.1.2, que "*siempre que fuera necesario*" coordinen sus operaciones de búsqueda y salvamento con las de los Estados vecinos, especialmente cuando estas operaciones están próximas a regiones de búsqueda y salvamento adyacentes.[4]

4. De ese modo en el punto 3.1.2.1 del anexo se señala que los Estados Partes del Convenio de Chicago de 1944 "*deberían, siempre que fuera posible, elaborar planes y procedimientos comunes de búsqueda y salvamento para facilitar la coordinación de las operaciones de búsqueda y salvamento con los Estados vecinos*".[5]

5. Por su parte, el Perú y los Estados Unidos de América son Partes del "Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos," suscrito en la ciudad de Hamburgo, República Federal de Alemania, el 27 de abril de 1979 (en adelante, el Convenio SAR de 1979). El Convenio SAR de 1979 entró en vigor general el 22 de junio

---

[1] El estatus del Convenio de Chicago de 1944 puede ser consultado en el siguiente enlace: https://www.icao.int/secretariat/legal/list%20of%20parties/chicago_es.pdf. Consultado por última vez el 1 de septiembre de 2021.

[2] La resolución legislativa puede ser consultada aquí: https://leyes.congreso.gob.pe/LeyNume_1p.aspx?xEstado=2&xTipoNorma=0&xTipoBusqueda=4&xFechaI=&xFechaF=&xTexto=&xOrden=0&xNormaI=10358&xNormaF=10358. Consultado por última vez el 1 de septiembre de 2021.

[3] Para ver la ficha del tratado del Archivo Nacional de Tratados se puede consultar el siguiente enlace: https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/Tratados_Multilateral.xsp?action=openDocument&documentId=14C2. Consultado por última vez el 1 de septiembre de 2021.

[4] Ver el siguiente enlace: https://www.udi.edu.co/images/biblioteca/aeronautica/anexo12.pdf. Consultado por última vez el 1 de septiembre de 2021. Las cursivas provienen del original.

[5] *Id.*

2

de 1985[6] y el Perú lo aprobó internamente a través de la Resolución Legislativa N° 24820 del 12 de mayo de 1988.[7] El Convenio SAR de 1979 entró en vigor para el Perú el 3 de agosto de 1988[8] y se encuentra registrado como tratado multilateral en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" con el código M-0681- k.[9]

6. El Convenio SAR de 1979, antecedente del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento, tiene por objeto elaborar un plan internacional de búsqueda y salvamento. Independientemente del lugar en donde ocurra un accidente, el rescate y salvamento de las personas que necesiten auxilio debe ser coordinado por una organización de búsqueda y salvamento y, cuando sea necesario, mediante la cooperación entre organizaciones de búsqueda y salvamento vecinas.[10]

7. El Convenio SAR de 1979 recomienda a sus Partes concluir con sus Estados vecinos "acuerdos sobre búsqueda y salvamento" cuyo objeto sea el establecimiento de procedimientos uniformes, el desarrollo de una formación y unos ejercicios de carácter conjunto, la verificación periódica de los canales de comunicación interestatales y el intercambio de información sobre búsqueda y salvamento, entre otros (punto 3.1.8, capítulo 3 del anexo del Convenio SAR de 1979).

8. El Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (IAMSAR) adoptado conjuntamente por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y la Organización Marítima Internacional (OMI) provee directrices adicionales para un enfoque aéreo y marítimo común para la organización y prestación de servicios de búsqueda y salvamento.[11]

9. Por otro lado, a la fecha no existe un acuerdo jurídicamente vinculante entre el Perú y los Estados Unidos de América para establecer el límite entre sus regiones de búsqueda y salvamento.[12]

10. En ese sentido en julio de 2013, oficiales de la Marina de Guerra del Perú, durante las consultas con personal de la Embajada de los Estados Unidos en el Perú, expresaron su interés de negociar y concluir un acuerdo sobre búsqueda y salvamento entre el Perú y los Estados Unidos de América.[13]

11. Sobre la base de lo señalado, mediante la Nota Diplomática N° 0970 del 2 de junio de 2015, la Embajada de los Estados Unidos de América propuso al Perú la negociación y suscripción de un acuerdo bilateral vinculante jurídicamente en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo. En dicha ocasión, la referida

---

[6] El estatus del Convenio SAR puede ser consultado en el siguiente enlace: https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf. El estatus de este tratado está detallado a partir de la página 430 de dicho documento. Consultado por última vez el 1 de septiembre de 2021.

[7] La resolución legislativa puede ser vista aquí: https://leyes.congreso.gob.pe/Documentos/Leyes/24820.pdf. Consultado por última vez el 1 de septiembre de 2021.

[8] Ver el siguiente enlace https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Conventions/StatusOfConventions/Status%20-%202021.pdf., p. 433. Consultado por última vez el 1 de septiembre de 2021.

[9] La ficha del tratado en el Archivo Nacional de Tratados puede ser consultada en el siguiente enlace: https://apps.rree.gob.pe/portal/webtratados.nsf/Tratados_Multilateral.xsp?action=openDocument&documentId=16B2. Consultado por última vez el 1 de septiembre de 2021.

[10] Véase: https://www.imo.org/es/About/Conventions/Pages/International-Convention-on-Maritime-Search-and-Rescue-(SAR).aspx. Consultado por última vez el 1 de septiembre de 2021.

[11] Véase: https://www.imo.org/en/OurWork/Safety/Pages/IAMSARManual.aspx. Consultado por última vez el 1 de septiembre de 2021.

[12] Nota Diplomática N° 0970 del 2 de junio de 2015 de la Embajada de los Estados Unidos.

[13] Nota Diplomática N° 0970 del 2 de junio de 2015 de la Embajada de los Estados Unidos.

3

Embajada señaló que el acuerdo propuesto serviría de base para futuras cooperaciones bilaterales y coordinaciones de las operaciones de búsqueda y salvamento (SAR, por sus siglas en inglés) en el Océano Pacífico oriental. Expresó además que un acuerdo de este tipo formalizaría las responsabilidades de coordinación a lo largo de la línea de delimitación de las regiones de búsqueda y salvamento marítimas provisionales entre ambos Estados y formalizaría la definición de esa línea.

12. Posteriormente, se negoció el texto final y el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento fue suscrito en la ciudad de Lima, Perú, el 29 de abril de 2019, por el entonces ministro de relaciones exteriores embajador Néstor Popolizio Bardales, en representación del Perú, y por el entonces embajador Krishna Urs, en representación de los Estados Unidos de América.

13. El Acuerdo de Búsqueda y Salvamento se encuentra registrado en el "Archivo Nacional de Tratados Embajador Juan Miguel Bákula Patiño" con el código de BI.US.01.2019.

III. OBJETO

14. El objeto y fin del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento consiste, como su artículo 2 establece, en fortalecer la cooperación en materia de operaciones de búsqueda y salvamento (SAR, por sus siglas en inglés) a nivel aeronáutico y marítimo e incrementar la eficacia en la asistencia prestada a las personas que se encuentran en situaciones de peligro.

IV. DESCRIPCIÓN

15. El Acuerdo de Búsqueda y Salvamento tiene un título, un preámbulo, quince artículos y un Anexo denominado "Información de Contacto de los Centros de Coordinación de Salvamento Aeronáutico y Marítimo" (en adelante, el Anexo). Ha sido suscrito en castellano y en inglés.

16. El artículo 1 del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento tiene como encabezado "Términos y definiciones". En dicho artículo se señala que los términos y las definiciones contenidos en el Capítulo 1 del Anexo al Convenio SAR de 1979 y en el Capítulo 1 del Anexo 12 del Convenio de Chicago de 1944 serán aplicables

17. El artículo 2 del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento tiene como encabezado "Objeto del presente Acuerdo". En dicho artículo se señala que el objeto y fin del Acuerdo consiste en fortalecer la cooperación en materia de operaciones de rescate y salvamento a nivel aeronáutico y marítimo e incrementar la eficacia en la asistencia prestada a las personas que se encuentren en peligro.

18. El artículo 3 tiene como encabezado: "Regiones de búsqueda y salvamento". En su numeral 1 señala que las regiones aeronáuticas SAR de las Partes no son contiguas. En su numeral 2, que las regiones marítimas SAR de las Partes se delimitarán geográficamente por una línea continua que une las coordenadas: 3.39° S 95.38°W; 3.39°S 120°W; 5°S y 120°W. En su numeral 3 señala que las antes mencionadas coordenadas son las que utiliza el Sistema Geodésico Mundial de 1984 ("WGS 84") y están unidas por líneas geodésicas.

19. El artículo 3, numeral 4, señala por su parte, que la delimitación de las regiones SAR atañe solamente a las regiones dentro de las que cada Parte acepta la responsabilidad principal de la coordinación de las operaciones SAR. Por su parte, este artículo en su numeral 5 señala que la delimitación de las regionales SAR no prejuzga ni afecta la delimitación de cualquier frontera entre las Partes o con terceros Estados.

4

20. El artículo 4 indica cuáles son las entidades responsables de operaciones SAR a nivel aeronáutico y marítimo para cada Parte. Así, la Guardia Costera es la responsable de los Estados Unidos de América. En el caso del Perú, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas es responsable de la coordinación de las operaciones SAR a nivel marítimo, mientras que la Fuerza Aérea del Perú lo es respecto de las operaciones SAR a nivel aeronáutico (artículo 4, numerales 2 y 3).

21. Se añade a lo anterior que cada Parte informará a la otra Parte a la brevedad sobre cualquier cambio relativo a sus entidades SAR (artículo 4, numeral 4).

22. El artículo 5 del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento señala que su Anexo contiene la información de contacto de los Centros de Coordinación de Salvamento (RCC, por sus siglas en inglés), a nivel aeronáutico y marítimo de cada Parte.

23. El artículo 6, cuyo encabezado es "Realización de operaciones de búsqueda y salvamento", indica que las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio de Chicago de 1944 y del Convenio SAR de 1979 (artículo 6, numeral 1). A su vez señala que las directrices adicionales para la implementación del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento están contenidas en IAMSAR (artículo 6, numeral 2).

24. En el artículo 7 del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento, cuyo encabezado es "Cooperación entre centros de coordinación de salvamento", se regula el mecanismo a seguir para la cooperación entre centros de coordinación de salvamento, de modo que el RCC de una de las Partes enviará al RCC de la otra Parte las solicitudes de asistencia para personas que se encuentren en peligro (artículo 7, numeral 1).

25. Así, el RCC receptor acusará recibo de dichas solicitudes de inmediato y a su vez informará al RCC solicitante si puede prestar la asistencia solicitada. Finalmente, el RCC receptor informará al RCC solicitante el número, el(los) tipo(s) y el(los) distintivo(s) de llamada(s) de la(s) unidad(es) de salvamento asignada(s) y de los medios de comunicación que tiene a su disposición (artículo 7, numerales 2 y 3).

26. El artículo 8 del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento, cuyo título es "Coordinación y comunicación", señala que las operaciones SAR en la región SAR de una Parte deberán ser coordinadas por el RCC responsable de dicha región SAR (artículo 8, numeral 1). Adicionalmente, precisa que los RCC que participen en la coordinación de una operación SAR podrán acordar un método de coordinación distinto para esa operación, a fin de garantizar la eficacia de las operaciones SAR (artículo 8, numeral 2).

27. En ese artículo del Acuerdo, también se establece que durante una operación SAR conjunta, el RCC de la Parte en cuya región SAR se esté realizando la operación determinará, en coordinación con el RCC o los RCCs de la otra Parte, el método de comunicación con las unidades de salvamento (artículo 8, numeral 3). Se precisa, además, en el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento que nada de lo mencionado se interpretará como una modificación de las obligaciones de las aeronaves de comunicarse directamente con el control de tráfico aéreo, cuando así lo requieran la legislación o los reglamentos aplicables (artículo 8, numeral 4).

28. Respecto de la cooperación entre entidades SAR, el artículo 9 del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento señala que las Partes mejorarán dicha cooperación entre sus entidades SAR. Se añade que dicha cooperación podrá incluir ejercicios SAR conjuntos, controles periódicos de canales de comunicación, visitas recíprocas de expertos SAR e intercambio de información, entre otros (artículo 9, numeral 1).

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores - I.A.A.V.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores - I.A.A.V.

5

29. En ese artículo, el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento señala que la información a intercambiar entre las Partes puede incluir, pero no limitarse a: datos detallados de comunicaciones, información acerca de medios SAR, descripción de aeródromos disponibles, conocimiento de instalaciones médicas y de abastecimiento de combustible información útil para la capacitación del personal SAR (artículo 9, numeral 2).

30. Finalmente, en el citado artículo 9 se regula que las Partes podrán fomentar la cooperación SAR, comunicando los puntos de vista de sus países con respecto a asuntos SAR de interés mutuo y realizando controles y ejercicios de comunicación periódicos, incluso empleando medios de comunicación alternativos para la gestión de la sobrecarga de comunicaciones durante operaciones SAR de gran envergadura (artículo 9, numeral 3).

31. El artículo 10 del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento, cuyo título es "Financiamiento", establece que cada Parte sufragará los gastos en que incurra para participar en operaciones SAR o en cualesquiera otras actividades comprendidas en el ámbito del Acuerdo, salvo previo acuerdo escrito entre las Partes estableciendo lo contrario (artículo 10, numeral 1). El precitado artículo señala que la cooperación entre las Partes quedará sujeta a la disponibilidad de sus recursos, incluyendo al personal, los medios SAR y los recursos financieros (artículo 10, numeral 2).

32. El Anexo forma parte integrante del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento (artículo 11, numeral 1). Cada Parte podrá actualizar de forma unilateral su información de contacto consignada en el Anexo. Dicha información será efectiva en la fecha en que la otra Parte reciba aviso por escrito de la actualización en cuestión (artículo 11, numeral 2).

33. El artículo 12 permite enmiendas al Acuerdo de Búsqueda y Salvamento de forma escrita y de común acuerdo entre las Partes.

34. Según el artículo 13, que lleva por título "Aplicación", las disposiciones del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento no afectarán los derechos ni las obligaciones de ninguna de las Partes que surjan de otros acuerdos de los que ambas sean Partes, incluidos, pero no limitados al Convenio de Chicago de 1944 ni al Convenio SAR de 1979 y, tampoco infringirán los derechos ni las obligaciones de ninguna de las Partes en virtud del derecho internacional consuetudinario reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (artículo 13, numeral 1).

35. Enseguida, el artículo 13 señala que nada de lo mencionado en el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento afectará los derechos ni las obligaciones de ninguna de las Partes en virtud de otros acuerdos o del derecho internacional consuetudinario en lo relativo a la prestación de asistencia a personas que se encuentren en peligro (artículo 13, numeral 2).

36. El artículo 14 señala que las controversias que puedan surgir sobre la aplicación o la interpretación del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento se resolverán mediante consultas entre las Partes.

37. El artículo 15 establece que el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento entrará en vigor en la fecha de la última nota en un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes, en las cuales se notifiquen de haber cumplido con sus procedimientos internos para tal efecto (artículo 1, numeral 1). Adicionalmente, señala que cualquier Parte podrá terminar el referido Acuerdo mediante aviso por escrito cursado con seis meses de antelación a la otra Parte por vía diplomática (artículo 15, numeral 2).

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - I.A.A.V. - Ministerio de Relaciones Exteriores

6

38. Finalmente, en los últimos párrafos del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento se señala que los representantes de ambos Estados suscribieron el acuerdo debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos. De igual manera se señala la fecha en que el referido Acuerdo fue sido suscrito, siendo sus textos en inglés y español igualmente auténticos.

V. CALIFICACIÓN

39. El Acuerdo de Búsqueda y Salvamento tiene la naturaleza jurídica de tratado. Se concluye ello en tanto cumple con los elementos de la definición consuetudinaria de tratado. Algunos elementos de esta definición general se encuentran reflejados en el artículo 2, numeral 1, literal a, de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969 (en adelante, la Convención de Viena de 1969), de la cual el Perú es Parte.[14]

40. Así, el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento es un acuerdo entre dos Estados - sujetos de derecho internacional con capacidad para celebrar tratados -, el cual está destinado a establecer derechos y obligaciones entre sus Partes (por ejemplo, lo regulado en sus artículos 8 a 10, entre otros) en virtud del derecho internacional, dado que este es el ordenamiento jurídico llamado a regular las relaciones entre sujetos de derecho internacional.[15]

VI. OPINIONES TÉCNICAS

Opinión favorable del Ministerio de Defensa

41. A efectos de sustentar el presente informe, se ha considerado la opinión del Ministerio de Defensa (MINDEF) como entidad competente sobre las materias que versa el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento.

42. Al respecto, se ha tomado en cuenta el Informe Técnico de la Dirección General de Relaciones Internacionales del MINDEF del 11 de marzo de 2016 remitido con el Oficio N° 259-2016-MINDEF/D. Cabe recordar que este informe fue emitido cuando el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento estaba siendo negociado (es decir, era un acuerdo en proyecto). La Dirección General de Relaciones Internacionales del MINDEF precisa en este informe que el entonces proyecto no contravenía las normas y reglamentos legales vigentes ni los intereses institucionales (punto VI.1).

43. La Dirección General de Relaciones Internacionales del MINDEF señala, además, que suscribir el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento sería viable y contribuirá al desarrollo del país, mejorando las capacidades de búsqueda y salvamento permitiendo de ésta manera aumentar la eficacia de las operaciones de vigilancia acuática (punto VI.2).

44. La Dirección General de Relaciones Internacionales del MINDEF precisa también que es de interés del sector que se suscriba el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento. Ello, debido a lo accidentado de nuestra geografía por la presencia de la Cordillera de los Andes, la Selva Amazónica y todos los microclimas a lo largo del territorio nacional que hacen complejas las operaciones de búsqueda y salvamento frente a cualquier accidente aéreo. Suscribir el acuerdo implicaría el apoyo de medios tecnológicos, instrucción y entrenamiento, intercambio de experiencias, estandarización

[14] Aust, Anthony. *Modern Treaty Law and Practice*, 3a ed. Cambridge: Cambridge University Press, 2014, p. 14.
[15] Ngyuen, Quoc Dinh, Patrick Daillier, Mathias Forteau y Alain Pellet. *Droit international public*, 8a ed. Paris: L.G.D.J., 2009, p. 132. Aust, Anthony. *Op. Cit.*, p. 14.

7

de normas y procedimientos y cooperación para realizar las operaciones combinadas de búsqueda y rescate (punto VI.3).

45. En segundo lugar, se ha tenido en consideración el Informe Legal N° 793-2016-MINDEF/OGAJ(S) de la Oficina General de Asesoría Jurídica del MINDEF del 28 de marzo de 2016, remitido con el Oficio N° 259-2016-MINDEF/DM del 31 de marzo de ese año. Cabe recordar que este informe también fue emitido cuando el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento estaba siendo negociado (es decir, era un acuerdo en proyecto).

46. En dicho informe legal la Oficina General de Asesoría Jurídica del MINDEF señala, entre otras materias, que es opinión del Comandante de Operaciones de la Fuerza Aérea (Autoridad Nacional responsable del Servicio SAR Aeronáutico) que es de interés institucional la suscripción del referido instrumento. Ello, debido a lo accidentado de nuestra geografía que hace compleja las operaciones de búsqueda y salvamento, frente a cualquier accidente aéreo que implicaría el apoyo de medios tecnológicos, instrucción, entrenamiento, intercambio de experiencias, estandarización de normas y procedimientos (punto 2.8).

47. De ese modo, en dicho informe la Oficina General de Asesoría Jurídica del MINDEF precisa que el Secretario del Comandante General de la Marina de Guerra del Perú ha determinado que el entonces proyecto de Acuerdo de Búsqueda y Salvamento no contravenía las reglamentaciones vigentes ni intereses institucionales. Por el contrario, contribuirá al desarrollo del país, mejorando las capacidades de búsqueda y salvamento, permitiendo de esta manera aumentar la eficacia de las operaciones de vigilancia acuática (punto 2.8).

48. La Oficina General de Asesoría Jurídica del MINDEF precisa en ese informe que el entonces proyecto de Acuerdo de Búsqueda y Salvamento no afectaría los derechos ni las obligaciones que surjan de otros acuerdos en los que el Perú y los Estados Unidos de América sean partes (entre ellos el Convenio de Chicago de 1944 y el Convenio SAR de 1979). De igual manera, se aclaró que su texto no infringirá los derechos ni las obligaciones de ninguna de las partes en virtud del derecho internacional consuetudinario sobre el Derecho del Mar (punto 2.9).

49 Adicionalmente, la Oficina General de Asesoría Jurídica del MINDEF señala en su referido informe que el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento no genera obligación respecto de la parte peruana de emitir alguna norma con rango de ley que resulte necesaria para su ejecución (punto 2.11).

50. Por otro lado, en el antes referido informe legal del 2016, la Oficina General de Asesoría Jurídica del MINDEF hace hincapié en diversas ventajas y beneficios del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento. Así, se señala que este tratado es un instrumento internacional altamente beneficioso que permitirá mejorar la asistencia prestada en las operaciones que requieran búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo (punto 2.13).

51. La Oficina General de Asesoría Jurídica del MINDEF también señala que bajo el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento se optimizarán las relaciones con el Gobierno de los Estados Unidos de América en diversos ámbitos, entre ellos, el vinculado a la cooperación entre las entidades de búsqueda y salvamento (punto 2.14).

52. Por lo expuesto, en este segundo informe, el MINDEF, a través de su Oficina General de Asesoría Jurídica, expresó su opinión favorable respecto del entonces proyecto de Acuerdo de Búsqueda y Salvamento y recomendó continuar con el trámite de suscripción y aprobación correspondientes.

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - H.W.C. - Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - A.A.V. - Ministerio de Relaciones Exteriores

8

53. Posteriormente, se emitió el Informe Técnico N° 134-2020-MINDEF/VPD-DIGRIN del 24 de julio de 2020 de la Dirección General de Relaciones Internacionales del MINDEF.

54. En dicho informe la Dirección General de Relaciones Internacionales del MINDEF precisa que la suscripción del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento es beneficioso para el Perú, ya que permite mejorar las capacidades en el ámbito de la búsqueda y salvamento. Además, permite contar con mejores medios tecnológicos, instrucción y entrenamiento, todo ello a través del intercambio de experiencias, estandarización de normas y procedimientos (punto 2.4).

55. La Dirección General de Relaciones Internacionales del MINDEF concluye en su informe que el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento es beneficioso para los intereses nacionales y que este acuerdo se encuentra acorde al marco legal nacional vigente (punto 3.1).

56. Por otro lado, a través del Oficio N° 4656-2020-MINDEF/SG del 8 de septiembre de 2020, el MINDEF remitió al Ministerio de Relaciones Exteriores la actualización de su opinión técnico-legal del 2016 sobre el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento. Por intermedio de dicho oficio el referido sector remitió el Informe Legal N° 763-2020-MINDEF/SG-OGAJ(S) del 13 de agosto de 2020 de la Oficina General de Asesoría Jurídica del MINDEF.

57. En el Informe Legal N° 763-2020-MINDEF/SG-OGAJ(S), la Oficina General de Asesoría Jurídica del MINDEF precisa que el Secretario del Comandante General de la Marina de Guerra del Perú ha señalado que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas es responsable de la coordinación de las operaciones SAR a nivel marítimo, lo cual está alineado al marco legal vigente, esto es en el Decreto Legislativo N° 1147 y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 015-2014-DE (punto 3.11). Por su parte, precisa dicha oficina que el Secretario General de la Comandancia General de la Fuerza Aérea opina favorablemente respecto del perfeccionamiento del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento (punto 3.12).

58. El antes mencionado informe legal del MINDEF, la Oficina General de Asesoría Jurídica hace referencia al Informe Técnico N° 134-2020-MINDEF/VPD-DIGRIN de la Dirección General de Relaciones Internacionales. Se señala que en dicho informe se menciona que el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento es beneficioso para el desarrollo del Perú, toda vez que permitirá mejorar las capacidades en el ámbito de la búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo. Además, el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento permitirá contar con mejores medios tecnológicos, instrucción y entrenamiento, a través del intercambio de experiencias, estandarización de normas y procedimientos (punto 3.13).

59. Es así, que la Oficina General de Asesoría Jurídica del MINDEF considerando la normativa vigente y luego de analizar las opiniones técnicas favorables antes señalas se ratifica con la opinión favorable emitida mediante el Informe Legal N° 793-2016-MINDEF/OGAJ(S) arriba mencionado. En ese sentido, concluye que es viable iniciar el procedimiento para su perfeccionamiento interno (punto IV).

Opinión favorable de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores

60. Para la elaboración del presente informe de perfeccionamiento del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento, también se ha considerado la opinión de la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerios de

9

Relaciones Exteriores contenida en el Memorándum DSL002482021 del 25 de mayo de 2021.

61. En el referido memorándum, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos expresa que el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento provee un marco internacional estandarizado de búsqueda y salvamento (SAR) que permite la implementación de un sistema internacional SAR, con el objetivo de rescatar personas en peligro en el mar, de manera más eficiente. Agrega a ello que, si bien los Estados cuyas embarcaciones enarbolan su pabellón tenían la obligación de prestar ayuda a las embarcaciones en el mar, hasta la adopción del Convenio SAR en 1979, no existía ningún sistema internacional que regulara dichas operaciones (punto 15).

62. Se precisa también en dicha opinión que, con la adopción del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento, se estableció un sistema internacional SAR que sirvió de base para la implementación de sistemas SAR nacionales. Así, los Estados se comprometieron a coordinar operaciones SAR, mediante sus RCC, dentro de regiones de responsabilidad o regiones SAR determinadas (punto 16).

63. En ese sentido, se expresa que el Perú es responsable de prestar seguridad a toda embarcación o aeronave que recorra el mar y el espacio en las regiones SAR establecidas en el marco de lo previsto fundamentalmente en el Convenio SAR en 1979 y el Anexo 12 del Convenio de Chicago de 1944, tratados de los que son parte tanto el Perú como los Estados Unidos de América (punto 16).

64. De esta manera, se agrega, los Estados costeros están obligados a coordinar las operaciones SAR para apoyar a aquella embarcación durante los servicios SAR que presten. Para ese efecto, pueden suscribir acuerdos bilaterales que mejoren la efectividad y eficacia de las operaciones. En ese sentido, la Dirección General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos concuerda con el MINDEF en que el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento permitirá mejorar la asistencia prestada en las operaciones SAR además de optimizar las relaciones con los Estados Unidos de América. Asimismo, se agrega, se debe de tener en consideración el gran interés de la Marina de Guerra y de la Fuerza Aérea en la pronta entrada en vigor del referido tratado para poder iniciar dichas operaciones (punto 17).

VII. VÍA DE PERFECCIONAMIENTO

65. Luego del estudio y análisis correspondiente del tratado bajo consideración, así como de las disposiciones correspondientes el Convenio de Chicago de 1944 y del Convenio SAR de 1979, la Dirección General de Tratados del Ministerio de Relaciones Exteriores concluye que el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo", suscrito en la ciudad de Lima, Perú, el 29 de abril del 2019, no versa sobre alguna de las materias contempladas en el artículo 56° de la Constitución Política.

66. El Acuerdo de Búsqueda y Salvamento no versa sobre Derechos Humanos pues no crea, modifica o extingue derechos u obligaciones relativas a la protección del ser humano basados en la dignidad intrínseca del individuo.[16] Tampoco es un tratado a través del cual el Perú se "obliga a la adopción de medidas encaminadas directamente a dotar de mayor eficacia los derechos humanos", como ha señalado el Tribunal Constitucional en la Sentencia del Expediente N° 032-2010-PI/TC, del 19 de

[16] Remiro Brotóns, Antonio y Otros. *Derecho Internacional. Curso* General. Valencia: Tirant lo Blanch, 2010, p. 735.

10

julio de 2011.[17] En ese sentido, no se puede afirmar que se encuentra inmerso en el supuesto descrito en el numeral 1 del artículo 56° de la Constitución Política.

67. Por su parte, el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento tampoco versa sobre soberanía, dominio o integridad del Estado. El objeto de dicho tratado solo consiste en fortalecer la cooperación en materia de operaciones de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo e incrementar la eficacia en la asistencia prestada a las personas que se encuentran en peligro.

68. Cabe indicar que, como señala el propio artículo 3, párrafo 1 del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento, las regiones aeronáuticas SAR de las partes "no son contiguas". A su vez, tal como señala el artículo 3, párrafo 2 del tratado, las regiones marítimas SAR de las partes se delimitan por una línea continua que une ciertas coordenadas geográficas. Esa línea se encuentra en alta mar. Por lo tanto, ello no implica algún tipo de delimitación del territorio de las partes. A ello se debe añadir lo estipulado por el artículo 3 párrafo 5 del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento que señala que la delimitación de las regiones SAR "no prejuzga ni afecta la delimitación de cualquier frontera entre las Partes o con terceros Estados".

69. Además de ello, cabe tener en cuenta la dinámica de las coordinaciones de las operaciones de búsqueda y salvamento según el tratado bajo consideración. Así, de conformidad con el artículo 7, numeral 1 y 2 del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento, el RCC de una Parte enviará al RCC de la otra Parte las solicitudes de asistencia para personas que se encuentren en peligro y el RCC receptor acusará de recibo a dichas solicitudes inmediatamente. Luego, según el artículo 7, numeral 3 del tratado, el RCC receptor informará al RCC solicitante lo antes posible si puede prestar la asistencia solicitada. Por su parte, el artículo 8 del Acuerdo de Búsqueda y Salvamento confirma que las operaciones de búsqueda y salvamento en la región SAR de una parte deberán ser coordinadas por el RCC de cada parte responsable de esa región SAR (artículo 8, numeral 1). Es por ello que se afirma que ninguno de los Estados Partes del tratado operará en el territorio del otro Estado.

70. El Acuerdo de Búsqueda y Salvamento tampoco se encuentra inmerso en el supuesto del artículo 56°, numeral 3 de la Constitución Política, es decir no versa sobre defensa nacional. Si bien la Constitución no define la defensa nacional, el Tribunal Constitucional, en su sentencia relativa al Expediente N.° 0017-2003-AI/TC del 16 de marzo de 2004, ha señalado que:

> "De acuerdo con el artículo 163 de la Constitución, la Defensa Nacional es integral y permanente; por tanto involucra al conjunto de acciones y previsiones que permiten la subsistencia y permanencia del Estado, incluyendo su integridad, unidad y facultad de actuar con autonomía en lo interno, y libre de subordinación en lo externo [...]. [La Defensa Nacional] [e]s 'integral' porque abarca diversos campos, como el económico, político, social, cultural, militar, etc.; y 'permanente', debido a que se trata de una actividad constante que se relaciona con sus sentidos preventivo y represivo".[18]

71. En atención a la definición proporcionada por el Tribunal Constitucional, se puede entender que un tratado versa sobre defensa nacional cuando en su texto se aborden o se traten materias como las descritas en el párrafo anterior, las cuales no abordadas en el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento, por lo tanto, es un tratado que no versa sobre defensa nacional. Al respecto, se debe resaltar que se ha tenido en cuenta

[17] Tribunal Constitucional. Sentencia del Expediente N° 032-2010-PI/TC, de 19 de julio de 2011, fundamento 69.

[18] Tribunal Constitucional. Sentencia del Expediente N.° 0017-2003-AI/TC, de 16 de marzo de 2004, fundamento 30.

la opinión del sector Defensa – principalmente - por el rol que tendrán las entidades de coordinación SAR para la ejecución del tratado.

72. El Acuerdo de Búsqueda y Salvamento tampoco se encuentra incurso en el supuesto del artículo 56°, numeral 4 de la Constitución Política, es decir no versa sobre obligaciones financieras del Estado. Como su propio artículo 10, párrafo 2 lo dispone, la cooperación en virtud de este tratado "quedará sujeta a la disponibilidad de recuerdos de las Partes, incluyendo al personal, los medios SAR y los recursos financieros". En ese sentido, el Acuerdo de Búsqueda y Salvamento no exige "erogaciones económicas internas o externas" al Estado tal como señaló el Tribunal Constitucional en su sentencia del expediente N.° 00002-2009-PI/TC.[19]

73. El Acuerdo de Búsqueda y Salvamento tampoco crea, modifica o suprime tributos, no exige la modificación o derogación de alguna ley, y no es un tratado que exija medidas legislativas para su ejecución.

74. Por las consideraciones expuestas, la Dirección General de Tratados concluye que la vía que corresponde para el perfeccionamiento interno del "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo", es la prevista en el artículo 57° de la Constitución Política del Perú y en el segundo párrafo del artículo 2 de la Ley N° 26647, Ley que establece las normas que regulan los actos relativos al perfeccionamiento nacional de los tratados celebrados por el Estado peruano.

75. En consecuencia, corresponde que el referido acuerdo sea ratificado internamente por el Presidente de la República mediante decreto supremo debiendo dar cuenta de ello al Congreso de la República de conformidad con el artículo 57° de la Constitución Política.

Lima, 9 de septiembre del 2021

Hubert Wieland Conroy
Embajador
Encargado de la Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

REPÚBLICA DEL PERU - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores

[19] Tribunal Constitucional. Sentencia del Expediente N.° 00002-2009-PI/TC, de 5 de febrero de 2010, fundamento 45.

REPÚBLICA DEL PERU - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores
I.A.A.V.

12

ACUERDO

ENTRE EL

GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Y EL

GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

EN MATERIA DE

BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AERONÁUTICO Y MARÍTIMO

El Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América, en adelante las "Partes";

Reconociendo la gran importancia que reviste la cooperación entre las Partes en materia de operaciones de búsqueda y salvamento (SAR, por sus siglas en inglés) aeronáutico y marítimo;

En su condición de Partes del Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimos, celebrado en Hamburgo el 27 de abril de 1979, en adelante el "Convenio SAR", y en el Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, en adelante el "Convenio de Chicago";

Tomando nota del Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento, en adelante el "Manual IAMSAR";

Han convenido en lo siguiente:

Artículo 1

Términos y definiciones

Para los fines del presente Acuerdo, los términos y las definiciones contenidos en el Capítulo 1 del Anexo al Convenio SAR y en el Capítulo 1 del Anexo 12 del Convenio de Chicago se aplican al momento en que entre en vigor el presente Acuerdo.

Artículo 2

Objeto del presente Acuerdo

El objeto del presente Acuerdo consiste en fortalecer la cooperación en materia de operaciones SAR a nivel aeronáutico y marítimo e incrementar la eficacia en la asistencia prestada a las personas que se encuentren en peligro.

Artículo 3

Regiones de búsqueda y salvamento

1. Las regiones aeronáuticas SAR de las Partes no son contiguas.

2. Las regiones marítimas SAR de las Partes se delimitarán geográficamente por una línea continua que une las siguientes coordenadas:

3.39° S 95.38° W; 3.39° S 120° W; 5° S 120° W

3. Las coordenadas en el presente artículo utilizan el Sistema Geodésico Mundial de 1984 ("WGS 84") y están unidas por líneas geodésicas.

4. La delimitación de las regiones SAR atañe solamente a las regiones dentro de las que cada Parte acepta la responsabilidad principal de la coordinación de las operaciones SAR.

5. La delimitación de las regiones SAR no prejuzga ni afecta la delimitación de cualquier frontera entre las Partes o con terceros Estados.

Artículo 4

Servicios responsables de operaciones de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo

1. Las entidades responsables de operaciones SAR a nivel aeronáutico y marítimo (en adelante "entidades SAR") de cada Parte se indican a continuación.

2. Para el Gobierno de los Estados Unidos de América, la Guardia Costera de los Estados Unidos es responsable de la coordinación de las operaciones SAR a nivel aeronáutico y marítimo.

3. Para el Gobierno de la República del Perú, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas es responsable de la coordinación de las operaciones SAR a nivel marítimo, y la Fuerza Aérea es responsable de la coordinación de las operaciones SAR a nivel aeronáutico.

4. Cada Parte informará a la otra Parte a la brevedad sobre cualquier cambio relativo a sus entidades SAR.

Artículo 5

Centros de coordinación de salvamento

La información de contacto de los centros de coordinación de salvamento a nivel aeronáutico y marítimo (RCC, por sus siglas en inglés) de cada Parte se consigna en el Anexo al presente Acuerdo.

Artículo 6

Realización de operaciones de búsqueda y salvamento

1. Las Partes actuarán de conformidad con las disposiciones del Convenio SAR y del Convenio de Chicago.

2. El Manual IAMSAR contiene directrices adicionales para la implementación del presente Acuerdo.

Artículo 7

Cooperación entre centros de coordinación de salvamento

1. El RCC de una de las Partes enviará al RCC de la otra Parte las solicitudes de asistencia para personas que se encuentren en peligro.

2. El RCC receptor acusará recibo de dichas solicitudes inmediatamente.

3. El RCC receptor informará al RCC solicitante lo antes posible si puede prestar la asistencia solicitada. El RCC receptor informará al RCC solicitante el número, el(los) tipo(s) y el(los) distintivo(s) de llamada(s) de la(s) unidad(es) de salvamento asignada(s) y de los medios de comunicación que tiene a su disposición.

Artículo 8

Coordinación y comunicación

1. Las operaciones SAR en la región SAR de una Parte deberán ser coordinadas por el RCC responsable de esa región SAR.

2. A fin de garantizar la eficacia de las operaciones SAR, los RCC que participen en la coordinación de una operación SAR podrán acordar un método de coordinación distinto para esa operación.

3. Durante una operación SAR conjunta, el RCC de la Parte en cuya región SAR se esté realizando la operación determinará, en coordinación con el RCC o los RCCs de la otra Parte, el método de comunicación con las unidades de salvamento.

4. Nada de lo mencionado en el presente Acuerdo se interpretará como una modificación de las obligaciones de las aeronaves de comunicarse directamente con el control de tráfico aéreo, cuando así lo requieran la legislación o los reglamentos aplicables.

Artículo 9

Cooperación entre entidades SAR

1. Las Partes mejorarán la cooperación entre sus entidades SAR. Dicha cooperación podrá incluir, entre otros, ejercicios SAR conjuntos, controles periódicos de canales de comunicación, visitas recíprocas de expertos SAR e intercambio de información.

2. Las Partes tienen la intención de intercambiar información con miras a aumentar la eficacia de las operaciones SAR. Esta información puede incluir, pero no limitarse a:

a. datos detallados de comunicaciones;

b. información acerca de medios SAR;

c. descripción de aeródromos disponibles;

d. conocimiento de instalaciones médicas y de abastecimiento de combustible; e

e. información útil para la capacitación del personal SAR.

3. Las Partes podrán fomentar la cooperación SAR:

a. comunicando los puntos de vista de sus países con respecto a asuntos SAR de interés mutuo comprendidos en el ámbito del presente Acuerdo;

b. realizando controles y ejercicios de comunicación periódicos, incluso empleando medios de comunicación alternativos para la gestión de la sobrecarga de comunicaciones durante operaciones SAR de gran envergadura.

Artículo 10

Financiamiento

1. Cada Parte sufragará los gastos en que incurra para participar en operaciones SAR o en cualesquiera otras actividades comprendidas en el ámbito del presente Acuerdo, salvo previo acuerdo escrito entre las Partes estableciendo lo contrario.

2. La cooperación en virtud del presente Acuerdo quedará sujeta a la disponibilidad de recursos de las Partes, incluyendo al personal, los medios SAR y los recursos financieros.

Artículo 11

Anexo

1. El anexo al presente Acuerdo forma parte integrante del mismo.

2. Cada Parte podrá actualizar de forma unilateral su información de contacto consignada en el Anexo del presente Acuerdo. Dicha información será

17

efectiva en la fecha en que la otra parte reciba aviso por escrito de la actualización en cuestión.

Artículo 12

Enmiendas

El presente Acuerdo podrá ser enmendado de forma escrita de común acuerdo entre las Partes.

Artículo 13

Aplicación

1. Las disposiciones del presente Acuerdo no afectarán los derechos ni las obligaciones de ninguna de las Partes que surjan de otros acuerdos de los que ambas sean partes, incluidos pero no limitados al Convenio SAR y al Convenio de Chicago, ni infringirán los derechos ni las obligaciones de ninguna de las Partes en virtud del derecho internacional consuetudinario reflejado en la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982.

2. Nada de lo mencionado en el presente Acuerdo afectará los derechos ni las obligaciones de ninguna de las Partes en virtud de otros acuerdos o del derecho internacional consuetudinario en lo relativo a la prestación de asistencia a personas que se encuentren en peligro.

Artículo 14

Resolución de controversias

Las controversias sobre la aplicación o la interpretación del presente Acuerdo se resolverán mediante consultas entre las Partes.

18

Artículo 15

Entrada en vigor y terminación

1. El presente Acuerdo entrará en vigor en la fecha de la última nota en un intercambio de notas diplomáticas entre las Partes notificándose cada una haber cumplido con sus procedimientos internos para tal efecto.

2. Cualquier Parte podrá terminar el presente Acuerdo mediante aviso por escrito cursado con seis meses de antelación a la otra Parte por vía diplomática.

EN FE DE LO CUAL, los abajo firmantes, debidamente autorizados por sus respectivos Gobiernos, han suscrito este Acuerdo.

Suscrito en Lima el 29 de abril de 2019, en dos ejemplares, en los idiomas inglés y español, siendo ambos textos igualmente auténticos.

POR EL GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ	POR EL GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

ACUERDO

ENTRE EL

GOBIERNO DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ

Y EL

GOBIERNO DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA

EN MATERIA DE

BÚSQUEDA Y SALVAMENTO AERONÁUTICO Y MARÍTIMO

ANEXO

INFORMACIÓN DE CONTACTO

DE LOS CENTROS DE COORDINACIÓN DE SALVAMENTO

AERONÁUTICO Y MARÍTIMO

Para el Gobierno de la República del Perú:

Dirección General de Capitanías y Guardacostas	
Nombre del RCC:	PEMCC
Dirección:	Comandancia de Operaciones Guardacostas Base Naval del Callao AV. Contralmirante MORA S/N – Callao, Perú
Comunicaciones terrestres:	Teléfono: 51-1-4202020 Fax: 51-1-4200766 51-1-4291547 Correo electrónico: pemcc@dicapi.mil.pe

20

Para el Gobierno de los Estados Unidos de América:

Guardia Costera de los Estados Unidos (Desde 3.39° S 95.38° W hasta 3.39° S 111.33° W)	
Nombre del JRCC:	JRCC Alameda
Dirección:	Commander (drm) Eleventh Coast Guard District Coast Guard Island Building 51-2 Alameda, California 94501-5100 United States
Comunicaciones terrestres:	Teléfono: +1 510 437 3701 Fax: +1 510 437 3017 Correo electrónico: RCCAlameda@uscg.mil
(Desde 3.39° S 111.33° W hasta 3.39° S 120° W)	
Nombre del JRCC:	JRCC Honolulu
Dirección:	Commander (drm) Fourteenth Coast Guard District 300 Ala Moana Blvd. Suites 9-240 Honolulu, Hawaii 96850-4982 United States
Comunicaciones terrestres:	Teléfono: +1 808 535 3333 Fax: +1 808 535 3338 Correo electrónico: jrcchonolulu@uscg.mil

21

AGREEMENT

BETWEEN THE

GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PERU

AND THE

GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

ON

AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE

The Government of the Republic of Peru and the Government of the United States of America, hereinafter referred to as the "Parties";

Recognizing the great importance of cooperation between the Parties in conducting aeronautical and maritime search and rescue (SAR) operations;

Being Parties to the International Convention on Maritime Search and Rescue, done at Hamburg on April 27, 1979, hereinafter referred to as the "SAR Convention", and the Convention on International Civil Aviation, opened for signature at Chicago on December 7, 1944, hereinafter referred to as the "Chicago Convention";

Noting the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual, hereinafter referred to as the "IAMSAR Manual";

Have agreed as follows:

Article 1

Terms and Definitions

For purposes of this Agreement, the terms and definitions contained in Chapter 1 of the Annex to the SAR Convention and in Chapter 1 of Annex 12 to the Chicago Convention, at the time this Agreement enters into force, shall apply.

Article 2

Objective of this Agreement

The objective of this Agreement is to strengthen cooperation in the field of maritime and aeronautical SAR and to enhance effectiveness in assisting persons in distress.

Article 3

Search and Rescue Regions

1. The aeronautical SAR regions of the Parties are not contiguous.

2. The maritime SAR regions of the Parties shall be delimited geographically by a continuous line connecting the following coordinates:

3.39° S 95.38° W; 3.39° S 120° W; 5° S 120° W

3. The coordinates in this article use the World Geodetic System 1984 ("WGS 84") and are connected by geodetic lines.

4. The delimitation of SAR regions concerns only the regions within which each Party accepts primary responsibility for the coordination of SAR operations.

5. The delimitation of SAR regions shall not prejudice or affect the delimitation of any boundary between the Parties or with third States.

Article 4

Services Responsible for Aeronautical and Maritime Search and Rescue

1. Each Party's agencies responsible for aeronautical and maritime SAR (hereinafter "SAR agencies") are specified below.

2. For the Government of the United States of America, the United States Coast Guard is responsible for coordinating aeronautical and maritime SAR operations.

3. For the Government of the Republic of Peru, the General Directorate of Captaincies and Coastguards is responsible for coordinating maritime SAR operations, and the Air Force is responsible for coordinating aeronautical SAR operations.

4. Each Party shall promptly inform the other Party of any changes in its SAR agencies.

23

Article 5

Rescue Coordination Centers

The contact information for each Party's aeronautical and maritime rescue coordination centers (RCCs) is contained in the Annex to this Agreement.

Article 6

Conduct of Search and Rescue Operations

1. The Parties shall act in conformity with the provisions of the SAR Convention and the Chicago Convention.

2. The IAMSAR Manual provides additional guidelines for use in implementing this Agreement.

Article 7

Cooperation between Rescue Coordination Centers

1. A request from either Party's RCC to assist persons in distress shall be sent to the RCC of the other Party.

2. Receipt of such requests shall be confirmed immediately by the receiving RCC.

3. The receiving RCC shall advise the requesting RCC as soon as possible as to whether such assistance can be provided. The receiving RCC shall advise the requesting RCC of the number, type(s), and call sign(s) of the rescue unit(s) assigned, and of the means of communications it has at its disposal.

Article 8

Coordination and Communication

1. SAR operations in the SAR region of a Party shall be coordinated by the RCC responsible for that SAR region.

2. In order to ensure the effectiveness of a SAR operation, the RCCs involved in the coordination of the SAR operation may agree on a different method of coordination for that operation.

24

3. During a joint SAR operation, the RCC of the Party in whose SAR region such operation is being conducted shall determine, in coordination with the RCC or RCCs of the other Party, the method of communication with the rescue units.

4. Nothing in this Agreement shall be interpreted as altering the obligations of aircraft to communicate directly with air traffic control, where required by applicable law or regulation.

Article 9

Cooperation Between SAR Agencies

1. The Parties shall enhance cooperation between their SAR agencies. Such cooperation may include, *inter alia*, joint SAR exercises, regular checks of communication channels, reciprocal visits by SAR experts, and the exchange of information.

2. The Parties intend to exchange information to improve the effectiveness of SAR operations. This information may include, but is not limited to:

a. communication details;

b. information about SAR facilities;

c. descriptions of available airfields;

d. knowledge of medical and fueling facilities; and

e. information useful for training SAR personnel.

3. The Parties may promote SAR cooperation by:

a. communicating national views on SAR issues of mutual interest within the scope of this Agreement;

b. conducting regular communications checks and exercises, including the use of alternative means of communications for handling communication overloads during major SAR operations.

Article 10

Funding

1. Each Party shall bear its own costs arising from its participation in SAR operations or in any other activities within the scope of this Agreement, except as may be agreed otherwise by the Parties in writing in advance.

25

2. Cooperation under this Agreement shall be subject to the availability of resources at the disposal of the Parties, including personnel, SAR facilities, and financial resources.

Article 11

Annex

1. The Annex to this Agreement constitutes an integral part of this Agreement.

2. Either Party may unilaterally update its contact information contained in the Annex. Such information shall become effective on the date on which the other Party receives written notification of the update.

Article 12

Amendments

This Agreement may be amended with the written agreement of both Parties.

Article 13

Application

1. The provisions of this Agreement shall not affect the rights or obligations of either Party deriving from other agreements to which they are both parties, including but not limited to the SAR Convention and the Chicago Convention, and shall not infringe on the rights and obligations of either Party under customary international law as reflected in the 1982 United Nations Convention on the Law of the Sea.

2. Nothing in this Agreement shall affect the rights or obligations of either Party under other agreements or customary international law to provide assistance to persons in distress.

Article 14

Dispute Resolution

Disputes concerning the application or interpretation of this Agreement shall be resolved through consultations between the Parties.

26

Article 15

Entry into Force and Termination

1. This Agreement shall enter into force on the date of the last note in an exchange of diplomatic notes between the Parties notifying each other that they have completed any internal procedures required for entry into force.

2. Either Party may terminate this Agreement with six months' advance notice in writing through diplomatic channels to the other Party.

IN WITNESS WHEREOF the undersigned, being duly authorized by their respective Governments, have signed this agreement.

Done at Lima on this 29th day of April, 2019, in two copies, in the English and Spanish languages, both texts being equally authentic.

FOR THE GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PERU

FOR THE GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

AGREEMENT

BETWEEN THE

GOVERNMENT OF THE REPUBLIC OF PERU

AND THE

GOVERNMENT OF THE UNITED STATES OF AMERICA

ON

AERONAUTICAL AND MARITIME SEARCH AND RESCUE

ANNEX

AERONAUTICAL AND MARITIME RESCUE COORDINATION CENTER CONTACT INFORMATION

For the Government of the Republic of Peru:

General Directorate of Captaincies and Coastguards	
Name of RCC:	PEMCC
Address:	Comandancia de Operaciones Guardacostas Base Naval del Callao AV. Contralmirante MORA S/N – Callao, Perú
Landline Communications:	Telephone: 51-1-4202020 Fax: 51-1-4200766 51-1-4291547 E-mail: pemcc@dicapi.mil.pe

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores - I.A.A.V.

28

For the Government of the United States of America:

United States Coast Guard (From 3.39° S 95.38° W to 3.39° S 111.33° W)	
Name of JRCC:	JRCC Alameda
Address:	Commander (drm) Eleventh Coast Guard District Coast Guard Island Building 51-2 Alameda, California 94501-5100 United States
Landline Communications:	Telephone: +1 510 4373701 Fax: +1 510 437 3017 Email: RCCAlameda@uscg.mil
(From 3.39° S 111.33° W to 3.39° S 120° W)	
Name of JRCC:	JRCC Honolulu
Address:	Commander (drm) Fourteenth Coast Guard District 300 Ala Moana Blvd. Suites 9-240 Honolulu, Hawaii 96850-4982 United States
Landline Communications:	Telephone: +1 808 535 3333 Fax: +1 808 535 3338 Email: jrcchonolulu@uscg.mil

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores - I.A.A.V.

29

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES
DE LA REPÚBLICA DEL PERÚ
DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS

Se autentica el presente documento, que es

"COPIA FIEL DEL ORIGINAL"

Que se conserva en el Archivo Nacional de Tratados "Embajador Juan Miguel Bákula Patiño", registrado con el código B1. US. 01. 2019 y que consta de 17 páginas.

Lima, 07-09-2021

REPÚBLICA DEL PERÚ - Dirección General de Tratados - Ministerio de Relaciones Exteriores

Iván Aybar Valdivia
Primer Secretario
Subdirector de Evaluación y Perfeccionamiento
Dirección General de Tratados
Ministerio de Relaciones Exteriores

Doc 7300/6

CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CONVENIO SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

This document supersedes Doc 7300/5.
Le présent document annule et remplace le Document 7300/5.
Este documento remplaza al Doc 7300/5.

SIXTH EDITION – SIXIÈME ÉDITION – SEXTA EDICIÓN

1 9 8 0

INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION
ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

FOREWORD

1. This document contains, except for the seven Articles mentioned in paragraph 2(*a*) and (*b*) below, at pages 1 to 38,

— the text of the Convention on International Civil Aviation in the English language, as signed at Chicago on 7 December 1944, and

— the text of the said Convention in the French and Spanish languages annexed to the Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) which was signed at Buenos Aires on 24 September 1968 and which came into force, as among the States which had signed it without reservation as to acceptance, on 24 October 1968 (the Protocol being hereinafter referred to as the "Buenos Aires Protocol").

In addition, this document contains, at pages 39 to 42, the text of the above-mentioned Buenos Aires Protocol.

Note. — Under Article 1 of the Buenos Aires Protocol the text of the Convention in the French and Spanish languages annexed to the Protocol, together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as specifically referred to in the last paragraph of the Convention.

2. In the body of the above-mentioned texts of the Convention, in English, French and Spanish, as presented in this document, are incorporated all the amendments made to the Convention which are in force at this date, 31 March 1980, namely in respect of the Articles specified in (*a*) and (*b*) below:

(*a*) Articles 45, 48(*a*), 49(*e*), 50(*a*), 56 and 61 of the Convention were partly amended by the Assembly at its 8th, 13th, 14th, 17th(A), 18th and 21st Sessions and the wording of the amended parts of these Articles is of equal authenticity in English, French and Spanish. In this document, the English text of these Articles is the text signed at Chicago, as so amended, and the French and Spanish texts of these Articles are the texts thereof as annexed to the Buenos Aires Protocol but after including therein the amendments in question. Attention is invited to the footnotes to these Articles.

AVANT-PROPOS

1. Le présent document comporte, à l'exception des sept articles mentionnés au paragraphe 2, alinéas *a*) et *b*), ci-dessous, pages 1 à 38

— le texte de la Convention relative à l'Aviation civile internationale en langue anglaise, signée le 7 décembre 1944, à Chicago;

— le texte de ladite Convention en langues française et espagnole annexé au Protocole concernant le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944), Protocole qui a été signé le 24 septembre 1968, à Buenos Aires et qui est entré en vigueur, le 24 octobre 1968, à l'égard des États qui l'ont signé sans réserve d'acceptation (le Protocole est appelé ci-après le "Protocole de Buenos Aires").

En outre, le présent document contient le texte du Protocole de Buenos Aires précité, pages 39 à 42.

Note. — En vertu de l'article 1er du Protocole de Buenos Aires, le texte en langues française et espagnole de la Convention annexé au Protocole constitue, conjointement avec le texte en langue anglaise de la Convention, le texte faisant également foi dans les trois langues, tel que prévu expressément au dernier paragraphe de la Convention.

2. Les textes anglais, français et espagnol précités de la Convention, tels qu'ils figurent dans le présent document, comportent tous les amendements qui ont été apportés à la Convention et qui sont en vigueur à ce jour, le 31 mars 1980, à l'égard des articles visés en *a*) et *b*) ci-dessous:

a) Les articles 45, 48 *a*), 49 *e*), 50 *a*), 56 et 61 de la Convention ont été partiellement amendés par l'Assemblée lors de ses 8ème, 13ème, 14ème, 17ème (A), 18ème et 21ème sessions, le texte des passages amendés de ces articles faisant également foi en français, anglais et espagnol. Dans le présent document, le texte anglais desdits articles est le texte signé à Chicago et ainsi amendé; leurs textes français et espagnol sont des textes annexés au Protocole de Buenos Aires, y compris toutefois les amendements en question. On voudra bien se reporter aux notes de bas de page relatives à ces articles.

PREÁMBULO

1. Este documento contiene, excepto por lo que se refiere a los siete Artículos mencionados en el párrafo 2 *a*) y *b*) siguiente, en las páginas 1 a 38

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

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

Además, este documento contiene, en las páginas 39 a 42 el texto del Protocolo de Buenos Aires a que se hace referencia anteriormente.

Nota. — En virtud del Artículo 1 del Protocolo de Buenos Aires, el texto del Convenio en los idiomas español y francés adjunto al Protocolo constituye, con el texto en el idioma inglés del Convenio, el texto igualmente auténtico en tres idiomas, tal como se prevé expresamente en el párrafo final del Convenio.

2. En los textos mencionados del Convenio en español, francés e inglés, tal como se presentan en este documento, se han incluido todas las enmiendas hechas al Convenio que están en vigor en esta fecha, 31 de marzo de 1980, y que se refieren a los Artículos mencionados en los párrafos *a*) y *b*) siguientes:

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

32

(b) Article 93 *bis* was adopted by the Assembly at its First Session in English, French and Spanish, each text being of equal authenticity. The Article is incorporated in this document.

3. The Assembly, at its 22nd Session, adopted a further amendment to the Convention to replace the present text of the final paragraph of the Convention by a new text which provides for the authentic Russian text of the Convention. This amendment is not incorporated in this document because the amendment has not yet entered into force.

4. Following the signature of the Buenos Aires Protocol, the Assembly, at its Sixteenth Session, adopted Resolution A16-16 with a view to bringing into use as soon as possible the text of the Convention in the French and Spanish languages annexed to that Protocol. That Resolution reads as follows:

RESOLUTION A16-16

French and Spanish Texts of the Convention

WHEREAS Resolution A3-2 invited the Council to take action with a view to providing the Organization with texts in French and Spanish of the Convention on International Civil Aviation, such texts to be used only for internal purposes of the Organization;

WHEREAS the Council, pursuant to that Resolution, and for the said purposes, adopted the French and Spanish texts of the Convention which are found in Doc 7300/3;

WHEREAS the International Conference on the Authentic Trilingual Text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) adopted, on 20 September 1968, at Buenos Aires, and opened for signature, on 24 September 1968, a Protocol (hereinafter referred to as the "Buenos Aires Protocol") to which is annexed a text of the said Convention in the French and Spanish languages; and

WHEREAS it is desirable that the text of the Convention in the French and Spanish languages attached to the Buenos Aires Protocol come into use as soon as possible;

THE ASSEMBLY:

(1) URGES all Contracting States to accept the Buenos Aires Protocol as soon as possible.

(2) RESOLVES that the text of the Convention in the French and Spanish languages attached to the Buenos Aires Protocol be used henceforth by the Organization;

(3) RECOMMENDS to Contracting States that, for reference purposes in their relations with the Organization or with other Contracting States, they use, in their communications in the French or Spanish language, only the text of the Convention in those languages which is attached to the Buenos Aires Protocol; and

(4) RESCINDS Resolution A3-2

b) Lors de sa première session l'Assemblée a adopté l'article 93 *bis* en anglais, français et espagnol, chaque texte faisant également foi. Ledit article est incorporé au présent document.

3. Lors de sa 22ème session, l'Assemblée a adopté un autre amendement qui remplace le texte du dernier paragraphe de la Convention par un nouveau texte mentionnant que le texte rédigé en langue russe fait également foi. Cet amendement n'est pas incorporé au présent document du fait qu'il n'est pas encore entré en vigueur.

4. Après la signature du Protocole de Buenos Aires, l'Assemblée, seizième session, a adopté une résolution (Résolution A16-16) visant à ce que le texte de la Convention dans les langues française et espagnole joint audit Protocole entre en usage le plus tôt possible. Cette résolution est ainsi libellée:

RÉSOLUTION A16-16

Textes français et espagnol de la Convention

L'ASSEMBLÉE,

CONSIDÉRANT que la Résolution A3-2 invitait le Conseil à prendre des dispositions en vue de pourvoir l'Organisation de textes français et espagnol de la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ces textes ne devant être utilisés que pour les besoins intérieurs de l'Organisation;

CONSIDÉRANT que le Conseil a adopté, par suite de cette résolution et en vue desdits besoins, les textes français et espagnol qui figurent dans le Document 7300/3;

CONSIDÉRANT que la Conférence internationale sur le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944) a adopté, le 20 septembre 1968, à Buenos Aires et a ouvert à la signature le 24 septembre 1968 un Protocole (appelé ci-après "Protocole de Buenos Aires") auquel est annexé un texte de ladite Convention dans les langues française et espagnole,

CONSIDÉRANT qu'il est souhaitable que le texte de la Convention dans les langues française et espagnole joint au Protocole de Buenos Aires entre en usage le plus tôt possible,

LA ASAMBLEA:

1) PRIE INSTAMMENT tous les États contractants d'accepter le Protocole de Buenos Aires dès que possible,

2) DÉCIDE que le texte de la Convention dans les langues française et espagnole joint au Protocole de Buenos Aires sera utilisé dorénavant par l'Organisation;

3) RECOMMANDE aux États contractants de n'utiliser dans leurs communications en langue française ou espagnole, aux fins de référence dans leurs relations avec l'Organisation ou avec d'autres États contractants, que le texte de la Convention dans ces langues joint au Protocole de Buenos Aires;

4) ABROGE la Résolution A3-2.

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

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

4. Después de firmarse el Protocolo de Buenos Aires, la Asamblea, en su XVI período de sesiones, adoptó la Resolución A16-16 a fin de que se utilice lo antes posible el texto del Convenio en los idiomas español y francés adjunto a dicho Protocolo. La Resolución dice lo siguiente:

RESOLUCIÓN A16-16

Textos en español y en francés del Convenio

CONSIDERANDO que la Resolución A3-2 invitaba al Consejo a tomar medidas a fin de facilitar a la Organización los textos en español y en francés del Convenio de Aviación Civil Internacional, debiendo utilizarse los mismos únicamente para fines internos de la Organización,

CONSIDERANDO que el Consejo, en cumplimiento de dicha Resolución, y para dichos fines, adoptó los textos en español y en francés del Convenio que aparecen en el Doc 7300/3,

CONSIDERANDO que la Conferencia Internacional sobre el texto trilingue auténtico del Convenio de Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944) adoptó, el 20 de septiembre de 1968, en Buenos Aires, y declaró abierto a la firma, el 24 de septiembre de 1968, un Protocolo (que en adelante se denominará "Protocolo de Buenos Aires"), al que se adjunta un texto de dicho Convenio en los idiomas español y francés, y

CONSIDERANDO que es de desear que los textos en los idiomas español y francés del Convenio adjuntos al Protocolo de Buenos Aires sean utilizados lo antes posible;

LA ASAMBLEA:

1) INSTA a todos los Estados Contratantes a que acepten el Protocolo de Buenos Aires lo antes posible.

2) RESUELVE que el texto del Convenio en los idiomas español y francés, adjunto al Protocolo de Buenos Aires, sea utilizado en adelante por la Organización;

3) RECOMIENDA a los Estados Contratantes que, a los fines de referencia en sus relaciones con la Organización o con otros Estados Contratantes, utilicen únicamente, en sus comunicaciones en los idiomas español o francés, el texto del Convenio en dichos idiomas que se adjunta al Protocolo de Buenos Aires, y

4) RESCINDE la Resolución A3-2

TABLE OF CONTENTS

TABLE DES MATIÈRES

ÍNDICE

34

CONVENTION[1]

ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

Signed at Chicago, on 7 December 1944

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.

[1] Came into force on 4 April 1947, the thirtieth day after deposit with the Government of the United States of America of the twenty-sixth instrument of ratification thereof or notification of adherence thereto, in accordance with Article 91(*b*).

CONVENTION[1]

RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Signée à Chicago, le 7 décembre 1944

PRÉAMBULE

CONSIDÉRANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

CONSIDÉRANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

EN CONSÉQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

Ont conclu la présente Convention à ces fins.

[1] Entrée en vigueur le 4 avril 1947, trentième jour après le dépôt auprès du Gouvernement des Etats-Unis d'Amerique du vingt-sixième instrument de ratification ou de la notification d'adhésion, conformément à l'article 91 *b*).

CONVENIO[1]

SOBRE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

Firmado en Chicago, el 7 de diciembre de 1944

PREÁMBULO

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

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

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

Han concluido a estos fines el presente Convenio.

[1] Entró en vigor el 4 de abril de 1947, el trigesimo día después del deposito del vigésimosexto instrumento de ratificacion o notificacion de adhesión al Gobierno de los Estados Unidos de América de acuerdo con el Articulo 91 *b*).

36

PART I

AIR NAVIGATION

CHAPTER I

GENERAL PRINCIPLES AND APPLICATION OF THE CONVENTION

Article 1

Sovereignty

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

Article 2

Territory

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

Article 3

Civil and state aircraft

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

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

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

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

Article 4

Misuse of civil aviation

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

CHAPTER II

FLIGHT OVER TERRITORY OF CONTRACTING STATES

Article 5

Right of non-scheduled flight

Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States,

PREMIÈRE PARTIE

NAVIGATION AÉRIENNE

CHAPITRE I

PRINCIPES GÉNÉRAUX ET APPLICATION DE LA CONVENTION

Article premier

Souveraineté

Les États contractants reconnaissent que chaque État a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Article 2

Territoire

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un État les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit État.

Article 3

Aéronefs civils et aéronefs d'État

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

b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'État.

c) Aucun aéronef d'État d'un État contractant ne peut survoler le territoire d'un autre État ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.

d) Les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.

Article 4

Usage indu de l'Aviation civile

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

CHAPITRE II

VOL AU-DESSUS DU TERRITOIRE DES ÉTATS CONTRACTANTS

Article 5

Droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier

Chaque État contractant convient que tous les aéronefs des autres États con-

PRIMERA PARTE

NAVEGACIÓN AÉREA

CAPITULO I

PRINCIPIOS GENERALES Y APLICACION DEL CONVENIO

Articulo 1

Soberania

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

Articulo 2

Territorio

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

Articulo 3

Aeronaves civiles y de Estado

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

b) Se consideran aeronaves de Estado las utilizadas en servicios militares, de aduanas o de policia.

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

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

Articulo 4

Uso indebido de la aviación civil

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

CAPITULO II

VUELO SOBRE TERRITORIO DE ESTADOS CONTRATANTES

Articulo 5

Derecho de vuelo en servicios no regulares

Cada Estado contratante conviene en que todas las aeronaves de los demás

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

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

tractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'État survolé d'exiger l'atterrissage. Néanmoins, pour des raisons de sécurité de vol, chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location en dehors des services aériens internationaux réguliers, ils auront aussi le privilège, sous réserve des dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'État où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.

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

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

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 6

Services aériens réguliers

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

Artículo 6

Servicios aéreos regulares

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

Article 7

Cabotage

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

Article 7

Cabotage

Chaque État contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres États contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre État ou à une entreprise de transport aérien d'un autre État, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État.

Artículo 7

Cabotaje

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

38

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 8

Aéronefs sans pilote

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque État contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Artículo 8

Aeronaves sin piloto

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

Article 9

Prohibited areas

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

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

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

Article 9

Zones interdites

a) Chaque État contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres États, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit État qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres États contractants qui assurent des services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La description desdites zones interdites sur le territoire d'un État contractant et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres États contractants et à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

b) Chaque État contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres États.

c) Chaque État contractant peut, selon des règlements qu'il a la faculté d'édicter, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas *a*) et *b*) ci-dessus, atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

Artículo 9

Zonas prohibidas

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

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

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

Article 10

Landing at customs airport

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

Article 10

Atterrissage sur un aéroport douanier

Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, il est permis à des aéronefs de traverser le territoire d'un État contractant sans y atterrir, tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, si les règlements dudit État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanière et autres. En quittant le territoire d'un État contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. Les caractéristiques de tous les aéroports douaniers désignés doivent être publiées par l'État et transmises à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, instituée en vertu de la deuxième partie de la présente Convention, pour communication à tous les autres États contractants.

Articulo 10

Aterrizaje en aeropuertos aduaneros

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

Article 11

Applicability of air regulations

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

Article 11

Application des règlements de l'air

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un État contractant relatifs à l'entrée et à la sortie de son territoire des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les États contractants et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet État.

Articulo 11

Aplicación de las reglamentaciones aéreas

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

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 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

Article 12

Règles de l'air

Chaque État contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Chaque État contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque État contractant s'en-

Articulo 12

Reglas del aire

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

40

of all persons violating the regulations applicable.

gage à poursuivre toute personne contrevenant aux reglements applicables.

acuerdo con el presente Convenio. Cada Estado contratante se compromete a asegurar que se procederá contra todas las personas que infrinjan los reglamentos aplicables.

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 13

Règlements d'entrée et de congé

Les lois et reglements d'un État contractant concernant l'entree ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aeronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la sante, doivent être observes à l'entree, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.

Articulo 13

Disposiciones sobre entrada y despacho

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

Article 14

Prevention of spread of disease

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

Article 14

Prevention de la propagation des maladies

Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prevenir la propagation, par la navigation aerienne, du choléra, du typhus (epidémique), de la variole, de la fievre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner le cas echeant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en etroite consultation avec les institutions chargees des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aeronefs. Une telle consultation ne préjuge en rien l'application de toute convention internationale existant en la matiere et a laquelle les États contractants seraient parties.

Articulo 14

Prevención contra la propagación de enfermedades

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

Article 15

Airport and similar charges

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

Article 15

Redevances d'aéroport et droits similaires

Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Articulo 15

Derechos aeroportuarios y otros similares

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

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

CHAPTER III

NATIONALITY OF AIRCRAFT

Article 17

Nationality of aircraft

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

Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas:

a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;

b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'État ou des États intéressés. Aucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

Article 16

Visite des aéronefs

Les autorités compétentes de chacun des États contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres États contractants et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente Convention.

CHAPITRE III

NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

Article 17

Nationalité des aéronefs

Les aéronefs ont la nationalité de l'État dans lequel ils sont immatriculés.

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

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

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

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

Artículo 16

Inspección de aeronaves

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

CAPÍTULO III

NACIONALIDAD DE LAS AERONAVES

Artículo 17

Nacionalidad de las aeronaves

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

42

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 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.

Article 18

Double immatriculation

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un État, mais son immatriculation peut être transférée d'un État à un autre.

Article 19

Lois nationales regissant l'immatriculation

L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un État contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements.

Article 20

Port des marques

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

Article 21

Rapports d'immatriculation

Chaque État contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre État contractant ou à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatricule dans ledit État. De plus, chaque État contractant fournit à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, selon les règlements que cette dernière peut édicter, des rapports donnant les renseignements pertinents qui peuvent être rendus disponibles sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet État et habituellement employés à la navigation aérienne internationale. Sur demande, l'Organisation de l'Aviation civile internationale met les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres États contractants.

Artículo 18

Matriculación doble

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

Artículo 19

Leyes nacionales sobre matriculación

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

Artículo 20

Ostentación de las marcas

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

Artículo 21

Informes sobre matrículas

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

CHAPTER IV

MEASURES TO FACILITATE AIR NAVIGATION

Article 22

Facilitation of formalities

Each contracting State agrees to adopt all practicable measures, through the issuance of special regulations or otherwise, to facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of contracting States, and to prevent unnecessary delays to aircraft, crews, passengers and

CHAPITRE IV

MESURES DESTINÉES À FACILITER LA NAVIGATION AÉRIENNE

Article 22

Simplification des formalités

Chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les

CAPITULO IV

MEDIDAS PARA FACILITAR LA NAVEGACIÓN AÉREA

Artículo 22

Simplificación de formalidades

Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo in-

cargo, especially in the administration of the laws relating to immigration, quarantine, customs and clearance.

Article 23

Customs and immigration procedures

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

Article 24

Customs duty

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

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

Article 25

Aircraft in distress

Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to

aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.

Article 23

Formalités de douane et d'immigration

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

Article 24

Droits de douane

a) Au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre État contractant ou transitant par ce territoire, tout aéronef est temporairement admis en franchise de droits, sous réserve des règlements douaniers de cet État. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef d'un État contractant à son arrivée sur le territoire d'un autre État contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'État ou les autorités locales. Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'État, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et le matériel importés dans le territoire d'un État contractant pour être installés ou utilisés sur un aéronef d'un autre État contractant employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de droits de douane, sous réserve de l'observation des règlements de l'État intéressé, qui peuvent disposer que ces objets sont placés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

Article 25

Aéronefs en détresse

Chaque État contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables

necesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.

Artículo 23

Formalidades de aduana y de inmigración

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

Artículo 24

Derechos de aduana

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

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

Artículo 25

Aeronaves en peligro

Cada Estado contratante se compromete a proporcionar los medios de asistencia

44

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 undertakingsearch for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.

afin de porter assistance aux aeronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires de l'aeronef ou aux autorités de l'État dans lequel l'aeronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance necessitees par les circonstances. Chaque État contractant entreprenant la recherche d'aeronefs disparus collaborera aux mesures coordonnees qui pourraient être recommandees en vertu de la présente Convention.

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

Article 26

Investigation of accidents

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

Article 26

Enquête sur les accidents

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant et ayant entraîné mort ou lésion grave ou révele de graves defectuosités techniques de l'aeronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'État dans lequel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Il est donne à l'État dans lequel l'aéronef est immatricule la possibilite de nommer des observateurs pour assister à l'enquête et l'État procédant à l'enquête lui communique le rapport et les constatations en la matière.

Articulo 26

Investigación de accidentes

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

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.

Article 27

Exemption de saisie en cas de contestation sur les brevets d'invention

a) Lorsqu'un aéronef d'un État contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisee sur le territoire d'un autre État contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit État, avec ou sans atterrissage, ne donne lieu ni à saisie ou rétention de l'aéronef, ni à réclamation à l'encontre de son propriétaire ou exploitant, ni à toute autre intervention de la part ou au nom de cet État ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé dans l'État sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant convenu que, dans cet État, il n'est exigé en aucun cas un dépôt de garantie en raison de l'exemption de saisie ou de rétention de l'aéronef visée ci-dessus.

Articulo 27

Exención de embargo por reclamaciones sobre patentes

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

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

(*c*) The benefits of this Article shall apply only to such States, parties to this Convention, as either (1) are parties to the International Convention for the Protection of Industrial Property and to any amendments thereof; or (2) have enacted patent laws which recognize and give adequate protection to inventions made by the nationals of the other States parties to this Convention.

b) Les dispositions du paragraphe *a*) du présent article s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant, aucune pièce ni aucun matériel brevetés ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur de l'État contractant sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté de cet État à des fins commerciales.

c) Seuls bénéficient des dispositions du présent article les États parties à la présente Convention 1) qui sont également parties à la Convention internationale sur la protection de la propriété industrielle et à tous amendements à ladite Convention ou 2) qui ont promulgué, sur les brevets, des lois reconnaissant et protégeant d'une manière adéquate les inventions des ressortissants des autres États parties à la présente Convention.

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

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

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.

Article 28

Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable:

a) à fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

b) à adopter et mettre en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandés ou établis en vertu de la présente Convention.

c) à collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

Artículo 28

Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea

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

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

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

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

46

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 or airworthiness;

(*c*) The appropriate licenses for each member of the crew;

(*d*) Its journey log book;

(*e*) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license;

(*f*) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;

(*g*) If it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo.

Article 30

Aircraft radio equipment

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

Article 31

Certificates of airworthiness

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

CHAPITRE V

CONDITIONS À REMPLIR EN CE QUI CONCERNE LES AÉRONEFS

Article 29

Documents de bord des aéronefs

Tout aéronef d'un État contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants:

a) son certificat d'immatriculation;

b) son certificat de navigabilité;

c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage;

d) son carnet de route;

e) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef;

f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination;

g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

Article 30

Équipement radio des aéronefs

a) Les aéronefs de chaque État contractant ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'autres États contractants, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré une licence d'installation et d'utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire de l'État contractant survolé conformément aux règlements édictés par cet État.

b) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres de l'équipage navigant munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Article 31

Certificats de navigabilité

Tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'État dans lequel il est immatriculé.

CAPÍTULO V

CONDICIONES QUE DEBEN CUMPLIRSE CON RESPECTO A LAS AERONAVES

Artículo 29

Documentos que deben llevar las aeronaves

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

a) Certificado de matrícula;

b) Certificado de aeronavegabilidad.

c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación;

d) Diario de a bordo;

e) Si está provista de aparatos de radio, la licencia de la estación de radio de la aeronave;

f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino;

g) Si transporta carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

Artículo 30

Equipo de radio de las aeronaves

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

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

Artículo 31

Certificados de aeronavegabilidad

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

47

Article 32

Licenses of personnel

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

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

Article 32

Licences du personnel

a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

b) Chaque État contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Artículo 32

Licencias del personal

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

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

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.

Article 33

Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres États contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention.

Artículo 33

Reconocimiento de certificados y licencias

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

Article 34

Journey log books

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

Article 34

Carnets de route

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui pourrait être prescrite en vertu de la présente Convention.

Artículo 34

Diario de a bordo

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

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.

Article 35

Restrictions relatives à la cargaison

a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un État à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit État. Chaque État détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'Aviation civile internationale pourrait formuler le cas échéant.

Artículo 35

Restricciones sobre la carga

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

48

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

b) Chaque État contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport, à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe *a*), à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationales et les aéronefs des autres États employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

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

Article 36

Photographic apparatus

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

Article 36

Appareils photographiques

Tout État contractant peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs survolant son territoire.

Articulo 36

Aparatos fotográficos

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

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;

CHAPITRE VI

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

Article 37

Adoption de normes et procédures internationales

Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

À cette fin, l'Organisation de l'Aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants:

a) systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;

b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;

c) règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne;

CAPITULO VI

NORMAS Y METODOS RECOMENDADOS INTERNACIONALES

Articulo 37

Adopción de normas y procedimientos internacionales

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

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptara y enmendara, en su oportunidad, segun sea necesario, las normas, metodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegacion aérea incluida la señalización terrestre;

b) Características de los aeropuertos y áreas de aterizaje;

c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aereo;

(*d*) Licensing of operating and mechanical personnel;

(*e*) Airworthiness of aircraft;

(*f*) Registration and identification of aircraft;

(*g*) Collection and exchange of meteorological information;

(*h*) Log books;

(*i*) Aeronautical maps and charts;

(*j*) Customs and immigration procedures;

(*k*) Aircraft in distress and investigation of accidents;

and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.

Article 38

Departures from international standards and procedures

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

Article 39

Endorsement of certificates and licenses

(*a*) Any aircraft or part thereof with respect to which there exists an international standard of airworthiness or performance, and which failed in any

(*d*) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien;

(*e*) navigabilité des aéronefs;

(*f*) immatriculation et identification des aéronefs;

(*g*) collecte et échange de renseignements météorologiques;

(*h*) livres de bord;

(*i*) cartes et plans aéronautiques;

(*j*) formalités de douane et d'immigration;

(*k*) aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents;

et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

Article 38

Dérogation aux normes et aux procédures internationales

Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'Aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout État qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres États la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'État en question.

Article 39

Annotation des certificats et licences

a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point

(*d*) Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico;

(*e*) Aeronavegabilidad de las aeronaves;

(*f*) Matrícula e identificación de las aeronaves;

(*g*) Compilación e intercambio de información meteorológica;

(*h*) Diarios de a bordo;

(*i*) Mapas y cartas aeronáuticos;

(*j*) Formalidades de aduana e inmigración;

(*k*) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes;

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

Artículo 38

Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales

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

Artículo 39

Anotaciones en los certificados y licencias

a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de

50

respect to satisfy that standard at the time of its certification, shall have endorsed on or attached to its airworthiness certificate a complete enumeration of the details in respect of which it so failed.

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

Article 40

Validity of endorsed certificates and licenses

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

Article 41

Recognition of existing standards of airworthiness

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

Article 42

Recognition of existing standards of competency of personnel

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

quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écartait de cette norme.

b) Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

Article 40

Validité des certificats et des licences annotés

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels il pénètre. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un État autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'État dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

Article 41

Reconnaissance des normes de navigabilité existantes

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs ni au matériel d'aéronefs des types dont le prototype a été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation avant l'expiration des trois années qui suivent la date d'adoption d'une norme internationale de navigabilité pour ce matériel.

Article 42

Reconnaissance des normes existantes de compétence du personnel

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel; mais elles s'appliquent dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

satisfacer en algún aspecto dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en el certificado de aeronavegabilidad, o agregada a este, una enumeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.

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

Artículo 40

Validez de los certificados y licencias con anotaciones

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

Artículo 41

Reconocimiento de las normas de aeronavegabilidad existentes

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

Artículo 42

Reconocimiento de las normas existentes sobre competencia del personal

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

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.

DEUXIÈME PARTIE

L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CHAPITRE VII

L'ORGANISATION

Article 43

Nom et composition

Il est institué par la présente Convention une organisation qui portera le nom d'Organisation de l'Aviation civile internationale. Elle se compose d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organes qui pourraient être nécessaires.

Article 44

Objectifs

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à:

a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier;

b) encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques;

c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale;

d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;

e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;

f) assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;

g) éviter la discrimination entre États contractants;

h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;

i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

SEGUNDA PARTE

LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

CAPITULO VII

LA ORGANIZACIÓN

Articulo 43

Nombre y composición

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

Articulo 44

Objetivos

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

a) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo;

b) Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos;

c) Estimular el desarrollo de aerovías aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional;

d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico;

e) evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva;

f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional;

g) Evitar discriminación entre Estados contratantes;

h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional;

i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

Article 45*

Permanent seat

The permanent seat of the Organization shall be at such place as shall be determined at the final meeting of the Interim Assembly of the Provisional International Civil Aviation Organization set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944. The seat may be temporarily transferred elsewhere by decision of the Council, and otherwise than temporarily by decision of the Assembly, such decision to be taken by the number of votes specified by the Assembly. The number of votes so specified will not be less than three-fifths of the total number of contracting States.

Article 45*

Siège permanent

L'Organisation aura son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil, et autrement que de façon provisoire par décision de l'Assemblée, cette décision devant recueillir le nombre des suffrages fixé par l'Assemblée. Le nombre des suffrages ainsi fixé ne sera pas inférieur aux trois cinquièmes du nombre total des États contractants.

Artículo 45*

Sede permanente

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

Article 46

First meeting of Assembly

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

Article 46

Première session de l'Assemblée

La première session de l'Assemblée sera convoquée par le Conseil intérimaire de l'Organisation provisoire précitée dès l'entrée en vigueur de la présente Convention et se tiendra à la date et au lieu que fixera le Conseil intérimaire.

Artículo 46

Primera reunión de la Asamblea

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

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.

Article 47

Capacité juridique

Sur le territoire de chaque État contractant, l'Organisation jouit de la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions. La pleine personnalité juridique lui est accordée partout où elle est compatible avec la constitution et les lois de l'État intéressé.

Artículo 47

Capacidad jurídica

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

---

* This is the text of the Article as amended by the Eighth Session of the Assembly on 14 June 1954, it entered into force on 16 May 1958. Under Article 94*(a)* of the Convention, the amended text is in force in respect of those States which have ratified the amendment. In respect of the States which have not ratified the amendment, the original text is still in force and, therefore, that text is reproduced below :

"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."

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la huitième session de l'Assemblée, le 14 juin 1954; il est entré en vigueur le 16 mai 1958. Conformément à l'article 94 *a)* de la Convention, le texte ainsi modifié est entré en vigueur à l'égard des États qui ont ratifié l'amendement. A l'égard des États qui n'ont pas ratifié l'amendement, le texte original reste en vigueur et ce texte est en conséquence reproduit ci-après :

"L'Organisation aura son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil."

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

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

CHAPTER VIII

THE ASSEMBLY

Article 48

Meetings of Assembly and voting

(*a*) The Assembly shall meet not less than once in three years and shall be convened by the Council at a suitable time and place. An extraordinary meeting of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of not less than one-fifth of the total number of contracting States addressed to the Secretary General.*

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

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

Article 49

Powers and duties of Assembly

The powers and duties of the Assembly shall be to:

(*a*) Elect at each meeting its President and other officers;

* This is the text of the Article as amended by the 14th Session of the Assembly on 14 September 1962, it entered into force on 11 September 1975. Under Article 94(*a*) of the Convention, the amended text is in force in respect of those States which have ratified the amendment. The previous text of this Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954 and which entered into force on 12 December 1956 read as follows:

"(*a*) The Assembly shall meet not less than once in three years 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."

The original unamended text of the Convention read as follows:

"(*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."

CHAPITRE VIII

L'ASSEMBLÉE

Article 48

Sessions de l'Assemblée et vote

a) L'Assemblée se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir une session extraordinaire à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par un nombre d'États contractants égal au cinquième au moins du nombre total de ces États.*

b) Tous les États contractants ont un droit égal d'être représentés aux sessions de l'Assemblée et chaque État contractant a droit à une voix. Les délégués représentant les États contractants peuvent être assistés de conseillers techniques, qui peuvent participer aux séances mais n'ont pas droit de vote.

c) La majorité des États contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'Assemblée. Sauf dispositions contraires de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des votes émis.

Article 49

Pouvoirs et obligations de l'Assemblée

Les pouvoirs et obligations de l'Assemblée sont les suivants:

a) élire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 14ème session de l'Assemblée, le 14 septembre 1962, il est entré en vigueur le 11 septembre 1975. Conformément à l'article 94 *a*) de la Convention, le texte ainsi modifié est entré en vigueur à l'égard des Etats qui ont ratifié l'amendement. Le texte précédent de cet article établi par la 8ème session de l'Assemblée le 14 juin 1954 et qui est entré en vigueur le 12 décembre 1956 se lisait ainsi:

"*a*) L'Assemblée se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par dix Etats contractants."

Le texte initial de cet article se lisait ainsi:

"*a*) L'Assemblée se réunit chaque année et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par dix Etats contractants."

CAPITULO VIII

LA ASAMBLEA

Articulo 48

Reuniones de la Asamblea y votaciones

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

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

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

Articulo 49

Facultades y deberes de la Asamblea

Serán facultades y deberes de la Asamblea:

a) Elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios;

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

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

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

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

54

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

* This is the text of the Article as amended by the Eighth Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 12 December 1956. Under Article 94(*a*) of the Convention, the amended text is in force in respect of those States which have ratified the amendment. In respect of the States which have not ratified the amendment, the original text is still in force and, therefore, that text is reproduced below :

"(*e*) Vote an annual budget and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XII;".

b) élire les États contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du Chapitre IX;

c) examiner les rapports du Conseil, leur donner la suite qui convient et statuer sur toute question dont elle est saisie par le Conseil;

d) établir son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables;

e) voter des budgets annuels et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII;*

f) examiner les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation;

g) renvoyer, à sa discrétion, au Conseil, aux commissions subsidiaires ou à tout autre organe, toute question de sa compétence;

h) déléguer au Conseil les pouvoirs et l'autorité nécessaires ou souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

i) donner effet aux dispositions appropriées du Chapitre XIII;

j) examiner les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la présente Convention et, si elle les approuve, les recommander aux États contractants conformément aux dispositions du Chapitre XXI;

k) traiter de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et dont le Conseil n'est pas expressément chargé.

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la huitième session de l'Assemblée, le 14 juin 1954; il est entré en vigueur le 12 décembre 1956. Conformément à l'article 94 *a*) de la Convention, le texte ainsi modifié est entré en vigueur à l'égard des États qui ont ratifié l'amendement. A l'égard des États qui n'ont pas ratifié l'amendement, le texte original reste en vigueur et ce texte est en conséquence reproduit ci-après :

"*e*) voter un budget annuel et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII;".

b) Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del Capítulo IX.

c) Examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración;

d) Establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente;

e) Aprobar presupuestos anuales y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el Capítulo XII;*

f) Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización;

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

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

i) Llevar a efecto las disposiciones apropiadas del Capítulo XIII;

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

k) Entender en toda cuestión que esté dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

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

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

55

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 thirty-three 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 reelected. He shall have no vote. The Council shall

* This is the text of the Article as amended by the 21st Session of the Assembly on 14 October 1974, it entered into force on 15 February 1980. The original text of the Convention provided for twenty-one Members of the Council. The text was subsequently amended at the 13th (Extraordinary) Session of the Assembly on 19 June 1961 (that amendment entered into force on 17 July 1962 and provided for twenty-seven Members of the Council), a further amendment was approved by the 17th (A) (Extraordinary) Session of the Assembly on 12 March 1971 providing for thirty Members of the Council, this amendment entered into force on 16 January 1973.

CHAPITRE IX

LE CONSEIL

Article 50

Composition et élection du Conseil

a) Le Conseil est un organe permanent responsable devant l'Assemblée. Il se compose de trente-trois États contractants élus par l'Assemblée. Il est procédé à une élection lors de la première session de l'Assemblée et ensuite tous les trois ans; les membres du Conseil ainsi élus restent en fonction jusqu'à l'élection suivante.*

b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donne une représentation adéquate: 1) aux États d'importance majeure dans le transport aérien; 2) aux États, non inclus à un autre titre, qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale; 3) aux États, non inclus à un autre titre, dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde. L'Assemblée pourvoit aussitôt que possible à toute vacance au Conseil; tout État contractant ainsi élu au Conseil reste en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant d'un État contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international ou avoir des intérêts financiers dans un tel service.

Article 51

Président du Conseil

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Celui-ci est rééligible. Il n'a pas droit de vote. Le Conseil élit

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 21ème session de l'Assemblée, le 14 octobre 1974; il est entré en vigueur le 15 février 1980. Le texte initial de la Convention prévoyait 21 sièges au Conseil. Il a été modifié lors de la 13ème session (extraordinaire) de l'Assemblée, le 19 juin 1961 (est entré en vigueur le 17 juillet 1962 et prévoyait 27 sièges au Conseil). Un nouvel amendement, approuvé lors de la 17ème session (A) (extraordinaire) de l'Assemblée, le 12 mars 1971 prévoyait trente sièges au Conseil et est entré en vigueur le 16 janvier 1973.

CAPÍTULO IX

EL CONSEJO

Artículo 50

Composición y elección del Consejo

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

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

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

Artículo 51

Presidente del Consejo

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

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

56

elect from among its members one or more Vice Presidents who shall retain their right to vote when serving as acting President. The President need not be selected from among the representatives of the members of the Council but, if a representative is elected, his seat shall be deemed vacant and it shall be filled by the State which he represented. The duties of the President shall be to:

(*a*) Convene meetings of the Council, the Air Transport Committee, and the Air Navigation Commission;

(*b*) Serve as representative of the Council; and

(*c*) Carry out on behalf of the Council the functions which the Council assigns to him.

parmi ses membres un ou plusieurs Vice-Présidents, qui conservent leur droit de vote lorsqu'ils remplissent les fonctions de Président. Le Président n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des membres du Conseil mais, si un représentant est élu, son siège est réputé vacant et l'Etat qu'il représentait pourvoit à la vacance. Les fonctions du Président sont les suivantes:

a) convoquer le Conseil, le Comité du Transport aérien et la Commission de Navigation aérienne;

b) agir comme représentant du Conseil;

c) exercer au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

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

a) Convocar las reuniones del Consejo, del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación;

b) Actuar como representante del Consejo; y

c) Desempeñar en nombre del Consejo las funciones que este le asigne.

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 52

Vote au Conseil

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité de ses membres. Le Conseil peut déléguer ses pouvoirs, pour tout sujet déterminé, à un comité composé de membres du Conseil. Les décisions de tout comité du Conseil peuvent être portées en appel devant le Conseil par tout Etat contractant intéressé.

Artículo 52

Votaciones en el Consejo

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

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 53

Participation sans droit de vote

Tout État contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil ainsi que par ses comités et commissions de toute question qui touche particulièrement ses intérêts. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie.

Artículo 53

Participación sin derecho a voto

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

Article 54

Mandatory functions of Council

The Council shall:

(*a*) Submit annual reports to the Assembly;

(*b*) Carry out the directions of the Assembly and discharge the duties and obligations which are laid on it by this Convention;

(*c*) Determine its organization and rules of procedure;

(*d*) Appoint and define the duties of an Air Transport Committee, which shall be chosen from among the representatives of the members of the Council, and which shall be responsible to it;

Article 54

Fonctions obligatoires du Conseil

Le Conseil doit:

a) soumettre des rapports annuels à l'Assemblée;

b) exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations que lui assigne la présente Convention;

c) arrêter son organisation et son règlement intérieur;

d) nommer un Comité du Transport aérien dont les membres sont choisis parmi les représentants des membres du Conseil et qui est responsable devant celui-ci et définir les fonctions de ce Comité;

Artículo 54

Funciones obligatorias del Consejo

El Consejo debe:

a) Someter informes anuales a la Asamblea;

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

c) Determinar su organización y reglamento interno;

d) Nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité.

57

(*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 matter relating to the Convention which any contracting State refers to it.

e) instituer une Commission de Navigation aérienne, conformement aux dispositions du Chapitre X;

f) gérer les finances de l'Organisation conformément aux dispositions des Chapitres XII et XV;

g) fixer les émoluments du Président du Conseil;

h) nommer un agent exécutif principal, qui porte le titre de Secretaire general, et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformement aux dispositions du Chapitre XI;

i) demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris des renseignements sur les coûts d'exploitation et sur le détail des subventions versées aux entreprises de transport aerien et provenant de fonds publics;

j) signaler aux États contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil;

k) rendre compte à l'Assemblée de toute infraction à la presente Convention, lorsqu'un État contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable apres notification de l'infraction;

l) adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des normes et des pratiques recommandées internationales; pour des raisons de commodité, les désigner comme Annexes à la presente Convention et notifier à tous les États contractants les dispositions prises;

m) examiner les recommandations de la Commission de Navigation aérienne tendant à amender les Annexes et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du Chapitre XX;

n) examiner toute question relative à la Convention dont il est saisi par un État contractant.

e) Establecer una Comision de Aeronavegacion, de acuerdo con las disposiciones del Capitulo X;

f) Administrar los fondos de la Organización, de acuerdo con las disposiciones de los Capitulos XII y XV;

g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo;

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

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

j) Comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, asi como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo;

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

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

m) Considerar las recomendaciones de la Comision de Aeronavegación para enmendar los Anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del Capitulo XX;

n) Examinar todo asunto relativo al Convenio que le someta a su consideración un Estado contratante.

Article 55

Permissive functions of Council

The Council may:

(*a*) Where appropriate and as experience may show to be desirable, create subordinate air transport commissions on a regional or other basis and define

Article 55

Fonctions facultatives du Conseil

Le Conseil peut:

a) s'il y a lieu et lorsque cela se révèle souhaitable à l'expérience, créer, sur une base régionale ou autre, des commissions de transport aérien subordonnées et dé-

Artículo 55

Funciones facultativas del Consejo

El Consejo puede:

a) Cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo y designar

58

groups of states or airlines with or through which it may deal to facilitate the carrying out of the aims of this Convention;

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

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

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

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

CHAPTER X

THE AIR NAVIGATION COMMISSION

Article 56

Nomination and appointment of Commission

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

* This is the text of the Article as amended at the 15th Session of the Assembly on 7 July 1971. It entered into force on 19 December 1974. The original text of the Convention provided for twelve members of the Air Navigation Commission.

fin: des groupes d'États ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'employer à faciliter la réalisation des fins de la présente Convention;

b) déléguer des fonctions à la Commission de Navigation aérienne en sus de celles que prévoit la Convention et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

c) mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux États contractants et faciliter l'échange, entre États contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne;

d) étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes principales, et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant;

e) enquêter, à la demande d'un État contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

CHAPITRE X

LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article 56

Nomination de la Commission

La Commission de Navigation aérienne se compose de quinze membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par des États contractants. Ces personnes doivent posséder les titres et qualités, ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique. Le Conseil invite tous les États contractants à soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de Navigation aérienne est nommé par le Conseil.*

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 15ème session de l'Assemblée, le 7 juillet 1971. Il est entré en vigueur le 19 décembre 1974. Le texte initial de la Convention prévoyait 12 sièges à la Commission de navigation aérienne.

grupos de Estados o líneas aéreas con los cuales, o por su conducto, pueda tratar para facilitar la realización de los fines del presente Convenio.

b) Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente Convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación.

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

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

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

CAPITULO X

LA COMISIÓN DE AERONAVEGACIÓN

Artículo 56

Nombramiento de la Comisión

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

* Texto resultante de la modificación realizada por el 15º período de sesiones de la Asamblea el 7 de julio de 1971, que entró en vigor el 19 de diciembre de 1974. El texto inicial del Convenio disponía que la Comisión de Aeronavegación estaría integrada por doce miembros.

59

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.

Article 57

Fonctions de la Commission

La Commission de Navigation aérienne doit:

a) examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la présente Convention;

b) instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout État contractant peut être représenté, s'il le désire;

c) donner des avis au Conseil sur la collecte et la communication aux États contractants de tous les renseignements qu'elle juge nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne.

Artículo 57

Obligaciones de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación debe:

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

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

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

CHAPTER XI

PERSONNEL

Article 58

Appointment of personnel

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

Article 59

International character of personnel

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

Article 60

Immunities and privileges of personnel

Each contracting State undertakes, so far as possible under its constitutional procedure, to accord to the President of the Council, the Secretary General, and the other personnel of the Organization,

CHAPITRE XI

PERSONNEL

Article 58

Nomination du personnel

Sous réserve des règles établies par l'Assemblée et des dispositions de la présente Convention, le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi, la formation et les traitements, indemnités et conditions de service du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'Organisation et peut employer des ressortissants de tout État contractant ou utiliser leurs services.

Article 59

Caractère international du personnel

Le Président du Conseil, le Secrétaire général et les autres membres du personnel ne doivent ni solliciter ni accepter d'instructions, dans l'exécution de leur tâche, d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque État contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des fonctions du personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exécution de sa tâche.

Article 60

Immunités et privilèges du personnel

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où son régime constitutionnel le permet, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation

CAPÍTULO XI

PERSONAL

Artículo 58

Nombramiento del personal

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

Artículo 59

Carácter internacional del personal

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

Artículo 60

Inmunidades y privilegios del personal

Cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo permita su sistema constitucional, a conceder al Presidente del Consejo, al Secretario General y demás personal de la Organiza-

60

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.

les immunités et privilèges accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général sur les immunités et privilèges des fonctionnaires internationaux intervient, les immunités et privilèges accordés au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.

ción las inmunidades y privilegios que se concedan al personal correspondiente de otros organismos internacionales públicos. Si se llegase a un acuerdo internacional general sobre las inmunidades y privilegios de los funcionarios civiles internacionales, las inmunidades y privilegios concedidos al Presidente, al Secretario General y demás personal de la Organización, serán los otorgados de conformidad con dicho acuerdo internacional general.

CHAPTER XII

FINANCE

Article 61 *

Budget and apportionment of expenses

The Council shall submit to the Assembly annual budgets, annual statements of accounts and estimates of all receipts and expenditures. The Assembly shall vote the budgets 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.

* This is the text of the Article as amended by the Eighth Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 12 December 1956. Under Article 94(*a*) of the Convention, the amended text is in force in respect of those States which have ratified the amendment. In respect of the States which have not ratified the amendment, the original text is still in force and, therefore, that text is reproduced below :

"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."

CHAPITRE XII

FINANCES

Article 61 *

Budget et répartition des dépenses

Le Conseil soumet à l'Assemblée des budgets annuels, ainsi que des états de comptes et des prévisions de recettes et de dépenses annuelles. L'Assemblée vote les budgets en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des États qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les États contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin.

Article 62

Suspension du droit de vote

L'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation.

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la huitième session de l'Assemblée, le 14 juin 1954, il est entré en vigueur le 12 décembre 1956. Conformément à l'article 94 *a*) de la Convention, le texte ainsi modifié est entré en vigueur à l'égard des Etats qui ont ratifié l'amendement. A l'égard des Etats qui n'ont pas ratifié l'amendement, le texte original reste en vigueur et ce texte est en conséquence reproduit ci-après :

"Le Conseil soumet à l'Assemblée un budget annuel, des états de comptes annuels et des prévisions annuelles de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des Etats qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les Etats contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin."

CAPITULO XII

FINANZAS

Articulo 61 *

Presupuesto y distribucion de gastos

El Consejo someterá a la Asamblea presupuestos, estados de cuentas y cálculos de todos los ingresos y egresos por periodos anuales. La Asamblea aprobará los presupuestos con las modificaciones que considere conveniente introducir y, a excepción del prorrateo de contribuciones que se haga de acuerdo con el Capitulo XV entre los Estados que consientan en ello, distribuirá los gastos de la Organización entre los Estados contratantes en la forma que oportunamente determine.

Articulo 62

Suspensión del derecho de voto

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

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

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

61

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.

Article 63

Dépenses des délégations et des autres représentants

Chaque État contractant prend à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'Assemblée ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et autres dépenses de toute personne qu'il nomme pour siéger au Conseil, et des personnes qu'il propose comme membres ou désigne comme représentants dans tous comités ou commissions subsidiaires de l'Organisation.

Articulo 63

Gastos de las delegaciones y otros representantes

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

CHAPTER XIII

OTHER INTERNATIONAL ARRANGEMENTS

Article 64

Security arrangements

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

Article 65

Arrangements with other international bodies

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

Article 66

Functions relating to other agreements

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

(*b*) Members of the Assembly and the Council who have not accepted the International Air Services Transit Agreement of 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.

CHAPITRE XIII

AUTRES ARRANGEMENTS INTERNATIONAUX

Article 64

Arrangements en matière de sécurité

Pour les questions aériennes de sa compétence qui concernent directement la sécurité mondiale, l'Organisation peut, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements appropriés avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour préserver la paix.

Article 65

Arrangements avec d'autres organismes internationaux

Le Conseil peut, au nom de l'Organisation, conclure avec d'autres organismes internationaux des accords en vue d'entretenir des services communs et d'établir des arrangements communs au sujet du personnel et peut, avec l'approbation de l'Assemblée, conclure tous autres arrangements de nature à faciliter le travail de l'Organisation.

Article 66

Fonctions relatives à d'autres accords

a) L'Organisation exerce également les fonctions que lui confèrent l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux et l'Accord relatif au Transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux dispositions desdits accords.

b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'ont pas accepté l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux ou l'Accord relatif au Transport aérien international établis à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur les questions soumises à l'Assemblée ou au Conseil en vertu des dispositions de l'Accord en cause.

CAPITULO XIII

OTROS ARREGLOS INTERNACIONALES

Articulo 64

Arreglos sobre seguridad

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

Articulo 65

Arreglos con otros organismos internacionales

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

Articulo 66

Funciones relativas a otros acuerdos

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

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

62

PART III

INTERNATIONAL AIR TRANSPORT

CHAPTER XIV

INFORMATION AND REPORTS

Article 67

File reports with Council

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

CHAPTER XV

AIRPORTS AND OTHER AIR NAVIGATION FACILITIES

Article 68

Designation of routes and airports

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

Article 69

Improvement of air navigation facilities

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

TROISIÈME PARTIE

TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

CHAPITRE XIV

RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

Article 67

Communication de rapports au Conseil

Chaque État contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient et des états financiers indiquant, notamment, le montant et la source de tous leurs revenus.

CHAPITRE XV

AÉROPORTS ET AUTRES INSTALLATIONS ET SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article 68

Désignation des itinéraires et des aéroports

Chaque État contractant peut, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire, ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser.

Article 69

Amélioration des installations et services de navigation aérienne

Si le Conseil estime que les aéroports ou autres installations et services de navigation aérienne d'un État contractant, y compris ses services radioélectriques et météorologiques, ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'État directement en cause et les autres États intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet. Aucun État contractant n'est coupable d'infraction à la présente Convention s'il omet de donner suite à ces recommandations.

TERCERA PARTE

TRANSPORTE AÉREO INTERNACIONAL

CAPITULO XIV

DATOS E INFORMES

Articulo 67

Transmisión de informes al Consejo

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

CAPITULO XV

AEROPUERTOS Y OTRAS INSTALACIONES Y SERVICIOS PARA LA NAVEGACIÓN AÉREA

Articulo 68

Designación de rutas y aeropuertos

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

Articulo 69

Mejora de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

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

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 70

Financement des installations et services de navigation aérienne

Un État contractant peut, dans les circonstances envisagées à l'article 69, conclure un arrangement avec le Conseil afin de donner effet à de telles recommandations. L'État peut choisir de prendre à sa charge tous les frais résultant dudit arrangement; dans le cas contraire, le Conseil peut accepter, à la demande de l'État, de pourvoir à la totalité ou à une partie des frais.

Artículo 70

Financiación de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

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

Article 71

Provision and maintenance of facilities by Council

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

Article 71

Fourniture et entretien d'installations et services par le Conseil

Si un État contractant le demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer en totalité ou en partie les aéroports et autres installations et services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques requis sur le territoire dudit État pour l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux des autres États contractants et peut fixer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des installations et services fournis.

Artículo 71

Provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el Consejo

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

Article 72

Acquisition or use of land

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

Article 72

Acquisition ou utilisation de terrain

Lorsqu'un terrain est nécessaire pour des installations et services financés en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un État contractant, cet État doit, soit fournir lui-même ce terrain, dont il conservera la propriété s'il le désire, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et conformément à ses lois.

Artículo 72

Adquisición o uso de terrenos

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

Article 73

Expenditure and assessment of funds

Within the limit of the funds which may be made available to it by the Assembly under Chapter XII, the Council may make current expenditures for the purposes of this Chapter from the general funds of the Organization. The Council shall assess the capital funds required for the purposes of this Chapter in previously agreed proportions over a reasonable period of time to the contracting States consenting

Article 73

Dépenses et répartition des fonds

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis à sa disposition par l'Assemblée en vertu du Chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes aux fins du présent chapitre en prélevant sur les fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil fixe les contributions au capital requis aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues pour une période de temps raisonnable, entre

Artículo 73

Gastos y prorrateo de fondos

El Consejo, dentro del límite de los fondos que ponga a su disposición la Asamblea de acuerdo con el Capítulo XII, puede efectuar los gastos ordinarios para los fines del presente Capítulo, con los fondos generales de la Organización. A los fines del presente Capítulo, el Consejo fijará, en la proporción previamente acordada y por un plazo razonable, las aportaciones al capital necesario entre los

64

thereto whose airlines use the facilities. The Council may also assess to States that consent any working funds that are required.

les États contractants qui y consentent et dont les entreprises de transport aérien utilisent les installations et services en cause. Le Conseil peut également fixer les contributions des États qui y consentent à tous fonds de roulement nécessaires.

Estados contratantes que consienta en ello y cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones y servicios. El Consejo puede también prorratear, entre los Estados que lo consientan, cualquier capital circulante requerido.

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 74

Assistance technique et utilisation des revenus

Lorsque le Conseil, à la demande d'un État contractant, avance des fonds ou fournit des aéroports ou d'autres installations et services en totalité ou en partie, l'arrangement peut prévoir, avec le consentement de cet État, une assistance technique dans la direction et l'exploitation des aéroports et autres installations et services, ainsi que le paiement, par prélèvement sur les revenus d'exploitation de ces aéroports et autres installations et services, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres installations et services et des charges d'intérêt et d'amortissement.

Artículo 74

Ayuda técnica y destino de los ingresos

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

Article 75

Taking over of facilities from Council

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

Article 75

Reprise des installations et services fournis par le Conseil

Un État contractant peut à tout moment se dégager de toute obligation contractée par lui en vertu de l'article 70 et prendre en charge les aéroports et autres installations et services établis par le Conseil sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme qui, de l'avis du Conseil, est raisonnable en l'occurrence. Si l'État estime que la somme fixée par le Conseil n'est pas raisonnable, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée et l'Assemblée peut confirmer ou modifier la décision du Conseil.

Artículo 75

Adquisición de las instalaciones y servicios suministrados por el Consejo

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

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.

Article 76

Restitution de fonds

Les fonds réunis par le Conseil par voie de remboursement effectué en vertu de l'article 75 et provenant de paiements d'intérêt et d'amortissement en vertu de l'article 74 sont, dans le cas des avances financées à l'origine par des États en vertu de l'article 73, restitués aux États pour lesquels des contributions ont été fixées à l'origine, proportionnellement à leurs contributions, selon la décision du Conseil.

Artículo 76

Restitución de fondos

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

65

CHAPTER XVI

JOINT OPERATING ORGANIZATIONS AND POOLED SERVICES

Article 77

Joint operating organizations permitted

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

Article 78

Function of Council

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

Article 79

Participation in operating organizations

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

CHAPITRE XVI

ORGANISATIONS D'EXPLOITATION EN COMMUN ET SERVICES EN POOL

Article 77

Organisations d'exploitation en commun autorisées

Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs États contractants de constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur toute route ou dans toute région. Toutefois, ces organisations ou organismes et ces services en pool sont soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil détermine les modalités d'application des dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation.

Article 78

Rôle du Conseil

Le Conseil peut suggérer aux États contractants intéressés de former des organisations conjointes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.

Article 79

Participation aux organisations d'exploitation

Un Etat peut participer à des organisations d'exploitation en commun ou à des arrangements de pool par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs compagnies de transport aérien désignées par son gouvernement. Ces compagnies peuvent, à la discrétion exclusive de l'Etat intéressé, être propriété d'Etat, en tout ou partie, ou propriété privée.

CAPITULO XVI

ORGANIZACIONES DE EXPLOTACION CONJUNTA Y SERVICIOS MANCOMUNADOS

Artículo 77

Organizaciones de explotación conjunta autorizadas

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

Artículo 78

Función del Consejo

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

Artículo 79

Participación en organizaciones de explotación

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

64

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 this Convention as abrogating all obligations and understandings between them which are inconsistent with its terms, and undertake not to enter into any such obligations and understandings. A contracting State which, before becoming a member of the Organization has undertaken any obligations toward a non-contracting State or a national of a contracting State or of a non-contracting State inconsistent with the terms of this Convention, shall take immediate steps to procure its release from the obligations. If an airline of any contracting State has entered into any such inconsistent obligations, the State of which it is a national shall use its best efforts to secure their termination forth-

QUATRIÈME PARTIE

DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVII

AUTRES ACCORDS ET ARRANGEMENTS AÉRONAUTIQUES

Article 80

Conventions de Paris et de La Havane

Chaque État contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919, ou la Convention relative à l'aviation commerciale, signée à La Havane le 20 février 1928, s'il est partie à l'une ou l'autre de ces Conventions. Entre États contractants, la présente Convention remplace les Conventions de Paris et de La Havane ci-dessus mentionnées.

Article 81

Enregistrement des accords existants

Tous les accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un Etat contractant et tout autre État, ou entre une entreprise de transport aérien d'un État contractant et tout autre Etat ou une entreprise de transport aérien de tout autre État, doivent être enregistrés immédiatement au Conseil.

Article 82

Abrogation d'arrangements incompatibles

Les États contractants reconnaissent que la présente Convention abroge toutes les obligations et ententes entre eux qui sont incompatibles avec ses dispositions et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ni conclure de telles ententes. Un État contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a contracté envers un État non contractant ou un ressortissant d'un État contractant ou d'un État non contractant des obligations incompatibles avec les dispositions de la présente Convention, doit prendre sans délai des mesures pour se libérer desdites obligations. Si une entreprise de transport aérien d'un État contractant a assumé de telles obligations incompatibles, l'État dont elle a la nationalité s'emploiera de son

CUARTA PARTE

DISPOSICIONES FINALES

CAPITULO XVII

OTROS ACUERDOS Y ARREGLOS AERONÁUTICOS

Articulo 80

Convenciones de Paris y de La Habana

Cada Estado contratante se compromete, tan pronto como entre en vigor el presente Convenio, a notificar la denuncia de la Convención sobre la Reglamentación de la Navegación Aérea, suscrita en Paris el 13 de octubre de 1919, o de la Convención sobre Aviación Comercial, suscrita en La Habana el 20 de febrero de 1928, si es parte de una u otra. El presente Convenio reemplaza, entre los Estados contratantes, las Convenciones de Paris y de La Habana anteriormente mencionadas.

Articulo 81

Registro de acuerdos existentes

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

Articulo 82

Abrogación de arreglos incompatibles

Los Estados contratantes acuerdan que el presente Convenio abroga todas las obligaciones y entendimientos mutuos que sean incompatibles con sus disposiciones y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entendimientos. Un Estado contratante que antes de ser miembro de la Organización haya contraido con un Estado no contratante o un súbdito de un Estado contratante o no, obligaciones incompatibles con las disposiciones del presente Convenio, tomará medidas inmediatas para liberarse de dichas obligaciones. Si un linea aérea de un Estado contratante ha contraido tales obligaciones incompatibles, el Estado del cual sea nacional hará cuanto pueda para conseguir su rescisión inmediata y, en

with; 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.

mieux pour qu'il soit mis fin immédiatement à ces obligations et en tout cas fera en sorte qu'il y soit mis fin aussitôt que cela sera juridiquement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 83

Enregistrement des nouveaux arrangements

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout État contractant peut conclure des arrangements qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature doit être enregistré immédiatement au Conseil, qui le rend public aussitôt que possible.

todo caso, hará que se rescindan tan pronto como sea legalmente posible después de la entrada en vigor del presente Convenio.

Articulo 83

Registro de nuevos arreglos

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

CHAPTER XVIII

DISPUTES AND DEFAULT

Article 84

Settlement of disputes

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

Article 85

Arbitration procedure

If any contracting State party to a dispute in which the decision of the Council is under appeal has not accepted the Statute of the Permanent Court of International Justice and the contracting States parties to the dispute cannot agree on the choice of the arbitral tribunal, each of the contracting States parties to the dispute shall name a single arbitrator who shall name an umpire. If either contracting State party to the dispute fails to name an arbitrator within a period of three months from the date of the appeal, an arbitrator

CHAPITRE XVIII

DIFFÉRENDS ET MANQUEMENTS

Article 84

Règlement des différends

Si un désaccord entre deux ou plusieurs États contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout État impliqué dans ce désaccord. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Tout État contractant peut, sous réserve de l'article 85, appeler de la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage *ad hoc* établi en accord avec les autres parties au différend ou à la Cour permanente de Justice internationale. Un tel appel doit être notifié au Conseil dans les soixante jours à compter de la réception de la notification de la décision du Conseil.

Article 85

Procédure d'arbitrage

Si un État contractant, partie à un différend dans lequel la décision du Conseil est en instance d'appel, n'a pas accepté le Statut de la Cour permanente de Justice internationale et si les États contractants parties à ce différend ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tribunal d'arbitrage, chacun des États contractants parties au différend désigne un arbitre et ces arbitres désignent un surarbitre. Si l'un des États contractants parties au différend n'a pas désigné d'arbitre dans les trois mois à compter de la date de l'appel, un

CAPITULO XVIII

CONTROVERSIAS E INCUMPLIMIENTO

Articulo 84

Solución de controversias

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

Articulo 85

Procedimiento de arbitraje

Si un Estado contratante, parte en una controversia en que se ha apelado de la decisión del Consejo, no ha aceptado el Estatuto de la Corte Permanente Internacional de Justicia y si los Estados contratantes partes en la controversia no pueden concordar en la elección del tribunal de arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia designará un árbitro y éstos nombrarán un tercero. Si cualquier Estado contratante parte en la controversia no nombra un árbitro dentro de

shall be named on behalf of that State by the President of the Council from a list of qualified and available persons maintained by the Council. If, within thirty days, the arbitrators cannot agree on an umpire, the President of the Council shall designate an umpire from the list previously referred to. The arbitrators and the umpire shall then jointly constitute an arbitral tribunal. Any arbitral tribunal established under this or the preceding Article shall settle its own procedure and give its decisions by majority vote, provided that the Council may determine procedural questions in the event of any delay which in the opinion of the Council is excessive.

arbitre sera choisi au nom de cet Etat par le Président du Conseil sur une liste de personnes qualifiées et disponibles tenue par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur un surarbitre, le Président du Conseil désigne un surarbitre choisi sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre se constituent alors en tribunal d'arbitrage. Tout tribunal d'arbitrage établi en vertu du présent article ou de l'article précédent détermine ses règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu que le Conseil peut décider des questions de procédure dans le cas d'un retard qu'il estimerait excessif.

tres meses desde la fecha de apelación, el Presidente del Consejo designará por tal Estado un árbitro, de una lista de personas calificadas y disponibles que lleve el Consejo. Si dentro de treinta días los árbitros no pueden convenir en el tercero, el Presidente del Consejo lo designará de la lista antedicha. Los árbitros y el tercero se constituirán entonces en tribunal de arbitraje. Todo tribunal de arbitraje establecido según el presente artículo o el anterior adoptará su propio procedimiento y pronunciará sus decisiones por mayoría de votos, entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dilaciones que, en su opinión fuesen excesivas.

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 86

Appels

À moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si l'exploitation d'une entreprise de transport aérien international est conforme aux dispositions de la présente Convention conserve son effet, tant qu'elle n'a pas été infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel. Les décisions de la Cour permanente de Justice internationale et celles d'un tribunal d'arbitrage sont définitives et obligatoires.

Artículo 86

Apelaciones

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

Article 87

Penalty for non-conformity of airline

Each contracting State undertakes not to allow the operation of an airline of a contracting State through the airspace 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 87

Sanctions à l'encontre d'une entreprise de transport aérien qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

Chaque État contractant s'engage à ne pas permettre, dans l'espace aérien au-dessus de son territoire, l'exploitation d'une entreprise de transport aérien d'un État contractant, si le Conseil a décidé que cette entreprise ne se conforme pas à une décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent.

Artículo 87

Sanciones en caso de incumplimiento por las líneas aéreas

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

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.

Article 88

Sanctions à l'encontre d'un État qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

L'Assemblée suspend le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État contractant trouvé en infraction au regard des dispositions du présent chapitre.

Artículo 88

Sanciones a los Estados en caso de incumplimiento

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

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.

CHAPITRE XIX

GUERRE

Article 89

Guerre et état de crise

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne portent atteinte à la liberté d'action d'aucun des États contractants concernés, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique dans le cas de tout État contractant qui proclame l'état de crise nationale et notifie ce fait au Conseil.

CAPITULO XIX

GUERRA

Articulo 89

Estado de guerra y situaciones de emergencia

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

CHAPTER XX

ANNEXES

Article 90

Adoption and amendment of Annexes

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

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

CHAPITRE XX

ANNEXES

Article 90

Adoption et amendement des Annexes

a) L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa *l*) de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque État contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre temps la majorité des États contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil.

b) Le Conseil notifie immédiatement à tous les États contractants l'entrée en vigueur de toute Annexe ou de tout amendement à une Annexe.

CAPITULO XX

ANEXOS

Articulo 90

Adopción y enmienda de los anexos

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

b) El Consejo notificará inmediatamente a todos los Estados contratantes la entrada en vigor de todo anexo o enmiendo a éste.

CHAPTER XXI

RATIFICATIONS, ADHERENCES, AMENDMENTS, AND DENUNCIATIONS

Article 91

Ratification of Convention

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

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

CHAPITRE XXI

RATIFICATIONS, ADHÉSIONS, AMENDEMENTS ET DÉNONCIATIONS

Article 91

Ratification de la Convention

a) La présente Convention est soumise à la ratification des États signataires. Les instruments de ratification sont déposés dans les archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui notifie la date du dépôt à chacun des États signataires et adhérents.

b) Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six États, elle entrera en vigueur

CAPITULO XXI

RATIFICACIONES, ADHESIONES, ENMIENDAS Y DENUNCIAS

Articulo 91

Ratificación del Convenio

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

b) Tan pronto como veintiséis Estados hayan ratificado o se hayan adherido al presente Convenio, éste entrará en vigor

70

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

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

Article 92

Adherence to Convention

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

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

Article 93

Admission of other States

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

Article 93 bis*

(*a*) Notwithstanding the provisions of Articles 91, 92 and 93 above:

(1) A State whose government the General Assembly ofthe United Nations has recommended be debarred from membership in international agencies established by or brought into relation-

* On 27 May 1947 the Assembly decided to amend the Chicago Convention by introducing Article 93 *bis*. Under Article 94(*a*) of the Convention the amendment came into force on 20 March 1961 in respect of States which ratified it.

entre ces États le trentième jour après le dépôt du vingt-sixième instrument. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

c) Il incombe au Gouvernement des États-Unis d'Amérique de notifier au Gouvernement de chacun des États signataires et adherents la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 92

Adhésion à la Convention

a) La présente Convention est ouverte à l'adhésion des États membres des Nations Unies, des États associés à ceux-ci et des États demeurés neutres pendant le présent conflit mondial.

b) L'adhesion s'effectue par une notification adressée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique et prend effet le trentième jour qui suit la réception de la notification par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, lequel en avise tous les États contractants.

Article 93

Admission d'autres États

Les États autres que ceux auxquels s'appliquent les articles 91 et 92 *a*) peuvent, sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour préserver la paix, être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée dans les conditions que l'Assemblée pourra prescrire, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout État envahi ou attaqué au cours de la présente guerre par l'État qui demande son admission sera nécessaire.

Article 93 bis*

a) Nonobstant les dispositions des articles 91, 92 et 93 ci-dessus,

1) Tout État dont le gouvernement fait l'objet de la part de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies d'une recommandation tendant à le priver de sa qualité de membre

* Le 27 mai 1947, l'Assemblée a décidé d'amender la Convention de Chicago en ajoutant l'article 93 *bis*. Conformément à l'article 94 *a*) de la Convention, cet amendement est entré en vigueur le 20 mars 1961 à l'égard des États qui l'ont ratifié.

entre ellos al trigésimo día después del depósito del vigésimosexto instrumento. Entrará en vigor para cada Estado que lo ratifique posteriormente, al trigésimo día después del depósito del correspondiente instrumento de ratificación.

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

Articulo 92

Adhesión al Convenio

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

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

Articulo 93

Admisión de otros Estados

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

Articulo 93 bis*

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

1) Un Estado cuyo gobierno la Asamblea General de las Naciones Unidas ha recomendado que sea excluido de los organismos internacionales, establecidos por las Naciones Unidas o

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

71

ship with the United Nations shall automatically cease to be a member of the International Civil Aviation Organization;

(2) A State which has been expelled from membership in the United Nations shall automatically cease to be a member of the International Civil Aviation Organization unless the General Assembly of the United Nations attaches to its act of expulsion a recommendation to the contrary.

(*b*) A State which ceases to be a member of the International Civil Aviation Organization as a result of the provisions of paragraph (*a*) above may, after approval by the General Assembly of the United Nations, be readmitted to the International Civil Aviation Organization upon application and upon approval by a majority of the Council.

(*c*) Members of the Organization which are suspended from the exercise of the rights and privileges of membership in the United Nations shall, upon the request of the latter, be suspended from the rights and privileges of membership in this Organization.

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,

d'institutions internationales, établies par l'Organisation des Nations Unies ou reliées à celle-ci, cesse automatiquement d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale;

2) Tout État qui est exclu de l'Organisation des Nations Unies cesse automatiquement d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale à moins que l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies joigne à son acte d'exclusion une recommandation contraire.

b) Tout État qui cesse d'être membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en application des dispositions du paragraphe *a*) ci-dessus, peut, avec l'accord de l'Assemblée générale de l'Organisation des Nations Unies, être admis à nouveau dans l'Organisation de l'aviation civile internationale sur sa demande, et avec l'approbation du Conseil votée à la majorité.

c) Les membres de l'Organisation qui sont suspendus de l'exercice des droits et privilèges inhérents à la qualité de membre de l'Organisation des Nations Unies, sont, à la requête de cette dernière, suspendus des droits et privilèges inhérents à la qualité de membre de la présente Organisation.

Article 94

Amendement de la Convention

a) Toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des États qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'États contractants fixé par l'Assemblée. Le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des États contractants.

b) Si à son avis l'amendement est de nature à justifier cette mesure, l'Assemblée peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout État qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai déterminé après que cet amendement sera entré en vigueur cessera alors d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

Article 95

Dénonciation de la Convention

a) Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention trois ans après son entrée en vigueur au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui en informe

vinculados con ellas, dejará automáticamente de ser miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional.

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

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

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

Artículo 94

Enmiendas del Convenio

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

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

Artículo 95

Denuncia del Convenio

a) Todo Estado contratante puede comunicar la denuncia del presente Convenio tres años después de su entrada en vigor, por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, quien

72

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.

immédiatement chacun des États contractants.

b) La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification et ne vaut qu'à l'égard de l'État qui a effectué la dénonciation.

inmediatamente lo informará a cada uno de los Estados contratantes.

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

CHAPTER XXII

DEFINITIONS

Article 96

For the purpose of this Convention the expression:

(*a*) "Airservice" 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.

CHAPITRE XXII

DÉFINITIONS

Article 96

Aux fins de la présente Convention

a) "Service aérien" signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;

b) "Service aérien international" signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;

c) "Entreprise de transport aérien" signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;

d) "Escale non commerciale" signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

CAPITULO XXII

DEFINICIONES

Artículo 96

A los fines del presente Convenio se entiende por:

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

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

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

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

SIGNATURE OF CONVENTION

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned plenipotentiaries, having been duly authorized, sign this Convention on behalf of their respective governments on the dates appearing opposite their signatures.

DONE at Chicago the seventh day of December 1944, in the English language. A text drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open 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.

SIGNATURE DE LA CONVENTION

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, signent la présente Convention au nom de leurs Gouvernements respectifs aux dates figurant en regard de leurs signatures.

FAIT à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D.C.). Les deux textes seront déposés aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce Gouvernement aux Gouvernements de tous les États qui signeront la présente Convention ou y adhéreront.

FIRMA DEL CONVENIO

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

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

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BUSQUEDA Y SALVAMENTO MARITIMOS, 1979

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BUSQUEDA
Y SALVAMENTO MARITIMOS, 1979

LAS PARTES EN EL CONVENIO,

CONSIDERANDO que varios Convenios internacionales conceden gran importancia a la prestación de auxilio a personas que se hallen en peligro en el mar y al estableoimiento por parte de todo Estado ribereño de las medidas que exijan la vigilancia de costas y los servicios de búsqueda y salvamento,

CONSIDERANDO la Recomendación 40 aprobada por la Conferencia internacional sobre seguridad de la vida humana en el mar, 1960, que reconoce la conveniencia de coordinar las actividades relativas a la seguridad en el mar y sobre el mar entre varias organizaciones intergubernamentales,

CONSIDERANDO que es deseable desarrollar y fomentar estas actividades mediante el establecimiento de un plan internacional de búsqueda y salvamento marítimos que responda a las necesidades del tráfico marítimo, para el salvamento de personas que se hallen en peligro en el mar,

CONSIDERANDO que conviene fomentar la cooperación entre las organizaciones de búsqueda y salvamento de todo el mundo y entre los que participen en operaciones de búsqueda y salvamento en el mar,

CONVIENEN:

Artículo I

Obligaciones generales contraidas en virtud del Convenio

Las Partes se obligan a tomar todas las medidas legislativas u otras medidas apropiadas que se precisen para dar plena efectividad al Convenio y a su Anexo, el cual será parte integrante de aquél. Salvo disposición expresa en otro sentido, toda referencia al Convenio supondrá también una referencia a su Anexo.

Artículo II

Otros tratados e interpretación

1) Nada de lo dispuesto en el presente Convenio prejuzgará la codificación y el desarrollo del Derecho del mar por parte de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar convocada en virtud de la Resolución 2750 (XXV) de la Asamblea General de las Naciones Unidas ni las reivindicaciones y tesis jurídicas presentes y futuras de cualquier Estado respecto del Derecho del mar y de la naturaleza y el alcance de la jurisdicción de los Estados ribereños y de los Estados de pabellón.

2) Ninguna disposición del Convenio será interpretada en el sentido de que va en perjuicio de obligaciones o derechos que, respecto de los buques, se estipulen en otros instrumentos internacionales.

Artículo III

Enmiendas

1) El Convenio podrá ser enmendado por uno de los dos procedimientos expuestos en los párrafos 2) y 3) siguientes.

2) Enmienda previo examen en el seno de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (en adelante llamada la "Organización"):

a) toda enmienda propuesta por una Parte y transmitida al Secretario General de la Organización (en adelante llamado "el Secretario General"), o cualquier enmienda que el Secretario General estime necesaria como resultado de una enmienda a la disposición correspondiente del Anexo 12 del Convenio sobre aviación civil internacional, será distribuida entre todos los Miembros de la Organización y todas las Partes, por lo menos seis meses antes de que proceda que el Comité de Seguridad Marítima de la Organización la examine;

b) las Partes, sean o no Miembros de la Organización, tendrán derecho a participar en las deliberaciones del Comité de Seguridad Marítima para el examen y la aprobación de las enmiendas;

c) para la aprobación de las enmiendas se necesitará una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima, a condición de que un tercio cuando menos de las Partes esté presente en el momento de la aprobación de la enmienda de que se trate;

d) las enmiendas aprobadas de conformidad con lo dispuesto en el apartado c) serán enviadas por el Secretario General a todas las Partes a fines de aceptación;

e) toda enmienda a un Artículo o a los párrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 y 3.1.3 del Anexo se considerará aceptada a partir de la fecha en que el Secretario General haya recibido el correspondiente instrumento de aceptación de dos tercios de las Partes;

f) toda enmienda al Anexo, excluidas las enmiendas a los párrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 y 3.1.3, se considerará aceptada al término del año siguiente a la fecha en que fue enviada a las Partes a fines de aceptación. Si, no obstante, dentro del plazo fijado de un año, más de un tercio de las Partes notifica al Secretario General que rechaza la enmienda, se considerará que ésta no ha sido aceptada;

g) toda enmienda a un Artículo o a los párrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 y 3.1.3 del Anexo entrará en vigor:

   i) con respecto a las Partes que la hayan aceptado, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada;

   ii) con respecto a las Partes que la acepten una vez se haya cumplido la condición estipulada en el apartado e) y antes de que la enmienda entre en vigor, en la fecha de entrada en vigor de la enmienda;

   iii) con respecto a las Partes que la acepten después de la fecha en que la enmienda entre en vigor, 30 días después del depósito que se haya efectuado de un instrumento de aceptación;

h) toda enmienda al Anexo, excluidas las enmiendas a los párrafos 2.1.4, 2.1.5, 2.1.7, 2.1.10, 3.1.2 y 3.1.3 entrará en vigor, con respecto a todas las Partes, exceptuadas las que la hayan rechazado en virtud de lo previsto en el apartado f) y que no hayan retirado su objeción, seis meses después de la fecha en que se considere que fue aceptada. No obstante, antes de la fecha fijada para la entrada en vigor de la enmienda cualquier Parte podrá notificar al Secretario General que se exime de la obligación de darle efectividad durante un periodo no superior a un año, contado desde la fecha de entrada en vigor de la enmienda, o durante el periodo, más largo que ése, que en el momento de la aprobación de tal enmienda fije una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes en el Comité de Seguridad Marítima.

3) Enmienda a cargo de una Conferencia:

a) a solicitud de cualquier Parte con la que se muestre conforme un tercio cuando menos de las Partes, la Organización convocará una Conferencia de las Partes para examinar posibles enmiendas al presente Convenio; las enmiendas propuestas serán distribuidas por el Secretario General a todas las Partes, por lo menos seis meses antes de que proceda que la Conferencia las examine;

b) las enmiendas serán aprobadas en tal Conferencia por una mayoría de dos tercios de las Partes presentes y votantes, a condición de que un tercio cuando menos de las Partes esté presente en el momento de la aprobación de tal enmienda; las enmiendas así aprobadas serán enviadas por el Secretario General a todas las Partes a fines de aceptación;

c) salvo que la Conferencia decida otra cosa, la enmienda se considerará aceptada y entrará en vigor de conformidad con los procedimientos estipulados respectivamente en los apartados e), f), g) y h) del párrafo 2), a condición de que la referencia que en el párrafo 2) h) se hace al Comité de Seguridad Marítima, ampliado de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2) b), se entienda como referencia a la Conferencia.

78

4) Toda declaración de aceptación de una enmienda o de objeción a una enmienda y cualquiera de las notificaciones previstas en el párrafo 2) h) serán dirigidas por escrito al Secretario General, quien informará a todas las Partes de que se recibieron tales comunicaciones y de la fecha en que fueron recibidas.

5) El Secretario General informará a los Estados de cualesquiera enmiendas que entren en vigor, así como de la fecha de entrada en vigor de cada una.

Artículo IV

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1) El Convenio estará abierto a la firma en la sede de la Organización desde el 1 de noviembre de 1979 hasta el 31 de octubre de 1980 y, después de ese plazo, seguirá abierto a la adhesión. Los Estados podrán constituirse en Partes en el Convenio mediante:

a) firma sin reserva en cuanto a ratificación, aceptación o aprobación; o

b) firma a reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o

c) adhesión.

2) La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán depositando ante el Secretario General el instrumento que proceda.

3) El Secretario General informará a los Estados de toda firma producida o del depósito que se haya efectuado de cualquier instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión y de la fecha de tal depósito.

Artículo V

Entrada en vigor

1) El Convenio entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que 15 Estados se hayan constituido en Partes en el mismo de conformidad con lo dispuesto en el Artículo IV.

2) La entrada en vigor del Convenio para los Estados que lo ratifiquen, acepten o aprueben o que se adhieran a él de conformidad con lo dispuesto en el Artículo IV, una vez se haya cumplido la condición estipulada en el párrafo 1) y antes de que el Convenio entre en vigor, se producirá en la fecha de entrada en vigor de éste.

3) La entrada en vigor del Convenio para los Estados que lo ratifiquen, acepten o aprueben o que se adhieran a él con posterioridad a la fecha en que haya entrado en vigor, se producirá a los 30 días de haber sido depositado el instrumento correspondiente de conformidad con lo dispuesto en el Artículo IV.

4) Todo instrumento de ratificación, aceptación, aprobación o adhesión depositado con posterioridad a la fecha de entrada en vigor de una enmienda al Convenio efectuada de conformidad con lo dispuesto en el Artículo III, se considerará referido al Convenio en su forma enmendada, y éste, en su forma enmendada, entrará en vigor para el Estado que deposite tal instrumento, a los 30 días de haberse producido el depósito.

5) El Secretario General informará a los Estados de la fecha de entrada en vigor del Convenio.

Artículo VI

Denuncia

1) El Convenio podrá ser denunciado por una de las Partes en cualquier momento posterior a la expiración de un plazo de cinco años a contar de la fecha en que el Convenio haya entrado en vigor para dicha Parte.

2) La denuncia se efectuará depositando un instrumento de denuncia ante el Secretario General, el cual notificará a los Estados que ha recibido tal instrumento de denuncia, la fecha en que lo recibió y la fecha en que surta efecto tal denuncia.

3) La denuncia surtirá efecto transcurrido un año a partir de la recepción, por parte del Secretario General, del instrumento de denuncia, o cualquier otro plazo más largo que pueda ser fijado en dicho instrumento.

Artículo VII

Depósito y registro

1) El Convenio será depositado ante el Secretario General, el cual remitirá ejemplares auténticos certificados de aquél a los Estados.

2) Tan pronto como el Convenio entre en vigor, el Secretario General remitirá el texto del mismo al Secretario General de las Naciones Unidas a fines de registro y publicación, de conformidad con el Artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

Artículo VIII

Idiomas

El Convenio está redactado en un solo ejemplar en los idiomas chino, español, francés, inglés y ruso, y cada uno de estos textos es igualmente auténtico. Se harán traducciones oficiales a los idiomas alemán, árabe e italiano, las cuales serán depositadas junto con el original firmado.

HECHO EN HAMBURGO el día veintisiete de abril de mil novecientos setenta y nueve.

EN FE DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos Gobiernos, firman el Convenio.

ANEXO

CAPITULO 1

TERMINOS Y DEFINICIONES

1.1 En el presente Anexo, el empleo del futuro de los verbos con un sentido imperativo indica una disposición cuya aplicación uniforme por todas las Partes se estipula en pro de la seguridad de la vida humana en el mar.

1.2 En el presente Anexo, el empleo de la expresión "se recomienda que" combinada con el verbo que exija la frase de que se trate, indica una disposición cuya aplicación uniforme por todas las Partes se aconseja en pro de la seguridad de la vida humana en el mar.

1.3 Los términos aquí enumerados se utilizan en el presente Anexo con los significados indicados a continuación:

.1 "Región de búsqueda y salvamento". Area de dimensiones definidas dentro de la cual se prestan servicios de búsqueda y salvamento.

.2 "Centro coordinador de salvamento". Centro encargado de promover la buena organización de servicios de búsqueda y salvamento y de coordinar la ejecución de las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de una región de búsqueda y salvamento.

.3 "Subcentro de salvamento". Centro subordinado a un centro coordinador de salvamento, establecido para complementar la función de este último dentro de una parte especificada de una región de búsqueda y salvamento.

.4 "Unidad de vigilancia de costas". Unidad terrestre, estacionaria o móvil, designada para velar, con su vigilancia, por la seguridad de los buques en zonas costeras.

.5 "Unidad de salvamento". Unidad compuesta por personal capacitado y dotada de equipo apropiado para ejecutar con rapidez operaciones de búsqueda y salvamento.

.6 "Jefe en el lugar del siniestro". El jefe de una unidad de salvamento designado para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento dentro de un área de búsqueda especificada.

.7 "Coordinador de la búsqueda de superficie". Buque, que no sea una de las unidades de salvamento, designado para coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento que se lleven a cabo en la superficie, dentro de un área de búsqueda especificada.

.8 "Fase de emergencia". Expresión genérica que significa, según el caso, fase de incertidumbre, fase de alerta o fase de peligro.

.9 "Fase de incertidumbre". Situación en la cual existe incertidumbre en cuanto a la seguridad de un buque y de las personas que lleve a bordo.

.10 "Fase de alerta". Situación en la cual se teme por la seguridad de un buque y de las personas que lleve a bordo.

.11 "Fase de peligro". Situación en la cual existe la convicción justificada de que un buque o una persona están amenazados por un peligro grave o inminente y necesitan auxilio inmediato.

.12 "Amaraje forzoso". En el caso de una aeronave, realizar un descenso forzoso en el agua.

CAPITULO 2

ORGANIZACION

2.1 Medidas de oreación y coordinación de servicios de búsqueda y salvamento

2.1.1 Las Partes harán que se tomen las medidas necesarias para la creación de servicios adecuados de búsqueda y salvamento de personas que se hallen en peligro cerca de sus costas, en el mar.

2.1.2 Las Partes remitirán al Secretario General información referente a su organización de búsqueda y salvamento y le notificarán los cambios ulteriores de importancia de que la misma sea objeto, incluida la información referente a:

.1 los servicios nacionales de búsqueda y salvamento marítimos;

.2 la ubicación de los centros coordinadores de salvamento que haya establecidos, con sus respectivos números de teléfono y de télex y áreas de responsabilidad; y

.3 las principales unidades de salvamento que haya a su disposición.

2.1.3 El Secretario General remitirá en forma apropiada a todas las Partes la información a que se hace referencia en el párrafo 2.1.2.

2.1.4 Se establecerá cada región de búsqueda y salvamento por acuerdo entre las Partes interesadas. El acuerdo será puesto en conocimiento del Secretario General.

2.1.5 Si no logran ponerse de acuerdo sobre las dimensiones exactas de una región de búsqueda y salvamento, las Partes interesadas se esforzarán al máximo por convenir medidas adecuadas para lograr en esa zona una coordinación global equivalente de los servicios de búsqueda y salvamento. Las medidas convenidas serán puestas en conocimiento del Secretario General.

2.1.6 El Secretario General pondrá en conocimiento de todas las Partes los acuerdos o medidas a que se hace referencia en los párrafos 2.1.4 y 2.1.5.

2.1.7 La delimitación de regiones de búsqueda y salvamento no guarda relación con la determinación de límites entre los Estados ni prejuzgará ésta.

2.1.8 Se recomienda que las Partes dispongan lo necesario para que sus servicios de búsqueda y salvamento sean capaces de dar pronta respuesta a las llamadas de socorro.

2.1.9 Informadas de que una persona está en peligro en el mar, en un área dentro de la cual una Parte se encargue de la coordinación global de las operaciones de búsqueda y salvamento, las autoridades de esa Parte a las que incumba la cuestión darán urgentemente los pasos necesarios para prestar el mejor auxilio que puedan.

2.1.10 Las Partes garantizarán que se preste auxilio a cualesquiera personas que se hallen en peligro en el mar. Harán esto sean cuales fueren

la nacionalidad o la condición jurídica de dichas personas o las circunstancias en que éstas se encuentren.

2.2 Coordinación de los medios de búsqueda y salvamento

2.2.1 Las Partes tomarán disposiciones para la coordinación de los medios necesarios en la provisión de servicios de búsqueda y salvamento cerca de sus costas.

2.2.2 Las Partes establecerán órganos nacionales para la coordinación global de los servicios de búsqueda y salvamento.

2.3 Establecimiento de centros coordinadores de salvamento y de subcentros de salvamento

2.3.1 A fin de cumplir lo prescrito en los párrafos 2.2.1 y 2.2.2, las Partes establecerán centros coordinadores de salvamento para sus servicios de búsqueda y salvamento, así como los subcentros de salvamento que consideren apropiados.

2.3.2 Las autoridades competentes de cada Parte determinarán el área que será incumbencia de un subcentro de salvamento.

2.3.3 Cada centro coordinador de salvamento y cada subcentro de salvamento establecidos de conformidad con lo dispuesto en el párrafo 2.3.1 dispondrán de medios adecuados para la recepción de comunicaciones de socorro a través de una radioestación costera o de otro modo. Tales centros y subcentros dispondrán también de medios adecuados para comunicar con sus propias unidades de salvamento y con los centros coordinadores de salvamento o subcentros de salvamento, según proceda, de áreas adyacentes.

2.4 Designación de unidades de salvamento

2.4.1 Las Partes designarán:

.1 como unidades de salvamento, a servicios estatales u otros servicios públicos apropiados o a servicios privados, que se encuentren debidamente situados y equipados, o a partes de los mismos, o bien,

.2 como elementos de la organización de búsqueda y salvamento, a servicios estatales o a otros servicios públicos o privados apropiados o a elementos de los mismos que aun no resultando adecuados para ser designados como unidades de salvamento puedan participar en operaciones de búsqueda y salvamento, y definirán las funciones de estos elementos.

2.5 Medios y equipo de las unidades de salvamento

2.5.1 Se proveerá a toda unidad de salvamento de los medios y el equipo apropiados para su tarea.

2.5.2 Se recomienda que cada unidad de salvamento cuente con medios rápidos y seguros de comunicación con otras unidades o elementos que intervengan en una misma operación.

2.5.3 Se recomienda que en los recipientes o envases que contengan equipo de supervivencia destinado a ser lanzado a los supervivientes se señale la naturaleza general del contenido mediante un código de colores ajustado a lo especificado en el párrafo 2.5.4, una indicación impresa y signos de interpretación inequívoca, en la medida en que tales signos existan.

2.5.4 Se recomienda que la identificación por colores del contenido de los recipientes y envases lanzables en los que haya equipo de supervivencia se efectúe por medio de banderines de colores, de acuerdo con el siguiente código:

.1 Rojo - medicamentos y equipo de primeros auxilios;

.2 Azul - alimentos y agua;

.3 Amarillo - mantas e indumentaria protectora; y

.4 Negro - equipo diverso formado por hornillos, hachas, compases y utensilios de cocina.

2.5.5 Se recomienda que cuando en un mismo recipiente o envase se lancen efectos de naturaleza diversa, se haga uso de una combinación de los colores indicados en ese código.

2.5.6 Se recomienda que en cada uno de los recipientes o envases lanzables vayan incluidas las instrucciones que permitan utilizar el equipo de supervivencia. Convendrá que estas instrucciones estén impresas en inglés y por lo menos en otros dos idiomas.

CAPITULO 3

COOPERACION

3.1 Cooperación entre los Estados

3.1.1 Las Partes coordinarán sus organizaciones de búsqueda y salvamento, recomendándose que, siempre que sea necesario, coordinen las operaciones con las de los Estados vecinos.

3.1.2 A menos que se acuerde otra cosa entre los Estados interesados se recomienda que con sujeción a las leyes y reglamentaciones nacionales aplicables, toda Parte autorice la entrada inmediata en sus aguas territoriales o por encima de éstas, o en su territorio, de unidades de salvamento de otras Partes cuyo solo objeto sea la búsqueda destinada a localizar siniestros marítimos y a salvar a los supervivientes de tales siniestros. En tales casos las operaciones de búsqueda y salvamento serán coordinadas en lo posible por el centro coordinador de salvamento apropiado a la Parte que haya autorizado la entrada, o por la autoridad que haya sido designada por dicha Parte.

3.1.3 A menos que se acuerde otra cosa entre los Estados interesados, las autoridades de una Parte que desee que sus unidades de salvamento entren en las aguas territoriales de otra Parte o por encima de éstas, o en el territorio de dicha Parte, con el solo objeto de realizar la búsqueda destinada a localizar siniestros marítimos y a salvar a los supervivientes de tales siniestros, enviarán una petición, en la que figuren todos los detalles de la misión proyectada y de la necesidad de realizarla, al centro coordinador de salvamento de la otra Parte o a cualquier otra autoridad que haya sido designada por esa Parte.

3.1.4 Las autoridades competentes de las Partes:

.1 acusarán inmediatamente recibo de tal petición; y

.2 lo antes posible indicarán en qué condiciones, dado que se imponga alguna, podrá emprenderse la misión proyectada.

3.1.5 Se recomienda que las Partes concluyan con sus Estados vecinos acuerdos en los que se fijen las condiciones de entrada de las unidades de salvamento de cada uno en las aguas territoriales (o por encima de éstas) o territorios de los demás. Se recomienda asimismo que estos

acuerdos hagan posible la rápida entrada de dichas unidades con un mínimo de formalidades.

3.1.6 Se recomienda que cada Parte autorice a sus centros coordinadores de salvamento a que:

.1 soliciten de otros centros coordinadores de salvamento la ayuda que sea necesaria, incluidos buques, aeronaves, personal y equipo;

.2 concedan todo permiso necesario para la entrada de dichos buques, aeronaves, personal o equipo en sus aguas territoriales o por encima de éstas o en su territorio; y

.3 establezcan los arreglos necesarios con las pertinentes autoridades de aduanas, inmigración y de otra índole para facilitar dicha entrada.

3.1.7 Se recomienda que cada Parte autorice a sus centros coordinadores de salvamento a que, cuando se les solicite, presten ayuda a otros centros coordinadores de salvamento, incluida la constituida por buques, aeronaves, personal o equipo.

3.1.8 Se recomienda que las Partes concluyan con sus Estados vecinos acuerdos sobre búsqueda y salvamento cuyo objeto sea la utilización mancomunada de sus respectivos medios, el establecimiento de procedimientos uniformes, el desarrollo de una formación y unos ejercicios de carácter conjunto, la verificación periódica de los canales de comunicación interestatales, la realización de visitas de enlace entre el personal de los distintos centros coordinadores de salvamento y el intercambio de información sobre búsqueda y salvamento.

3.2 Coordinación con los servicios aeronáuticos

3.2.1 Las Partes harán que entre los servicios marítimos y los aeronáuticos exista la coordinación más estrecha posible, de modo que puedan prestar los servicios de búsqueda y salvamento más eficaces y positivos en sus respectivas regiones de búsqueda y salvamento y por encima de éstas.

3.2.2 Se recomienda que, siempre que sea factible, cada Parte establezca con carácter conjunto centros coordinadores de salvamento y suboentros de salvamento dedicados a ambas finalidades, la marítima y la aeronáutica.

88

3.2.3 Siempre que se establezcan por separado centros coordinadores de salvamento o subcentros de salvamento, marítimos y aeronáuticos, para dar servicio a la misma área, la Parte interesada hará que entre los centros o subcentros se establezca la coordinación más estrecha posible.

3.2.4 En la medida de lo posible las Partes harán que las unidades de salvamento establecidas para fines marítimos y las establecidas para fines aeronáuticos utilicen procedimientos uniformes.

CAPITULO 4

MEDIDAS PREPARATORIAS

4.1 Prescripciones relativas a la información

4.1.1 Cada centro coordinador de salvamento y cada subcentro de salvamento dispondrán de información actualizada pertinente para las operaciones de búsqueda y salvamento en su área, incluida la información sobre:

.1 unidades de salvamento y unidades de vigilancia de costas;

.2 cualesquiera otros medios públicos y privados, incluidos los de transporte y los suministros de combustible, de los que quepa esperar que serán útiles en operaciones de búsqueda y salvamento;

.3 medios de comunicación que puedan ser utilizados en operaciones de búsqueda y salvamento;

.4 nombres, direcciones telegráficas o de télex y números de teléfono y télex de consignatarios de buques, autoridades consulares, organizaciones internacionales y otros organismos que puedan estar en situación de ayudar a obtener información vital sobre buques;

.5 ubicación, distintivos de llamada o identidades del servicio móvil marítimo, horas de escucha y frecuencias de todas las radioestaciones de las que quepa esperar que se utilizarán en operaciones de búsqueda y salvamento;

.6 ubicación, distintivos de llamada o identidades del servicio móvil marítimo, horas de escucha y frecuencias de todas las

radioestaciones costeras que difundan pronósticos y avisos meteorológicos para la región de búsqueda y salvamento de que se trate;

.7 ubicación y horario de los servicios de escucha radioeléctrica y frecuencias observadas;

.8 objetos de los que se sepa que podrían confundirse con restos de naufragio no localizados o no denunciados; y

.9 lugares en los que se almacenen los efectos lanzables de emergencia y de supervivencia.

4.1.2 Se recomienda que cada centro coordinador de salvamento y cada subcentro de salvamento tengan fácil acceso a la información relativa a la situación, el rumbo, la velocidad y el distintivo de llamada o la identidad de la estación de los buques que se encuentren en su área y puedan auxiliar a buques, o a personas que se hallen en peligro en el mar. Esta información se conservará en el centro coordinador de salvamento o en condiciones de disponibilidad inmediata cuando se necesite de ella.

4.1.3 En cada centro ooordinador de salvamento y en cada subcentro de salvamento se dispondrá de un mapa en escala grande, a fines de presentación y trazados correspondientes a datos pertinentes para las operaciones de búsqueda y salvamento en su área.

4.2 Planes o instrucciones operacionales

4.2.1 Cada centro coordinador de salvamento y cada subcentro de salvamento prepararán o tendrán a su disposición planes o instrucciones detallados para la realización de operaciones de búsqueda y salvamento en su área.

4.2.2 Los planes o instrucciones especificarán, dentro de lo posible, las medidas relativas al mantenimiento y al reaprovisionamiento de combustible de los buques, aeronaves y vehículos utilizados en operaciones de búsqueda y salvamento, incluidos los facilitados por otros Estados.

4.2.3 Se recomienda que en los planes o instrucciones figuren pormenores relativos a la actuación de quienes participen en las operaciones de búsqueda y salvamento en el área, con inclusión de:

.1 la forma en que deberán realizarse las operaciones de búsqueda y salvamento;

.2 la utilización de los sistemas y medios de comunicación disponibles;

.3 la actuación combinada con la de otros centros coordinadores de salvamento o subcentros de salvamento, según proceda;

.4 los métodos destinados a alertar a los buques en el mar y a las aeronaves en ruta;

.5 los deberes y la autoridad del personal asignado a operaciones de búsqueda y salvamento;

.6 los posibles cambios de emplazamiento del equipo que puedan hacer necesarios las condiciones meteorológicas o de otra indole;

.7 los métodos de obtención de información esencial concerniente a las operaciones de búsqueda y salvamento constituidos por medios tales como los pertinentes avisos a los navegantes, y los boletines y pronósticos meteorológicos y los relativos al estado de la mar en la superficie;

.8 los métodos de obtención de la ayuda que pueda necesitarse incluidos buques, aeronaves, personal y equipo, de otros centros coordinadores de salvamento o subcentros de salvamento, según proceda;

.9 los métodos destinados a ayudar a los buques de salvamento o a otros buques a que alcancen el punto de reunión con buques en peligro; y

.10 los métodos destinados a ayudar a las aeronaves en peligro forzadas a amarar a que alcancen el punto de reunión con embarcaciones de superficie.

4.3 Estado de preparación de las unidades de salvamento

4.3.1 Toda unidad de salvamento designada se mantendrá en un estado de preparación adecuado a la tarea que haya de realizar, recomendándose que mantenga informados de ello al centro coordinador de salvamento o al subcentro de salvamento pertinentes.

CAPITULO 5

PROCEDIMIENTOS OPERACIONALES

5.1 Información relativa a casos de emergencia

5.1.1 Las Partes harán que se mantengan, en las frecuencias internacionales de socorro, las escuchas radioeléctricas continuas que se juzguen de posible realización y necesarias. Toda radioestación costera que reciba una llamada o un mensaje de socorro:

.1 informará inmediatamente al centro coordinador de salvamento o al subcentro de salvamento apropiados;

.2 retransmitirá la llamada o el mensaje, en la medida necesaria para informar a los buques, en una o en varias de las frecuencias internacionales de socorro o en cualquier otra frecuencia apropiada;

.3 hará que estas retransmisiones vayan precedidas de la señal de alarma automática apropiada, a menos que esto ya haya sido hecho; y

.4 tomará las medidas ulteriores que decida la autoridad competente.

5.1.2 Se recomienda que toda autoridad o elemento de la organización de búsqueda y salvamento que tenga motivos para creer que un buque se encuentra en estado de emergencia, facilite lo antes posible al centro coordinador de salvamento o al subcentro de salvamento pertinente toda la información de que disponga.

5.1.3 Recibida información respecto de un buque que se encuentre en estado de emergencia, los centros coordinadores de salvamento y los subcentros de salvamento evaluarán en el acto dicha información y determinarán la fase de emergencia que corresponda ajustándose a lo indicado en la sección 5.2 y el alcance de la operación necesaria.

5.2 Fases de emergencia

5.2.1 A fines operacionales se distinguirán las siguientes fases de emergencia:

92

.1 Fase de incertidumbre:

.1.1 cuando se ha notificado que, pasada su hora de llegada, un buque no ha llegado a su punto de destino; o

.1.2 cuando un buque ha dejado de transmitir la notificación que de él se esperaba en relación con su situación o con su seguridad.

.2 Fase de alerta:

.2.1 cuando, tras una fase de incertidumbre, han fallado los intentos de establecer contacto con el buque y no han dado resultado las indagaciones llevadas a cabo cerca de otras fuentes apropiadas; o

.2.2 cuando se ha recibido información en el sentido de que la capacidad operacional del buque se ve disminuida, pero no al punto de que esto haga probable una situación de peligro.

.3 Fase de peligro:

.3.1 cuando se recibe información indudable de que un buque o una persona están en peligro grave o inminente y necesitan auxilio inmediato; o

.3.2 cuando, tras una fase de alerta, nuevos intentos infructuosos de establecer contacto con el buque e indagaciones más difundidas e igualmente infructuosas, señalan la probabilidad de que el buque esté en peligro; o

.3.3 cuando se reciba información que indica que la capacidad operacional del buque ha disminuido al punto de que es probable que se produzca una situación de peligro.

5.3 Procedimientos que deben seguir los centros coordinadores de salvamento y los subcentros de salvamento en las fases de emergencia

5.3.1 Declarada la fase de incertidumbre, el centro coordinador de salvamento o el subcentro de salvamento, según proceda, iniciará indagaciones para determinar el grado de seguridad del buque o declarará la fase de alerta.

5.3.2 Declarada la fase de alerta, el centro coordinador de salvamento o el subcentro de salvamento, según proceda, ampliará sus indagaciones con respecto al buque no encontrado, alertará a los pertinentes servicios de búsqueda y salvamento y empezará a actuar tomando, de las medidas que se indican en el párrafo 5.3.3, las que sean necesarias a la luz de las circunstancias del caso.

5.3.3 Declarada la fase de peligro, el centro coordinador de salvamento o el subcentro de salvamento, según proceda:

.1 empezará a actuar ajustándose a las medidas indicadas en la sección 4.2;

.2 si procede, estimará el grado de incertidumbre correspondiente a la situación del buque y determinará la extensión de cualquier área que haya que explorar;

.3 si es posible, avisará al propietario del buque o al consignatario, manteniéndole informado de la marcha de los acontecimientos;

.4 avisará a otros centros coordinadores de salvamento o a otros subcentros de salvamento cuya ayuda se necesitará probablemente o a los que pueda afectar la operación;

.5 solicitará prontamente cualquier ayuda que pueda obtener de buques, aeronaves o servicios no incluidos específicamente en la organización de búsqueda y salvamento, teniendo presente que en la mayoría de las situaciones de peligro que se producen en zonas oceánicas, otros buques que se encuentren en las inmediaciones serán importantes elementos para las operaciones de búsqueda y salvamento;

.6 elaborará un plan general para la realización de las operaciones partiendo de la información disponible y lo pondrá en conocimiento de las autoridades designadas de conformidad con lo dispuesto en las secciones 5.7 y 5.8, a título de orientación;

.7 modificará según aconsejen las circunstancias la orientación citada en el párrafo 5.3.3.6;

.8 avisará a las autoridades consulares o diplomáticas interesadas y, si el suceso afecta a algún refugiado o persona desplazada, a la oficina de la organización internacional competente;

.9 avisará a las autoridades encargadas de la investigación de accidentes; y

.10 tras consultar, según proceda, con las autoridades designadas de conformidad con lo dispuesto en las secciones 5.7 ó 5.8, avisará a las aeronaves, buques o servicios mencionados en el párrafo 5.3.3.5 de que su ayuda ha dejado de ser necesaria cuando esto ocurra.

5.3.4 Iniciación de las operaciones de búsqueda y salvamento con respecto a un buque cuya situación se desconozca

5.3.4.1 En el caso de que se declare una fase de emergencia con respecto a un buque cuya situación se desconozca, se procederá del modo siguiente:

.1 cuando se notifique que existe una fase de emergencia a un centro coordinador de salvamento o a un subcentro de salvamento y éste no sepa si otros centros están ya actuando adecuadamente, asumirá la responsabilidad de iniciar esa actuación y consultará con los centros vecinos con objeto de designar un centro que asuma inmediatamente la responsabilidad;

.2 a menos que se decida otra cosa de común acuerdo entre los centros interesados, el centro que se designe será el centro responsable del área en que estaba el buque según su última situación notificada; y

.3 después de declararse la fase de peligro, el centro que coordine las operaciones de búsqueda y salvamento informará, si es necesario, a otros centros apropiados de todas las circunstancias que acompañen al estado de emergencia y de todos los acontecimientos posteriores.

5.3.5 Transmisión de información a los buques respecto de los cuales se haya declarado una fase de emergencia

5.3.5.1 Siempre que resulte oportuno, el centro coordinador de salvamento o el subcentro de salvamento responsable de las operaciones de

búsqueda y salvamento será también el encargado de transmitir al buque para el que se haya declarado la fase de emergencia, información sobre las actividades de búsqueda y salvamento que haya iniciado.

5.4 Coordinación en el caso de que dos o más Estados se vean afectados

5.4.1 Cuando la dirección de las operaciones en la totalidad de la región de búsqueda y salvamento incumba a más de una Parte, cada Parte actuará como proceda de acuerdo con los planes o instrucciones operacionales a que se hace referencia en la sección 4.2, cuando así lo solicite el centro coordinador de salvamento de la región.

5.5 Terminación y suspensión de las operaciones de búsqueda y salvamento

5.5.1 Fases de incertidumbre y de alerta

5.5.1.1 Cuando en una fase de incertidumbre o de alerta se informe de que ha cesado la emergencia a un centro coordinador de salvamento o a un subcentro de salvamento, según proceda, éste informará de ello a toda autoridad, unidad o servicio a los que haya hecho intervenir o haya avisado de tal emergencia.

5.5.2 Fase de peligro

5.5.2.1 Cuando en una fase de peligro el centro coordinador de salvamento o el subcentro de salvamento, según proceda, sea informado por el buque en peligro o por otras fuentes apropiadas de que ha cesado la emergencia, dicho centro o subcentro tomará las medidas necesarias para determinar las operaciones de búsqueda y salvamento e informar de ello a toda autoridad, unidad o servicio a los que haya hecho intervenir o haya avisado de tal emergencia.

5.5.2.2 Si durante una fase de peligro se decide que procede abandonar la búsqueda, el centro coordinador de salvamento o el subcentro de salvamento, según proceda, suspenderá las operaciones de búsqueda y salvamento e informará de ello a toda autoridad, unidad o servicio al que haya hecho intervenir o haya avisado. Se evaluará toda información que se reciba con posterioridad y se reanudarán las operaciones de búsqueda y salvamento si la información recibida lo justifica.

5.5.2.3 Si durante una fase de peligro se decide que es inútil continuar la búsqueda, el centro coordinador de salvamento o el subcentro de salvamento, según proceda, dará por terminadas las operaciones de búsqueda y salvamento e informará de ello a toda autoridad, unidad o servicio al que haya hecho intervenir o haya avisado.

5.6 Coordinación en el lugar del siniestro de las actividades de búsqueda y salvamento

5.6.1 Para obtener los mejores resultados se coordinarán las actividades de las unidades que intervienen en operaciones de búsqueda y salvamento, ya se trate de unidades de salvamento propiamente dichas o de otras unidades auxiliadoras.

5.7 Designación del jefe en el lugar del siniestro y responsabilidades que éste asume

5.7.1 Se recomienda que cuando haya unidades de salvamento a punto de iniciar operaciones de búsqueda y salvamento, el jefe de una de ellas sea designado jefe en el lugar del siniestro lo antes posible y preferiblemente antes de llegar a la zona de búsqueda especificada.

5.7.2 Se recomienda que el jefe en el lugar del siniestro sea designado por el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento aprobados, y que si esto no es factible, tal jefe sea designado por las unidades participantes.

5.7.3 Se recomienda que hasta que el jefe en el lugar del siniestro haya sido designado, el jefe de la primera unidad de salvamento que llegue al lugar del siniestro asuma automáticamente las obligaciones y responsabilidades del jefe en el lugar del siniestro.

5.7.4 El jefe en el lugar del siniestro será responsable de las siguientes tareas, si éstas no han sido realizadas por el centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento responsable, según proceda:

.1 determinar la probable situación del objeto de la búsqueda, el probable margen de error de esa situación y el área de búsqueda;

.2 disponer lo necesario para establecer la separación, a fines de seguridad, entre las unidades que participan en la búsqueda;

.3 designar los tipos de exploración adecuados a las unidades participantes en la búsqueda y asignar áreas de exploración a las unidades o grupos de unidades;

.4 designar unidades apropiadas para llevar a cabo el salvamento una vez localizado el objeto de la búsqueda; y

.5 coordinar en el lugar del siniestro las comunicaciones relativas a búsqueda y salvamento.

5.7.5 El jefe en el lugar del siniestro será también responsable de lo siguiente:

.1 transmitir informes periódicos al centro coordinador de salvamento o subcentro de salvamento que coordine las operaciones de búsqueda y salvamento; y

.2 notificar el número y los nombres de los supervivientes al centro coordinador de salvamento o al subcentro de salvamento que coordine las operaciones de búsqueda y salvamento, facilitar al centro los nombres y puntos de destino de las unidades que lleven a bordo supervivientes, especificando qué supervivientes van en cada unidad, y solicitar, si es necesario, auxilio adicional del centro; por ejemplo, equipo médico para evacuar heridos graves.

5.8 Designación del coordinador de la búsqueda de superficie y responsabilidades que éste asume

5.8.1 Se recomienda que, si no se dispone de alguna unidad de salvamento (incluidos buques de guerra) cuyo jefe pueda asumir las obligaciones del jefe en el lugar del siniestro, y en las operaciones de búsqueda y salvamento participa cierto número de buques mercantes o de otra clase, uno de ellos sea designado de común acuerdo coordinador de la búsqueda de superficie.

5.8.2 Se recomienda que el coordinador de la búsqueda de superficie sea designado lo antes posible y preferiblemente antes de llegar al lugar del siniestro.

5.8.3 Se recomienda que el coordinador de la búsqueda de superficie sea responsable de todas las tareas enumeradas en los párrafos 5.7.4 y 5.7.5 que el buque sea capaz de ejecutar.

5.9 Actividades iniciales

5.9.1 Toda unidad que reciba información acerca de un suceso que entrañe peligro empezará a actuar inmediatamente tomando las medidas que estén a su alcance para prestar ayuda o alertará a otras unidades que pudieran ser capaces de prestar ayuda y avisará al centro coordinador de salvamento o al subcentro de salvamento del área en que haya ocurrido el suceso.

5.10 Areas de búsqueda

5.10.1 Las áreas de búsqueda determinadas de conformidad con lo dispuesto en los párrafos 5.3.3.2, 5.7.4.1 ó 5.8.3 podrán ser modificadas según convenga por el jefe en el lugar del siniestro o por el coordinador de la búsqueda de superficie, recomendándose que quien de éstos actúe envíe la oportuna notificación al centro coordinador de salvamento o al subcentro de salvamento, indicando las razones que ha tenido para llevar a cabo la modificación.

5.11 Modalidades de exploración

5.11.1 Las modalidades de exploración establecidas de conformidad con los párrafos 5.3.3.6, 5.7.4.3 ó 5.8.3 podrán ser sustituidas por otras si lo estima necesario el jefe en el lugar del siniestro o el coordinador de la búsqueda de superficie, recomendándose que quien de éstos actúe envíe la oportuna notificación al centro coordinador de salvamento o al subcentro de salvamento, indicando las razones que ha tenido para llevar a cabo la sustitución.

5.12 Búsqueda fructuosa

5.12.1 Se recomienda que, si la búsqueda ha sido fructuosa, el jefe en el lugar del siniestro o el coordinador de la búsqueda de superficie ordene a las unidades mejor equipadas que realicen el salvamento o que aporten otra ayuda que resulte necesaria.

5.12.2 Se recomienda que, en los casos apropiados, las unidades que lleven a cabo el salvamento notifiquen al jefe en el lugar del siniestro o al coordinador de la búsqueda de superficie el número y los nombres de los supervivientes que lleven a bordo, indicando si se halla presente todo el personal, si se precisa auxilio adicional, por ejemplo para realizar evacuaciones con equipo médico, y cuál es el punto de destino de las unidades.

5.12.3 Se recomienda que el jefe en el lugar del siniestro o el coordinador de la búsqueda de superficie notifique inmediatamente al centro coordinador de salvamento o al subcentro de salvamento que la búsqueda ha sido fructuosa.

5.13 Búsqueda infructuosa

5.13.1 Se recomienda que sólo cuando ya no quede esperanza razonable de encontrar supervivientes se ponga fin a la búsqueda.

5.13.2 Se recomienda que normalmente la decisión de poner fin a la búsqueda sea incumbencia del centro coordinador de salvamento o del subcentro de salvamento que controle las operaciones de búsqueda y salvamento.

5.13.3 En áreas marítimas lejanas que no sean de la incumbencia de ningún centro coordinador de salvamento o en áreas en que el centro responsable no esté en condiciones de coordinar las operaciones de búsqueda y salvamento, el jefe en el lugar del siniestro o el coordinador de la búsqueda de superficie podrá asumir la responsabilidad de poner fin a la búsqueda.

CAPITULO 6

SISTEMAS DE NOTIFICACION DE LA SITUACION DE LOS BUQUES

6.1 Generalidades

6.1.1 Se recomienda que las Partes establezcan un sistema de notificación de la situación de los buques aplicable en cualquier región de búsqueda y salvamento de la que sean responsables, en los casos en que se estime que esto es necesario para facilitar las operaciones de búsqueda y salvamento, y parezca viable.

6.1.2 Se recomienda que las Partes que proyecten instituir un sistema de notificación de la situación de los buques tengan en cuenta las recomendaciones pertinentes de la Organización.

100

6.1.3 Se recomienda que el sistema de notificación de la situación de los buques facilite información de última hora acerca del movimiento de buques de modo que, dado que se produzca un suceso que entrañe peligro, sea posible:

.1 reducir el intervalo que medie entre la pérdida de contacto con el buque de que se trate y la iniciación de las operaciones de búsqueda y salvamento, en los casos en que no se haya recibido ninguna señal de socorro;

.2 lograr la rápida localización de buques a los que pueda pedirse ayuda;

.3 acotar un área de extensión limitada cuando la situación del buque en peligro sea desconocida o incierta; y

.4 facilitar auxilio médico urgente o el oportuno asesoramiento a buques que no lleven médico.

6.2 Prescripciones operacionales

6.2.1 Se recomienda que para cumplir la finalidad enunciada en el párrafo 6.1.3 el sistema de notificación de la situación de los buques satisfaga las siguientes prescripciones operacionales:

.1 provisión de información, incluidos planes de navegación y notificación de la situación, que haga posible prever la situación de los buques participantes;

.2 mantenimiento de trazados de derrotas marítimas;

.3 recepción, a intervalos apropiados, de informes provenientes de los buques participantes;

.4 simplicidad de concepción y utilización del sistema; y

.5 empleo de un formato normalizado de notificación de la situación de los buques convenido internacionalmente y de procedimientos normalizados convenidos internacionalmente.

6.3 Clases de partes informativos

6.3.1 Se recomienda que en el sistema de notificación de la situación de los buques figuren los partes siguientes:

.1 Plan de navegación - con indicación del nombre, distintivo de llamada o identidad de la estación del buque, fecha y hora (HMG) de salida, pormenores del punto de partida del buque, próximo puerto de escala, derrota proyectada, velocidad, fecha y hora (HMG) previstas de llegada. Se recomienda la notificación más temprana posible de todo cambio significativo que se produzca en ese plan.

.2 Notificación de la situación - con indicación del nombre, distintivo de llamada o identidad de la estación del buque, fecha y hora (HMG), situación, rumbo y velocidad.

.3 Notificación final - con indicación del nombre, distintivo de llamada o identidad de la estación del buque, fecha y hora (HMG) de llegada al punto de destino o de salida del área abarcada por el sistema.

6.4 Utilización de estos sistemas

6.4.1 Se recomienda que las Partes exhorten a todos los buques a que notifiquen su situación cuando naveguen en áreas en las que se hayan tomado medidas para obtener información acerca de la situación de los buques a fines de búsqueda y salvamento.

6.4.2 Se recomienda que las Partes que registren información sobre la situación de los buques difundan esta información, en la medida de lo posible, entre otras Partes interesadas que la soliciten a fines de búsqueda y salvamento.

102

Copia auténtica certificada del texto español del Convenio internacional sobre búsqueda y salvamento marítimos, 1979, fechado en Hamburgo el 27 de abril de 1979, el original del cual ha sido depositado ante el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

Por el Secretario General de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental:

Londres, 14 . XII . '79

AMA
AER
04/6/15

No. 0970

The Embassy of the United States of America presents its compliments to the Ministry of Foreign Relations of the Republic of Peru and has the honor to propose the negotiation and conclusion of a binding bilateral aeronautical and maritime search and rescue (SAR) agreement with Peru. This proposed agreement (enclosed) would serve as the basis for future bilateral cooperation and coordination of SAR operations in the eastern Pacific Ocean.

Both the United States of America and Peru are Parties to *International Convention on Maritime Search and Rescue* ("SAR Convention") and the *Convention on International Civil Aviation* (Chicago Convention). Both Conventions require the establishment of SAR regions (SRRs) and SAR cooperative arrangements via SAR agreements between nations with contiguous SRRs. The United States of American and Peru have contiguous maritime (but not aeronautical) SAR regions.

In April 1997 the United States of America and Peru participated in the *Pacific Ocean Conference on Maritime Search and Rescue* in Seoul, South Korea. The conference organized the framework for provisional maritime SRRs with the understanding that nations with contiguous SRRs would formally recognize these provisional arrangements via conclusion of SAR agreements as required by both the SAR Convention and Chicago Convention on International Civil Aviation. At this conference, the United States of America and Peru provisionally agreed to the delimitation of our mutual maritime SRRs. To date, however, no binding agreement has been concluded.

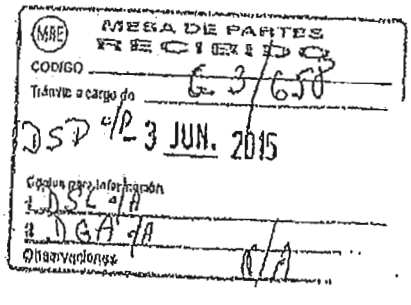
DIPLOMATIC NOTE

In July 2013, Peruvian Navy officials, during consultations with U.S. Embassy staff, expressed interest in negotiating and concluding a SAR agreement.

A United Stated of America-Peru aeronautical and maritime SAR agreement would formalize SAR coordination responsibilities along the provisional United States-Peru maritime SRR line of delimitation and formally define that line.

The Embassy of the United States of America avails itself of this opportunity to reiterate to the Ministry of Foreign Relations of the Republic of Peru the assurances of its highest consideration.

Embassy of the United States of America,
Lima, June 2, 2015



(TRADUCCION NO OFICIAL)

No. 0970

La Embajada de los Estados Unidos de América saluda muy atentamente al Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Perú y tiene el honor de proponer la negociación y celebración de un acuerdo bilateral vinculante de búsqueda y rescates aeronáuticos y marítimos (SAR por su sigla en inglés) con el Perú. Este acuerdo propuesto (adjunto) serviría de base para futuras cooperaciones bilaterales y coordinaciones de las operaciones del SAR en el Océano Pacífico oriental.

Tanto los Estados Unidos de América y el Perú son Partes en el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos ("Convenio SAR") y el Convenio sobre Aviación Civil Internacional ("Covenio Chicago"). Ambos Convenios requieren el establecimiento de regiones de búsqueda y salvamento (SRR) y acuerdos de cooperación SAR mediante acuerdos SAR entre naciones con SRR contiguos. Los Estados Unidos de América y el Perú tienen conexiones marítimas (pero no aeronáuticos) en regiones SAR.

En abril de 1997 los Estados Unidos de América y el Perú participaron en la Conferencia del Océano Pacífico sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos en Seúl, Corea del Sur. La conferencia organizó el marco para SRR marítimos provisionales con el entendimiento de que las naciones con SRR contiguos reconocerían formalmente estos arreglos provisionales a través de la celebración de acuerdos SAR como exigen los convenios sobre Aviacion Civil

Internacional, SAR y Chicago. En esta conferencia, los Estados Unidos de América y Perú acordaron

provisionalmente la delimitación de nuestros mutuos SRR marítimos. Sin embargo a la fecha ningún acuerdo vinculante se ha concluido.

En julio de 2013, oficiales de la Marina de Guerra del Perú, durante las consultas con personal de la Embajada de Estados Unidos, expresaron su interés en negociar y concluir un acuerdo SAR.

Un acuerdo de servicios aeronáuticos y marítimos SAR entre los Estados Unidos y el Perú formalizaría responsabilidades de coordinación a lo largo de la línea de delimitación SSR marítima provisional entre los Estados Unidos de América y Perú y formalizaría la definición de esa línea

La Embajada de los Estados Unidos de América se vale de esta oportunidad para reiterar al Ministerio de Relaciones Exteriores de la República del Perú las seguridades de su más alta estima y consideración.

Embajada de los Estados Unidos de América

Lima, 2 de junio de 2015

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

URGENTE

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00248/2021

A	:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De	:	DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto	:	Solicitud de perfeccionamiento interno del Acuerdo SAR con EE.UU de América
Referencia	:	DSL00185/2019, DGT00563/2019, DGT007102019, DSL002272019

---

1. Mucho se agradecerá a esa Dirección General tenga bien a disponer el inicio del procedimiento de perfeccionamiento interno del "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en Materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo", suscrito el 29 de abril del 2019, por el señor Canciller Néstor Popolizio, por parte del Perú, y el Embajador Krishna Urs, por parte de los Estados Unidos de América.

I. Antecedentes:

2. Mediante la Nota Diplomática N° 0970, de fecha 2 de junio del 2015, la Embajada de los Estados Unidos de América (en adelante, "EE.UU") propuso la negociación y suscripción de un acuerdo bilateral vinculante en materia de búsqueda y salvamento (o "SAR", por las siglas en inglés de "*search and rescue*") aeronáutico y marítimo. Ello, con el propósito de fortalecer la cooperación en materia de operaciones SAR e incrementar la eficiencia en la asistencia prestada a las personas que se encuentren en peligro.

3. Tras la remisión del proyecto de Acuerdo al sector competente, adjunto a la nota mencionada, el Ministerio de Defensa (en adelante, "MINDEF") emitió su opinión favorable en el Oficio N° 259-2016-MINDEF/DM, de fecha 31 de marzo del 2016. Dicha opinión contenía las opiniones favorables de la Marina de Guerra del Perú (en adelante, "MGP") y la Fuerza Aérea del Perú (en adelante, "FAP").

4. Según lo informado en el Memorándum N° (DSL) DSL00185/2019, durante las negociaciones sostenidas con la delegación estadounidense (con participación de funcionarios de esa Dirección General y la Asesoría Jurídica del Gabinete Especializado), del 2 al 3 de abril del 2019, se logró que el texto consensuado se ajuste a la normativa nacional vigente, así como, a los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano. Dicho texto, fue remitido para la opinión y conformidad de esa Dirección General, la cual, fue otorgada mediante los Memorándums N° (DGT) DGT00562/2019 y DGT00710/2019.

5. Tras la suscripción del "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en Materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo" (en adelante, el "Acuerdo"), el 29 de abril del 2019, mediante el Memorándum (DSL) N° DSL00227/2019 se remitió a esa Dirección General el instrumento original del Acuerdo SAR con EE.UU.

II. Descripción del Acuerdo:

6. De acuerdo con el punto 2 del presente memorándum, el Acuerdo tiene por objeto fortalecer la cooperación en materia de operaciones SAR a nivel aeronáutico y marítimo (artículo 2) dentro de determinadas regiones en las cuales las Partes aceptan la responsabilidad principal de la coordinación de dichas operaciones (artículo 3). Para ello, han designado centros de coordinación de salvamento ("*research coordination center*" o "RCC", por sus siglas en ingles) en el anexo del Acuerdo (artículo 5) junto con las entidades responsables de las "operaciones SAR", o, "entidades SAR" (artículo 4).

7. Se debe considerar que las Partes del Acuerdo son, a su vez, partes del "Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979" (en adelante, el "Convenio SAR") y del "Convenio sobre Aviación Civil Internacional" (en adelante, el Convenio de Chicago"). En ese sentido, las Partes del instrumento en cuestión acuerdan actuar de conformidad con las disposiciones de ambos tratados (artículo 6, numeral 1)

aplicando los términos y definiciones contenidos en el Capítulo 1 del Anexo al Convenio SAR y en el Capítulo 1 del Anexo 12 del Convenio de Chicago (artículo 1), sin afectar los derechos u obligaciones de las Partes según el Derecho Internacional (artículo 13).

8. Asimismo, establece la forma en la cual se realizará la cooperación entre los RCC (artículo 7) y las entidades SAR (artículo 9), la coordinación y comunicación durante las operaciones SAR (artículo 8), el financiamiento de dichas operaciones (artículo 10), enmiendas (artículo 12), resolución de controversias (artículo 12) y entrada en vigor y denuncia (artículo 15).

III. Opinión del MINDEF:

9. De acuerdo al punto 3 del presente memorándum, el Oficio N° 259-2016-MINDEF/DM (Anexo 1) del MINDEF remitió la opinión favorable al proyecto de Acuerdo mediante el Informe Legal N° 793-2016-MINDEF/OGAJ de su Oficina General de Asesoría Jurídica (en adelante, la "OGAJ"), de fecha 28 de marzo de 2016. Dicho informe, recopilaba las opiniones de la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Relaciones Internacionales (en adelante, la "DGRI"), de la MGP y la FAP.

10. De acuerdo al Informe Técnico de la DGRI, el aquel entonces proyecto de Acuerdo no contravenía las normas, reglamentos ni los intereses institucionales. Asimismo, mejorará las capacidades de búsqueda y salvamento permitiendo aumentar la eficacia de las operaciones de vigilancia acuática debido a lo accidentado de la geografía peruana.

11. La OGAJ del MINDEF agrega que el entonces proyecto de Acuerdo no afectará los derechos ni las obligaciones previos de las Partes, ni mucho menos aquellos derivados del Derecho Internacional consuetudinario sobre el Derecho del Mar. Asimismo, agrega que su suscripción no genera la necesidad de emitir alguna norma de rango de ley que resulte necesaria para la ejecución del Acuerdo.

12. Por un lado, la MGP consideró que el proyecto de Acuerdo no contravenía las reglamentaciones vigentes ni intereses institucionales y contribuiría al desarrollo del Perú, mejorando la capacidad de búsqueda y salvamento. Por otro lado, la FAP consideró de gran interés institucional la suscripción del referido instrumento internacional debió a lo accidentado de nuestra geografía que complejiza nuestras operaciones SAR.

13. Debido al tiempo transcurrido entre la emisión de la opinión mencionada (2016) y la suscripción del Acuerdo (2019), se solicitó la opinión técnico - legal favorable actualizada y la conformidad expresa de ese sector con el Acuerdo para el inicio del proceso de perfeccionamiento interno. Finalmente, tras varias reiteraciones, la Secretaria General del MINDEF remitió su opinión favorable y conformidad mediante el Oficio N° 4656-2020.MINDEF/SG (Anexo 2).

14. Dicho oficio, adjunta el Informe Legal N° 763-2020-MINDEF/SG-OGAJ (S) que ratifica la opinión legal favorable vertida en el Informe Legal N° 793-2016-MINDEF/OGAJ (S). Asimismo, señala que cuenta con la opinión favorable de la MGP, la FAP y la DGRI.

IV. Opinión de la Dirección General de Soberanía, Limites y Asuntos Antárticos:

15. El Convenio SAR provee un marco internacional estandarizado de búsqueda y salvamento que permite la implementación de un sistema internacional SAR, con el objetivo de rescatar personas en peligro en el mar, de manera más eficiente. Si bien los Estados cuyas embarcaciones enarbolarán su pabellón tenían la obligación de prestar ayuda a las embarcaciones en el mar, hasta la adopción del Convenio SAR en 1979, no existía ningún sistema internacional que regulara operaciones SAR.

16. En líneas generales, con la adopción del Convenio SAR, se estableció un sistema internacional SAR que sirvió de base para la implementación de sistemas SAR nacionales. Así, los Estados se comprometieron a coordinar operaciones SAR, mediante sus RCC, dentro de regiones de responsabilidad (en adelante, "regiones SAR") determinadas. En consecuencia, de acuerdo a lo señalado en el Informe AJU N° 005-2018 (Anexo 3):

"[E]l Perú es responsable de prestar seguridad a toda embarcación o aeronave que recorra el mar y el espacio aéreo de dimensiones definidas (...) denominadas regiones de búsqueda y salvamento (en adelante, regiones SAR) establecidas en el marco de lo previsto fundamentalmente en el [Convenio SAR], y el Anexo 12 del [Convenio de Chicago], tratados de los que son parte tanto el Perú como los EE.UU" [1]

17. De esta manera, los Estados costeros están obligados a coordinar las operaciones SAR para apoyar a aquella embarcación durante los servicios SAR que presten. Para ese efecto, pueden suscribir acuerdos bilaterales que mejoren la efectividad y eficacia de las operaciones. En ese sentido, este Despacho concuerda con el MINDEF en que el presente Acuerdo permitirá mejorar la asistencia prestada en las

pg

operaciones SAR además de optimizar las relaciones con los EE.UU. Asimismo, se debe de tener en consideración el gran interés de la MGP y la FAP en la pronta entrada en vigor del Acuerdo para poder iniciar dichas operaciones.

V. Opinión de la Dirección General de Tratados:

18. Según lo informado en el Memorándum N° (DGT) DGT005632019, el Acuerdo constituiría un tratado toda vez que cumple con los elementos de su definición consuetudinaria, reflejada en el artículo 2, numeral 1, literal "a" de la "Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969". Asimismo, se agregó que las sugerencias de esa Dirección General fueron recogidas en el entonces proyecto de Acuerdo y se verificó que los textos en español e inglés son concordantes.

VI. Texto en word del Acuerdo:

19. Finalmente, para efectos de la publicación del Acuerdo en el diario oficial El Peruano, se remite el archivo en word de la versión en español del referido instrumento internacional (Anexo 4).

---

[1] Informe (AJU) N° 005-2018, del 9 de abril del 2018. Remitido al Despacho Viceministerial mediante el Memorándum (AJU) N° AJU00025/2018.

Lima, 25 de mayo del 2021

Augusto David Teodoro Arzubiaga Scheuch
Embajador
Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

SMVZV

Anexos

Anexo 1.pdf
Anexo 2.pdf
Anexo 3.pdf
Anexo 4.docx

110

SECRETO

"DECENIO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL PERÚ"
"AÑO DE LA CONSOLIDACION DEL MAR DE GRAU"

Jesús María, 31 MAR. 2016

Oficio Nº 259 -2016-MINDEF/DM

Señora : Embajadora
ANA MARÍA SÁNCHEZ VARGAS DE RÍOS
Ministra de Estado en el Despacho de Relaciones Exteriores

Asunto : Proyecto de "Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República del Perú en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo"

Ref. : a) OF. RE (GAB) N° 2-20-YY/05 de fecha 16 de octubre de 2015
b) Informe Legal N° 793-2016-MINDEF/OGAJ (S) y sus anexos de fecha 28 de marzo de 2016

Anexo : 1) Documento de la referencia (b)
2) Proyecto de Acuerdo

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente, en atención al oficio de la referencia (a), mediante el cual solicita se evalúe el proyecto de "Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República del Perú en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo" (SAR), el mismo que ha sido objeto de ciertas modificaciones en su versión en español, por parte de ese Ministerio.

Sobre el particular, por anexo (1) remito el informe legal de referencia (b), favorable de este Sector y por anexo (2), el proyecto del referido Acuerdo con la finalidad de que sea puesto a consideración de la parte estadounidense.

Hago propicia la oportunidad para expresarle los sentimientos de mi especial consideración y deferente estima.

Ministerio de Relaciones Exteriores
Gabinete del señor Ministro
Recibido: 07 ABR. 2016
Of: N° 2-20-YY/01
H.R:
Tramitaciones a cargo de: AJM
Copias para Información:
1
2
3
4
Observaciones: c/a.

JAKKE VALAKIVI ALVAREZ
Ministro de Defensa

→ Coordinar con trabajo versión PNM con cada sector
→ Presentar objetivo puntoso (2)
→ Comentarios
↳ 03/05 (tarde)

SECRETO

10

Informe Técnico

De conformidad con lo establecido en el artículo 19°, literal a) y el artículo 30°, literal c) del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa, aprobado por Decreto Supremo N°001-2011-DE, la suscrita, Asesora Jurídica de la Dirección General de Relaciones Internacionales, cumple con emitir un informe técnico sobre el proyecto de "Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República del Perú en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo", (en adelante el "Acuerdo").

I ANTECEDENTES

1. La búsqueda y salvamento o SAR (por las siglas en inglés -Search and rescue), es un procedimiento que se activa ante una emergencia a la que acude un "servicio de emergencia", en este caso militar. Este servicio de emergencia actúa, entre otros, para encontrar a víctimas que se encuentren perdidas, enfermas o heridas en áreas lejanas, remotas o poco accesibles.

2. El rescate puede ser de varios tipos, entre ellos el SAR marítimo y el SAR aeronáutico.

3. En el caso del Perú, la seguridad de la vida humana en el mar se encuentra a cargo de la Comandancia de Operaciones de Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, la misma que tiene a su cargo, el departamento de búsqueda y salvamento.

4. Asimismo, el SAR aeronáutico está a cargo de la Fuerza Aérea del Perú y se activa en el momento en que una aeronave es declarada en Fase de emergencia, mediante el empleo de personal, material y facilidades disponibles debidamente organizadas (recursos SAR), con la finalidad de localizar y auxiliar en forma oportuna a las personas afectadas en un siniestro aéreo. [1]

5. Por otro lado, en los Estados Unidos de América, el SAR está a cargo de la Guardia Costera (United States Coast Guard), el sector más pequeño de los cinco que forman las Fuerzas Armadas de Estados Unidos y responsable, entre otros, de evitar la inmigración ilegal y el tráfico de armas. También debe garantizar la seguridad de la navegación y de las actividades náuticas (pesca, turismo, explotación petrolera), participar en acciones de búsqueda y rescate. Asimismo debe velar por los recursos naturales marítimos (combate contra la pesca ilegal, la contaminación marina, etc.). Mantiene servicios científicos de apoyo (investigación y divulgación hidrográfica, polar y climatológica).[2]

[1] http://www.indeci.gob.pe/planes_proy_prg/p_operativos/p_oper_emerg/2008/02_plan_nac_bus_sal_aer.pdf
[2] https://es.wikipedia.org/wiki/Guardia_Costera_de_Estados_Unidos

II BASE LEGAL

Las Partes son miembros de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de los siguientes instrumentos internacionales que han sido considerados en el "Acuerdo":

1. Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimo 1979, celebrado en Hamburgo el 27 de abril de 1979, en adelante el "Convenio SAR".

2. Convenio sobre Aviación Civil Internacional, abierto a la firma, en Chicago, el 7 de diciembre de 1944, el "Convenio de Chicago".

3. Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento, en adelante el "Manual IAMSAR"

III TERMINOS Y DEFINICIONES, OBJETIVO, REGIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO, RESPONSABLES.

1. Los términos y definiciones a los que hace referencia el proyecto de "Acuerdo" se encuentran detallados en los Instrumentos Internacionales referidos en la base legal.

2. A través del proyecto de "Acuerdo" se busca mejorar la cooperación en materia de operaciones de salvamento, búsqueda y rescate, con la finalidad de salvaguardar la integridad de las personas que se encuentran perdidas, enfermas o heridas en áreas lejanas, remotas o poco accesibles.

3. Para lograr la efectividad en las operaciones, las autoridades responsables coordinarán quien será el ejecutor de las actividades SAR, para lo cual podrán actuar de manera conjunta y coordinada. Las regiones de búsqueda se encuentran previamente determinadas.

4. En el caso del Perú, la responsabilidad de búsqueda y salvamento marítimo estará a cargo de la Marina de Guerra del Perú y, la responsabilidad de búsqueda y salvamento aeronáutico, a cargo de la Fuerza Aérea del Perú.

IV CENTROS DE COORDINACIÓN, OPERACIONES DE BUSQUEDA Y SALVAMENTO, COOPERACIÓN Y COMUNICACIÓN

1. Los centros de coordinación de las Partes serán incluidos en el anexo adjunto al proyecto de "Acuerdo", donde se estipularán los canales de comunicación.

2. La cooperación se realizará tomando en cuenta lo descrito en el proyecto de "Acuerdo" y en los instrumentos internacionales suscritos por las Partes y detallados en la base legal.

3. Las Partes intercambiarán la información que se requiera con la finalidad de mejorar la cooperación entre las entidades SAR.

V FINANCIAMIENTO, MODIFICACIONES, SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS Y ENTRADA EN VIGOR.

1. Cada Parte sufragará los gastos que le correspondan, los que estarán considerados en su presupuesto conforme a la disponibilidad de recursos.

2. La solución de controversias y modificaciones se harán mediante consultas por vía diplomática, respetando de esta forma lo acordado por las Partes, de conformidad con el principio "pacta sunt servanda" expresado en la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados.

VI CONCLUSION Y RECOMENDACIÓN

1. El proyecto de "Acuerdo", no contraviene las normas y reglamentos legales vigentes, ni contraviene los intereses institucionales.

2. El proyecto de "Acuerdo" es viable y contribuirá con el desarrollo del país, mejorando las capacidades de búsqueda y salvamento, permitiendo de ésta manera aumentar la eficacia de las operaciones de vigilancia acuática.

3. Es de interés del Sector se concrete el proyecto de "Acuerdo", debido a lo accidentado de nuestra geografía por la presencia de la Cordillera de los Andes, la Selva Amazónica, y de todos los microclimas a lo largo de nuestro territorio nacional, que hacen compleja las operaciones de búsqueda y salvamento frente a cualquier accidente aéreo, que implicaría el apoyo de medios tecnológicos, instrucción y entrenamiento, intercambio de experiencias, estandarización de normas y procedimientos, y cooperación para realizar operaciones combinadas SAR.

4. La suscrita concluye que el proyecto de "Acuerdo", refleja el interés de la Parte peruana en concluir de manera satisfactoria el fortalecimiento de la cooperación para la búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo.

5. Se recomienda proceder con la suscripción del proyecto de "Acuerdo" por ambas Partes, para lo cual es necesario contar con la opinión favorable, vía informe legal, de la Oficina General de Asesoría Jurídica del Ministerio de Defensa.

Lima, 11 de marzo de 2016

Angela HUAPAYA Rueda
Capitán de Corbeta CJ AP
Asesora Jurídica
Dirección General de Relaciones Internacionales
MINISTERIO DE DEFENSA

Av. de la Peruanidad s/n (Cuartel General de La FAP). – Jesús María – Central 209-8530 Anexo 4231
email: ahuapaya@mindef.gob.pe

SECRETO

PERÚ | Ministerio de Defensa | Secretaría General | Dirección General de Asuntos Jurídicos

"Decenio de las Personas con Discapacidad en el Perú"
"Año de la consolidación del Mar de Grau"

28 MAR 2016

INFORME LEGAL N° 993 2016-MINDEF/OGAJ(S)

Señor : Embajador
Fernando QUIROS Campos
Director General de Relaciones Internacionales

Asunto : Opinión sobre proyecto de "Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República del Perú en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo" (SAR)

Referencia : a) Oficio Nº 466-2016-VPD/B/b (S)
b) Informe Técnico de la Asesora Jurídica de la Dirección General de Relaciones Internacionales
c) Oficio G.500-5517
d) Oficio S-55-COFA-DISA-Nº 0250 (S)
Hoja de Trámite Nº 0000525035

Tengo el agrado de dirigirme a usted, en atención a los documentos de las referencias, a fin de informarle lo siguiente:

I. ANTECEDENTES:

1.1 Mediante documento de la referencia a), el Director General de Relaciones Internacionales remite para opinión legal de esta Oficina General el proyecto de "Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República del Perú en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo".

1.2 Con documento de la referencia b), la Asesora Jurídica de la Dirección General de Relaciones Internacionales, expresa su opinión favorable sobre el citado instrumento internacional.

1.3 Mediante los documentos de las referencias c) y d), el Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú y el Secretario del Comandante General de la Marina, respectivamente, han opinado favorablemente sobre el contenido del proyecto materia de análisis.

II. ANÁLISIS:

Mecanismos de cooperación establecidos en el proyecto de Acuerdo

2.1 De la revisión del proyecto de Acuerdo, apreciamos que tiene por objeto fortalecer la cooperación en materia de operaciones SAR[1] (por sus siglas en inglés) aeronáutico y marítimo e incrementar la eficacia en la asistencia prestada a las personas que se encuentran en peligro.

2.2 Para tal efecto, la propuesta prevé los servicios responsables de operaciones de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo, estableciendo por parte del Gobierno de la República de los Estados Unidos de América, la Guardia Costera de los Estados Unidos; y, por el lado del Gobierno de la República del Perú, la Dirección General de

[1] Por sus siglas en inglés - Search and Rescue.

SECRETO

115

Capitanías y Guardacostas de la Marina de Guerra del Perú, como responsable de las operaciones SAR marítimo y, la Fuerza Aérea del Perú como responsable de las operaciones SAR aeronáutico.

2.3 De igual modo, apreciamos que el citado proyecto establece que las partes realizarán las operaciones de búsqueda y salvamento, conforme con lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos y del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago); así como, el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (Manual IAMSAR), que contiene directrices adicionales para la implementación del presente Acuerdo.

2.4 Asimismo, se regula la cooperación y comunicación entre los centros de coordinación de salvamento aeronáutico y marítimo. Por otro lado, las partes perfeccionarán la cooperación entre sus entidades SAR; dicha cooperación podrá incluir, entre otros, ejercicios SAR conjuntos, controles periódicos de canales de comunicación, visitas recíprocas de expertos SAR e intercambio de información.

2.5 Cabe señalar que, respecto al financiamiento, se establece que cada parte sufragará los gastos en que incurra para participar en operaciones SAR o en cualesquiera otras actividades comprendidas en el ámbito del presente Acuerdo, salvo previo pacto escrito entre la partes.

2.6 Adicionalmente, se regulan aspectos relacionados a la información de contacto, modificaciones, aplicación y solución de controversias, entrada en vigor y denuncia.

2.7 De los antecedentes, apreciamos que mediante el Informe Técnico de la Asesora Jurídica de la Dirección General de Relaciones Internacionales, se recomienda la suscripción del citado proyecto de Acuerdo, puesto que refleja el interés del país en concluir de manera satisfactoria el fortalecimiento de la cooperación para búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo.

OFICINA GENERAL J. ABIRTO MINDEF ASESORÍA JURÍDICA

2.8 De igual forma, con el Oficio S-55-COFA-DISA-Nº 0250 (S) el Comandante General de la Fuerza Aérea del Perú remite, a su vez, la opinión del Comandante de Operaciones de la FAP Autoridad Nacional Responsable del Servicio SAR Aeronáutico, considerando que es de interés institucional la suscripción del referido instrumento, debido a lo accidentado de nuestra geografía que hace compleja las operaciones de búsqueda y salvamento, frente a cualquier accidente aéreo que implicaría el apoyo de medios tecnológicos, instrucción, entrenamiento, intercambio de experiencias, estandarización de normas y procedimientos.

OFICINA GENERAL SECRETARÍA GENERAL MINDEF ASESORÍA JURÍDICA

Así también, el Secretario del Comandante General de la Marina mediante Oficio G.500-5517 ha determinado que el referido proyecto no contraviene las reglamentaciones vigentes ni intereses institucionales; por el contrario, contribuirá con el desarrollo del país, mejorando las capacidades de búsqueda y salvamento, permitiendo de esta manera aumentar la eficacia de las operaciones de vigilancia acuática; por lo que, dicho instrumento resulta viable.

<u>Análisis del impacto legal del Acuerdo en la legislación nacional</u>

2.9 Al respecto, resulta necesario precisar que, las disposiciones del presente proyecto de Acuerdo no afectarán los derechos ni las obligaciones que surjan de otros acuerdos en los que ambos países sean partes, incluidos los Convenios señalados en el numeral 2.3; asimismo, no infringirán los derechos ni las obligaciones de ninguna de las partes en virtud del derecho internacional consuetudinario sobre el Derecho del Mar.

2.10 Asimismo, debemos puntualizar que, luego del análisis realizado se aprecia que el nivel de compromiso que asumirán las partes hace que estemos ante un instrumento de carácter intergubernamental; por lo que, se deberá prever, en caso corresponda, el otorgamiento

de Plenos Poderes a fin que un representante del Estado Peruano suscriba el presente Acuerdo, conforme a lo establecido en el Decreto Supremo Nº 031-2007-RE en el que se adecúan normas nacionales sobre el otorgamiento de Plenos Poderes al derecho internacional contemporáneo.

2.11 Adicionalmente, resulta necesario precisar que, la suscripción del proyecto de Acuerdo no genera obligación respecto a la parte peruana, de emitir alguna norma con rango de Ley que resulte necesaria para su ejecución.

2.12 De otro lado, corresponde al Ministerio de Relaciones Exteriores evaluar y determinar el procedimiento de perfeccionamiento interno para la aprobación y ratificación del referido Acuerdo Internacional.

<u>Ventajas y beneficios del Acuerdo</u>

2.13 En lo referente a este extremo, podemos indicar que el Acuerdo comporta un instrumento internacional altamente beneficioso que permitirá mejorar la asistencia prestada en las operaciones que requieran búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo.

2.14 De igual modo, bajo este nuevo marco normativo se optimizarán las relaciones con el Gobierno de los Estados Unidos de América en diversos ámbitos, entre ellos, el vinculado a la cooperación entre las entidades de búsqueda y salvamento SAR.

2.15 En otro aspecto, atendiendo a que los documentos remitidos han sido clasificados como Secreto, el presente Informe debe mantener dicho nivel de clasificación, conforme al supuesto de excepción contenido en el numeral 10 de la Directiva General N° 001-2012-DE/SG, aprobada mediante Resolución Ministerial N° 046-2012-DE/SG, del 23 de enero de 2012, que determina la clasificación de la información pública en el Sector Defensa.

2.16 Finalmente, debemos acotar que la presente evaluación corresponde exclusivamente al aspecto legal de la propuesta, conforme a las funciones de esta Oficina General, prescritas en el artículo 19 del Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa, aprobado por Decreto Supremo Nº 001-2011-DE, motivo por el cual excede a nuestras funciones pronunciamos sobre las connotaciones de índole técnico abordadas por la Dirección proponente.

III. CONCLUSIÓN:

Por lo expuesto, esta Oficina General de Asesoría Jurídica, emite opinión favorable respecto del proyecto de "Acuerdo entre el Gobierno de los Estados Unidos de América y el Gobierno de la República del Perú en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo"; motivo por el cual, recomendamos continuar con el trámite de suscripción y aprobación correspondientes.

Atentamente,

OFICINA GENERAL SECRETARIA GENERAL MINDEF ASESORIA JURIDICA

José Luis Torrico Huerta
Jefe de la Oficina General de
Asesoría Jurídica
Ministerio de Defensa

OGAJ/LCF

Av. De La Peruanidad s/n – Edificio Quiñones (Campo de Marte) – Jesús María
Email: ogaj@mindef.gob.pe – Telf.: (511) 209-0530 Anexo 4051

117

INFORME TECNICO N° 134 -2020-MINDEF/VPD-DIGRIN

PARA	:	Abogada **CECILIA GUADALUPE BARBIERI QUINO** Secretaria General
ASUNTO	:	Opinión para el perfeccionamiento interno del Acuerdo SAR Perú-Estados Unidos de América
FECHA	:	24 de julio de 2020

I. ANTECEDENTES

1.1. El 29 de abril de 2019, se suscribió el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo" (Acuerdo SAR).

1.2. El 02 de marzo de 2020, el Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó al Sector Defensa la actualización de la opinión técnico-legal sobre el Acuerdo SAR; a fin de iniciar el perfeccionamiento interno del mencionado instrumento internacional.

1.3. El 29 de mayo de 2020, se solicitó la opinión a la Marina de Guerra del Perú y a la Fuerza Aérea del Perú; instituciones que emitieron respuesta el 16 de junio y 18 de junio, respectivamente.

II. ANÁLISIS

2.1. El objeto del "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de búsqueda y salvamento aeronáutica y marítimo" es fortalecer la cooperación en materia de operaciones SAR aeronáutico y marítimo, con la finalidad de incrementar la eficacia relativa a la asistencia prestada a personas que se encuentren en situación de peligro.

2.2. La Marina de Guerra del Perú manifiesta que el referido instrumento internacional cumple con las formalidades básicas establecidas por la Convención de Viena sobre el Derecho de Tratados; asimismo establece que su contenido se ajusta a los

requerimientos necesarios para ser considerado como un instrumento internacional válido.

De la misma manera, la Marina de Guerra del Perú señala que la Dirección General de Capitanías y Guardacostas es la entidad responsable de la coordinación de las operaciones SAR, a nivel marítimo. Dicha precisión se encuentra alineada al marco legal peruano vigente (Decreto Legislativo N° 1147).

2.3. Por su parte, la Fuerza Aérea del Perú señaló que dicha institución es la encargada de la organización y dirección de las operaciones de búsqueda y salvamento de las aeronaves accidentadas o extraviadas, según lo establecido en el Plan Nacional de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico.

Asimismo, precisa que el Comando de Operaciones de la FAP, a través de la Dirección de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico (DISAR), realiza las operaciones en la zona FIR de responsabilidad.

De igual forma, emite opinión favorable sobre el contenido del Tratado suscrito. Sin perjuicio de ello, recomienda incluir y/o considerar un documento con los contactos para los Centros de Coordinación de Salvamento Aeronáutico y Marítimo del Acuerdo SAR.

2.4. La suscripción del citado acuerdo es beneficioso para el desarrollo del país, ya que permite mejorar las capacidades en el ámbito de la búsqueda y salvamento. Asimismo, permite contar con mejores medios tecnológicos, instrucción y entrenamiento; todo ello a través del intercambio de experiencias, estandarización de normas y procedimientos.

2.5. Cabe destacar que la firma del Acuerdo SAR también ha generado una ventaja que es la formalización del acuerdo provisional entre Perú y los Estados Unidos, acordado en el marco de la Conferencia del Océano Pacífico Oriental sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, realizada en Seúl – Corea del Sur, en abril de 1997.

III. CONCLUSIONES

3.1. De lo antes expuesto, esta Dirección General considera que el Acuerdo SAR suscrito entre Perú y los Estados Unidos es beneficioso para los intereses nacionales y además se encuentra acorde al marco legal nacional vigente.

3.2. Por lo antes expuesto, se agradecerá contar con la opinión legal de la Oficina General de Asesoría Jurídica a fin de poder continuar e iniciar con el proceso de perfeccionamiento interno del Acuerdo SAR.

Atentamente,

VITALIANO GASPAR GALLARDO VALENCIA
Director General de Relaciones Internacionales
MINISTERIO DE DEFENSA

SECRETO

PERÚ | Ministerio de Defensa | Secretaría General

"Decenio de la Igualdad de Oportunidades para Mujeres y Hombres"
"Año de la Universalización de la Salud"

Jesús María, 08 SEP. 2020

4656

OFICIO N° -2020-MINDEF/SG

Señor:
Embajador
FRANCISCO TENYA HASEGAWA
Secretario General
Ministerio de Relaciones Exteriores
Presente.-

Asunto : Actualización de opinión técnico-legal sobre el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo" (Acuerdo SAR)

Anexo : a) Of. RE (DSL) Nº 2-20-A/30
b) Informe Legal Nº 73-2020-MINDEF/SG-OGAJ

Tengo el agrado de dirigirme a usted para saludarlo cordialmente y en relación al documento de la referencia a), mediante el cual el Director General de Soberanía, Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó la actualización de la opinión técnico-legal del sector Defensa sobre el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo" (Acuerdo SAR).

Sobre el particular, por iniciativa de la Dirección General de Relaciones Internacionales del Ministerio de Defensa, la Jefa de la Oficina General de Asesoría Jurídica ratifica, a través del documento de la referencia b), la opinión legal favorable del sector Defensa respecto a la suscripción del Acuerdo antes mencionado y considera legalmente viable iniciar el procedimiento de su perfeccionamiento.

Hago propicia la ocasión para reiterarle los sentimientos de mi especial consideración y estima.

Ministerio de Relaciones Exteriores
Gabinete del señor Ministro
Recibido: 09 SET. 2020
Of: N° 2-20-A-YY/10
H.R:
Tramitaciones a cargo de: DSL
Copias para Información:
1
2
3
Observaciones: C.a.

Atentamente,

MINISTERIO DE DEFENSA · Secretaría General

CECILIA BARBIERI QUINO
Secretaria General
MINISTERIO DE DEFENSA

SECRETO

BICENTENARIO PERÚ 2021

Av. La Peruanidad S/N, edificio Quiñones
Central Telefónica (51.1) 209 - 8530
www.gob.pe/mindef

EL PERÚ PRIMERO

121

INFORME LEGAL N° 763-2020-MINDEF/SG-OGAJ (S)

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL QUE HE TENIDO A LA VISTA
JORGE CARDÓ VELIT
FEDATARIO
RM. N° 1946-2019-DE/SG

Señora	:	Abogada **CECILIA GUADALUPE BARBIERI QUINO** Secretaria General del Ministerio de Defensa
De	:	Abogada **MARÍA CECILIA CHUMBE RODRÍGUEZ** Jefa de la Oficina General de Asesoría Jurídica
Asunto	:	Perfeccionamiento del "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo".
Referencia	:	Oficio N° 220-2020-MINDEF/VPD (HT 6417-2020)
Fecha	:	Jesús María, 13 AGO. 2020

Tengo el agrado de dirigirme a usted, con relación a los documentos de la referencia, a efectos de señalar lo siguiente:

I. ANTECEDENTES

1.1 El 29.04.2019 se suscribió el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo" Acuerdo SAR (por sus siglas en inglés).

1.2 Mediante OF RE (AMA) N° 2-20-A/32 del 02.07.2019, la Dirección General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos del Ministerio de Relaciones Exteriores solicitó la opinión del MINDEF sobre el "Acuerdo SAR", suscrito el 29.04.2019.

1.3 Con OF RE (DSL) N° 2-20-A/30 del 02.03.2020, la mencionada Dirección General señala que a efectos de iniciar el perfeccionamiento interno del Acuerdo SAR y considerando el tiempo transcurrido desde su suscripción, se requiere contar con la actualización de la opinión técnico-legal del MINDEF remitida el año 2016, así como la opinión de la FAP y de la Marina de Guerra.

1.4 A través del Oficio N° 2246/42 del 16.06.2020, y el documento S-35-SGFA-COC3-N° 0298 del 18.06.2020, el Secretario del Comandante General de la Marina, y el Secretario General de la Comandancia General de la FAP, respectivamente; opinan favorablemente sobre el contenido del proyecto materia de análisis.

1.5 Con Oficio N° 586-2020-MINDEF/VPD-DIGRIN-DIAMCI del 24.07.2020, la Dirección General de Relaciones Internacionales remitió al Viceministerio de Políticas para la

OFICINA GENERAL SECRETARÍA GENERAL MINDEF ASESORÍA JURÍDICA

OFICINA GENERAL G. GUERRA MINDEF ASESORÍA JURÍDICA

Av. de la Peruanidad s/n – Jesús María
Teléfono: (051 1) 209 8530
www.gob.pe/mindef

Defensa el Informe Técnico N° 134-2020-MINDEF/VPD-DIGRIN que sustenta la viabilidad del Acuerdo, considerando las opiniones favorables de la FAP y la Marina de Guerra.

1.6 Con Oficio N° 220-2020-MINDEF/VPD del 05.08.2020, el Viceministerio de Políticas para la Defensa remitió a la Secretaría General la opinión vertida por DIGRIN, así como el expediente administrativo, a fin que esta Oficina General emita la opinión legal correspondiente.

II. BASE LEGAL

2.1. Ley N° 29158, Ley Orgánica del Poder Ejecutivo.
2.2. Decreto Legislativo N° 1134, Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa.
2.3. Decreto Supremo N° 006-2016-DE, Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa.
2.4. Ley N° 26647, Ley que establece normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los Tratados celebrados por el Estado Peruano.
2.5. Resolución Ministerial N° 0231/RE-2013, que aprueba la Directiva N° 002-DGT/RE-2013: "Lineamientos Generales sobre la suscripción, perfeccionamiento interno y registro de los Tratados".

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL QUE HE TENIDO A LA VISTA
JORGE CARDO VELIT
FEDATARIO
Rm. N° 1901-2019-DESG

III. ANÁLISIS

Respecto al Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América "Acuerdo SAR"

3.1. Con fecha 29.04.2019 se suscribió el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo" Acuerdo SAR (por sus siglas en inglés), con el objeto de fortalecer la cooperación en materia de operaciones SAR a nivel aeronáutico y marítimo, así como incrementar la eficacia en la asistencia prestada a las personas en peligro.

OFICINA GENERAL SECRETARIA GENERAL MINDEF ASESORIA JURIDICA

3.2. En relación con los aspectos contenidos en el Acuerdo, se prevé los servicios responsables de operaciones de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo, estableciendo por parte del Gobierno de la República de los Estados Unidos de América, la Guardia Costera de dicho país como responsable de la coordinación de las operaciones SAR a nivel aeronáutico y marítimo; y, por el Gobierno de la República del Perú, la Dirección General de Capitanías y Guardacostas de la Marina, como responsable de la coordinación de las operaciones SAR a nivel marítimo; y, la FAP como responsable de la coordinación de las operaciones SAR a nivel aeronáutico.

OFICINA GENERAL G. GUERRA MINDEF ASESORIA JURIDICA

3.3. Asimismo, dicho instrumento establece que las partes realizarán las operaciones de búsqueda y salvamento, conforme con lo dispuesto en el Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos y del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago), así como el Manual Internacional de los Servicios Aeronáuticos y Marítimos de Búsqueda y Salvamento (Manual IAMSAR), que contiene directrices adicionales para la implementación del presente Acuerdo.

Av. de la Peruanidad s/n - Jesús María
Teléfono: (051 1) 209 8530
www.gob.pe/mindef

3.4. Respecto a su entrada en vigor, en el numeral 1 del artículo 15 del Acuerdo SAR, se ha previsto que rige una vez que se haya cursado la última nota diplomática informando a la otra parte que se ha culminado con los procedimientos internos para asumir las obligaciones derivadas del acotado instrumento internacional[1].

Respecto al perfeccionamiento del "Acuerdo SAR"

3.5. El artículo 2 de Ley N° 26647, Ley que establece normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los Tratados celebrados por el Estado Peruano[2] establece que: *"La aprobación legislativa de los tratados a que se refiere el Artículo 56 de la Constitución Política[3], corresponde al Congreso de la República, mediante Resolución Legislativa; y su ratificación al Presidente de la República, mediante Decreto Supremo".*

3.6. Con relación a la naturaleza del Acuerdo SAR, el literal a) del artículo V de la Directiva N° 002-DGT/RE-2013: "Lineamientos Generales sobre la suscripción, perfeccionamiento interno y registro de los Tratados"[4] establece lo siguiente:

> *"a.- Tratado, Convenio o Acuerdo*
> *Acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados, o entre Estados y Organizaciones Internacionales, o entre Estados y otros sujetos de Derecho Internacional con capacidad para ello, regido por el Derecho Internacional, ya conste en un documento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular. Puede ser Bilateral, Plurilateral o Multilateral.*
>
> *Los tratados son suscritos por el Presidente de la República, el Ministro de Relaciones Exteriores o cualquier funcionario público que haya sido facultado para ello a través de Plenos Poderes".*

Respecto a la actualización de la opinión técnico-legal del MINDEF

3.7. El numeral 7 del artículo 6 de la Ley de Organización y Funciones del Ministerio de Defensa establece que es función específica del Ministerio de Defensa: *"Promover el fortalecimiento de las relaciones internacionales en materia de Seguridad y Defensa Nacional, en coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores".*

3.8. La función antes señalada es ejercida por el MINDEF a través de la Dirección General de Relaciones Internacionales de conformidad con el literal "b" del artículo 54 del ROF del MINDEF: *"Proponer y gestionar la suscripción de convenios y tratados internacionales en asuntos relacionados con la Seguridad y Defensa Nacional en coordinación con el*

---

[1] De conformidad con la citada Ley N° 26647.
[2] Publicada en el diario oficial El Peruano el 28.06.1996.
[3] *"Artículo 56.- Los tratados deben ser aprobados por el Congreso antes de su ratificación por el Presidente de la República, siempre que versen sobre las siguientes materias:*
1.Derechos Humanos.
2.Soberanía, dominio o integridad del Estado.
3.Defensa Nacional.
4.Obligaciones financieras del Estado.
(...)".
[4] Aprobada por Resolución Ministerial N° 0231/RE del 06.03.2013.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL QUE HE TENIDO A LA VISTA
JORGE CARDO VELIT
FEDATARIO
RM. N° 1946-2013-DE/SG

3
124

Ministerio de Relaciones Exteriores, Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, Instituciones Armadas y otros organismos del Sector Defensa".

3.9. Por su parte, el artículo 29 del ROF del Ministerio de Defensa establece que la Oficina General de Asesoría Jurídica es el órgano responsable de asesorar en materia jurídico - legal a la Alta Dirección, órganos de la entidad y órganos ejecutores del Sector Defensa que lo soliciten, emitiendo opinión legal, analizando la legislación sectorial y pronunciándose sobre la legalidad de los actos remitidos para su revisión.

3.10. En ese marco, atendiendo a que los aspectos señalados en dicho instrumento internacional se encuentran vinculados con la Fuerza Aérea del Perú y Marina de Guerra, en el año 2016 el Ministerio de Defensa opinó favorablemente a la suscripción del Acuerdo SAR; por ello, a fin de iniciar el procedimiento de su perfeccionamiento, el MRE solicitó actualizar la opinión técnico-legal vertida en su oportunidad.

3.11. Al respecto, con Oficio N° 2246/42, el Secretario del Comandante General de la Marina señala que el Acuerdo SAR cumple con las formalidades establecidas en la Convención de Viena sobre derecho de los tratados. Así también, indica que la Dirección General de Capitanías de Guardacostas es responsable de la coordinación de las operaciones SAR a nivel marítimo; lo cual está alineado al marco legal vigente, esto es, en el Decreto Legislativo N° 1147[5], y su Reglamento aprobado por Decreto Supremo N° 015-2014-DE.

3.12. Asimismo, con documento S-35-SGFA-COC3-N° 0298, el Secretario General de la Comandancia General de la FAP opina favorablemente al Acuerdo SAR, recomendando incluir en el anexo de información a la DISAR de la FAP, responsable de realizar en la FIR LIMA las Operaciones de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico, y contacto de los Centros de Coordinación de Salvamento Aeronáutico y Marítimo del Acuerdo SAR.

3.13. Por su parte, con Informe Técnico N° 134-2020-MINDEF/VPD-DIGRIN, la Dirección General de Relaciones Internacionales señaló que el citado Acuerdo SAR es beneficioso para el desarrollo del país; toda vez que permitirá mejorar las capacidades en el ámbito de la búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo; y, contar con mejores medios tecnológicos, instrucción y entrenamiento, a través del intercambio de experiencias, estandarización de normas y procedimientos.

3.14. En tal sentido, considerando la normativa vigente sobre la materia y luego de analizar las opiniones técnicas favorables de las áreas competentes, esta Oficina General se ratifica con la opinión legal favorable respecto de la suscripción del Acuerdo SAR, emitida con Informe Legal N° 793-2016-MINDEF/OGAJ (S); asimismo, se considera legalmente viable iniciar el procedimiento de su perfeccionamiento.

IV. CONCLUSIÓN

Por las consideraciones expuestas precedentemente y teniendo en cuenta la normativa vigente sobre la materia, esta Oficina General de Asesoría Jurídica ratifica la opinión legal

[5] Decreto Legislativo que regula el fortalecimiento de las Fuerzas Armadas en las competencias de la Autoridad Marítima Nacional - Dirección General de Capitanías y Guardacostas

Av. de la Peruanidad s/n – Jesús María
Teléfono: (051 1) 209 8530
www.gob.pe/mindef

favorable respecto de la suscripción del "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo" (Acuerdo SAR); asimismo, considera legalmente viable iniciar el procedimiento de su perfeccionamiento. Lo cual informo para su consideración y trámite correspondiente.

María Cecilia Chumbe Rodríguez
Jefa de la Oficina General de
Asesoría Jurídica
MINISTERIO DE DEFENSA

OFICINA GENERAL G. GUERRA MINDEF ASESORIA JURIDICA

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
QUE HE TENIDO A LA VISTA

JORGE CARDO VELIT
FEDATARIO
RM. N° 1946-2019-DE/SG

SECRETO

PERÚ Ministerio de Relaciones Exteriores

MRE

Firmado digitalmente por WIELAND CONROY Hubert FIR 08529933 hard
Motivo: [Director General de Soberan?a L?mites y Asuntos Ant?rticos]
Fecha: 02/03/2020 18:12:01-0500

"DECENIO DE LA IGUALDAD DE OPORTUNIDADES PARA MUJERES Y HOMBRES"
"AÑO DE LA UNIVERSALIZACIÓN DE LA SALUD"

Lima, 02 de marzo de 2020

PERÚ MINISTERIO DE DEFENSA CGGD
006417-2020
MINISTERIO DE RELACIONES EXT
03/03/2020 12:04 CHUAPAYA

OF. RE (DSL) N° 2-20-A/30

Solicita actualización de opinión técnico-legal y conformidad para el inicio del perfeccionamiento del Acuerdo SAR Perú – Estados Unidos de América

REF: (DSL) N° 2-20-A/24 (07/05/2019), (DSL) N° 2-20-A/32 (02/07/2019) y (DSL) N° 2-20-A/65 (25.11.2019)

General de División (r)
Hernán Felipe Flores Ayala
Viceministro de Políticas para la Defensa
Ministerio de Defensa
Lima .-

Tengo el agrado de dirigirme a usted en relación con los oficios de la referencia mediante los cuales esta Dirección General solicitó la opinión favorable de ese sector sobre el "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en materia de búsqueda y salvamento aeronáutico y marítimo" (Acuerdo SAR), suscrito el 29 de abril de 2019, en los idiomas inglés y castellano.

De acuerdo al artículo 15, numeral 1, del Acuerdo SAR, dicho instrumento entrará en vigor una vez que se haya cursado la última nota diplomática informando a la otra Parte que se ha culminado con los procedimientos internos para asumir las obligaciones derivadas del instrumento internacional. Al respecto, de conformidad con lo establecido en la Ley N° 26647 -establecen normas que regulan actos relativos al perfeccionamiento nacional de los tratados celebrados por el Estado peruano-, corresponde iniciar el procedimiento de perfeccionamiento interno del Acuerdo SAR.

Para dicho fin y tomando nota del tiempo transcurrido desde su suscripción, se requiere contar con la actualización de la opinión técnico-legal de su institución, remitida en el año 2016, así como con su conformidad expresa con el tratado. En ese sentido, mucho se agradecerá que la referida posición cuente con la opinión de la Fuerza Aérea del Perú y de la Marina de Guerra del Perú.

Se adjunta al presente oficio, copia del Acuerdo SAR en ambos idiomas, al igual que la opinión remitida por ese sector en el año 2016.

ES COPIA FIEL DEL ORIGINAL
QUE HE TENIDO A LA VISTA

Atentamente,

JORGE CARDÓ VELIT
FEDATARIO
RM. N° 1946-2019-DE/SG

SECRETO

127

120

aplicando los términos y definiciones contenidos en el Capítulo 1 del Anexo al Convenio SAR y en el Capítulo 1 del Anexo 12 del Convenio de Chicago (artículo 1), sin afectar los derechos u obligaciones de las Partes según el Derecho Internacional (artículo 13).

8. Asimismo, establece la forma en la cual se realizará la cooperación entre los RCC (artículo 7) y las entidades SAR (artículo 9), la coordinación y comunicación durante las operaciones SAR (artículo 8), el financiamiento de dichas operaciones (artículo 10), enmiendas (artículo 12), resolución de controversias (artículo 12) y entrada en vigor y denuncia (artículo 15).

III. Opinión del MINDEF:

9. De acuerdo al punto 3 del presente memorándum, el Oficio N° 259-2016-MINDEF/DM (Anexo 1) del MINDEF remitió la opinión favorable al proyecto de Acuerdo mediante el Informe Legal N° 793-2016-MINDEF/OGAJ de su Oficina General de Asesoría Jurídica (en adelante, la "OGAJ"), de fecha 28 de marzo de 2016. Dicho informe, recopilaba las opiniones de la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Relaciones Internacionales (en adelante, la "DGRI"), de la MGP y la FAP.

10. De acuerdo al Informe Técnico de la DGRI, el aquel entonces proyecto de Acuerdo no contravenía las normas, reglamentos ni los intereses institucionales. Asimismo, mejorará las capacidades de búsqueda y salvamento permitiendo aumentar la eficacia de las operaciones de vigilancia acuática debido a lo accidentado de la geografía peruana.

11. La OGAJ del MINDEF agrega que el entonces proyecto de Acuerdo no afectará los derechos ni las obligaciones previos de las Partes, ni mucho menos aquellos derivados del Derecho Internacional consuetudinario sobre el Derecho del Mar. Asimismo, agrega que su suscripción no genera la necesidad de emitir alguna norma de rango de ley que resulte necesaria para la ejecución del Acuerdo.

12. Por un lado, la MGP consideró que el proyecto de Acuerdo no contravenía las reglamentaciones vigentes ni intereses institucionales y contribuiría al desarrollo del Perú, mejorando la capacidad de búsqueda y salvamento. Por otro lado, la FAP consideró de gran interés institucional la suscripción del referido instrumento internacional debió a lo accidentado de nuestra geografía que complejiza nuestras operaciones SAR.

13. Debido al tiempo transcurrido entre la emisión de la opinión mencionada (2016) y la suscripción del Acuerdo (2019), se solicitó la opinión técnico - legal favorable actualizada y la conformidad expresa de ese sector con el Acuerdo para el inicio del proceso de perfeccionamiento interno. Finalmente, tras varias reiteraciones, la Secretaria General del MINDEF remitió su opinión favorable y conformidad mediante el Oficio N° 4656-2020.MINDEF/SG (Anexo 2).

14. Dicho oficio, adjunta el Informe Legal N° 763-2020-MINDEF/SG-OGAJ (S) que ratifica la opinión legal favorable vertida en el Informe Legal N° 793-2016-MINDEF/OGAJ (S). Asimismo, señala que cuenta con la opinión favorable de la MGP, la FAP y la DGRI.

IV. Opinión de la Dirección General de Soberanía, Limites y Asuntos Antárticos:

15. El Convenio SAR provee un marco internacional estandarizado de búsqueda y salvamento que permite la implementación de un sistema internacional SAR, con el objetivo de rescatar personas en peligro en el mar, de manera más eficiente. Si bien los Estados cuyas embarcaciones enarbolarán su pabellón tenían la obligación de prestar ayuda a las embarcaciones en el mar, hasta la adopción del Convenio SAR en 1979, no existía ningún sistema internacional que regulara operaciones SAR.

16. En líneas generales, con la adopción del Convenio SAR, se estableció un sistema internacional SAR que sirvió de base para la implementación de sistemas SAR nacionales. Así, los Estados se comprometieron a coordinar operaciones SAR, mediante sus RCC, dentro de regiones de responsabilidad (en adelante, "regiones SAR") determinadas. En consecuencia, de acuerdo a lo señalado en el Informe AJU N° 005-2018 (Anexo 3):

"[E]l Perú es responsable de prestar seguridad a toda embarcación o aeronave que recorra el mar y el espacio aéreo de dimensiones definidas (...) denominadas regiones de búsqueda y salvamento (en adelante, regiones SAR) establecidas en el marco de lo previsto fundamentalmente en el [Convenio SAR], y el Anexo 12 del [Convenio de Chicago], tratados de los que son parte tanto el Perú como los EE.UU" [1]

17. De esta manera, los Estados costeros están obligados a coordinar las operaciones SAR para apoyar a aquella embarcación durante los servicios SAR que presten. Para ese efecto, pueden suscribir acuerdos bilaterales que mejoren la efectividad y eficacia de las operaciones. En ese sentido, este Despacho concuerda con el MINDEF en que el presente Acuerdo permitirá mejorar la asistencia prestada en las

129

MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES

URGENTE

MEMORÁNDUM (DSL) N° DSL00248/2021

A	:	DIRECCIÓN GENERAL DE TRATADOS
De	:	DIRECCIÓN GENERAL DE SOBERANÍA, LÍMITES Y ASUNTOS ANTÁRTICOS
Asunto	:	Solicitud de perfeccionamiento interno del Acuerdo SAR con EE.UU de América
Referencia	:	DSL00185/2019, DGT00563/2019, DGT007102019, DSL002272019

---

1. Mucho se agradecerá a esa Dirección General tenga bien a disponer el inicio del procedimiento de perfeccionamiento interno del "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en Materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo", suscrito el 29 de abril del 2019, por el señor Canciller Néstor Popolizio, por parte del Perú, y el Embajador Krishna Urs, por parte de los Estados Unidos de América.

I. Antecedentes:

2. Mediante la Nota Diplomática N° 0970, de fecha 2 de junio del 2015, la Embajada de los Estados Unidos de América (en adelante, "EE.UU") propuso la negociación y suscripción de un acuerdo bilateral vinculante en materia de búsqueda y salvamento (o "SAR", por las siglas en inglés de "*search and rescue*") aeronáutico y marítimo. Ello, con el propósito de fortalecer la cooperación en materia de operaciones SAR e incrementar la eficiencia en la asistencia prestada a las personas que se encuentren en peligro.

3. Tras la remisión del proyecto de Acuerdo al sector competente, adjunto a la nota mencionada, el Ministerio de Defensa (en adelante, "MINDEF") emitió su opinión favorable en el Oficio N° 259-2016-MINDEF/DM, de fecha 31 de marzo del 2016. Dicha opinión contenía las opiniones favorables de la Marina de Guerra del Perú (en adelante, "MGP") y la Fuerza Aérea del Perú (en adelante, "FAP").

4. Según lo informado en el Memorándum N° (DSL) DSL00185/2019, durante las negociaciones sostenidas con la delegación estadounidense (con participación de funcionarios de esa Dirección General y la Asesoría Jurídica del Gabinete Especializado), del 2 al 3 de abril del 2019, se logró que el texto consensuado se ajuste a la normativa nacional vigente, así como, a los compromisos internacionales asumidos por el Estado peruano. Dicho texto, fue remitido para la opinión y conformidad de esa Dirección General, la cual, fue otorgada mediante los Memorándums N° (DGT) DGT00562/2019 y DGT00710/2019.

5. Tras la suscripción del "Acuerdo entre el Gobierno de la República del Perú y el Gobierno de los Estados Unidos de América en Materia de Búsqueda y Salvamento Aeronáutico y Marítimo" (en adelante, el "Acuerdo"), el 29 de abril del 2019, mediante el Memorándum (DSL) N° DSL00227/2019 se remitió a esa Dirección General el instrumento original del Acuerdo SAR con EE.UU.

II. Descripción del Acuerdo:

6. De acuerdo con el punto 2 del presente memorándum, el Acuerdo tiene por objeto fortalecer la cooperación en materia de operaciones SAR a nivel aeronáutico y marítimo (artículo 2) dentro de determinadas regiones en las cuales las Partes aceptan la responsabilidad principal de la coordinación de dichas operaciones (artículo 3). Para ello, han designado centros de coordinación de salvamento ("*research coordination center*" o "RCC", por sus siglas en ingles) en el anexo del Acuerdo (artículo 5) junto con las entidades responsables de las "operaciones SAR", o, "entidades SAR" (artículo 4).

7. Se debe considerar que las Partes del Acuerdo son, a su vez, partes del "Convenio Internacional de Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979" (en adelante, el "Convenio SAR") y del "Convenio sobre Aviación Civil Internacional" (en adelante, el Convenio de Chicago"). En ese sentido, las Partes del instrumento en cuestión acuerdan actuar de conformidad con las disposiciones de ambos tratados (artículo 6, numeral 1)

aplicando los términos y definiciones contenidos en el Capítulo 1 del Anexo al Convenio SAR y en el Capítulo 1 del Anexo 12 del Convenio de Chicago (artículo 1), sin afectar los derechos u obligaciones de las Partes según el Derecho Internacional (artículo 13).

8. Asimismo, establece la forma en la cual se realizará la cooperación entre los RCC (artículo 7) y las entidades SAR (artículo 9), la coordinación y comunicación durante las operaciones SAR (artículo 8), el financiamiento de dichas operaciones (artículo 10), enmiendas (artículo 12), resolución de controversias (artículo 12) y entrada en vigor y denuncia (artículo 15).

III. Opinión del MINDEF:

9. De acuerdo al punto 3 del presente memorándum, el Oficio N° 259-2016-MINDEF/DM (Anexo 1) del MINDEF remitió la opinión favorable al proyecto de Acuerdo mediante el Informe Legal N° 793-2016-MINDEF/OGAJ de su Oficina General de Asesoría Jurídica (en adelante, la "OGAJ"), de fecha 28 de marzo de 2016. Dicho informe, recopilaba las opiniones de la Asesoría Jurídica de la Dirección General de Relaciones Internacionales (en adelante, la "DGRI"), de la MGP y la FAP.

10. De acuerdo al Informe Técnico de la DGRI, el aquel entonces proyecto de Acuerdo no contravenía las normas, reglamentos ni los intereses institucionales. Asimismo, mejorará las capacidades de búsqueda y salvamento permitiendo aumentar la eficacia de las operaciones de vigilancia acuática debido a lo accidentado de la geografía peruana.

11. La OGAJ del MINDEF agrega que el entonces proyecto de Acuerdo no afectará los derechos ni las obligaciones previos de las Partes, ni mucho menos aquellos derivados del Derecho Internacional consuetudinario sobre el Derecho del Mar. Asimismo, agrega que su suscripción no genera la necesidad de emitir alguna norma de rango de ley que resulte necesaria para la ejecución del Acuerdo.

12. Por un lado, la MGP consideró que el proyecto de Acuerdo no contravenía las reglamentaciones vigentes ni intereses institucionales y contribuiría al desarrollo del Perú, mejorando la capacidad de búsqueda y salvamento. Por otro lado, la FAP consideró de gran interés institucional la suscripción del referido instrumento internacional debió a lo accidentado de nuestra geografía que complejiza nuestras operaciones SAR.

13. Debido al tiempo transcurrido entre la emisión de la opinión mencionada (2016) y la suscripción del Acuerdo (2019), se solicitó la opinión técnico - legal favorable actualizada y la conformidad expresa de ese sector con el Acuerdo para el inicio del proceso de perfeccionamiento interno. Finalmente, tras varias reiteraciones, la Secretaria General del MINDEF remitió su opinión favorable y conformidad mediante el Oficio N° 4656-2020.MINDEF/SG (Anexo 2).

14. Dicho oficio, adjunta el Informe Legal N° 763-2020-MINDEF/SG-OGAJ (S) que ratifica la opinión legal favorable vertida en el Informe Legal N° 793-2016-MINDEF/OGAJ (S). Asimismo, señala que cuenta con la opinión favorable de la MGP, la FAP y la DGRI.

IV. Opinión de la Dirección General de Soberanía, Limites y Asuntos Antárticos:

15. El Convenio SAR provee un marco internacional estandarizado de búsqueda y salvamento que permite la implementación de un sistema internacional SAR, con el objetivo de rescatar personas en peligro en el mar, de manera más eficiente. Si bien los Estados cuyas embarcaciones enarbolarán su pabellón tenían la obligación de prestar ayuda a las embarcaciones en el mar, hasta la adopción del Convenio SAR en 1979, no existía ningún sistema internacional que regulara operaciones SAR.

16. En líneas generales, con la adopción del Convenio SAR, se estableció un sistema internacional SAR que sirvió de base para la implementación de sistemas SAR nacionales. Así, los Estados se comprometieron a coordinar operaciones SAR, mediante sus RCC, dentro de regiones de responsabilidad (en adelante, "regiones SAR") determinadas. En consecuencia, de acuerdo a lo señalado en el Informe AJU N° 005-2018 (Anexo 3):

"[E]l Perú es responsable de prestar seguridad a toda embarcación o aeronave que recorra el mar y el espacio aéreo de dimensiones definidas (...) denominadas regiones de búsqueda y salvamento (en adelante, regiones SAR) establecidas en el marco de lo previsto fundamentalmente en el [Convenio SAR], y el Anexo 12 del [Convenio de Chicago], tratados de los que son parte tanto el Perú como los EE.UU" [1]

17. De esta manera, los Estados costeros están obligados a coordinar las operaciones SAR para apoyar a aquella embarcación durante los servicios SAR que presten. Para ese efecto, pueden suscribir acuerdos bilaterales que mejoren la efectividad y eficacia de las operaciones. En ese sentido, este Despacho concuerda con el MINDEF en que el presente Acuerdo permitirá mejorar la asistencia prestada en las

129

operaciones SAR además de optimizar las relaciones con los EE.UU. Asimismo, se debe de tener en consideración el gran interés de la MGP y la FAP en la pronta entrada en vigor del Acuerdo para poder iniciar dichas operaciones.

V. Opinión de la Dirección General de Tratados:

18. Según lo informado en el Memorándum N° (DGT) DGT005632019, el Acuerdo constituiría un tratado toda vez que cumple con los elementos de su definición consuetudinaria, reflejada en el artículo 2, numeral 1, literal "a" de la "Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados de 1969". Asimismo, se agregó que las sugerencias de esa Dirección General fueron recogidas en el entonces proyecto de Acuerdo y se verificó que los textos en español e inglés son concordantes.

VI. Texto en word del Acuerdo:

19. Finalmente, para efectos de la publicación del Acuerdo en el diario oficial El Peruano, se remite el archivo en word de la versión en español del referido instrumento internacional (Anexo 4).

---

[1] Informe (AJU) N° 005-2018, del 9 de abril del 2018. Remitido al Despacho Viceministerial mediante el Memorándum (AJU) N° AJU00025/2018.

Lima, 25 de mayo del 2021

Augusto David Teodoro Arzubiaga Scheuch
Embajador
Director General de Soberanía Límites y Asuntos Antárticos

SMVZV

Anexos

Anexo 1.pdf
Anexo 2.pdf
Anexo 3.pdf
Anexo 4.docx