



Beskrivelse af luftfartsområdet i relation til Færøerne

November 2013

Baggrunden for denne rapport

Der har igennem længere tid været et ønske om at belyse luftfartsområdet på Færøerne og i den forbindelse at søge afklaret, hvad der er muligt i forhold til luftrummet over Færøerne.

En arbejdsgruppe bestående af færøske og danske embedsfolk har siden efteråret 2012 arbejdet intenst for at tage alle forhold under behandling, og resultatet er samlet og vurderes blyst i nærværende rapport.

Arbejdsgruppen bag rapporten har bestået af:

Fra færøsk side

Bjartur Dalsgarð, Vinnumálaráðið

Niels Winther, Vinnumálaráðið

Gunnar Holm Jacobsen, Lagmandens kontor

Herálvur Joensen, Lagmandens kontor

Fra dansk side

Lisa Pontoppidan Chahil, Transportministeriet

Mona H. Møller, Transportministeriet

Hanne Skovsted, Trafikstyrelsen

Alex Klug, Trafikstyrelsen

Søren Klit, Statsministeriet

Beskrivelse af luftfartsområdet i relation til Færøerne

Indhold

1. Indledning.....	3
1.1. Om arbejdsgruppen og dens opgave	3
1.2. Sammenfatning.....	4
1.3. Rapportens rammer – overtagelsesloven og fuldmagtsloven.....	5
2. Generelt om det internationale grundlag, luftfartslovgivningen og tilsynet	7
3. Luftfartsområdet – konkrete aspekter og opgaver.....	8
3.1. Trafikrettigheder - reglerne og forvaltningen af området	8
3.1.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse.....	11
3.2. Lufthavne - reglerne og forvaltningen af området	11
3.2.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse.....	15
3.3. Luftfartsselskaber og flyvevirksomhed - reglerne og forvaltningen af området.....	16
3.3.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse.....	20
3.4. Luftrumsrelaterede opgaver - reglerne og forvaltningen af området	21
3.4.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse.....	30
3.5. Gebyrer - reglerne og forvaltningen af området.....	31

3.5.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse	33
3.6. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane - HCLJ.....	34
3.6.1. Vurdering af ressource- og kompetencemæssige behov ved en overtagelse	37
3.7. Registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer	38
3.7.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse	40
3.8. Regelfastsættelsen og det internationale grundlag	40
3.8.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse	47
4. Færøsk luftfartsmyndighed.....	48
5. Mulig overgangsordning	50
6. Konklusioner på baggrund af ovennævnte beskrivelse af luftfartsområdet	51

1. Indledning

1.1. Om arbejdsgruppen og dens opgave

Med baggrund i beslutningsforslag nr. 179/2011 om overtagelse af luftrummet over Færøerne samt etablering af færøsk lufttrafikkontrol, der blev enstemmigt vedtaget af Færøernes Lagting den 2. maj 2012, rejste Lagmandskontoret spørgsmålet om overtagelse af lufttrafikkontrollen over og omkring Færøerne på et møde i Det permanente kontaktudvalg mellem Statsministeriet og Lagmandens Kontor den 20. juni 2012.

Konklusionen på mødet blev, at der skulle etableres en arbejdsgruppe med henblik på at udarbejde en beskrivelse og analyse af mulighederne for færøsk overtagelse af administrationen af lufttrafikkontrollen over og omkring Færøerne, herunder etablering af en ny og særskilt færøsk FIR. Formålet med beskrivelsen og analysen er, at den skal kunne danne grundlag for en færøsk stillingtagen til en evt. overtagelse af sagsområdet luftfart i henhold til overtagelseslovens § 2, stk. 2, jf. liste I, nr. 6.

Der blev endvidere aftalt, at arbejdet fra dansk side skulle forestås af Transportministeriet med deltagelse fra Statsministeriet, mens arbejdet fra færøsk side blev forestået af Vinnumálaráðið med deltagelse fra Lagmandskontoret.

Arbejdsgruppen har haft to møder. Det første i Danmark den 29. august 2012 og det næste på Færøerne den 28. februar 2013. Herudover har arbejdsgruppen udvekslet information, tekstbidrag og rapportudkast via e-mail.

De færøske deltagere i arbejdsgruppen har henledt opmærksomheden på, at selv om det vedtagne beslutningsforslag omhandler luftrummet i territorial forstand, så er Færøernes reelle interesse at kunne udøve lufttrafikkontrol med et område (FIR), der går ud over territorialgrænsen i både sydlig og nordlig retning. I konsekvens hørfra enedes arbejdsgruppen om at underkaste dette spørgsmål en nærmere undersøgelse, jf. bilag 3.

Medlemmer af arbejdsgruppens har sideløbende med udarbejdelsen af nærværende redegørelse deltaget i arbejdet med at ajourføre den på Færøerne gældende luftfartslovgivning samt arbejdet med at sikre, at Færøerne kan blive omfattet af aftalen om det fælleseuropæiske luftfartsområde, FELO.

1.2. Sammenfatning

I denne rapport beskrives forhold af betydning for en evt. færøsk overtagelse af sagsområdet luftfart. Det vurderes ikke at være muligt at overtage dele af luftfartsområdet (f.eks. udelukkende luftrafikkontrollen), da sagsområder optaget på listen i bilaget til overtagelsesloven kun kan overtages samlet.

Derimod kan de færøske myndigheder beslutte at overtage hele luftfartsområdet. Tidspunktet for en sådan overtagelse skal fastsættes efter forhandling mellem færøske og danske myndigheder. En overtagelse vil dog kræve, at der på Færøerne opbygges kompetence på flere områder, herunder vedr. trafikrettigheder, lufthavne, luftfartsselskaber/flyvevirksomhed, luftrumsrelaterede opgaver, gebyrer, havarikommision, registrering af luftfartøjer og rettigheder, og regelfastsættelse på luftfartsområdet. Ansvaret for disse opgaver vil ved en overtagelse af sagsområdet overgå til færøske myndigheder. Det vil være nødvendigt at opbygge kompetence på alle disse områder, men hvor praktiske forhold tilsiger det, vil visse opgaver mod betaling kunne udføres af andre landes luftfartsmyndigheder.

Det skønnes på nuværende tidspunkt, at det i en færøsk luftfartsmyndighed vil være nødvendigt at ansætte i størrelsесordenen ca. 10-15 medarbejdere med de fornødne kvalifikationer til at dække de nævnte områder. Kravene til bemanding vil kunne ændres noget, såfremt der indgås aftaler med andre luftfartsmyndigheder om udførelse af visse opgaver. En del af de hermed forbundne udgifter vil kunne dækkes af brugerbetaling for tilsyn mv.

I rapporten vurderes også mulighederne for oprettelse af en selvstændig færøsk FIR (Flight Information Region). En FIR er et område, hvori et land har ansvaret for ydelserne til luftfarten i det respektive område, så som luftrafikinformationstjeneste, meteorologi og rednings-tjeneste.

Ifølge Chicago-konventionen har enhver stat fuldstændig og eksklusiv ret over luftrummet over sit territorium. Territoriet over Færøerne kan i denne forbindelse defineres som øerne og en omkreds omkring øerne på 12 sømil fra basislinjerne. Dette betyder, at der i principippet vil kunne oprettes en selvstændig færøsk FIR, der omfatter luftsøjlen over 12 sømileområdet. I praksis ville en sådan FIR dog ikke have den store betydning, da luftfartsselskaberne efter al sandsynlighed ville vælge at flyve udenom den færøske FIR, såfremt dette ville medføre en økonomisk besparelse for selskaberne.

Såfremt en større færøsk FIR skulle etableres, ville det kræve en beslutning i ICAO-regi og en ændring af de særlige aftaler om Nordatlantregionen. På denne baggrund er der indhentet en udtalelse fra NORDICAO¹ om muligheden for oprettelse af en større færøsk FIR. Efter konsultationer med ICAO har NORDICAO bl.a. oplyst, at det ville være nødvendigt at fremlægge et forslag, der skal indeholde en detaljeret teknisk, operationel og økonomisk begrundelse for forslaget. Dette forslag ville så i første omgang gennemgå en første administrativ behandling, og såfremt der var grundlag for det, en videre behandling i ICAO-Council.

Sekretariatet har oplyst, at det er de færreste ansøgninger om ændringer i FIR, der bliver fremmet til behandling i Council, da det ofte viser sig, at baggrunden for forslaget er at generere merindtægter for den pågældende stat snarere end tekniske, operative eller økonomiske fordele for luftfarten som helhed.

1.3. Rapportens rammer – overtagelsesloven og fuldmagtsloven

Rammerne for Færøernes overtagelse af sager og sagsområder, herunder for en overtagelse af luftfartsområdet, fremgår af overtagelsesloven fra 2005.

Loven indebærer generelt, at de færøske myndigheder selv bestemmer, om de vil overtake sagsområder og som udgangspunkt også tidpunktet for overtagelsen. For visse sagsområders vedkommende, herunder luftfartsområdet, gælder dog, at tidspunktet fastsættes efter forhandling med de danske myndigheder. Disse områder fremgår af bilaget til loven (Liste I).

¹ ICAO's organisation består af bl.a. en Forsamling og et Råd. De fem nordiske lande har sluttet sig sammen i et fælles samarbejde i NORDICAO og har hidtil på rotationsbasis opnået en af pladserne i Rådet.

Hvis Færøerne beslutter at overtage et bestemt område på listen, er det hele området, der overtages, og det kan ikke besluttes kun at overtage en del af et område. Luftfartsområdet skal således overtakes samlet.

Når et område er overtaget, har de færøske myndigheder den lovgivende og den udøvende magt på området.

Færøernes indgåelse af folkeretlige aftaler på rigets vegne på de områder, der er overtaget, er reguleret i fuldmagtsloven fra 2005.

Loven indebærer, at Færøernes landsstyre på rigets vegne som udgangspunkt kan forhandle og indgå folkeretlige aftaler med fremmede stater og mellemfolkelige organisationer, som fuldt ud angår overtagne områder, jf. § 1. Dette gælder dog ikke folkeretlige aftaler, som berører forsvars- og sikkerhedspolitikken, samt folkeretlige aftaler, som skal gælde for Danmark, eller som forhandles inden for en mellemfolkelig organisation, som kongeriget Danmark er medlem af. Luftfartsområdet er, som det fremgår nedenfor, meget tæt reguleret af internationale regler, der bl.a. fastsættes af den internationale civile luftfartsorganisation ICAO. Danmark er medlem af ICAO, og også Færøerne er med som en del af Kongeriget Danmarks medlemskab. Også efter en eventuel færøsk overtagelse af luftfartsområdet vil det være de danske myndigheder, som i ICAO-regi forhandler disse regler. De færøske myndigheder vil have ansvaret for, at reglerne implementeres, men det vil være Danmark, som i sidste ende er forpligtet over for ICAO-landene – også i relation til Færøerne.

Rapportens indhold

Denne rapport beskriver i hovedtræk de enkelte opgaver på luftfartsområdet og konsekvenserne af en færøsk overtagelse, herunder en vurdering af de krav, der bl.a. på baggrund af internationale forpligtelser vil blive stillet til en færøsk luftfartsmyndighed og administration (bemanding og kompetencer). For så vidt angår bemanding, er der lavet en generel beskrivelse og vurdering heraf i afsnit 4.

Endvidere er der i afsnit 5 beskrevet en model for en mulig overgangsordning.

2. Generelt om det internationale grundlag, luftfartslovgivningen og tilsynet

Luftfartsområdet er meget tæt reguleret af internationale regler, der dels omfatter regler som fastsættes af dels den internationale civile luftfartsorganisation ICAO, dels EU-regler.

Den danske luftfartslovgivning og administrationen heraf baserer sig bl.a. på Chicago-konventionen og en lang række detaljerede regler af primært teknisk og operativ karakter. Disse regler (Annexer til Chicago-konventionen) er gennemført i den danske luftfartslov, jf. lovbekendtgørelse nr. 1036 af 28. august 2013, og i Bestemmelser for Civil Luftfart (BL). Luftfartsloven er sat i kraft for Færøerne ved kongelig anordning nr. 130 fra 30. marts 1989 som ændret ved kongelig anordning nr. 573 af 9. august 1990 og anordning nr. 905 af 4. juli 2013 om ikrafttræden for Færøerne af forskellige ændringslove til lov om luftfart..

Der er udstedt ca. 160 BL'er fordelt på 11 hovedområder (bilag 1).

Endvidere er de krav, der stilles til en luftfartsmyndighed (tilsynsmyndighed), herunder kompetence- og kvalifikationskrav til medarbejdere og tilsynsinspektører, i vidt omfang reguleret af internationale bestemmelser fastsat af ICAO og EU. ICAO har således udstedt en række manualer (Docs) inden for de forskellige tilsynsområder, hvori kompetencekravene på de enkelte områder beskrives nærmere. Det drejer sig om såvel fagspecifikke kompetencekrav (uddannelse, praktisk erfaring, efteruddannelse mm.), som krav til personlige egenskaber (integritet, ansvarlighed, loyalitet mm.).

Afsnit 3.8 indeholder en mere detaljeret beskrivelse af det internationale grundlag, herunder Danmarks folkeretlige forpligtelser og den danske luftfartslovgivning samt dets forhold til Færøerne.

For så vidt angår de krav, der vil blive stillet til en færøsk luftfartsmyndighed, beskrives disse nærmere i afsnit 4, mens kompetencekravene til medarbejdere og tilsynsinspektører beskrives i umiddelbar tilslutning til beskrivelsen af de enkelte områder og opgaver.

3. Luftfartsområdet – konkrete aspekter og opgaver

3.1. Trafikrettigheder - reglerne og forvaltningen af området

Luftfartsloven og Chicago-konventionen

Flyvning internt på Færøerne og mellem Færøerne og Danmark er indenrigsflyvning i luftfartslovens forstand på tilsvarende vis som flyvninger internt i Danmark. Flyvning mellem Færøerne og andre lande er international flyvning.

Luftfartslovens kapitel 7 (§§ 75-81) indeholder nærmere bestemmelser om tilladelse til luftfartsvirksomhed.

Regelmæssig luftfart i erhvervsøjemed (ruteflyvning) over dansk område kan i henhold til luftfartslovens § 75, stk. 1, kun udføres på grundlag af en tilladelse fra transportministeren, såfremt andet ikke følger af EU-forordninger.

Det samme er tilfældet vedrørende anden erhvervsmæssig luftfart over samme område, medmindre transportministeren træffer anden bestemmelse. Sådanne bestemmelser er indeholdt i Bestemmelser om Civil Luftfart, der udstedes af Trafikstyrelsen. Som eksempel kan nævnes BL 10-1 om charterflyvning og taxaflyvning fra og til Danmark.

Tilladelse til befordring af passagerer, post og gods kan, når befordringen sker mellem steder inden for riget, herunder flyvning internt på Færøerne eller mellem Danmark og Færøerne, kun gives til den, der opfylder de i luftfartslovens § 7, stk. 1, opstillede vilkår for registrering af luftfartøj her i landet, jf. luftfartslovens § 77, stk. 1. Efter luftfartslovens § 77, stk. 3, kan transportministeren dog i særlige tilfælde meddele tilladelse til erhvervsmæssig luftfart, selvom vilkårene efter § 77, stk. 1, ikke er opfyldt. I henhold til Chicago-konventionens artikel 7 gælder der særlige regler om cabotage, dvs. et luftfartsselskabs transport af passagerer eller gods internt mellem to lufthavne i et andet land.

Det følger heraf, at de danske regler kun i meget begrænset omfang giver mulighed for cabotageflyvning (uden for EU), og at de internationale regler herom i Chicago-konventionen indebærer, at der ikke må diskrimineres, således forstået, at der ikke må gives andre stater eller

anden stats luftfartsselskab cabotagerettigheder på eksklusivt grundlag, dvs. som enerettigheder.

Det betyder, at i henhold til luftfartslovgivningen kræver ruteflyvning og anden form for erhvervsmæssig flyvning således tilladelse, og den særlige bestemmelse om flyvninger mellem steder inden for riget gælder også færøske selskaber. Det bemærkes herved, at der ikke sondres mellem danske og færøske selskaber, idet alle luftfartsselskaber hjemmehørende i riget i dag registreres ét sted, nemlig i Trafikstyrelsen. Med færøske luftfartsselskaber menes således selskaber, der har hjemsted på Færøerne.

Såfremt et luftfartsselskab ønsker at starte en konkret beflyvning mellem Danmark og Færøerne, skal der derfor indgives ansøgning. Tilladelsen skal efter luftfartslovens § 78 gives på bestemt tid og gøres afhængig af de vilkår, som skønnes påkrævet. Der vil derfor i forbindelse med en godkendelse bl.a. kunne fastsættes vilkår om godkendelse af priser, fartplaner og trafikprogrammer.

Der er imidlertid ikke nogen internationale forpligtelser til at give et luftfartsselskab fra et land uden for Færøerne/Danmark tilladelse til at foretage ruteflyvning mellem Danmark og Færøerne, men det kan besluttes at imødekomme en ansøgning herom.

De i dette afsnit beskrevne regler vil ændres, hvis og når Færøerne bliver omfattet af aftalen om det Fælles Europæiske Luftfartsområde (FELO), jf. beskrivelsen nedenfor i dette afsnit.

Koncessioner til luftrafik

Atlantic Airways` koncession er udstedt af Trafikstyrelsen og gælder til den 30. november 2017. Der er tale om en basiskoncession, der umiddelbart giver selskabet adgang til at udføre charterflyvning samt ruteflyvning under forudsætning af, at selskabet har opnået konkrete rutetilladelser. Selskabet udfører for tiden ruteflyvning til Danmark (København, Billund og Aalborg), Island, Norge og Storbritannien samt en del charteroperationer i Europa i øvrigt.

Selskabet har samtidig tilladelse til at udføre taxaflyvning, herunder rutetaxaflyvning. Selskabet har ikke formelt eneret til at udføre intern flyvning, men der eksisterer ikke andre selskaber hjemmehørende på Færøerne.

Den teknisk-operative godkendelse af selskabet foretages af Trafikstyrelsen.

Atlantflyvningen (ruterne til Danmark, Island, Norge og Storbritannien)

Størstedelen af passagertrafikken mellem Færøerne og andre lande foregår ad luftvejen med rutefly, hvorimod størstedelen af fragten transporteres med skib. For så vidt angår flyvning mellem Færøerne og EU/EØS-lande (andre end Danmark), foregår flyvningen i henhold til bilaterale luftfartsaftaler – se nærmere neden for, da Færøerne ikke er med i EU eller er assosieret hermed.

Al ruteflyvning foregår fra Vágar Lufthavn, der er Færøernes eneste internationale lufthavn.

Flyvning på Færøerne

Den indenlandske flyvning på Færøerne foregår med helikopter som taxaflyvning eller rutetaxaflyvning. Helikopterlandingspladserne, hvoraf Trafikstyrelsen har godkendt 8, er godkendt efter bestemmelserne i BL 3-8 om etablering af drift af helikopterlandingspladser.

Herudover foregår der for tiden taxaflyvning til heliports på skibe i forbindelse med olieefterforskning. Heliports på skibe og på boreplatforme godkendes af Trafikstyrelsen efter BL 3-5 om helikopterdæk på havanlæg.

Bilaterale aftaler mv.

International erhvervsmæssig flyvning til og fra Færøerne foregår enten i henhold til bilaterale aftaler mellem Danmark og andre stater (aftalerne regulerer markedsadgang, evt. billetpriser, sikkerhed m.m.) eller med tilladelse fra luftfartsmyndighederne i hvert enkelt tilfælde. Inden for EU/EØS foregår sådan flyvning dog på et indre marked for luftfart i henhold til EU-forordninger. Der er desuden visse samlede aftaler mellem EU og tredjelande, der dermed er gældende for Danmark, men ikke for Færøerne. Færøerne har ønsket en nærmere tilknytning til det indre marked for luftfart, og der arbejdes med dette i form af en inkorporering af Færøerne i den såkaldte FELO-aftale af 9. juni 2006 (Fælles Europæiske Luftfartsområde), der omfatter EU-landene, Norge, Island og et antal lande på Vestbalkan. Danmark har den 27. marts 2013 ratificeret aftalen, men der mangler fortsat to EU-landes ratifikation af aftalen, før den kan træde i kraft, og man dermed kan gå videre med at få Færøerne omfattet af aftalen. Kommissionen har tilkendegivet, at den ikke vil arbejde videre med en protokol, før aftalen er på plads, hvilket bl.a. skyldes, at de rettigheder og pligter, der følger af en sådan protokol, først får virkning, når aftalen er trådt i kraft,

Det er Kongeriget Danmark, der indgår de bilaterale luftfartsaftaler, som også gælder for Færøerne.

Der er reelt tre bilaterale relationer, der har betydning for Færøerne: Flyvning til/fra Island, UK og Norge. Danmark har indgået bilaterale luftfartsaftaler med de to førstnævnte lande. Som følge af det indre marked for luftfart i EU er disse aftaler alene gældende for flyvning mellem Færøerne/Grønland og henholdsvis Island og UK.

Ved en færøsk overtagelse af luftfartsområdet vil rigets bilaterale luftfartsaftaler fortsat være gældende for Færøerne. Ved indgåelse af nye aftaler om international flyvning til/fra Færøerne må fremgangsmåden afklares i det enkelte tilfælde. FELO-aftalen vil i praksis erstatte de danske bilaterale luftfartsaftaler med de fleste resterende europæiske (dvs. ikke-EU/EØS) lande og give fri adgang for alle FELO-luftfartsselskaber til flyvning mellem Færøerne og disse lande, såfremt Færøerne kommer med i aftalen. Færøske luftfartsselskaber vil tilsvarende få ret til at operere i EU/EØS-landene på lige fod med EU/EØS-selskaber.

3.1.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse

Hvis luftfartsområdet overtages af Færøerne, vurderes der at være behov for følgende kompetencer i relation til området *trafikrettigheder*:

Kompetencer

Området kræver ikke nødvendigvis medarbejdere med en teknisk-operativ baggrund inden for luftfart, men kan varetages af medarbejdere med en generalist eller en administrativ baggrund, som har indsigt i luftfartsforhold samt indgående viden om økonomi og regelsættet på området.

3.2. Lufthavne - reglerne og forvaltningen af området

Chicago-konventionen

Ifølge Chicago-konventionens artikel 28 forpligter medlemsstaten sig til i det omfang, som den finder det muligt, at sørge for (bl.a.) flyvepladser for at lette den internationale luftfart i

overensstemmelse med standarder og procedurer, der til enhver tid anbefales eller er fastsat i konventionen.

Bestemmelsen indebærer ikke i sig selv nogen pligt til at etablere eller opretholde flyvepladser på Færøerne. Da der imidlertid er internationale flyvninger til og fra Færøerne (Vagar Lufthavn), er der en forpligtelse til at følge de internationale krav.

Det tilføjes, at der ikke er ICAO-krav om åbningstiden for lufthavne, der er åbne for international trafik.

Danmark har således alene ved tilslutning til Chicago-konventionen forpligtet sig til at opfylde forpligtelserne i denne, for så vidt angår den internationale luftfart – eller meddele "notification of differences", jf. Chicago-konventionens artikel 38, vedrørende de internationale standarder, der fremgår af Annexerne.

Danmark har hidtil fulgt standarder og normalt også rekommendationer, medmindre særlige forhold har gjort sig gældende. Trafikstyrelsen har skønnet, at ca. halvdelen af BL-bestemmelserne baserer sig på standarder og halvdelen på rekommendationer.

Tilladelse til at drive en flyveplads

Generelt

Efter luftfartslovens § 55 kræves der særlig tilladelse af transportministeren til at indrette og drive en flyveplads, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden.

Ved "flyveplads" i luftfartslovens § 55 forstås ethvert område, hvorfra der starter og lander luftfartøjer, det være sig på land-, sø- eller isområder. Flyvepladsbegrebet dækker såvel de mindste evt. privatejede pladser, f.eks. en mark eller strandbred, der benyttes som landingsplads, som de største lufthavne, og uanset om benyttelsen er varig eller midlertidig.

Ved en flyveplads, der er "åben for offentligheden", jf. luftfartslovens § 55, forstås en plads, hvis beflyvning under ensartede vilkår står åben for alle luftfartøjer.

Hertil kommer, at der skal foreligge en *godkendelse* efter luftfartslovens § 60, en såkaldt teknisk godkendelse, der udstedes af transportministeren (Trafikstyrelsen), jf. BL 3-1 af 10. marts 1993 og BL 3-2 af 10. marts 1993 om bestemmelser om henholdsvis etablering af offentlige VMC-flyvepladser (Visual Meteorological Conditions, dvs. visuelle vejrfører) og IMC-flyvepladser (Instrument Meteorological Conditions, dvs. instrumentvejrfører).

Efter BL 3-1 og 3-2, jf. pkt. 3.5.3 henholdsvis 3.5.4, gælder endvidere, at en ansøgning om teknisk godkendelse skal være vedlagt (bl.a.) udkast til flyvepladsreglement, jf. bekendtgørelse nr. 173 af 13. marts 1991 om ordensreglement for flyvepladser på Færøerne.

Efter BL 3-1 og 3-2 gælder endvidere, at der forud for påbegyndelse af anlægsaktiviteter skal foreligge en projektgodkendelse fra Trafikstyrelsen, jf. pkt. 3.4 i de nævnte BL'er.

For så vidt angår sondringen mellem tilladelser på den ene side og godkendelser på den anden side, gælder, at ved vurderingen af, om en tilladelse skal gives, er det afgørende, om etableringen af flyvepladsen er forenlig med almene samfundsmaessige synspunkter, mens der ved godkendelser tages sigte på de sikkerhedsmaessige hensyn.

Ved bedømmelsen af, om en tilladelse bør gives, må det således overvejes, om indretningen og driften af pladsen er forenlig med almene hensyn. Ved afgørelsen heraf må det bl.a. tages i betragtning, om vedkommende landområde allerede har det tilstrækkelige antal flyvepladser, og om flyvepladsen tænkes etableret på et sted, hvor den er til gene for omgivelserne.

For så vidt angår helikopterflyvepladser, der anvendes til erhvervsmæssig luftfart, skal disse etableres og drives efter bestemmelserne i BL 3-8 af 12. december 2008 om etablering og drift af helikopterflyvepladser.

Særregler for flyvepladser på Færøerne

Der gælder følgende regler for flyvepladser, der særligt er indrettet efter de færøske forhold:

BL 3-2 A om ændring af BL 3-2, Bestemmelser om etablering af offentlige IMC-flyvepladser, indeholder regler, der på grund af de særlige topografiske forhold på Færøerne

(og i Grønland) gör det muligt at fravige ICAO-reglerne, for så vidt angår sikkerhedszoners længde, bredde og beskaffenhed samt sikkerhedszonen ved baneenden.

Tilsyn med flyvepladser

Trafikstyrelsen fører tilsyn med samtlige godkendte flyvepladser, herunder helikopterlandingspladser i Danmark og på Færøerne, jf. luftfartslovens § 52.

På Færøerne findes én godkendt lufthavn, nemlig Vágar Lufthavn, der drives af det færøske selskab P/F Vága Flughavn. Endvidere har Trafikstyrelsen godkendt 8 helikopterlandingspladser, som anvendes til den interne flyvning på Færøerne. Endelig er der godkendt landingspladser på skibe, der anvendes i forbindelse med olieefterforskning. Hvis denne efterforskning resulterer i olieudvinding, skal helikopterlandingspladser på boreplatformene godkendes af Trafikstyrelsen efter BL 3-5.

Tilsynet er tilrettelagt som en tiltrædelseskонтrol, der udføres, inden anlægget tages i brug, og derefter som et funktionstilsyn, der udføres periodevis.

Tiltrædelseskонтrolen har til formål at sikre, at den påtænkte flyveplads eller ændring heraf gennemføres i overensstemmelse med gældende bestemmelser på området. Tiltrædelseskонтrolen strækker sig fra planlægningsfasen, til anlægget er godkendt til brug.

Når anlægget er taget i brug, føres der såkaldt funktionstilsyn hermed i form af rutinemæssige kontrolbesøg/-besigtigelser.

For så vidt angår internationale flyvepladser, føres endvidere tilsyn med, at lufthavnen opfyllder de security-mæssige krav, dvs. krav til forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed, jf. herved bekendtgørelse nr. 17315 af 1. juni 1994 om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed (security).

3.2.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for følgende kompetencer i relation til området *lufthavne*:

Kompetencer

Tilladelser til at drive flyvepladser samt tilsynsføring (både tiltrædelseskontrol og funktionskontrol) med godkendte flyvepladser varetages af luftfartsinspektører. Generelt gælder, at luftfartsinspektører som udgangspunkt skal have et kompetenceniveau, som matcher det, de skal føre tilsyn med. Ligeledes skal de have indgående viden om regelsættet på det pågældende område og praktisk erfaring med, hvordan tilsynsarbejdet udføres på det område, der føres tilsyn med.

Lufthavnsområdet er teknisk komplekst med avancerede luftfartstekniske anlæg og udstyr, der i vidt omfang er særligt tilpasset den pågældende lufthavn. Der er derfor krav om, at medarbejdere, der skal godkende lufthavne og flyvepladser og ændringer hertil, foruden en indgående viden om regelsættet bør have en ingeniørmæssig eller anden tilsvarende baggrund med flere års praktisk erfaring fra lufthavnsmiljøet.

For så vidt angår det security-mæssige tilsyn med lufthavne og leverancer hertil (forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed), er der krav om, at vedkommende tilsynsinspektør ud over at have indgående viden om regelsættet på området skal have gennemført en række bestemte kurser om security og have praktisk erfaring fra luftfartsbranchen.

Såfremt færøske myndigheder selv skal udføre tilsynet med flyvepladserne, vil det være nødvendigt at ansætte personale med de oven for nævnte kompetencer og at vedligeholde disse. En anden mulighed er, at færøske myndigheder indgår aftale med et andet lands luftfartsmyndighed om på Færøernes vegne og mod betaling at føre tilsyn med flyvepladserne på Færøerne.

3.3. Luftfartsselskaber og flyvevirksomhed - reglerne og forvaltningen af området

Chicago-konventionen

I Chicago-konventionens Annex 6 er angivet en række krav med hensyn til luftfartsvirksomhed (operation of aircraft).

Det fremgår således af Annex 6, pkt. 4.2.1.1 - 4.2.1.5, at selskabet skal have et "Air Operator Certificate" (AOC) eller et lignende dokument, der bl.a. angiver, hvilke luftfartøjer selskabet har tilladelse til at operere.

Det følger endvidere bl.a. af Chicago-konventionens Annex 6, pkt. 4.2.1.3 og 4.2.1.4., at et luftfartsselskab skal etablere en driftsorganisation, der skal godkendes af medlemsstatens tilsynsmyndighed. Det fremgår desuden, at selskabet skal redegøre for, at der er tale om en hensigtsmæssig organisation, fornøden kontrol og overvågning af flyveoperationer, relevante træningsprogrammer og vedligeholdelsesarrangementer, som er i overensstemmelse med arten og omfanget af selskabets aktiviteter.

I henhold til Annex 6, pkt. 4.2.3.1, skal selskabet endvidere have udarbejdet en driftshåndbog, der skal indeholde nærmere angivne oplysninger om de gældende regler og procedurer for den virksomhed, som selskabet udøver.

EU-regler

I Rådets forordning (EØS) nr. 1008/2008 af 24. september 2008 om fælles regler for driften af lufttrafikjenester i Fællesskabet er fastsat en række krav, som medlemsstaterne stiller til luftfartsselskaber, der er hjemmehørende i EU med henblik på bl.a. udstedelse og opretholdelse af licenser. Der er heri fastsat krav med hensyn til luftfartsselskabets ejerforhold og økonomiske forhold, forsikring, leasing, AOC mm. Forordningen gælder ikke for Færøerne. Et "færøsk" luftfartsselskab kan ikke opnå en EU-licens, da kravene om "hovedvirksomhed" i forordningen ikke kan opfyldes. Som omtalt oven for arbejdes der med, at Færøerne omfattes af FELO-aftalen, og da vil færøske luftfartsselskaber også skulle opfylde kravene i forordningen.

Luftfartslovgivningen

Flyvevirksomheden

Der har hidtil, for så vidt angår den færøske *rute- og charterflyvning*, været etableret et system med en basiskoncession og, for så vidt angår flyvning ud af Færøerne, separate rutetilladelser i henhold til luftfartslovens § 75. Basiskoncessionen indeholder de generelle betingelser for at drive luftfart og giver endvidere uden anden tilladelse ret til at udføre charterflyvning efter de regler, der i øvrigt gælder herom (BL 10-1). Basiskoncessionen kan i store træk sidestilles med det indhold, der er i EU-licensen. *Taxaflyvning* foregår, hvis selskabet ikke har en basiskoncession, i henhold til en generel tilladelse, der giver ret til at udføre ad hoc taxaflyvning. I tilknytning til en taxaflyvningstilladelse kan der udstedes tilladelse til at udføre rutetaxaflyvning internt på Færøerne.

De væsentligste betingelser for at opnå en basiskoncession vedrørende Færøerne er:

- at ejeren af virksomheden er dansk (herunder færøsk), dvs. at denne har en nærmere tilknytning til Danmark eller Færøerne som angivet i luftfartslovens § 7,
- at virksomheden har hovedforretningssted på Færøerne,
- at virksomheden råder over – enten via ejerskab eller langtidslease – luftfartøjer, der er egnet til den pågældende form for luftfartsvirksomhed, og
- at virksomheden samtidig opnår en teknisk/operativ godkendelse (AOC og evt. godkendelse af vedligeholdesesorganisation), jf. luftfartslovens § 82.

Med henblik på bedømmelse af koncessionshavers økonomiske stilling kan Trafikstyrelsen kræve at få selskabets regnskaber til gennemsyn. Luftfartsloven indeholder endvidere i § 82 en rammebestemmelse, hvorefter luftfart skal finde sted i overensstemmelse med de forskrifter, som transportministeren udfærdiger til undgåelse af sammenstød mellem luftfartøjer og andre ulykker under luftfart eller i øvrigt til sikring mod farer eller ulempes som følge af luftfart.

Bemyndigelsen til at fastsætte forskrifter er delegeret til Trafikstyrelsen, der bl.a. har fastsat regler om den operative godkendelse af et luftfartsselskab, herunder at der skal etableres en driftsorganisation og udarbejdes en driftshåndbog, der beskriver de gældende regler og proce-

durer for den virksomhed, som selskabet udøver. Endvidere skal selskabet have en flyvechef, som over for tilsynet er ansvarlig for den operative drift. Flyvechefen skal have visse kvalifikationer og skal godkendes af Trafikstyrelsen.

Reglerne om godkendelse af luftfartsforetagender til at udføre erhvervsmæssig luftrtransport fremgår af BL 5-50 af 23. juni 2009. For så vidt angår flyvemaskiner, implementerer BL 5-50 de operationelle EU-regler (EU-OPS) for luftfartsforetagender hjemmehørende på Færøerne og i Grønland. Endvidere implementerer BL 5-50 de operationelle regler for helikoptere, de såkaldte JAR-OPS 3 regler. Dette indebærer således, at sikkerhedsniveauet er det samme på Færøerne som i Danmark. Samtidig er det nemmere for færøske selskaber at få tilladelse til at flyve i EU-lande, som ikke skal have besværet med at vurdere, hvilket sikkerhedsniveau der opereres på.

Ud over krav til de forskellige typer af luftfartsselskaber indeholder EU-OPS bl.a. bestemmelser om, at luftfartsselskaberne skal etablere et kvalitetsstyringssystem. P/F Atlantic Airways er godkendt efter BL 5-50, dvs. regler svarende til EU-OPS.

Den 5. oktober 2012 har EU- Kommissionen efter rammeordning nr. 216/2008 udstedt nye regler om flyveoperationer, jf. forordning nr. 965/2012 af 5. oktober 2012 om fastsættelse af tekniske krav og administrative procedurer for flyveoperationer. De nye regler vedrører både flyvemaskiner og helikoptere – den såkaldte EASA-OPS – og trådte formelt i kraft 28. oktober 2012. Medlemslandene har dog mulighed for at udskyde anvendelsen af forordningen i 2 år fra ikrafttrædelsesdatoen, den såkaldte opt-out mulighed, hvis de giver Kommissionen meddelelse herom.

Danmark har benyttet sig af denne opt-out mulighed med henblik på at få tilstrækkelig tid til forberedelse og implementering af forordningen. EASA-OPS finder derfor først anvendelse i relation til danske operatører den 28. oktober 2014. Dette indebærer, at de nugældende regler finder anvendelse indtil denne dato. Det vil for danske luftfartsselskaber, der opererer flyvemaskiner, sige EU-OPS, jf. bilag III til Rådets forordning 3922/1991 om harmonisering af tekniske krav og administrative procedurer inden for civil luftfart, som ændret ved bl.a. forordning 859/2008 af 20. august 2008. For helikopteroperationer gælder fortsat BL 5-50.

Tilsynet

Tilsynet består af tiltrædelseskontrol, dvs. godkendelse af ethvert nyt luftfartsselskab, hvorved der altid foretages en fysisk besigtigelse og et funktionstilsyn, dvs. et løbende tilsyn med regelmæssige inspektioner.

Trafikstyrelsen fører således som tilsynsmyndighed tilsyn med luftfartsselskaber hjemmehørende på Færøerne, dvs. Atlantic Airways. Tilsynet består i inspektion af luftfartsselskabet efter gældende regler samt godkendelse af rettelser til driftshåndbogen, accept af nøglepersoner i organisationen, optagelse af nye luftfartøjer på AOC'en, indgåelse af aftaler med andre lande om foretagelse af tilsyn her, hvis selskabet skal operere udenlandsk registrerede luftfartøjer, samt opfølgning på eventuelle overtrædelser af gældende regler.

Tilsynet består endvidere af tilsyn med de luftfartøjer, der er stationeret på Færøerne, først og fremmest i form af udstedelse eller fornyelse af luftfartøjets luftdygtighedsbevis, herunder besigtigelse af luftfartøjet. P/F Atlantic Airways opererer 6 luftfartøjer, heraf 4 flyvemaskiner og 2 helikoptere. Herudover er der i det danske nationalitetsregister registreret ét privat luftfartøj, hvis ejer er bosiddende på Færøerne. Der føres endvidere tilsyn med værksteder, dvs. udstedelse eller fornyelse af værkstedsautorisationer og inspektioner på stedet. Atlantic Airways har fået udstedt en værkstedsautorisation efter BL 2-4, dvs., regler svarende til forordning 2042/2003 af 20. november 2003, Part 145, om bl.a. vedligeholdelse af luftfartøjer.

Der er én godkendt flyveskole på Færøerne, idet Atlantic Airways har fået godkendt en såkaldt TRTO (flyveskole) til varetagelse af uddannelse på selskabets egne flytyper. Aflæggelse af prøver foregår på flysimulatorer i det land, hvor simulatoren er placeret, f.eks. i Storbritannien, men det er Trafikstyrelsen, som afholder den praktiske flyveprøve det pågældende sted.

Der føres endelig tilsyn med det certificerede personale, herunder om helbredsforhold, dvs. piloter, andre besætningsmedlemmer, flyveledere mv. og mekanikere.

3.3.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for følgende kompetencer i relation til området *luffartsselskaber og flyvevirksomhed*:

Kompetencer

Generelt gælder, at luftfartsinspektører som udgangspunkt skal have et kompetenceniveau, som matcher dem, de skal føre tilsyn med. Ligeledes skal de have indgående viden om regelsættet på det pågældende område og praktisk erfaring med, hvordan tilsynsarbejdet udføres på det område, der føres tilsyn med.

Luftfartsselskaber

Operativ godkendelse og tilsyn med luftfartsselskaber, der udfører transport af passagerer og gods, er både i operativ og organisatorisk henseende et komplekst område. Medarbejdere, der skal føre tilsyn med luftfartsselskaber og deres luftfartøjer, skal derfor være uddannet som piloter (trafikflyver) på relevante flyvemaskiner og helikoptere i forhold til de typer, som selskabet opererer.

For så vidt angår det security-mæssige tilsyn med luftfartsselskaberne, er der krav om, at vedkommende tilsynsinspektør ud over at have indgående viden om regelsættet på området, skal have gennemført en række kurser om security og have praktisk erfaring fra luftfartsbranchen.

Luftfartøjer mv.

I relation til den tekniske godkendelse og tilsyn med luftfartøjerne og luftfartøjsmateriel samt selskabets tekniske organisation er det et krav, at medarbejdere har en flyteknisk baggrund f.eks. som ingeniør eller flymekaniker med flere års erfaring fra en teknisk afdeling i et luftfartsselskab eller en vedligeholdelsesorganisation (flyværksted).

Uddannelsesvirksomheder

For så vidt angår godkendelse af og tilsyn med uddannelsesvirksomheder, er det grundlæggende kompetencekrav, at vedkommende skal have et uddannelsesniveau svarende til dem, der skal føres tilsyn med. For flyveskoler (TRTO) er kompetencekravene trafikflyvecertifikat med flere års praktisk piloterfaring fra et luftfartsselskab. Endvidere skal vedkommende være

uddannet som instruktør og kontrollant (praktiske flyveprøver). I relation til tilsynet med ud-dannelse af flyveledere/AFIS-operatører og flymekanikere kræves en baggrund som hen-holdsvis flyveleder/AFIS-operatør og flymekaniker samt en instruktøruddannelse.

Personcertifikater

Der er ikke krav om særlig teknisk eller operativ baggrund til de medarbejdere, der skal ad-ministrere udstedelsen af personcertifikater til piloter, kabinebesætningsmedlemmer, flyveledere/AFIS-operatører og flymekanikere, hvis chefen for certifikatenheden har en sådan bag-grund. Endvidere skal der være etableret et system, der kan udstede helbredsmæssige godken-delser til bl.a. piloter. Der er således krav om at luftfartsmyndigheden skal have en læge med en flyvemedicinsk baggrund, som også vil skulle kunne føre tilsyn med de praktiserende fly-velæger som foretager helbredsundersøgelser mv.

Vedligeholdelsesorganisationer

Medarbejdere, der skal godkende og føre tilsyn med vedligeholdelsesorganisationer (værkste-der), skal have en flyteknisk baggrund som ingeniør eller flymekaniker med flere års praktisk erfaring fra et flyværksted.

Såfremt færøske myndigheder selv skal udføre det oven for nævnte tilsyn, vil det være nød-vendigt at ansætte personale med de ovenfor nævnte kompetencer og at vedligeholde disse. En anden mulighed er, at færøske myndigheder indgår aftale med et andet lands luftfartsmyndighed om på Færøernes vegne og mod betaling at føre tilsyn indenfor de nævnte områder.

3.4. Luftrumsrelaterede opgaver - reglerne og forvaltningen af området

De luftrumsrelaterede opgaver omfatter de forpligtelser, som påhviler Danmark efter Chi-cago-konventionen med hensyn til hjælpemidler for luftfarten ved overflyvninger af dansk om-råde og benyttelse af lufthavne.

Chicago-konventionen

Det følger af Chicago-konventionens artikel 28 om luftfartshjælpemidler og standardsyste-mer, at medlemslandene forpligter sig til på sit territorium i det omfang, medlemslandet anser det for muligt, at anlægge lufthavne og oprette radiotjeneste, vejrtjeneste og andre luftfarts-

hjælpemidler for at lette den internationale luftfart i overensstemmelse med de normer og metoder, der til enhver tid anbefales eller fastsættes ifølge konventionen, jf. i øvrigt neden for under luftfartslovgivningen.

I Chicago-konventionens Annex 10 er angivet regler om telekommunikation på luftfartsområdet, og i Annex 11 er angivet en række krav med hensyn til lufttrafiktjeneste, herunder flyvekontroltjeneste, flyveinformationstjeneste og redningstjeneste. I Annex 12 er regler om efter-søgnings- og redningstjeneste, og i Annex 15 er regler om luftfartsinformationstjeneste. Herudover er et helt nyt Annex 19 om safety management (flyvesikkerhedsstyringssystem) trådt i kraft i november 2013.

Luftfartslovgivningen

Ifølge luftfartslovens § 54 skal der til betryggelse og lettelse for luftfarten etableres en flyvesikringstjeneste. De nærmere forskrifter herfor fastsættes administrativt. Beføjelsen hertil er delegeret til Trafikstyrelsen, der har fastsat bestemmelser i BL-regi. Hertil kommer, at transportministeren bestemmer, i hvilken udstrækning flyvesikringstjenesten kan varetages af andre end statsorganer.

Endvidere er området inden for EU reguleret af de såkaldte Single European Sky forordninger, der består af fire grundforordninger udstedt af Europa-Parlamentet og Rådet og ændret ved forordning nr. 1070/2009 af 21. oktober 2009 samt en række gennemførelsesforordninger udstedt af Kommissionen. Grundforordningerne er udstedt den 10. marts 2004 og omfatter: Nr. 549/2004 om rammerne for oprettelse af et fælles europæisk luftrum ("rammeforordning"), nr. 550/2004 om udøvelse af luftfartstjenester i det fælles europæiske luftrum ("luftfartstjenesteforordningen"), nr. 551/2004 om organisering af det fælles europæiske luftrum ("luftrumsforordningen") og nr. 552/2004 om interoperabilitet i det europæiske lufttrafikstyringsnet ("interoperabilitetsforordningen").

Flyvesikringstjenesten (Naviair) blev med virkning fra 1. januar 2001 udskilt fra det tidligere Statens Luftfartsvæsen (nu Trafikstyrelsen). Naviair er designet (udpeget) til at udføre flyvesikringstjeneste i Danmark, Grønland og på Færøerne, jf. dog nedenfor om ansvaret for driftsopgaver.

Driftsopgaver

På en flyveplads er koncessionshaveren (den, der har fået tilladelse til at drive pladsen) ansvarlig for, at flyvepladsen etableres og drives i overensstemmelse med gældende bestemmelser. Det er således koncessionshaverens ansvar, at der etableres de tjenester og de tekniske anlæg og udstyr, der er nødvendige for at drive flyvepladsen. Koncessionshaver er herunder ansvarlig for, at der tilvejebringes den nødvendige lufttrafiktjeneste og flyvevejrtjeneste på flyvepladsen.

For så vidt angår hjælpemidler til brug for overflyvninger, er Danmark inden for sit territorium ansvarlig for etablering og drift af de tjenester og anlæg, som kan benyttes, dvs. lufttrafiktjeneste (flyvekontroltjeneste, flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste), luftfartsinformationstjeneste, flyveredningstjeneste og flyvevejrtjeneste. De fysiske grænser for staternes ansvarsområde for tilvejebringelse af disse tjenester er fastlagt i de såkaldte FIR'er (flyveinformationsregioner), jf. nærmere nedenfor.

I BL 7-serien er angivet meget omfattende regler på området.

I Chicago-konventionens artikel 28 er anført følgende om luftfartshjælpemidler:

Artikel 28:

"Luftfartshjælpemidler og Standardsystemer

Hver af de kontraherende Stater forpligter sig til, i det omfang den anser det for muligt:

- (a) Paa sit Territorium at anlægge Lufthavne og sørge for Radiotjeneste, Vejrtjeneste og andre Luftfartshjælpemidler for at lette den internationale Luftfart i Overensstemmelse med de Normer og Metoder, der til enhver tid anbefales eller fastsættes ifølge nærværende Konvention.
- (b) At antage og iværksætte passende Standardsystemer for Meddelesesforanstaltninger, Koder, Markeringer, Signaler, Belysning og andre Trafiknormer og Regler, som til enhver Tid maatte blive anbefalet eller fastsat ifølge nærværende Konvention.
- (c) At samarbejde internationalt med Henblik på Udgivelsen af Luftfartskort i Overensstemmelse med de Normer, som til enhver Tid maatte blive anbefalet eller fastsat ifølge nærværende Konvention."

Herudover er der i Annex'erne fastsat nærmere regler for luftfartshjælpemidler.

Delegation

Efter Chicago-konventionen kan en medlemsstat deleger ansvaret for disse tjenester til en anden stat. Af praktiske grunde har Danmark delegeret ansvaret for luftrafiktjenester over et større område i Nordatlanten, herunder over Færøerne, til Island.

Den stat, som har påtaget sig ansvaret for tjenesterne, skal sørge for, at der etableres og drives de nødvendige anlæg og tjenester. Island er som følge af delegationen ansvarlig for, at der tilvejebringes de nødvendige tjenester over bl.a. luftrummet over Færøerne.

Fysiske grænser for staters ansvarsområde (FIR)

De fysiske grænser for staternes ansvarsområde for tilvejebringelse af tjenesterne er fastlagt i de såkaldte FIR'er (flyveinformationsregioner), der er et nærmere afgrænset luftrum, inden for hvilket der mindst skal ydes flyveinformationstjeneste, alarmeringstjeneste og flyveredningstjeneste.

FIR-grænser aftales på baggrund af regionale ICAO-luftfartsmøder mellem de berørte medlemslande og i samarbejde med brugerne (dvs. primært luftfartsselskaberne). De berørte medlemslande indgår såkaldte "Regional Air Navigation Agreements".

FIR-grænserne er som oftest ikke sammenfaldende med territorialgrænser, idet de fastsættes med henblik på den mest hensigtsmæssige afvikling af luftrafikken.

Danmark har aftalt en FIR-opdeling for Nordatlanten med USA, Norge, Canada, Storbritannien, Irland, Portugal og Island, hvorved det nordatlantiske luftrum et blevet opdelt i 7 FIR'er, som alle har en stor geografisk udstrækning, jf. vedlagte kort over FIR-grænser i den nordatlantiske region (bilag 2).

I Nordatlanten er Danmark ansvarlig for flyvesikringstjenesten i Søndrestrøm FIR, og Island er ansvarlig for flyvesikringstjenesten i Reykjavik FIR, hvori Færøerne befinder sig.

Der er endvidere foretaget en nærmere undersøgelse vedrørende muligheden for etablering af et færøsk FIR og en færøsk lufttrafikkontrol, jf. bilag 3.

I det følgende beskrives kort de forskellige typer tjenester, der leveres til luftfarten.

Flyvekontroltjeneste

Områdekontroltjeneste

Flyvesikringstjenesten (Naviair) er som udgangspunkt ansvarlig for udøvelse af den lufttrafiktjeneste, der består af flyvekontroltjeneste til den gennemflyvende lufttrafik (en route flyvnin gen) inden for dansk område (København FIR og Søndrestrøm FIR). I den internationale luftfartsterminologi betegnes denne tjeneste som områdekontroltjeneste.

Områdekontroltjeneste i det øvre luftrum over Grønland (Søndrestrøm FIR) varetages dog efter regeringsaftale af henholdsvis Canada og Island. Tilsvarende varetager Island områdekontroltjeneste i luftrummet i Reykjavik FIR, hvori Færøerne er beliggende, jf. ovenfor.

Områdekontroltjeneste drives på grundlag af teknisk/operative godkendelser fra Trafikstyrelsen og i overensstemmelse med ICAO-regler som fastsat i BL 7-serien samt interne instrukser (ATS-instrukser) til det operative personale.

Indflyvnings- og tårnkontroltjeneste

På de større lufthavne skal der etableres og drives indflyvnings- og tårnkontroltjeneste. Indflyvningskontroltjeneste betjener den lufttrafik, der er under ind- eller udflyvning til en større lufthavn. Tårnkontroltjeneste udøves på den enkelte lufthavn og betjener lufttrafikken i forbindelse med start og landing. Tårnkontroltjeneste skal etableres, når mængde og art af den konkrete trafik betinger det, men i øvrigt har den enkelte lufthavn adgang til at etablere tårnkontroltjeneste i videre omfang, hvis den ønsker det. På Vágar Lufthavn er der hverken indflyvnings- eller tårnkontroltjeneste.

Indflyvnings- og tårnkontroltjenesterne drives på grundlag af teknisk/operative godkendelser fra Trafikstyrelsen i hvert enkelt tilfælde og i overensstemmelse med ICAO's regler som fastsat i BL 7-serien samt interne instrukser (ATS-instrukser) til det operative personale.

Andre former for luftrafiktjeneste

Flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste

Naviair er som udgangspunkt ansvarlig for udøvelse af flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste til al lufttrafik i København FIR og til lufttrafikken i den nedre del af Søndrestrøm FIR (Island og Canada varetager disse tjenester i den øvre del af Søndrestrøm FIR). Island er ansvarlig for flyveinformationstjenesten og alarmeringstjenesten i luftrummet i Reykjavik FIR. Flyveinformationstjeneste er en tjeneste, der har til opgave at give råd og oplysninger af betydning for flyvningers sikre effektive udførelse. Alarmeringstjeneste er en tjene-
ste, der har til opgave at give underretning om luftfartøjer, der har behov for eftersøgnings- og redningstjeneste, samt i nødvendigt omfang at assistere sådanne organisationer.

Naviair leverer dog efter aftale med Island disse tjenester i en såkaldt trafikinformationszone (TIZ) omkring Færøerne (Vágar AFIS), jf. "Letter of Agreement" mellem det islandske luftfartsvæsen (CAA Iceland, Air Traffic Management, Reykjavik OACC) og Statens Luftfarts-
væsen (nu Trafikstyrelsen) (CAA Denmark, Air Navigation Services, AFIS) (bilag 4), når der er etableret såkaldt AFIS-tjeneste på Vágar lufthavn, jf. neden for om flyvepladsflyveinfor-
mationstjeneste. Vágar AFIS leverer ligeledes efter ovennævnte aftale med Island flyveinfor-
mationstjeneste og alarmeringstjeneste for helikopterflyvninger mellem Vágar Lufthavn og olie-
eftersøgningsområderne.

Flyveinformationstjenesten og alarmeringstjenesten udøves i overensstemmelse med ICAO's regler som implementeret ved BL'er og interne instrukser (ATS instrukser).

Flyvepladsflyveinformationstjeneste

Flyvepladsflyveinformationstjeneste (Aerodrome Flight Information Service – AFIS) er fly-
veinformationstjeneste for flyvepladstrafik og udøves til den lokale flyvepladstrafik på mindre
lufthavne/flyvepladser, der ikke er forpligtet til at etablere tårnkontroltjeneste.

Naviair leverer efter aftale med Vágar Lufthavn flyvepladsflyveinformationstjeneste til Vágar Lufthavn (Vágar AFIS). Denne tjeneste leveres i en trafikinformationszone, der er oprettet med centrum i lysfyret Nolsø med en radius på 60 NM (sømil) og op til en øvre højde af 7500 fod (2250 m). Øvrige lufthavne med flyvepladsflyveinformationstjeneste varetager selv tjenesten; det gælder flyvepladserne i Sindal, Stauning, Esbjerg, Sønderborg, Vamdrup og Odense. På de tilsvarende grønlandske flyvepladser, hvor lufttrafiktjenesten udføres i form af flyvepladsflyveinformationstjeneste (AFIS), varetages tjenesten af Grønlands Lufthavne.

Naviair yder flyvepladsflyveinformationstjenesten på grundlag af en teknisk/operativ godkendelse fra Trafikstyrelsen og i overensstemmelse med ICAO regler som fastsat i BL'er såvel som i interne instrukser (ATS-instrukser) til det operative personale.

Lufttrafikmyndighedsopgaver

Trafikstyrelsen udfører en lang række opgaver, som i praksis betegnes som "lufttrafikmyndighedsopgaver". Visse af opgaverne i denne kategori følger af det almindelige over-/underordnelsesforhold, såsom rådgivning af Transportministeriet i spørgsmål vedrørende lufttrafiktjeneste samt udarbejdelse af forslag til bestemmelsesgrundlag (BL'er), der udstedes af Trafikstyrelsen. Andre opgaver er beskrevet i ICAO's Annexer og øvrige bestemmelseskompleks. Sidstnævnte kategori redegøres der kort for i det følgende:

Luftfartsinformationstjeneste

Trafikstyrelsen er ansvarlig for udøvelse af luftfartsinformationstjeneste i Danmark, Grønland og på Færøerne og dermed ansvarlig for udgivelsen af de kort og informationer, der er nødvendige for den civile luftfart. I den del af trafikinformationszonen omkring Vágar Lufthavn, der er beliggende uden for færøsk territorialfarvand, men i Reykjavík FIR, varetages luftfartsinformationstjenesten dog af Island.

Den luftfartsinformationstjeneste, der er nødvendig for at drive den enkelte lufthavn, udøves almindeligvis af lufthavnen selv.

Luftfartsinformationstjenesten udøves som udgangspunkt i overensstemmelse med ICAO's regler i Annex 4 (Aeronautical Charts) og Annex 15 (Aeronautical Information Services). Den nationale luftfartslovgivning om luftfartsinformation fremgår af BL 7-2.

Eftersøgnings- og redningstjeneste

Transportministeriet har bemyndiget Trafikstyrelsen til at indgå samarbejdsaftaler om eftersøgnings- og redningstjeneste med tilstødende lande samt til at etablere og drive flyveredningscentralen i Grønland.

I BL 7-4 er der fastsat regler om eftersøgnings- og redningstjeneste, der bygger på standarderne i ICAO's Annex 12 (Search and Rescue).

Flyveredningstjeneste på Færøerne varetages af de islandske luftfartsmyndigheder, idet Færøerne er beliggende i Reykjavik eftersøgnings- og redningsregion. Der foreligger ingen bilateral aftale mellem Danmark og Island vedrørende flyveredningstjeneste, idet opdelingen af ansvarsområder for bl.a. eftersøgnings- og redningstjeneste blev fastsat internationalt medio 1940'erne ved etableringen af Provisional ICAO.

De islandske luftfartsmyndigheder yder for egen regning den faktiske redningsmæssige indsats, oftest i tæt samarbejde med det danske forsvar.

Luftrumsstruktur og -klassifikation

Trafikstyrelsen er ansvarlig for, at der inden for dansk område etableres en hensigtsmæssig luftrumsstruktur (kontrolområder og ruter) og luftrumsklassifikation med tilknyttede bestemmelser for udøvelse af luftrafiktjeneste. Dette er også gældende for Færøerne. Arbejdet udføres i tæt samarbejde med forsvaret, de islandske luftfartsmyndigheder, for så vidt angår Færøerne, og øvrige luftrumsbrugere.

Udøvelse af luftrafiktjeneste foretages med udgangspunkt i ICAO's regler i Annex 11 (Air Traffic Services), der danner grundlag for nationale bestemmelser som fastsat i BL 7-6, Bestemmelser om udøvelse af luftrafiktjeneste.

Frekvensadministration

Trafikstyrelsen varetager koordineringen med luftfartssiden vedrørende den del af frekvensspektret, der er tildelt luftfarten af ITU (International Telecommunication Union). Endelige godkendelser og tilladelser udstedes af Erhvervsstyrelsen, der er ansvarlig myndighed i Danmark. Der er fastsat internationale regler i bl.a. ICAO's Annex 10 og ITU Radio Regulations. De nationale regler er fastsat af Erhvervsstyrelsen.

Flyvevejrtjeneste

Danmarks Meteorologiske Institut (DMI) er ansvarlig for driften af flyvevejrtjeneste i Danmark, Grønland og på Færøerne. Vejrtjenesten udøves som udgangspunkt i overensstemmelse med ICAO's regler i Annex 3 (Meteorological Service for International Air Navigation) som fastsat i BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk vejrobservations- og formidlingstjeneste. Bestemmelser om etablering af meteorologisk udstyr er fastsat i BL 7-18.

Trafikstyrelsen deltager i det luftfartsmæssige samarbejde om meteorologi i ICAO efter koordination med DMI. Desuden koordineres løbende det driftsmæssige samspil mellem Flyvesikringstjenesten og DMI.

Tilsyn

Trafikstyrelsen fører tilsyn med én luftrafiktjenesteenhed (flyvepladsflyveinformationstjeneste, AFIS), der tillige er godkendt som uddannelsesvirksomhed (praktisk uddannelse) på Vágar Lufthavn.

Det løbende tilsyn (funktionstilsyn) består bl.a. i inspektion af luftrafiktjenesteenheden, p.t. hvert år. Endvidere består tilsynet i behandling af skriftlige indberetninger, herunder indtrufne hændelser, resultaterne af kvalitetsstyringssystemet mv.

Trafikstyrelsen fører endvidere tilsyn med teknisk udstyr på landjorden til brug for navigation af luftfartøjer og udøvelse af luftrafiktjeneste, herunder tilsyn med kontrolflyvning, dvs. flyvninger, hvor der foretages målinger af udstyrets pålidelighed. Ud over inspektioner består tilsynet af bearbejdning af kontrolflyvningsresultaterne og andre skriftlige informationer om

anlæggets drift. For så vidt angår kontrolflyvning på Færøerne, er det koncessionshaver selv, som må indgå kontrakt med udbydere af kontrolflyvning herom, jf. BL 8-1 og 8-2.

3.4.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for følgende kompetencer i relation til området *luftrumsrelaterede opgaver*:

Kompetencer

Generelt gælder, at luftfartsinspektører som udgangspunkt skal have et kompetenceniveau, som matcher dem, de skal føre tilsyn med. Ligeledes skal de have indgående viden om regelsættet på det pågældende område og praktisk erfaring med, hvordan tilsynsarbejdet udføres på det område, der føres tilsyn med.

Det luftrumsrelaterede område er både organisorisk og teknisk-operativt et meget komplekst område, der kræver medarbejdere med høj faglig specialviden.

Flyvekontroltjeneste

I relation til de medarbejdere, som skal godkende og føre tilsyn med flyvekontroltjenester (områdekontrol, indflyvnings- og tårnkontrol) kræves, at disse har en flyvelederuddannelse eller tilsvarende baggrund samt har flere års erfaring som flyveleder eller lignende hos en lufttrafiktjenesteudøver.

AFIS-tjeneste

Medarbejdere, der skal godkende AFIS-tjenester og føre tilsyn hermed, skal have en baggrund som AFIS-operatør med flere års praktisk erfaring med AFIS-tjeneste

Tekniske anlæg og udstyr

I forhold til godkendelse af og tilsyn med de tekniske luftfartssystemer, teletekniske anlæg og det kommunikations- og navigationsudstyr, der anvendes af luftfartøjerne, er kompetencekravene en teknisk baggrund som ingenør eller tilsvarende med flere års praktisk erfaring fra luftfartsbranchen.

Flyvevejrtjeneste

For så vidt angår tilsyn med flyvevejrtjeneste, kræves som udgangspunkt en baggrund som meteorolog.

Luftfartsinformationstjeneste

Udøvelsen af luftfartsinformationstjeneste og tilsynet hermed kræver ikke nødvendigvis medarbejdere med en teknisk-operativ baggrund inden for luftfart, man kan varetages af medarbejdere med en administrativ baggrund, som har indsigt i luftfartsforhold og indgående viden om regelsættet på området.

3.5. Gebyrer - reglerne og forvaltningen af området

Der er i meget vid udstrækning tale om brugerbetaling for de tjenester og hjælpemidler, der stilles til rådighed for luftfarten.

Chicago-konventionen

I henhold til Chicago-konventionens artikel 15 kan der opkræves afgifter for benyttelsen af lufthavne og andre hjælpemidler i luftfartens tjeneste, forudsat at der er tale om vilkår, der er ens for alle luftfartøjer uanset nationalitet.

Luftfartslovgivningen

Der betales af brugerne for benyttelsen af lufthavne (lufthavnsafgifter), for overflyvninger (en-route afgifter) og for det tilsyn, der udøves af Trafikstyrelsen.

Hjemlen hertil findes i luftfartslovens §§ 71 og 148 med tilhørende administrative forskrifter. Hverken lufthavnsafgifterne eller en-route afgifterne indeholder fiskale elementer, men er omkostningsrelaterede i den forstand, at indtægterne ikke må overstige udgifterne. Med hen-syn til betalingen for tilsynet efter § 148 er der dels tale om egentlige afgifter dels om om-kostningsrelaterede gebyrer.

Efter luftfartslovens § 71 kan der efter regler, der fastsættes af transportministeren, opkræves betaling for benyttelsen af en offentlig flyveplads. For så vidt angår benyttelse af lufthavne med mere end 5 mio. passagerbevægelser om året (Københavns Lufthavne A/S), skal betalingen fastsættes efter bestemmelserne i BL 9-15 om betaling for benyttelse af lufthavne. For så vidt angår betaling for benyttelse af øvrige flyvepladser, er der ikke fastsat nogen BL eller anden administrativ forskrift herom, hvilket indebærer, at flyvepladserne selv fastsætter betalingens størrelse i deres takstregulativ i overensstemmelse med de almindelige konkurrence-retlige regler og luftfartslovens § 72 om ikke-diskrimination på baggrund af luftfartøjernes nationalitet.

For så vidt angår Vágar Lufthavn, kan betalingen for benyttelse af lufthavnen fastsættes af Færøernes Landsstyre, jf. § 71, stk. 5, i den for Færøerne gældende luftfartslov.

Der kan endvidere ligeledes efter luftfartslovens § 71 opkræves betaling til dækning af omkostninger ved anlæg og drift af andre hjælpemidler i luftfartens tjeneste (en-route afgifter). For så vidt angår overflyvninger i Reykjavík FIR og Søndre Strøm FIR, betales en del af Danmarks og Islands omkostninger af brugerne og visse medlemslande via en særlig aftale i ICAO-regi (Joint Finance Aftalen). Opkrævningen forestås på Danmarks og Islands vegne af Storbritannien. Ordningen er nærmere beskrevet i bilag 3.

Opkrævning af en-route afgifter inden for de områder, der er reguleret af EU, sker efter forordning nr. 1794/2006 af 6. december 2006 om en fælles afgiftsordning for luftfartstjenester som ændret ved forordning nr. 1191/2010.

Afgifterne til finansiering af Trafikstyrelsens tilsyn med den civile luftfart er fastsat direkte i luftfartslovens § 148 og berører primært den store commercielle luftfart. Afgifterne genererer et provenu, der overstiger Trafikstyrelsens samlede omkostninger ved tilsynet på disse områder. Dette overskud anvendes til at nedsætte gebyrbetalingen for Trafikstyrelsens resterende opgaver på området. Gebyrerne fastsættes i BL 9-10 (Gebyrreglementet) om Trafikstyrelsens gebyrer på luftfartsområdet mv. Reglementet er udstedt med hjemmel i luftfartslovens § 148, stk. 8, gælder for et år ad gangen og revideres derfor hvert år. Gebyrerne fastsættes på grundlag af en vurdering af omkostningerne ved tilsynsarbejde. Stort set alle tilsynsaktiviteter på luftfartsområdet er gebyrbelagt, f.eks. luftfartsselskaber, licenser, luftfartøjer, lufthavne, secu-

riety, luftfartstjenester og tekniske anlæg. For tilsyn, der udføres på Færøerne, skal ejeren/brugerne betale for Trafikstyrelsens opholds- og rejseudgifter.

Denne ordning til finansiering af Trafikstyrelsens tilsynsaktiviteter er blevet afløst af en ny og mere hensigtsmæssig model, som indebærer, at de nuværende afgifter i luftfartslovens § 148 med virkning fra den 1. juli 2013 blev afløst af et såkaldt safety-bidrag på 6 kr., som opkræves hos luftfartsselskaberne for alle passagerer, der anvender de danske flyvepladser, hvis benyttelse til flyvning står åben for offentligheden til afrejse, uanset om passagererne flyver med danske eller udenlandske luftfartsselskaber. Det betyder, at de udenlandske selskaber i modsætning til i dag fremadrettet ligeledes kommer til at bidrage til finansieringen af Trafikstyrelsens tilsyn.

Modellen ændrer ikke ved, at Trafikstyrelsens tilsyn fuldt ud skal brugerfinansieres, og der vil heller ikke ske nogen samlet forøgelse af betalingen for tilsynet. Overskuddet fra safety-bidraget kan endvidere, som det i dag er tilfældet med afgifterne, anvendes til at nedsætte betalingen på det gebyrfinansierede område.

Den nye model indebærer, at luftfartslovens § 148 er blevet ændret med virkning fra 1. juli 2013. Loven skal ikke gælde for Færøerne, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvist i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger. Nu, hvor loven er blevet vedtaget, skal der igangsættes en proces med henblik på afklaring af, om Færøerne ønsker, at loven også skal gælde for Færøerne, og den vil i givet fald efterfølgende blive sat i kraft ved en kongelig anordning.

3.5.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for følgende kompetencer i relation til *gebyrområdet*:

Kompetencer

Området kræver medarbejdere med økonomisk og regnskabsmæssig baggrund med indgående viden om til regelsættet på området.

3.6. Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane - HCLJ

Havarikommissionen for Civil Luftfart blev efter en lovændring i 1978 etableret som en selvstændig institution under Transportministeriet (dengang Ministeriet for Offentlige Arbejder) med virkning fra 1. januar 1979. Der havde forinden været kritik af, at det var luftfartsvæsenet, der undersøgte flyvehavarier, idet det blev påpeget, at luftfartsvæsenet på den ene eller den anden måde – f.eks. som tilsynsførende med luftfartselskaberne eller som udøver af flyveledelse – kunne tænkes at have været involveret i omstændigheder omkring et havari, som burde undersøges.

Havarikommissionen etableredes for at sikre fuldstændig uafhængighed af de nationale luftfartsmyndigheder og andre parter med eventuelle interessekonflikter i gennemførelsen af dens formål om at undersøge flyvehavarier og flyvehændelser.

Ved en lovændring i juni 2004 blev Havarikommissionen udvidet til også at omfatte undersøgelser af ulykker og hændelser på jernbaneområdet, og kommissionen ændrede navn til Havarikommissionen for Civil Luftfart og Jernbane – HCLJ. HCLJ er en institution under Transportministeriet, men ministeren har ikke instruktionsbeføjelse med hensyn til kommissionens opklaringsarbejde mv., idet de undersøgelsesresultater og konklusioner, som kommissionen giver fra sig som sine, ikke kan redigeres ved forhåndsinstruks eller ved efterfølgende korrektioner mv.

HCLJ's formål er at fremme sikkerheden inden for bl.a. luftfart gennem forebyggelse, og kommissionens undersøgelser tager ikke sigte på placering af skyld og ansvar. I den udstrækning, HCLJ i gennemførelsen af sine undersøgelser støder på forhold, der er eller kan være en trussel mod flyvesikkerheden, fremsætter kommissionen – om muligt – omgående rekommandationer over for Trafikstyrelsen med henblik på iværksættelse af præventive tiltag.

Undersøgelse af flyvehavarier og flyvehændelser er reguleret i luftfartslovens §§ 134-144 b, Europa-Parlamentets og Rådets forordning nr. 996/2010 af 20. oktober 2010 om undersøgelse og forebyggelse af havarier og hændelser inden for den civile luftfart og om ophævelse af direktiv 94/56/EF samt i Chicago-konventionen af 1944 angående international civil luftfart

og i Annex 13 hertil, hvori der fastsættes internationale standarder og anbefalet praksis vedrørende gennemførelsen af undersøgelser.

Forordning 996/2010 finder kun anvendelse på undersøgelse af havarier og alvorlige hændelser inden for EU bortset fra de såkaldte bilag II-fly, der er nævnt i EASA grundforordningen 216/2008 af 20. februar 2008, som bl.a. omfatter historiske fly, fly opereret på national flyvetilladelse og visse mindre privatfly, herunder ultralette fly.

Havarier og hændelser, der ikke er omfattet af forordningen, herunder havarier og hændelser på Færøerne, er i stedet omfattet af luftfartslovens bestemmelser.

Det fremgår af § 134, stk. 3, at HCLJ i visse tilfælde skal supplere sig med repræsentanter for fremmede stater og i øvrigt kan supplere sig med særligt sagkyndige i det omfang, hvor det findes hensigtsmæssigt, ligesom HCLJ har mulighed for at stille repræsentanter til rådighed for andre stater i tilfælde, hvor et dansk registreret luftfartøj eller danske statsborgere har været involveret i et flyvehavari eller en flyvehændelse.

I henhold til luftfartsloven § 141 skal HCLJ løbende holde Trafikstyrelsen underrettet om fund og omstændigheder, der skønnes af væsentlig betydning for flyvesikkerheden. Derudover samarbejder HCLJ i henhold til § 138 med forsvaret i de tilfælde, hvor også militære luftfartøjer er indblandet eller som indtræffer på militært område i henhold til særlig aftale.

HCLJ må for at dække et meget bredt fly-operativt og -teknisk spektrum nødvendigvis indrage forskellige sagkyndige og akkrediterede repræsentanter med egne eksperter i sine undersøgelser. I forbindelse med gennemførelsen af sine undersøgelser er det normalt, at der deltager sagkyndige fra fly- og motorfabrikant og andre eksterne eksperter. De involverede flyselskaber bidrager i nødvendigt omfang med tilvejebringelse af dokumentation og anden baggrundsinformation, der rekvireres af HCLJ.

Det er HCLJ, der bestemmer omfanget af undersøgelerne, ligesom det er HCLJ, der udarbejder en rapport, evt. en kort foreløbig redegørelse, eller beslutter – i tilfælde, hvor det findes hensigtsmæssigt med en afrapportering i kort form – om der i stedet for en rapport skal udarbejdes en redegørelse, jf. luftfartsloven §§ 142 og 143.

Undersøgelsens resultat skal indeholde en udtalelse om eventuelle forholdsregler til forebygning af havarier eller hændelser af samme eller lignende artikel

HCLJ behandler årligt ca. 100 indberetninger, der resulterer i offentliggørelse af henholdsvis redegørelser og rapporter.

Kommissionen har i henhold til lovens § 140, stk. 1, adgang til uden retskendelse at foretage undersøgelser af flyvehavarier og -hændelser, også på privat grund.

I henhold til luftfartslovens § 144 a er HCLJ forpligtet til over for uvedkommende at hemmeligholde, hvad kommissionen måtte blive vidende om i forbindelse med sine undersøgelser.

Bestemmelser i luftfartslovgivningen om Havarikommisions undersøgelsespligt er ved en ændring af luftfartsloven i juni 2013 (lov nr. 654 af 12. juni 2013) ændret således, at undersøgelsespligten tilpasses international lovgivning på området.

Det betyder, at HCLJ med virkning fra 1. juli 2013 skal undersøge havarier med luftfartøjer, der er nationalt registreret, og undersøge alvorlige hændelser med luftfartøjer, der vejer over 2.250 kg. Det betyder, at HCLJ ikke som hidtil skal undersøge havarier med ultralette luftfartøjer og alvorlige hændelser for de såkaldte bilag II-fly, hvis disse vejer 2.250 kg eller derunder. HCLJ skal heller ikke længere undersøge ikke-alvorlige hændelser.

De hændelser, der ikke er alvorlige, og som hidtil har været indberettet til og undersøgt af HCLJ, skal nu indberettes til Trafikstyrelsen efter luftfartslovens § 89 b i lighed med driftsforstyrrelser og andre irregulære forhold af betydning for flyvesikkerheden, jf. BL 8-10.

Loven gælder ikke for Færøerne, men kan ved kongelig anordning sættes helt eller delvist i kraft for Færøerne med de ændringer, som de færøske forhold tilsiger. Der vil der blive igangsat en proces med henblik på afklaring af, om Færøerne ønsker, at loven også skal gælde for Færøerne, og den vil i givet fald efterfølgende blive sat i kraft ved en kongelig anordning.

HCLJ har i perioden fra 1990 behandlet 13 sager vedrørende flyvehændelser/havarier på Færøerne.

I henhold til Chicago-konventionens artikel 26 og Annex 13 påhviler det medlemsstaten, dvs. Kongeriget Danmark, at foranstalte undersøgelse af alle havarier eller hændelser, der finder sted inden for dansk territorium, og af havarier og hændelser med dansk registrerede luftfartøjer, der finder sted uden for noget lands territorium. Færøske luftfartøjer vil som neden for nævnt stadig skulle registreres med landekoden OY og dermed i internationale sammenhænge blive betragtet som danske, selv om luftfartsområdet overtages af Færøerne.

ICAO-reglerne indeholder ingen krav til medlemsstaterne om, hvordan de sikrer, at undersøgelserne foranstaltes ud over, at det skal være en uafhængig undersøgelse, og undersøgelsesinstansen skal have fuld myndighed/kontrol over undersøgelsen. Der kan derfor som udgangspunkt godt oprettes en særlig færøsk havarikommision.

3.6.1. Vurdering af ressource- og kompetencemæssige behov ved en overtagelse

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for følgende ressourcer og kompetencer i relation til området *Havarikommisionen*:

Ressourcer: Hvis Færøerne ønsker at etablere en havarikommision, skal der i henhold til ICAO reglerne være en lille beredskabsenhed med de beskrevne kompetencer, som vil kunne rykke ud, hvis der indtræffer et flyvehavari mv.

Kompetencer

De medarbejdere, der skal arbejde i en havarikommision, der skal undersøge havarier og hændelser på luftfartsområdet, skal have en luftfartsmæssig uddannelse, eksempelvis som flyingeniør, flymekaniker eller erhvervspilot med flere års praktisk erfaring fra luftfartsbranchen. Herudover stilles krav om indgående kurser og praktisk erfaring specielt rettet mod undersøgelsesarbejdet mv. i forbindelse med havarier og hændelser.

Såfremt hjemmestyret ikke måtte ønske at etablere sin egen havarikommision, ses der ikke umiddelbart at være noget til hinder for i forbindelse med en overtagelse af luftfartsområdet at aftale, at Havarikommisionen for Civil Luftfart og Jernbane – mod betaling – gennemfører undersøgelserne af flyvehavarier og -hændelser, som indtræffer på Færøerne. Dette vil dog kræve, at havarikommisionen har indgående kendskab til den færøske luftfartslovgivning,

som vil kunne afvige fra den danske, når de færøske myndigheder laver nye regler på området.

3.7. Registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer

Registrering af luftfartøjer

Efter Chicagokonventionen skal medlemsstaterne føre et nationalt register over luftfartøjer, som samtidig skal tildeles en registreringsbetegnelse, der indledes med en nationalitetskode, som tildeles internationalt, for Danmarks vedkommende OY. Registreringsbetegnelsen (f. eks. OY-ABC) skal anbringes på luftfartøjet (svarende til nummerplader på en bil). Registreringen af et luftfartøj i en ICAO-medlemsstat er den grundlæggende forudsætning for, at luftfartøjet kan flyve i andre landes luftrum. Registreringen afgør desuden, hvilken stat der fører tilsyn med det pågældende luftfartøj, nemlig registreringslandet, jf. Chicago-konventionens artikel 12.

Færøerne kan ikke opnå sin egen nationalitetskode, men der ses ikke umiddelbart at være noget til hinder for, at det nationale register opdeles i to administrationer. I forbindelse med en eventuel overtagelse af luftfartsområdet kunne Færøerne f.eks. tildeles et antal registreringsbetegnelser (3-bogstavskombinationer) inden for OY-betegnelserne reserveret for færøske luftfartøjer.

Registrering af rettigheder i luftfartøjer

Registrering af rettigheder (f.eks. panterettigheder) i et luftfartøj svarer til tinglysning af rettigheder i fast ejendom. Da luftfartøjer i modsætning til fast ejendom ikke er stationære, men kan flyttes fra ét lands nationalitetsregister til et andet lands register, er der i 1948 indgået en konvention om international anerkendelse af rettigheder i luftfartøjer (Genevekonventionen). Danmark har ratificeret konvention i 1962 og implementeret den ved lov om registrering af rettigheder i luftfartøjer, jf. lovbekendtgørelse nr. 1035 af 28. august 2013. Ved en ændring af loven i 1990 blev registreringen overført fra Københavns Byret til det tidligere Statens Luftfartsvæsen, nu Trafikstyrelsen.

Konventionen indebærer, at rettigheder i luftfartøjer nyder international beskyttelse, hvis rettigheden er registreret i et land, der har tiltrådt Geneve-konventionen, hvilket har betydning, hvis et luftfartøj skifter registreringsland. Konventionen indebærer, at et dansk luftfartøj, hvori der er registreret en panteret, kan flyttes til et andet lands register, uden at panterettigheden skal registreres igen i det nye registreringsland. I praksis sender Trafikstyrelsen i forbindelse med et luftfartøjs sletning fra det danske nationalitetsregister en kort meddelelse til det nye registreringsland om, at der i Danmark er registreret en panteret af størrelsесordenen X til kreditor Y. Det nye registreringsland indfører så denne meddelelse i deres rettighedsregister. Den internationale anerkendelse af rettigheder har endvidere betydning, hvis der i udlandet bliver gjort udlæg i et dansk luftfartøj, f. eks fordi der skyldes lufthavnsafgifter eller en route afgifter i det pågældende land. Hvis ”udlægslandet” har tiltrådt Geneve-konventionen, skal udlægget respektere de pantehæftelser, der er registreret i Danmark, dvs. at udlægget får prioritet efter pantehæftelserne.

Muligheden for at få registreret rettigheder med beskyttelse efter Geneve-konventionen har især betydning i forbindelse med finansiering af indkøb af nye fly.

Konventionen gælder mellem kontraherende stater, og da der ikke er taget forbehold for Færøerne, gælder konventionen også for Færøerne. Der er dog formentlig ikke noget til hinder for, at rettigheder i færøske luftfartøjer registreres i et færøsk rettighedsregister, men det er fortsat den danske stat, der over for andre lande må indestå for registreringen og den retsbeskyttelse, som registreringerne opnår på Færøerne i henhold til konventionen.

Forudsætningen for, at en rettighed kan registreres i Danmark og opnå international beskyttelse efter Geneve-konventionen, er, at luftfartøjet er registreret i det danske nationalitetsregister. Hvis Færøerne overtager luftfartsområdet og dermed nationalitetsregistreringen af luftfartøjer hjemmehørende på Færøerne, omfatter dette også registreringen af rettigheder i sådanne luftfartøjer.

Lov om registrering af rettigheder i luftfartøjer er ved kgl. anordning nr. 1042 af 28. november 2000 blevet sat i kraft for Færøerne.

3.7.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for følgende kompetencer i relation til området *registrering af luftfartøjer og rettigheder i luftfartøjer*:

Kompetencer

Registrering af luftfartøjer i den del af registeret, der betegnes Nationalitetsregisteret, kræver ikke nødvendigvis medarbejdere med en teknisk-operativ baggrund inden for luftfart, men kan varetages af medarbejdere med en administrativ baggrund med indsigt i luftfartsforhold og indgående viden om regelsættet på området.

For så vidt angår den del af registeret, der betegnes Rettighedsregisteret, kræver dette en medarbejder med juridisk baggrund, da der er tale om en domstolsfunktion (tinglysning). Den daglige registrering (tinglysning) af eksempelvis panterettigheder vil imidlertid kunne varetages af en administrativ medarbejder.

3.8. Regelfastsættelsen og det internationale grundlag

Det er i folkeretten almindeligt antaget, at en stats geografiske territorium også inkluderer den dertil hørende luftsøjle. Det er således almindeligt anerkendt, at enhver stat har højhedsret over sit luftrum. Retten til at drive luftfart i luftrummet over andre stater har derfor måttet sikres ved aftale mellem landene (bilaterale luftfartsaftaler).

Chicago-konventionen

I 1944 blev der udarbejdet en konvention – Chicago-konventionen af 1944 (bilag 5) – der indeholder en række centrale bestemmelser om etablering og regulering af samarbejdet på en lang række områder inden for den internationale luftfart. Konventionen trådte i kraft den 4. april 1947, hvor den var ratificeret eller tiltrådt af det fastsatte antal lande, herunder de skandinaviske. Chicago-konventionen medførte et behov for en revision af den skandinaviske luftfartslovgivning og ligger til grund for luftfartsloven af 1960.

Medlemskab af ICAO

Medlemskab af ICAO kan efter Chicago-konventionens artikel 92 og 93 alene opnås af stater,

der er medlemmer af de Forenede Nationer. 191 stater er i dag medlemmer af ICAO. Der er ingen bestemmelser i konventionen om medlemskab for andet end stater. Konventionen omtaler heller ikke mulighed for observatørstatus, men der er som efter anden international praksis mulighed for tilstedsdeværelse – med ICAO’s indforståelse – af organisationer mv. med tilknytning til luftfarten. Der er hverken i ICAO-regi eller i medfør af anden almindelig international praksis kutyme for at give adgang for områder, der er dele af en medlemsstat, idet disse i stedet for vil kunne deltage i organisationernes aktiviteter som medlemmer af den pågældende stats delegation.

Da alene stater kan blive medlem af ICAO, kan Færøerne ikke blive optaget som medlem af ICAO. Danmark kan som medlem sammensætte sin repræsentation efter eget ønske, dog under hensyn til eventuelle krav til størrelsen heraf. Repræsentationen kan således sammensættes af repræsentanter fra såvel Danmark som Færøerne (og Grønland).

ICAO’s organisation

ICAO’s organisation består af en Forsamling, et Råd og sådanne andre organer, som måtte være nødvendige, jf. konventionens artikel 43. ICAO’s øverste myndighed er Forsamlingen, der består af alle medlemsstater, som hver har én stemme, jf. artikel 48 og 49.

De fem nordiske lande har sluttet sig sammen i et fælles samarbejde i NORDICAO og har hidtil på rotationsbasis opnået en af pladserne i Rådet, der er det styrende organ og består af 36 medlemmer, som udpeges af Forsamlingen, jf. artikel 50. Danmark har fra efteråret 2009 til efteråret 2013 været valgt ind i Rådet og har dermed repræsenteret de nordiske lande.

Rådspladsen er med virkning fra efteråret 2013 og til 2016 overgået til Norge, som på den seneste generalforsamling i 2013 blev valgt ind i Rådet.

Regelfastsættelse og operative forpligtelser som følge af medlemskab

Chicago-konventionen fastslår i artikel 37, at medlemsstaterne påtager sig at samarbejde med henblik på opnåelse af størst mulig ensartethed i forskrifter, normer, reglementer og organisation i forbindelse med luftfartøjer, personale, luftruter og hjælpetjeneste i alle forhold, hvor en sådan ensartethed kan lette og forbedre luftfarten.

Der er i tilknytning til Chicago-konventionen indgået tillægsaftaler, bl.a. transitoverenskomsten og transportoverenskomsten, jf. henholdsvis Overenskomst af 7. december 1944 om transitrettigheder for internationale luftruter, jf. bekendtgørelse nr. 60 af 12. december 1948, og "International Air Transport Agreement" (1944; ikke trådt i kraft og ikke tiltrådt af Danmark).

Med henblik på opfyldelsen af artikel 37 skal ICAO i tilknytning til Chicago-konventionen udarbejde og holde Annexer til Chicago-konventionen ajour indeholdende omfattende internationale standarder og rekommendationer – de såkaldte SARPs (Standards and Recommended Practices). Annexerne skal omfatte følgende områder, jf. artikel 37 i Chicago-konventionen:

- kommunikationssystemer og lufttrafikhjælpemidler, herunder landingshjælpemidler,
- lufthavne og landingspladser,
- luftfartsregler og lufttrafikpraksis,
- certificering af operativt personale,
- luftdygtighed,
- registrering og identifikation af luftfartøjer,
- indsamling og formidling af meteorologiske informationer,
- logbøger,
- flyvekort,
- told- og immigrationsprocedurer og
- luftfartøjer i nød og undersøgelser af havarier.

ICAO kan desuden vedtage standarder og rekommendationer om ethvert andet spørgsmål med forbindelse til flyvesikkerhed, regularitet og lufttrafiktjeneste, som til enhver tid skønnes relevante.

ICAO har for tiden udstedt 19 Annexer, der indeholder standarder og rekommendationer, jf. bilag 6.

Det er ICAO's Råd, der fastsætter SARPs, hvilket normalt sker efter indstilling fra den permanente kommission, Air Navigation Commission (ANC), der består af 19 medlemmer udpeget af Rådet. De nordiske lande har et medlem i ANC. Antallet af SARPs er ca. 10.000.

I forbindelse med behandlingen af forslag til ændringer i Annexer gennemføres en høringsproces, der omfatter alle medlemsstater, hvorved disse får mulighed for at fremføre synspunkter, der således indgår i den endelige behandling.

Trafikstyrelsen deltager altid i høringsprocessen ved at udtales sig om forslag om ændringer til Annexerne, når reglerne sendes i hørning i medlemsstaterne.

Såfremt luftfartsområdet overtages af Færøerne, kan disse høringer videresendes til landsstyret, som sender sine bemærkninger til Transportministeriet med henblik på, at landsstyrets synspunkter kan indgå i den danske besvarelse.

Gennem fastsættelse af standarder er der således fastsat et minimum sikkerhedsniveau for den civile luftfart på global basis.

Det følger af Chicago-konventionens artikel 38, at enhver medlemsstat, der ikke anser det for muligt i enhver henseende at følge de vedtagne standarder, straks skal give ICAO underretning om forskellene mellem dens egen praksis og de internationalt vedtagne standarder. Dette gælder også senere ændringer i ICAO-standarderne, hvorefter enhver stat, der ikke foretager de fornødne ændringer i sine egne regler, inden 60 dage efter vedtagelsen skal meddele ICAO, hvilke skridt staten agter at tage.

For så vidt angår bestemmelserne i selve Chicago-konventionen, er medlemsstaterne forpligtet til at gennemføre disse i deres egen lovgivning, og der er således ikke mulighed for at give underretning om, at man ikke ønsker at følge bestemmelserne heri. For så vidt angår rekommandationer, er der tale om anbefalinger, som hvert enkelt medlemsland beslutter, om man vil følge. Der er ikke knyttet nogen konsekvenser til, at en medlemsstat ikke følger en rekommandation. Som følge af andre regler, f.eks. EU-retsakter, eller andre landes praksis kan konsekvensen af ikke at følge en rekommandation være, at andre lande træffer deres forholdsregler herimod, f.eks. hvis safety-standarder ikke er tilstrækkeligt tilgodeset.

Som eksempel kan nævnes, at ICAO-landene tidligere havde så meget tillid til hinanden, at man ikke foretog kontrol eller check af andre ICAO-landes sikkerhedsstandard, f.eks. for så vidt angår flyvninger mellem to ICAO-lande. Senere begyndte USA at udarbejde en liste over

lande, hvis luftfartøjer ikke fik lov til at lande på amerikansk territorium, uanset om disse lande var ICAO-lande eller ej. Dette tiltag er senere fulgt op af EU, som i 2005 har vedtaget forordning nr. 2111/2005 af 14. december 2005 om opstilling af en fællesskabsliste over luftfartsselskaber med driftsforbud inden for EU. Listen bliver i form af en Kommissionsforordning opdateret 2-3 gange om året.

ICAO har et omfattende auditeringsprogram – USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme) – som indebærer, at medlemsstaterne med mellemrum gennemgås for at kunne konstatere, i hvilket omfang de lever op til det internationale regelsæt, der er forudsætningen for, at den internationale luftfart kan fastholde det høje sikkerhedsniveau. Som led i dette program blev det tidligere Statens Luftfartsvæsen (nu Trafikstyrelsen) auditeret i 2008, hvor det blev konkluderet, at resultatet heraf generelt set var særdeles tilfredsstillende.

Danmarks deltagelse i ICAO

NORDICAO deltager med én repræsentant i ANC (Air Navigation Commission) og p.t. deltager en repræsentant fra Finland.

Trafikstyrelsen deltager ikke p.t. i ICAO-arbejdsgrupper med *globale* arbejdsopgaver, der tager sigte på det globale luftfartsområde.

Trafikstyrelsen deltager i det *regionale* arbejde, dvs. vedrørende det nordatlantiske område, inden for ICAO, herunder i North Atlantic System Planning Group (NATSPG), der blev nedsat af Rådet i 1967 med den opgave kontinuerligt at følge, studere og evaluere luftfartstjenestesystemet i lyset af konstant ændrede trafikkarakteristika, teknologiske fremskridt og opdaterede forventninger til trafikmængde og trafikmønstre. Trafikstyrelsen er medlem af gruppen og deltager i enkelte af de underarbejdsgrupper, der er nedsat.

JAA-samarbejdet

I 1990 indledte de europæiske luftfartsmyndigheder et frivilligt samarbejde – Joint Aviation Authorities, det såkaldte JAA – om at udarbejde fælles normer om udformning, fabrikation og vedligeholdelse af luftfartøjer, operation af luftfartøjer samt certificering af flyvebesætningsmedlemmer, de såkaldte JAR'er (Joint Aviation Requirements). Formålet med JAA-samarbejdet har bl.a. været at opnå et højere sikkerhedsniveau end det, der kan opnås globalt

under ICAO-samarbejdet, hvor alle verdens lande skal være enige. JAA-samarbejdet ophørte formelt den 30. juni 2009, hvor områderne omfattet af regelsættet i de kommende år gradvist vil blive omfattet af EU-regler, de såkaldte EASA-regler, der udarbejdes under Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, EASA. JAA-reglerne og de danske regler, der gennemfører disse, er fortsat gældende inden for områderne personcertificering af flyvende personale, flyveskoler, simulatorer og luftfartsselskabers operationelle godkendelse, for så vidt angår helikoptere. Reglerne, der også gælder for Færøerne, finder således anvendelse, indtil der i EU-området indføres detaljerede regler på disse områder.

EU-regler og EASA

Inden for EU er der gennemført en gradvis liberalisering af luftfartsområdet, hvilket har medført etablering af et frit indre marked i EU-landene, for så vidt angår flyvning i eller mellem EU-landene, suppleret med EØS-landene Norge og Island. På det flyvesikkerhedsmæssige område er det Det Europæiske Luftfartssikkerhedsagentur, EASA, som er grundstenen i EU's strategi. Agenturets opgave er at arbejde for, at den civile luftfart bliver så sikker og miljøvenlig som muligt, herunder at der etableres et ensartet sikkerhedsniveau. EASA er oprettet på grundlag af forordning nr. 1592/2002 af 15. juli 2002, som også udgør grundforordningen om de fælles regler for civil luftfart. Forordningen er i dag afløst af forordning nr. 216/2008 af 20. februar 2008. Hermed udvides ansvarsområdet til ud over luftdygtighed også at omfatte fælles overordnede regler for operation af luftfartøjer (OPS), herunder tredjelandes operatører samt personcertifikater. Ved en ændring i 2009 af forordning 216/2008 (forordning 1108/2009) blev flyvepladser og lufttrafikstyring også omfattet af EASA's overordnede regler. Inden for de enkelte områder er der i varieret omfang fastsat detaljerede tekniske regler (gennemførelsesbestemmelser). Herudover er der udstedt EU-regler på security området (forordning 300/2008 af 11. marts 2008), regler om miljø (støj), arbejdsmiljø, passagerrettigheder, luft havnstakster mv.

Færøerne er ikke medlem af EU, og der eksisterer ikke for Færøerne en associeringsordning på luftfartsområdet. Færøerne indgår således ikke i fællesskabernes indre marked for luftfart, ligesom forordningerne på området heller ikke gælder flyvning på Færøerne eller mellem Færøerne og de europæiske fællesskabers område.

Som led i EU's luftfartspolitik over for tredjelande søges bl.a. indgået luftfartsaftaler mellem EU og nabolandene, hvorved luftfartsmarkedet udvides til at omfatte disse lande, så vidt muligt på grundlag af EU's bestemmelser for luftfart (*acquis'et*). En af disse luftfartsaftaler er den såkaldte FELO-aftale, som er nærmere beskrevet i afsnit 3.1 ovenfor.

Luftfartsloven og forholdet til Færøerne

Luftfartslovgivningen går tilbage til 1919, hvor den første luftfartslov blev vedtaget. Loven var oprindelig en lov om benyttelse af luftfartøjer og blev senere gradvist udvidet indtil loven af 1960, der udgør grundstammen af den struktur, luftfartslovgivningen har i dag. Der er også siden 1960 med jævne mellemrum gennemført ændringer af luftfartsloven.

Luftfartsloven er i vid udstrækning en rammelov, der forudsættes udfyldt ved administrative forskrifter. Disse findes dels i bekendtgørelser, dels, for så vidt angår de teknisk/operative forhold i Bestemmelser for civil Luftfart, de såkaldte BL'er. Senest ved bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 er en række af transportministerens beføjelser i luftfartsloven delegeret til Trafikstyrelsen.

I bemærkningerne til § 158 i 1960-loven fremgår bl.a., at der i lovforslaget er optaget en bestemmelse om, at loven ikke gælder for Færøerne, men at det ved kgl. anordning kan bestemmes, at loven tillige skal gælde for Færøerne i det omfang og med de ændringer, som indstilles af Færøernes Lagting.

Luftfartsloven er ved anordning nr. 130 af 3. marts 1989 sat i kraft pr. 1. maj 1989 for Færøerne på baggrund af luftfartsloven, som den fremgår af lovbekendtgørelse nr. 408 af 11. september 1985. Ved anordning nr. 573 af 9. august 1990 er tillige lovens kapitel 9 (befordring med luftfartøj), jf. lov nr. 111 af 11. marts 1987 om ændring af lov om luftfart, sat i kraft for Færøerne.

Der er i 2013 i tilslutning hertil udstedt en ny anordning, som sætter alle senere ændringer af luftfartsloven til og med lov nr. 470 af 18. maj 2011 (Kommunal drift af flyvepladser, regulering af erstatningsansvarsgrænser, sletning i register af luftfartøjer og udstedelse af forbud og

påbud mv.) i kraft for Færøerne. Der henvises til anordning nr. 905 af 4. juli 2013 om ikræft-træden for Færøerne af forskellige ændringslove til lov om luftfart.

For så vidt angår de færøske myndigheders overtagelse af luftfartsområdet, henvises til indledningen om overtagelseslovgivningen.

3.8.1. Vurdering af kompetencemæssige behov ved en overtagelse

Hvis luftfartsområdet overtages, vurderes der at være behov for kompetencer i relation til området *regelfastsættelsen og det internationale grundlag herfor*:

Kompetencer

Den meget tætte internationale regulering af luftfartsområdet, som bl.a. fastsættes af ICAO som ændringer til Chicago-konventionens Annexer, betyder, at disse ændringer som udgangspunkt skal gennemføres i national lovgivning. Det betyder, at Færøerne vil være forpligtet til at gennemføre sådanne ændringer i en færøsk luftfartslovgivning.

Regelfastsættelsen dækker hele luftfartsspektret og kræver derfor et bredt spænd af faglig specialviden på såvel det teknisk-operative område som på det juridiske og økonomiske område afhængigt af den regulering, der skal gennemføres.

Der er i dag udstedt ca. 160 BL'er fordelt på 11 hovedområder (serier).

Når Færøerne bliver omfattet af FELO-aftalen, hvorved EU's luftfartsmarked udvides til at omfatte EU-landene, Norge, Island og et antal lande på Vestbalkan, vil Færøerne tillige blive omfattet af EU-lovgivningen på luftfartsområdet, og dermed skal der også være kompetencer med indgående kendskab til EU-reglerne.

4. Færøsk luftfartsmyndighed

Overtager Færøerne luftfartsområdet, skal de færøske myndigheder, i overensstemmelse med de internationale retningslinjer fastsat af ICAO, etablere en færøsk luftfartsmyndighed og organisation, der er i stand til at varetage de flyvesikkerhedsmæssige opgaver, som Danmark og Færøerne er forpligtet til at varetage som følge af Kongeriget Danmarks medlemskab af ICAO. Når Færøerne inkorporeres i den omtalte FELO-aftale om EU's luftfartsmarked, vil en færøsk luftfartsmyndighed også skulle være i stand til at varetage de opgaver, som følger af EU-reglerne på luftfartsområdet.

Dette indebærer, at en sådan luftfartsmyndighed skal være en faglig bæredygtig organisation, dvs. en organisation, der medarbejdermæssigt, teknologisk, ledelsesmæssigt og organisatorisk kan løse disse opgaver.

Myndigheden skal derfor være bemanded med de kompetencer, der er beskrevet i denne rapport under de enkelte områder.

Det drejer sig navnlig om følgende hovedområder:

- Godkendelse af og tilsyn med flyvepladser og teletekniske anlæg
- Godkendelse af og operativt tilsyn med luftfartsselskaber
- Godkendelse af og teknisk tilsyn med luftfartøjer og selskabernes tekniske organisation
- Godkendelse af og tilsyn med uddannelsesvirksomheder vedrørende piloter (flyveskoler), samt flyveledere/AFIS-operatører og flymekanikere
- Godkendelse af og tilsyn med flyværksteder
- Godkendelse af og tilsyn med lufttrafiktjenesteenheder, meteorologiske tjenester mv.
- Security (forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed)

Generelt gælder, at luftfartsinspektører som udgangspunkt skal have et kompetenceniveau, som matcher dem, de skal føre tilsyn med. Ligeledes skal de have indgående viden om regelsættet på det pågældende område og praktisk erfaring med, hvordan tilsynsarbejdet udføres på det område, der føres tilsyn med.

Dette indebærer, at der skal være en medarbeiterstab med højt specialiserede uddannelser og baggrund med erfaring som ingeniør, flymekaniker, pilot, flyveleder/AFIS-operatør, meteorolog og flyvelæge. Hertil kommer medarbejdere med juridisk, økonomisk og administrativ baggrund.

Det vurderes, at der samlet set vil være behov for en bemanding i størrelsesordenen ca. 10 – 15 medarbejdere, da det er nødvendigt, at luftfartsmyndigheden har en ”basis-ekspertise” inden for de forskellige områder, da luftfartsområdet spænder meget vidt og er teknisk og operativt komplekst. Regelfastsættelsen alene omfatter hele luftfartsområdet og kræver derfor ud over juridisk ekspertise også luftfartsfaglig specialviden. En og samme person vil muligvis på visse områder kunne have en uddannelsesmæssig baggrund, der dækker mere end et område. Omfanget af tilsynsopgaver mv. vil formentlig variere i perioder afhængigt af konjunkturerne i luftfartsbranchen på et givent tidspunkt. I perioder med vækst, vil der eksempelvis kunne opstå nye luftfartselskaber, der skal godkendes, eller der skal anskaffes nye luftfartstøjer, hvilket vil betyde, at luftfartsmyndigheden vil skulle matche dette behov i form af operativ og teknisk godkendelse af sådanne selskaber og luftfartstøjer.

Endvidere skal myndigheden etablere et system som sikrer, at ICAO-reglerne og i givet fald EU-reglerne samt ændringer hertil bliver implementeret i den færøske luftfartslovgivning.

Ligeledes skal der etableres et system til styring af tilsynsarbejdet herunder hvilke tilsyn, der skal udføres og efter hvilke retningslinjer, hvornår tilsynene skal udføres, og hvordan der skal følges op samt reageres og sanktioneres i forhold til konstaterede fejl og mangler eller andre afvigelser fra regelsættet, de såkaldte ”findings”.

Med henblik på at identificere sikkerhedsmæssige risiciområder inden for luftfarten, og for at belyse effekten af tilsynsarbejdet, skal der være et system, der kan håndtere indberetninger af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder fra luftfartsbranchen og foretage analyser heraf.

Endelig skal der oprettes et regionalt register til registrering af luftfartstøjer og rettigheder i luftfartstøjer (Luftfartøjsregisteret), hvori færøske luftfartstøjer kan registreres, og hvori der kan registreres bl.a. panterettigheder.

Såfremt der indgås aftaler med andre landes luftfartsmyndigheder om på Færøernes vegne og mod betaling at udføre en del af de ovennævnte tilsyn, vil kravene til bemanding og kompetencer kunne ændres. En sådan aftale fritager dog ikke en evt. færøsk luftfartsmyndighed for ansvaret for at opbygge en vis kompetence på området. Selv om tilsynet bliver udført af andre, vil den færøske myndighed stadig have det overordnede ansvar for tilsynet, herunder ansvaret for planlægning, iværksættelse og opfølgning på tilsynet.

5. Mulig overgangsordning

Hvis Færøerne overtager luftfartsområdet, vil der kunne blive behov for, at der i en periode etableres en overgangsordning, indtil de færøske myndigheder har fået opbygget og etableret en færøsk luftfartsmyndighed som beskrevet i afsnit 4.

Luftfartsområdet skal, som det fremgår af overtagelsesloven, overtages samlet. Der er således ikke mulighed for, at de enkelte områder og opgaver overtages gradvist.

I lyset heraf foreslås følgende model for en overgangsordning:

Tidspunktet for overtagelse af luftfartsområdet fastsættes således, at de færøske myndigheder får tilstrækkelig tid til at etablere en færøsk luftfartsmyndighed og -organisation, der er i stand til at varetage de flyvesikkerhedsmæssige opgaver såvel ledelses- og medarbejdermæssigt som teknologisk. Området kan derfor først overgå, når den færøske myndighed er på plads.

Fordelen ved modellen er, at de færøske myndigheder får mulighed for i opbygningsfasen i nødvendigt omfang at søge faglig bistand og oplæring af medarbejdere hos de danske luftfartsmyndigheder, samtidig med at kontinuiteten på området bevares. Endvidere sikres en klar og utvetydig ansvarsfordeling i hele overgangsperioden.

Da luftfartsområdet er meget komplekst og omfattende, må en sådan bistand kunne forudsese at indebære et ikke ubetydeligt ressourcetræk hos de danske luftfartsmyndigheder. Det forudsættes derfor, at der tilføres de nødvendige ressourcer hertil.

De danske myndigheder vil dog også efter overtagelsen yde bistand (mod betaling) til den nye luftfartsmyndighed, hvis der opstår behov for det.

6. Sammendrag af ovennævnte beskrivelse af luftfartsområdet

Såfremt luftfartsområdet overtages af de færøske myndigheder, sker dette inden for overtagelseslovens rammer. Tidspunktet for overtagelsen fastsættes således af de færøske myndigheder efter forhandling med regeringen.

Hovedproblemstillingerne – som skitseret i ovennævnte beskrivelse – er den meget tætte internationale regulering af luftfartsområdet bundet op på, at det er Kongeriget Danmark, der som stat har en række folkeretlige forpligtelser på luftfartsområdet, som gælder for Færøerne – også efter en overtagelse af luftfartsområdet.

Ved en evt. færøsk overtagelse af luftfartsområdet er der derfor en lang række spørgsmål, der skal afdækkes, såvel om den internationale flyvning som den flyvning, der skal foregå mellem Færøerne og Danmark efter en eventuel overtagelse. Her tænkes navnlig på de gennemgåede sikkerhedsmæssige standarder i såvel ICAO som i europæisk regi. Endvidere vil det være centralt inden overtagelsen at afklare, hvordan Danmark og Færøerne vil udmønte det praktiske samarbejde efter en overtagelse med henblik på at sikre, at Færøerne orienteres tilstrækkeligt om de internationale regler, og at Færøerne orienterer Danmark om, hvordan Færøerne i praksis lever op til forpligtelserne. Der vil i denne forbindelse kunne hentes inspiration i de aftaler, der er lavet mellem Færøerne og Danmark på andre overtagne sagsområder, og hvor der er aftalt procedurer for gensidig orientering i forhold til internationale forpligtelser og udvikling på området.

Bilag 1

Danske regler, der gælder for Færøerne

1. Love

- Bekendtgørelse nr. 1373 af 4. december 2013 af anordning om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart (indeholder anordning nr. 130 af 3. marts 1989 om ikrafttræden for Færøerne af lov om luftfart med de ændringer, der følger af anordning nr. 573 af 9. august 1990 og anordning nr. 905 af 4. juli 2013)
- Anordning nr. 1042 af 28. november 2000 om ikrafttræden for Færøerne af lov om registrering af rettigheder over luftfartøjer (på baggrund af rettighedsregistreringsloven, som den fremgår af lovbekendtgørelse nr. 620 af 15. september 1986, som ændret ved lov nr. 396 af 13. juni 1990)

2. Bekendtgørelser

- Bekendtgørelse nr. 893 af 29. august 2012 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klage, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter
- Bekendtgørelse nr. 855 af 23. juni 2011 om kaldesignaler og identifikationsnumre til luftfartsradiotjenester i dansk indregistrerede luftfartøjer eller på jordstationer
- Bekendtgørelse nr. 51 af 22. januar 2009 om gebyr for registrering af rettigheder over luftfartøjer mv.
- Bekendtgørelse nr. 763 af 11. juli 2008 om lufttransport af farligt gods
- Bekendtgørelse nr. 271 af 15. april 2005 om forsikring for luftfartøjer og minimumsgrænser herfor for flyvning i Grønland og på Færøerne
- Bekendtgørelse nr. 548 af 16. juni 2004 om ikrafttræden af § 1, nr. 3 i lov om ændring af lov om luftfart
- Bekendtgørelse nr. 387 af 29. maj 2000 om firmaflyvning
- Bekendtgørelse nr. 301 af 30. april 1997 om meddelesespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser, som ændret ved BEK nr. 846 af 20. juni 2013,

Bekendtgørelse om ændring af bekendtgørelse om meddelelsespligt med hensyn til flyvehavarier og flyvehændelser

- Bekendtgørelse nr. 340 af 28. april 1997 om arbejdsmedicinske undersøgelser efter lov om luftfart
- Bekendtgørelse nr. 527 af 23. juni 1995 om transport af våben, eksplosivstoffer, krigsmateriel og krigsammunition m.v. med civile luftfartøjer
- Bekendtgørelse nr. 17315 af 1. juni 1994 om forebyggelse af forbrydelser mod luftfartens sikkerhed
- Bekendtgørelse nr. 173 af 13. marts 1991 om ordensreglement på flyvepladser på Færøerne

3. Bestemmelser for Civil Luftfart

BL 1-serien - luftfartøjer og luftfartøjsmateriel

- BL 1-1, Bestemmelser om vedligeholdelse af luftfartøjer, der anvendes til erhvervsmæssig luftfart mv., 5. udgave af 2. juli 2012
- BL 1-2, Bestemmelser om vedligeholdelse af luftfartøjer, der udelukkende anvendes til privatflyvning, bortset fra firmaflyvning, 2. udgave af 2. juli 2012
- BL 1-3, Bestemmelser om vedligeholdelse af luftfartøjer (Bilag II luftfartøjer), 1. udgave af 2. juli 2012
- BL 1-5, Bestemmelser om amatørbygning af luftfartøjer, 2. udgave af 1. oktober 1980
- BL 1-7, Bestemmelser for flyvehåndbøger for luftfartøjer med største flyvevægt over 5.700 kg, 1. udgave af 1. januar 1967
- BL 1-8, Bestemmelser for selskabsflyvehåndbøger, 1. udgave af 1. januar 1967
- BL 1-10, Bestemmelser om nødradiopejlsendere (ELT), 3. udgave af 6. december 2010
- BL 1-11, Bestemmelser om driftsstatistik, 2. udgave af 7. december 2006
- BL 1-12, Bestemmelser om luftdygtighedsbevis om flyvetilladelse samt certificeringskrav og udstyrskrav, 5. udgave af 23. juni 2011
- BL 1-16, Bestemmelser om udvidet terræn advarselssystem (Enhanced Ground Proximity Warning System), 3. udgave af 24. oktober 2006

- BL 1-17, Bestemmelser om radioudstyr i dansk registrerede luftfartøjer, 2. udgave af 23. juni 2009
- BL 1-19, Bestemmelser om luftfartøjsdokumenter mv. for luftfartøjer, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig luftrtransport, 3. udgave af 4. december 2009
- BL 1-20, Bestemmelser om flyvning med udstyr ude af funktion, 1. udgave af 1. februar 1986
- BL 1-23, Bestemmelser om nationalitets- og registreringsmærker m.m. for luftfartøjer, 1. udgave af 1. januar 1987
- BL 1-23 A, Bestemmelser om ændring af BL 1-23, 1. udgave 18. januar 1991

BL 2-serien - værksteder

- BL 2-1, Bestemmelser om virksomheders autorisation til vedligeholdelse af luftfartøjer, 2. udgave af 6. december 2006
- BL 2-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 2-1, 1. udgave af 28. juli 2010
- BL 2-2, Bestemmelser om godkendelse af foreninger til konstruktion, fremstilling, opbygning, reparation, restaurering og vedligeholdelse af luftfartøjer på amatørbasis, 2. udgave af 18. december 2009
- BL 2-4, Bestemmelser om gennemførelse af forordning nr. 2042/2003 om vedvarende luftdygtighed, -dele og apparatur og om godkendelse af organisationer og personale, der deltager i disse opgaver på Færøerne og i Grønland, 3. udgave af 15. december 2006
- BL 2-6, Bestemmelser om tilladelse til taxi af luftfartøjer, 1. udgave af 15. december 2006

BL 3-serien - flyvepladser

- BL 3-1, Bestemmelser om etablering af offentlige VMC-flyvepladser, 1. udgave af 10. marts 1993
- BL 3-2, Bestemmelser om etablering af offentlige IMC-flyvepladser, 2. udgave af 10. marts 1993
- BL 3-2 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-2, 1. udgave af 15. december 1994

- BL 3-3, Bestemmelser om NAV-anlæg (radionavigations- og radiolandingsanlæg på jorden), 5. udgave af 21. maj 2008
- BL 3-5, Bestemmelser om helikopteranlæg på havanlæg, 4. udgave af 18. december 2006
- BL 3-6, Bestemmelser om tankning af luftfartøjer, tankningspersonale/tanknings-tjeneste og tankningsanlæg, 3. udgave af 6. december 2010
- BL 3-7, Bestemmelser om anmeldelse, registrering og afmelding af private flyvepladser, 2. udgave af 24. november 2009
- BL 3-8, Bestemmelser om etablering og drift af helikopterflyvepladser, 2. udgave af 12. december 2008
- BL 3-9, Bestemmelser om brand- og redningstjeneste, 3. udgave af 4. juli 1995
- BL 3-9 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-9, 1. udgave af 8. juli 2010
- BL 3-10, Bestemmelser om luftfartshindringer, 2. udgave af 22. januar 2010
- BL 3-12, Bestemmelser om arbejdsaktiviteter på offentlige flyvepladser, 1. udgave af 1. september 1984
- BL 3-13, Bestemmelser om godkendelse og drift af baner, der skal anvendes til starter med en banesynsvidde (RVR) mindre end 350 m og præcisionslandingsbaner kategori II og III, 2. udgave af 23. juni 2011
- BL 3-16, Bestemmelser om forholdsregler til nedsættelse af kollisionsrisikoen mellem luftfartøjer og fugle/pattedyr på flyvepladser, 4. udgave af 31. januar 2005
- BL 3-18, Bestemmelser om etablering af flyvepladsledelse på godkendte flyvepladser mv., 3. udgave af 12. oktober 2006
- BL 3-22, Bestemmelser om rundflyvningsflyvepladser, flyvemaskine, 2. udgave af 26. marts 1990
- BL 3-31, Bestemmelser om selvvalg af helikopterflyvepladser, 1. udgave af 1. juli 1987
- BL 3-31 A, Bestemmelser om ændring af BL 3-31, 1. udgave af 19. oktober 1987
- BL 3-36, Bestemmelser om flyvepladser på vandområder for søflyvemaskiner mv., 2. udgave af 18. april 1990
- BL 3-38, Bestemmelser om anvendelse af geografiske koordinater, 1. udgave af 23. januar 1997

- BL 3-41, Bestemmelser om benyttelse af laserlysudstyr til udendørs formål, 1. udgave af 25. september 2003
- BL 3-42, Bestemmelser om etablering, ændring, drift og vedligeholdelse af luftfartstjenestesystemer, 1. udgave af 18. december 2006

BL 5-serien - flyvevirksomhed

- BL 5-00, Bestemmelser vedrørende definitioner for flyveoperationer (BL 5-serien), 1. udgave af 16. december 2009
- BL 5-1, Bestemmelser om erhvervsmæssig ambulanceflyvning og sygetransport, 5. udgave af 10. marts 1993
- BL 5-1 A, Bestemmelser om ændring af BL 5-1, 5. udgave af 10. marts 1993
- BL 5-2, Bestemmelser om landbrugsflyvning, 6. udgave af 16. december 2009
- BL 5-3, Bestemmelser om civile flyveopvisninger, 4. udgave af 31. januar 1990
- BL 5-3 A, Bestemmelser om ændring af BL 5-3, 1. udgave af 10. september 1991
- BL 5-3 B, Bestemmelser om ændring af BL 5-3, 4. udgave af 31. januar 1990
- BL 5-4, Bestemmelser om rundflyvning, 6. udgave af 16. december 2009
- BL 5-5, Bestemmelser om standardmasser til brug for planlægning af flyvning med luftfartøjer, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport, 5. udgave af 29. oktober 2010
- BL 5-8, Bestemmelser om erhvervsmæssig målflyvning, målbugsering, reklameflyvning og reklamenedkastning, 3. udgave af 16. december 2009
- BL 5-10, Bestemmelser om EU-selskabers udøvelse af anden erhvervsmæssig luftfart i Danmark, 1. udgave af 16. december 2009
- BL 5-11, Bestemmelser om mindste sikre flyvehøjde for IFR-flyvning i offentlig lufttrafik, 2. udgave af 1. juli 1972
- BL 5-18, Bestemmelser om flyve- og tjenestetidsbegrensninger samt hviletid for besætningsmedlemmer under erhvervsmæssig lufttransport, 2. udgave af 2. juni 2008
- 5-18 A, Bestemmelser om ændring af BL 5-18, 1. udgave af 26. juni 2008
- BL 5-24, Operationelle bestemmelser for intern flyvning i Grønland samt for transitflyvning af Søndrestrøm flyveinformationsregion (FIR), 2. udgave af 26. juni 2008

- BL 5-25, Bestemmelser om generelle operationelle krav vedrørende luftfartøjers udstyr og instrumenter, 1. udgave af 21. januar 2005
- BL 5-34, Bestemmelser om erhvervsmæssig fotograferingsflyvning, 3. udgave af 16. december 2009
- BL 5-35, Bestemmelser om helikopterflyvning med hængende last, 2. udgave af 2. marts 1993
- BL 5-36, Bestemmelser om ledningsinspektion udført fra helikopter, 3. udgave af 16. december 2009
- BL 5-39, Bestemmelser om civil overlydsflyvning, 1. udgave af 1. juli 1983
- BL 5-42, Bestemmelser om generelle krav til støjemission ved start og landing med subsoniske jetflyvemaskiner, 3. udgave af 15. februar 1999
- BL 5-42 A, Bestemmelser om ændring af BL 5-42, 2. udgave af 25. februar 2002
- BL 5-45, Bestemmelser om meddelelsespligt i forbindelse med forvaring, afsætning og overlevering af personer ombord på luftfartøjer, 1. udgave af 5. februar 1997
- BL 5-46, Bestemmelser om forretningsorden for Arbejdsmiljørådet for luftfart, 1. udgave af 16. december 2002
- BL 5-50, Bestemmelser om godkendelse af luftfartsforetagender til at udføre erhvervsmæssig lufttransport, som ikke er omfattet af EU-OPS, 4. udgave af 23. juni 2009
- BL 5-55, Bestemmelser om flyvning i MNPS- og RVSM-luftrum, 1. udgave af 19. december 2000
- BL 5-60, Bestemmelser om IFR-flyvning med flyvemaskine, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport, 2. udgave af 12. december 2008
- BL 5-61, Bestemmelser om flyvning med flyvemaskine, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport, 1. udgave af 12. december 2008
- BL 5-65, Bestemmelser om VFR-flyvning med helikopter, der ikke opereres i henhold til bestemmelser for erhvervsmæssig lufttransport, 1. udgave af 22. december 2010

BL 6-serien - uddannelse

- BL 6-03, Bestemmelser om certificering, generelt, 6. udgave af 9. november 2004
- BL 6-03 A, Bestemmelser om ændring af BL 6-03, 1. udgave af 22. marts 2013

- BL 6-04, Bestemmelser om føring af flyvetid, 3. udgave af 29. januar 1999
- BL 6-05, Bestemmelser om helbredskrav, 5. udgave af 9. november 2004
- BL 6-05 A, Bestemmelser om ændring af BL 6-05, 1. udgave af 6. juli 2005
- BL 6-06, Bestemmelser om indsigtelse mod teoretiske prøver afholdt af Statens Luftfartsvæsen, 1. udgave af 12. november 2002
- BL 6-08, Bestemmelser om certifikater for betjening af radioanlæg i luftfartsradiostationer, 3. udgave af 2. juni 2008
- BL 6-09, Bestemmelser om indførelse af JAR-FCL (pilotcertifikater, flyvemaskine og helikopter) samt af SFAR-73, 3. udgave af 16. december 2009
- BL 6-10, Bestemmelser om pilotcertifikater/beviser, flyvemaskine og helikopter, 1. udgave af 29. januar 1999
- BL 6-11, Bestemmelser om indførelse af JAR-FCL 4 (flyvemaskinistcertifikat, flyvemaskine), 1. udgave af 11. oktober 2002
- BL 6-19, Bestemmelser om balloncertifikat, varmluftsballon, 2. udgave af 18. juni 1990
- BL 6-26, Bestemmelser om klassificering af simulatorer i henhold til JAR-STD 1A, 1. udgave af 22. december 1997
- BL 6-27, Bestemmelser om klassificering af flyve- og navigationsproceduretræner (FNPT) i henhold til JAR-STD 3A, 1. udgave af 13. juli 1999
- BL 6-28, Bestemmelser om klassificering af flyvetræningsanordning/flyvemaskine (Aeroplane Flight Training Device, FTD) i henhold til JAR-STD 2A, 1. udgave af 8. maj 2000
- BL 6-29, Bestemmelser om klassificering af simulatorer i henhold til JAR-STD 1H, 1. udgave af 25. februar 2002
- BL 6-30, Bestemmelser om klassificering af flyve- og navigationsproceduretræner (Flight and Navigation Procedures Trainer, FNPT) i henhold til JAR-STD 3H, 1. udgave af 10. januar 2003
- BL 6-31, Bestemmelser om klassificering af instrumenttræningsanordning/flyvemaskine (Basic Instrument Training Devices, BITD) i henhold til JAR-STD 4A, 1. udgave af 10. januar 2003

- BL 6-32, Bestemmelser om klassificering af flyvetræningsanordning/helikopter (Helicopter Flight Training Device, FTD) i henhold til JAR-STD 2H, 1. udgave af 3. februar 2004
- BL 6-37, Bestemmelser om certifikat som kabine-besætningsmedlem, CA-certifikat, herunder grunduddannelse, 2. udgave af 18. januar 1990
- BL 6-46, Bestemmelser om landbrugsflyvningsbevis, 1. udgave af 1. januar 1978
- BL 6-49, Bestemmelser om attest som fører af flyvemaskine, der anvendes til slæb af banner og/eller slæbemål, 2. udgave af 9. november 1990
- BL 6-53, Bestemmelser om typeuddannelse af piloter på søflyvemaskine, herunder PFT og instruktørbevis/søflyvemaskine, 1. udgave af 26. marts 1993
- BL 6-64, Bestemmelser om flyvemekanikercertifikat, JAR-66, AML, 1. udgave af 7. juli 2000
- BL 6-65, Bestemmelser om nationale certifikater, der ikke er omfattet af forordning (EF) nr. 2042/2003, Part-66, AML, 4. udgave af 23. juni 2011
- BL 6-66, Bestemmelser om flyveklarerercertifikat, K-certifikat, 3. udgave af 16. juni 1999
- BL 6-68, Bestemmelser om godskrivning af viden, kunnen og erfaring opnået under tjeneste som pilot i det danske forsvar, 2. udgave af 29. januar 1999
- BL 6-69, Bestemmelser om godkendelse af ikke-dansk certifikat (validering og konvertering), 3. udgave af 10. juni 2003
- BL 6-70, Bestemmelser om flyveleder- og flyvederelevcertifikat, 5. udgave af 9. november 2004
- BL 6-71, Bestemmelser om FIS- og FIS-elevcertifikat, 5. udgave af 9. november 2004
- BL 6-94, Bestemmelser om teoretisk uddannelse til flyvederelevcertifikat m.m., 4. udgave af 9. november 2004
- BL 6-95, Bestemmelser om praktisk uddannelse til flyveledercertifikat m.v., 4. udgave af 9. november 2004
- BL 6-96, Bestemmelser om teoretisk uddannelse til FIS-elevcertifikat m.m., 4. udgave af 9. november 2004
- BL 6-97, Bestemmelser om praktisk uddannelse til FIS-certifikat m.m., 3. udgave af 9. november 2004

- BL 6-98, Bestemmelser om gensidig anderkendelse af ikke-dansk certifikat til et flyvebesætningsmedlem af en anden EF-medlemsstat eller af Finland, Norge eller Sverige, 1. udgave af 20. maj 1992
- BL 6-99, Bestemmelser om godkendte personer ved ATS-uddannelser, 1. udgave af 9. november 2004
- BL 6-100, Bestemmelser om begrænset eneflyvning, svævefly, 2. udgave af 6. december 2002
- BL 6-101, Bestemmelser om lokalflyvningstilladelse, svævefly, 2. udgave af 6. december 2002
- BL 6-102, Bestemmelser om svæveflyvercertifikat, S-certifikat, 3. udgave af 6. december 2002
- BL 6-104, Bestemmelser om flyvning med motorsvævefly, 3. udgave af 14. juni 2006

BL 7-serien – luftveje og sikringsanlæg

- BL 7-1, Bestemmelser om luftrafikregler, 14. udgave af 3. oktober 2012
- BL 7-2, Bestemmelser om luftfartsinformationstjeneste, 3. udgave af 15. februar 2008
- BL 7-3, Bestemmelser om krav til leverandører af luftrafiktjeneste vedrørende procedurer om misbrug m.m., 1. udgave af 29. april 2008
- BL 7-4, Bestemmelser om flyveredningstjeneste og flyveredningscentraler, 2. udgave af 4. december 2006
- BL 7-6, Bestemmelser om udøvelse af luftrafiktjeneste, 6. udgave af 21. november 2003
- BL 7-7, Bestemmelser om skyflyvning med svæveplaner, 1. udgave af 13. maj 1982
- BL 7-7 A, Bestemmelser om ændring af BL 7-7, 1. udgave af 1. marts 1993
- BL 7-8, Bestemmelser om drift af luftrafiktjenesteenheder, 5. udgave af 21. november 2003
- BL 7-9, Bestemmelser om ubemandede friballoner, 2. udgave af 9. maj 2006
- BL 7-9 A, Bestemmelser om ændring af BL 7-9, 1. udgave af 3. december 2007
- BL 7-10, Bestemmelser om definitioner vedrørende luftrafiktjeneste, 7. udgave af 18. juni 2008
- BL 7-10 A, Bestemmelser om ændring af BL 7-10, 1. udgave af 16. november 2011

- BL 7-11, Bestemmelser om signaler, 6. udgave af 2. november 2009
- BL 7-12, Bestemmelser om interception af civile luftfartøjer, 2. udgave af 16. december 2009
- BL 7-13, Bestemmelser om tillæg C til BL 7-1, Tabeller over marchhøjder, 3. udgave af 6. april 1995
- BL 7-14, Bestemmelser om procedurer for tale-radiokommunikation, 9. udgave af 26. januar 2010
- BL 7-14 A, Bestemmelser om ændring af BL 7-14, 1. udgave af 16. november 2011
- BL 7-15, Bestemmelser om flyvning over særligt støjfølsomme naturområder i Danmark, 1. udgave af 24. september 2012
- BL 7-17, Bestemmelser om meteorologisk vejrobservations- og formidlingstjeneste, 3. udgave af 12. december 2008
- BL 7-18, Bestemmelser om meteorologisk udstyr på flyvepladser, 3. udgave af 12. december 2008
- BL 7-20, Bestemmelser om forbud mod eller indskrænkning af luftfart i visse områder, 4. udgave af 22. september 2010
- BL 7-21, Bestemmelser om etablering af luftrafiktjeneste, 5. udgave af 16. november 2005
- BL 7-22, Bestemmelser om COM-anlæg (radiokommunikationsanlæg på jorden), 2. udgave af 21. maj 2008
- BL 7-23, Bestemmelser om automatisk rekordering af talekommunikation og data, 1. udgave af 24. juni 2003
- BL 7-25, Bestemmelser om risikovurdering og risikoreduktion i luftrafikstyring, 1. udgave af 17. juni 2003
- BL 7-26, Bestemmelser om flyvesikkerhedsstyring i forbindelse med udøvelse af luftrafikstyring, 1. udgave af 17. juni 2003
- BL 7-27, Bestemmelser om software i ATM-systemer, 1. udgave af 13. december 2006

BL 8-serien

- BL 8-1, Bestemmelser om kontrolmåling af luftfartsanlæg m.m. fra luften m.v., 1. udgave af 10. juli 2001
- BL 8-2, Bestemmelser om etablering og drift af kontrolorganisation (FCO), der må udføre kontrolmålinger af luftfartsanlæg med luftfartøj m.v., 1. udgave af 10. juli 2001
- BL 8-10, Bestemmelser om obligatorisk indberetning af flyvesikkerhedsmæssige begivenheder, 3. udgave af 10. februar 2009

BL 9-serien - Diverse

- BL 9-1, Bestemmelser om faldskærmspring, 10. udgave af 19. januar 2006
- BL 9-4, Bestemmelser om luftfart med ubemandede luftfartøjer, som ikke vejer over 25 kg, 3. udgave af 9. januar 2004
- BL 9-5, Bestemmelser om dragefly og glideskærme, 4. udgave af 8. december 2004
- BL 9-6, Bestemmelser om ultralette flyvemaskiner, 5. udgave af 2. juni 2008
- BL 9-9, Bestemmelser om ikke-erhvervsmæssig svæveflyvning, 2. udgave af 28. august 2002
- BL 9-10, Bestemmelser om Trafikstyrelsens gebyrer på luftfartsområdet m.v., 11. udgave af 28. november 2012
- BL 9-11, Bestemmelser om ikke-erhvervsmæssig flyvning med bemandet varmluftsballon, 1. udgave af 9. august 1993
- BL 9-12, Bestemmelser om ultralette gyroplaner, 1. udgave af 15. maj 1995
- BL 9-20, Bestemmelser om straf for overtrædelse af visse forordninger på luftfartsområdet (passagerrettigheder), 1. udgave af 23. juni 2011

BL 10-serien – charterflyvning og taxaflyvning m.v.

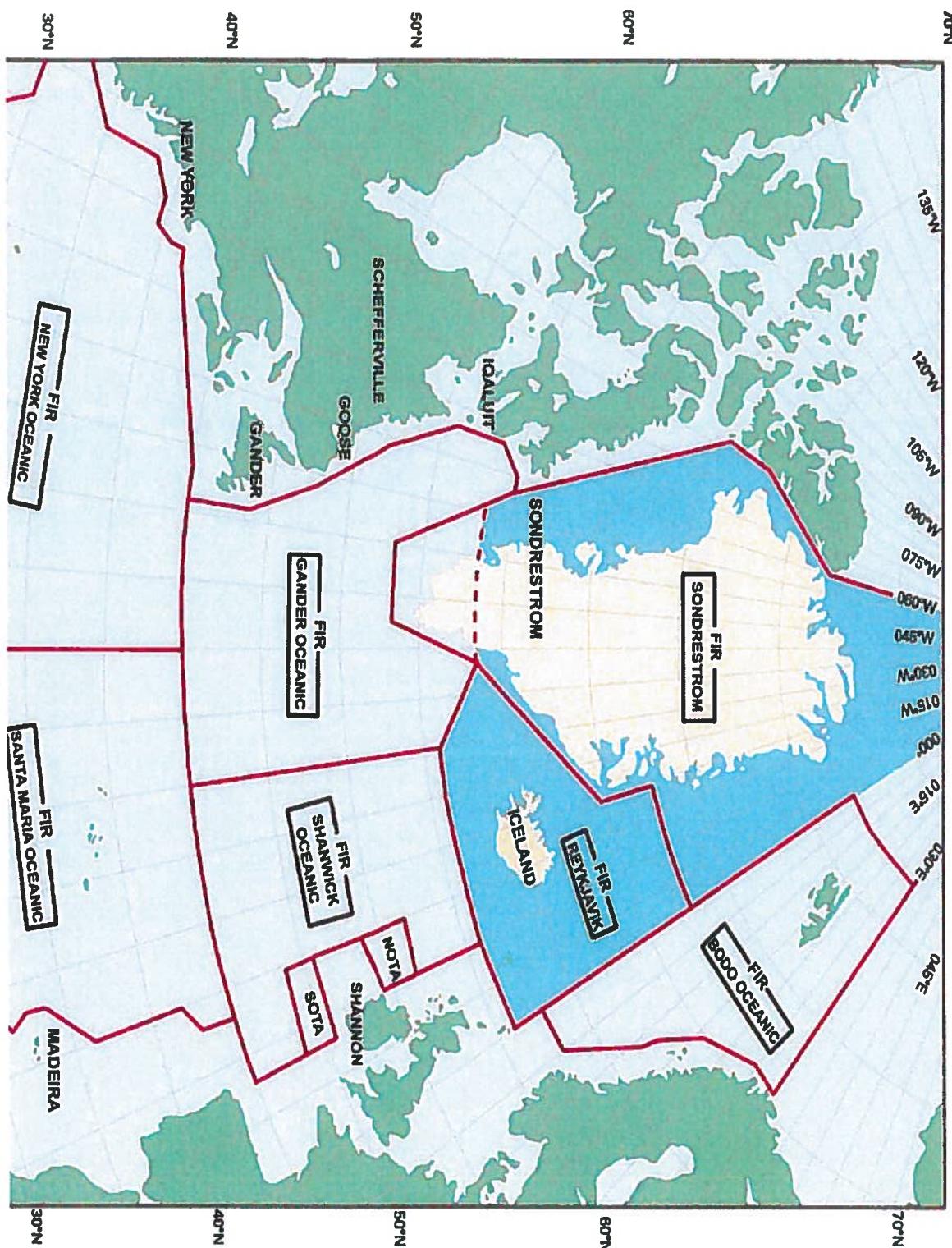
- BL 10-1, Bestemmelser om charterflyvning og taxaflyvning til/fra Danmark, 7. udgave af 13. januar 1999
- BL 10-2, Bestemmelser om flyvning med udenlandske statsluftfartøjer, 3. udgave af 22. marts 2013
- BL 10-5, Bestemmelser om udlejning af luftfartøjer uden fører til privatflyvning, 1. udgave af 17. februar 1988
- BL 10-5 A, Bestemmelser om ændring af BL 10-5, 2. udgave af 1. oktober 1993

BL 11-serien - flyvepladsreglementer

- BL 11-5, Bestemmelser om flyvepladsreglement for Vagar Lufthavn, 1. udgave af 21. januar 1993
- BL 11-5 A, Bestemmelser om ændring af BL 11-5, 1. udgave af 3. maj 1994

User Consultation Meeting 2009

New ATC Charging Area



BILAG 3

Dato 2012-1589
J. nr.

Vedrørende muligheder for etablering af færøsk FIR og lufttrafikkontrol

1. Luftrummet over Færøerne

Det fremgår af Chicago-konventionen, at enhver stat har fuldstændig og eksklusiv ret over luftrummet over sit territorium, og at en stats territorium er det landområde samt territorialfarvand, staten har suverænitet over.

Ud fra de almindelige folkeretlige principper indebærer dette, at Færøernes luftrum kan defineres som øerne og en omkreds omkring øerne på 12 sømil fra basislinjerne.

2. Luftrummet over Nordatlanten, opdelingen i Flight Information Regions

I medfør af multilateral aftale indgået i FN-organisationen ICAO er verden opdelt i såkaldte Flight Informations Regioner (FIR' er). Disse FIR' er definerer samtidig, hvilke lande der har ansvaret for ydelserne til luftfarten i de respektive FIR' er, dvs. lufttrafikinformationstjeneste, meteorologi og redningstjeneste.

De i ICAO aftalte FIR' er følger over landjorden som hovedregel landegrænserne, mens der er indgået særlige aftaler om opdelingen i FIR' er og dermed ansvaret for luftfartstjenesterne over oceanerne.

Der er som følge heraf i 1948 indgået aftale om FIR-opdelingen af Nordatlanten, der omfatter luftrummet mellem 5 grader W og 65 grader W. Nordatlanten er på denne baggrund opdelt i 7 FIR' er: Søndre Strømfjord FIR, Reykjavik FIR, Gandar FIR, Shanwich FIR, New York FIR, Santa Maria FIR og Bodø FIR.

Inden for FIR' erne er medlemslandene i medfør af Chicago-konventionen forpligtet til at tilvejebringe luftfartstjenester i form af:

- Flyvekontroltjeneste, flyveinformationstjeneste og alarmeringstjeneste – ATS, ICAO Annex 11,
- Kommunikationstjeneste, navigationstjeneste og overvågningstjeneste – CNS, ICAO Annex 10,



- Flyvevejrtjeneste – MET, ICAO Annex 3,
- Luftfartsinformationstjeneste – AIS, ICAO Annex 4 og 15, og
- Eftersøgnings- og redningstjeneste (flyveredningstjeneste) – SAR, ICAO Annex 12.

Side 2/10

Tjenesterne skal så vidt muligt tilvejebringes og udføres efter normer og retningslinjer vedtaget og anbefalet af ICAO. Over det åbne hav, dvs. uden for staternes territorialområder, skal ICAO's retningslinjer følges.

Med henblik på at sikre en effektiv og sikker afvikling af luftrafikken i de enkelte regioner er i forlængelse af FIR-opdelingen ved flyninger gennem og på tværs af de omfattede FIR'er i ICAO-regi indgået såkaldte regionale aftaler om etablering af såkaldte SPG'er (Systems Planning Groups), der har en koordinerende funktion i relation til at sikre ensartethed og effektivitet ved tilvejebringelse af luftfartstjenesterne.

For Nordatlanten har staterne, der har ansvaret for ovennævnte 7 FIR'er, etableret NAT SPG (North Atlantic System Planning Group). For Danmark deltager Trafikstyrelsen i NAT SPG og de herunder nedsatte ekspertgrupper.

3. Ansvaret for luftfartstjenester i luftrummet over Færøerne

Luftrummet over Færøerne er i medfør af ovennævnte multilaterale aftale, som Danmark har tilsluttet sig, beliggende i Reykjavik FIR, hvorfor luftfartstjenesterne i færøsk luftrum varetages af Island (ISAVIA).

Til brug for Islands varetagelse af luftfartstjenesterne i luftrummet over Færøerne stiller Danmark v. Naviair radaroplysninger og radiokommunikation til og fra flyene til rådighed for ISAVIA. Dette sker fra henholdsvis radaren på Sornfelli og radiofyret på Mykines.

Der er i tilknytning hertil indgået aftaler med Vágar Lufthavn og FT-Net om, at de varetager den daglige drift samt vedligehold af radiofyret på Mykines og radaren på Sornfelli.

Med henblik på den fremtidige trafikstyring i det øvre luftrum, er Naviair pt. i færd med at etablere 6 nye såkaldte ADS-B stationer, heraf 4 i Grønland og 2 på Færøerne.

Der er samtidig indgået aftale med Island om etablering af et såkaldt beskyttet luftrum over og omkring Færøerne. Det beskyttede luftrum er defineret som en cirkel med centrum i Nolsø (sydspidsen/fyrtårnet) med en radius på 60 sømil og strækende sig fra jorden/havoverfladen op til 7.500 fod (3.000 meter). I dette luftrum varetager tårnkontroltjenesten på Vágar Lufthavn informationstjenesten ved ind- og udflyvning til/fra Vágar Lufthavn og ved flyvninger mellem øerne.



4. Internationale aftaler, inkl. statsaftaler, af relevans for luftrummet over Færøerne

Side 3/10

Ud over ovennævnte internationale aftaler har Danmark indgået nedennævnte aftaler, der har relevans for luftrummet over Færøerne.

I ICAO-regi har Danmark indgået aftale om finansieringen af ydelserne til luftfarten, der overflyver Nordatlanten nord for 45 grader Vest. Aftalen, som 24 lande har tilsluttet sig, er benævnt "Agreement on the Joint Financing of Certain Air Navigation Services in Greenland (1956) as amended in 1982 and 2008" og beskriver finansieringen af de ydelser, der leveres til luftfarten. I Annexerne til aftalen anføres de anlæg, der anvendes til betjening af luftfarten, bemandingen samt den del af de samlede udgifter, der kan henføres til den overflyvende internationale luftfart. Af Annexerne fremgår således også, at 100 pct. af udgifterne til radiofyret på Mykines og 50 pct. af udgifterne til radaren på Sornfelli finansieres af den internationale luftfart.

Island har indgået en tilsvarende aftale, hvoraf fremgår, at Islands udgifter til kommunikationen og kommunikationslinjer mellem Færøerne og Island indgår i de udgifter, islændingene kan henføre til den internationale overflyvende luftfart. De ydelser, Island yder til luftfarten i det færøske luftrum, indgår ligeledes som en integreret del af de omkostninger, der betales af den overflyvende luftfart.

I forlængelse af disse aftaler har både Island og Danmark indgået aftaler med UK (NAT) om opkrævning af afgifterne fra de luftfartsselskaber, der overflyver Nordatlanten i området over 45 grader nord, jf. afsnit 6 om Finansiering.

Endelig har Trafikstyrelsen indgået aftale med luftfartsmyndigheden på Island om udførelsen af den islandske myndigheds tilsyn med ISAVIA.

I tilknytning til aftalen om etablering af Nordatlantregionen og Joint Finance aftalen er i ICAO regi nedsat en komite, som har 13 medlemmer: Committee on Joint Support of Air Navigation Services. I denne komite behandles alle spørgsmål vedrørende NAT-regionen, herunder også alle spørgsmål vedrørende Joint Finance aftalen. Komiteen indstiller herefter beslutningerne til ICAO's Råd og generalforsamling.

5. Opdelingen af Reykjavík CTA samt den transatlantiske trafik

Reykjavík CTA (Control Area) omfatter hele det område, hvor ISAVIA varetager luftrafikstyringen. Det omfatter Reykjavík FIR og hovedparten af Søndrestrøm FIR. Det område har ISAVIA opdelt i 4 sektorer: øst sektor, syd sektor, vest sektor og nord sektor.



Færøerne er beliggende i den nederste del af øst sektoren. Det færøske luftrum, jf. pkt. 1, udgør en meget lille del af denne sektor.

Side 4/10

Sektorerne er opdelt efter trafikintensitet og de ydelser, ISAVIA er forpligtet til at levere til trafikken i de enkelte sektorer, herunder de faciliteter, der – efter beslutninger i ICAO og NAT SPG – skal anvendes for en sikker og effektiv afvikling og betjening af trafikken.

Omkring 25 pct. af trafikken over Nordatlanten – svarende til i omegnen af 110.000 flyvninger om året – gennemflyver de luftrum, ISAVIA yder luftfartsinformationstjenester i. Kun en mindre del af disse fly krydser færøsk luftrum, jf. pkt. 1, idet flyene fra UK og Mellem- og Centraleuropa til og fra Canada og det nordlige USA flyver syd om Færøerne, mens flyene fra Nordeuropa som oftest vælger ruter nord om Færøerne. Det er derfor alene fly fra og til lufthavne i den nordligste del af Mellemeuropa og Nordamerika, der som oftest vælger at flyve på en flyverute, der går ind over Færøerne.

ISAVIA har oplyst, at i 2011 fløj 19.351 fly ud af 111.489 gennem færøsk luftrum, svarende til 17,4 pct. I 2012 var det 20.619 fly ud af 107.998 fly, svarende til 19,1 pct., der gennemfløj dette færøske luftrum.

6. Finansiering af ydelserne samt opkrævning

Omkostninger til varetagelse af forpligtelserne over for den overflyvende luftfart opkræves hos brugerne og staterne i medfør af Joint Finance aftalen som beskrevet ovenfor.

De omkostninger, der kan medtages, er alle omkostninger, der kan relateres til denne opgave. I de tilfælde, hvor ydelserne går til såvel en-route som den lokale trafik, fordeles omkostningerne relativt. Et eksempel herpå er radaren på Sornfelli, hvor kun 50 % af udgifterne henføres til Joint Finance aftalen, da den anvendes både ved ind- og udflyvning på Vágar og til en-route.

Indtægterne modsvarer omkostningerne hertil – såvel de løbende driftsudgifter som forrentning og afskrivning af foretagne investeringer. Hertil kommer, at der må opkræves et administrationsgebyr. Administrationsgebyret udgør i den danske aftale 15 % af de direkte driftsomkostninger. I den islandske aftale 12 %. I begge aftaler er det dog kun 5 % af de direkte driftsudgifter, der kan henføres til telekommunikation og satellittransmissioner.

Over 98 % af de samlede omkostninger, inklusive administrationsudgifterne, betales i medfør af Joint Finance aftalerne af den overflyvende luftfart, mens de resterende under 2 % afholdes af de 24 kontraherende stater. De knap 2 % fordeles mellem staterne efter hvor mange flyvninger, deres nationale selskaber har over Nordatlanten.



Brugerbetalingen fra luftfartsselskaberne opkræves fra luftfartsselskaberne efter 2 modeller:

1. Omkostninger, der kan henføres til kommunikation og meteorologi, opkræves som faste, ensartede beløb pr. flyvning, der kommer ind i luftrummet nord for 45 grader nord og mellem 15 og 50 grader vest, uanset hvor langt de flyver i det pågældende luftrum.

Det område, hvor disse betalinger opkræves, omfatter således dele af Søndrestrøm FIR, dele af Reykjavik FIR, dele af Gander FIR og dele af Shanwick FIR. Der beregnes og opkræves én separat brugerbetaling for hver af de 2 ydelser, der tillige fordeles efter henholdsvis Danmarks og Islands omkostninger til de respektive ydelser.

2. Omkostninger, der kan henføres til lufttrafikstyring, betaler luftfartsselskaberne efter, hvor langt de flyver i det luftrum, der kontrolleres af ISAVIA, dvs. i Reykjavik FIR og hovedparten af Søndrestrøm FIR. Der beregnes en enhedsrate pr. 100 km flyvning i dette luftrum. Omkostninger hertil og dermed indtægterne fordeles mellem Danmark og Island efter, hvor store omkostninger de respektive lande har afholdt til varetagelse af denne ydelse.

Ud over dette betaler luftfartsselskaberne administrationsgebyrer til ICAO og NATS for henholdsvis ICAO's administration af både den danske og den islandske Joint Finance aftale, herunder opkrævning af staternes andel af betalingerne og NATS varetagelse af opkrævning fra luftfartsselskaberne og videreformidling af betalingerne til ICAO, Danmark og Island.

Til ordningen er knyttet en N+2-ordning, hvorefter et over- eller underskud i et givet år indregnes i de "costbaser", der lægges til grund for raterne i det næsteefterfølgende år (år N+2). Det betyder således, at der over tid vil være fuld omkostningsdækning af de afholdte omkostninger, idet et underskud et givet år bliver opkrævet fra luftfartsselskaberne to år efter, mens et overskud tilbageføres til luftfartsselskaberne på samme måde to år efter.

Ovennævnte brugerbetaling gælder for flyvninger, der krydser hele Nordatlanten, dvs. flyver fra Europa til Nordamerika. Ved flyvninger fra Europa til og fra Færøerne og Island betales 1/3 takst. Mellem Færøerne og Island og Nordamerika 2/3 del takst. For flyvninger mellem Europa og Grønland 2/3 del takst og mellem Grønland og Nordamerika 1/3 del takst. For flyvninger fra og til Færøerne fra henholdsvis Grønland og Island og mellem Grønland og Island opkræves 1/3 del takst.



7. Omkostninger og gebyrer

Side 6/10

Danmarks og Islands samlede omkostninger for ydelserne til luftfarten i Reykjavik FIR og størstedelen af Søndrestrøm FIR fremgår af nedenstående tabel. Under hensyn til ensartetheden er omkostningerne opgjort i USD.

Mio. USD	2009	2010	2011	2012 (budget)	2013 (budget)
Danmark	8.552.036	7.815.010	9.450.676	9.458.667	9.916.994
Island	25.747.009	26.532.322	31.602.759	34.359.536	35.554.662
I alt	34.299.045	34.347.332	41.052.435	43.817.203	45.471.656

Gebyrerne (raterne), som opkræves hos luftfartsselskaberne, fordeles som anført tidligere forholdsmaessigt mellem Danmark og Island efter de omkostninger, landene hver især har, uanset hvor flyvningen foregår. Der skelnes således ikke mellem, om flyvningen foregår i Reykjavik eller Søndrestrøm FIR. Omkostningerne fordeles tillige efter de enkelte typer ydelser, henholdsvis lufttrafikstyring (ATC), meteorologi (MET) og kommunikation (COM).

Principperne for opkrævning af MET og COM er ikke ændret i perioden 2009 til 2013. For ATC blev i 2008 vedtaget en ændring, så man i løbet af en 3 årig periode gik over fra en fast takst per flyvning til en takst pr. 100 kilometers flyvning.

Da ændringen vedrørende ATC først var fuldt implementeret i 2012 oplyses alene raterne for 2012 og 2013. Raterne er beregnet i henholdsvis danske og islandske kroner.

Omkostninger skal for at undgå kursgevinster eller kurstab opgøres i respektive landes nationale valuta, dvs. henholdsvis DKK, ISK, Canadiske dollar og pund. I praksis foregår det ved, at luftfartsselskaberne indbetaaler til UK i dollars, Euro eller pund. UK udbetaaler til Danmark, Island og ICAO i pund. Der sker herefter kursreguleringer på baggrund af de respektive Nationalbankers månedlige medio kurser.

Danmarks omkostninger og rater i DKK i 2012 og 2013

Danmarks samlede omkostninger i DKK er i 2012 budgetteret til 49.279.658 kr. og i 2013 til 59.997.811 kr. Danmarks omkostninger dækker også de ydelser, Danmark leverer til Canada i forbindelse med deres varetagelse af lufttrafikstyringen over det sydlige Grønland.



På basis heraf er nedenstående rater beregnet. Det bemærkes, at den store stigning fra 2012 til 2013 skyldes, at DMI i alle ulige år sejler forsyninger til Danmarkshavn i Grønland. Dette afspejles også af stigningen i MET-raten.

Side 7/10

Rater DKK	2012	2013
ATC pr. 100 km	8,98	9,12
COM	46,35	42,99
MET	41,47	61,44

Islands omkostninger og rater i ISK i 2012 og 2013

Islands samlede omkostninger i ISK er i 2012 budgetteret til 3.951.346.661 islandske kroner og i 2013 til 4.302.114.061. I de islandske omkostninger indgår også en del udgifter til overvågning af vulkanerne.

Dette giver anledning til følgende rater:

Rater ISK	2012	2013
ATC pr. 100 km	1.723	1.755
COM	2.399	2.608
MET	1.168	1.359

Ud over disse beløb betaler luftfartselskaberne et fast beløb pr. flyvning til henholdsvis ICAO og UK.

Beløbet til UK skyldes, at der, som også anført oven for, er indgået aftaler om, at UK opkræver pengene fra luftfartsselskaberne og videreforsynder dem til henholdsvis Danmark, Island og ICAO.

Dette indebærer samlet, at luftfartsselskaberne, der krydser Nordatlanten, skal betale følgende afgifter i 2013:

(9,12 pr. 100 km + (42,99 + 61,44))DKK + (1.755 pr. 100 km + (2.608 + 1.359))
ISK + gebyr til ICAO og UK.

8. Mulighederne for oprettelse af færøsk FIR

Der er ingen nedskrevne eller faste procedurer for ændringer af FIR opdelingen, herunder oprettelse af nye FIR.

Da der er tale om et multilateralt aftalesæt, må spillereglerne for sådanne aftaler følges.



Skal der etableres en særlig FIR for luftrummet over og omkring Færøerne, kræver det en ændring af konventioner og aftaler indgået i ICAO-regi, herunder en ændring af de særlige aftaler om dels nordatlantregionen og dels mellem de 24 medlemslande om, hvilke ydelser der i medfør af Joint Finance aftalerne skal stilles til rådighed for luftfarten samt finansieringen heraf.

Side 8/10

På dette grundlag er indhentet en udtaelse fra NORDICAO om proceduren og muligheden for eventuel oprettelse af en færøsk FIR.

NORDICAO har efter konsultationer i ICAO oplyst følgende:

"Annex 11 til Chicago-konventionen indeholder bestemmelser om Air Traffic Services, herunder om specifikationer vedrørende Flight Information Regions (FIR).

Det fremgår at punkt 2.10.1, som er en recommendation, at

"The delineation of airspace wherein air traffic services are to be provided, should be related to the nature of the route structure and the need for efficient service rather than to national boundaries."

Dette har været grundlaget for fastlæggelse af FIR, som er sket gennem vedtagelser i ICAOs Council, som er det organ, der har kompetencen til at træffe afgørelse i disse sager.

Den højeste myndighed i ICAO er generalforsamlingen (Assembly), der fastlægger politikken på forskellige områder i Assembly Resolutions. På den seneste generalforsamling i 2010 blev vedtaget resolution A37-15 omhandlende "Consolidated statement of continuing ICAO policies and associated practices related to air navigation".

Appendix M hertil omhandler "Delimitation of air traffic services (ATS) airspaces".

Det fremgår heraf, at

"the limits of ATS airspaces, whether over States' territories or over high seas, shall be established on the basis of technical and operational considerations with the aim of ensuring safety and optimizing efficiency and economy for both providers and users of the services."

Proceduren for ændring eller oprettelse af FIR er ifølge oplysninger fra ICAO's sekretariat følgende:

Der skal fremlægges et forslag, der skal indeholde en detaljeret teknisk, operationel og økonomisk begrundelse for forslaget. Dette forslag vil



derefter blive undergivet behandling i den pågældende regionale gruppe, der behandler sager vedrørende ATS. For Nordatlantens vedkommende er det NATSPG, der er den relevante PIRG (Planning Implementation Regional Group).

Side 9/10

Denne behandling kan tage flere år, da brugere og andre stakeholders skal inddrages.

Derefter går sagen via Air Navigation Commission (ANC) til Council til afgørelse.

Sekretariatet har i samtaler oplyst, at der med mellemrum fremkommer forslag om ændring af afgrænsningen af FIR'er, men det er de færreste, der bliver fremmet til behandling i Council, da det viser sig, at der ikke er den fornødne tekniske, operative eller økonomiske begrundelse herfor. Oftest viser det sig, at baggrunden for forslag er baseret på rene økonomiske overvejelser med det sigte at generere en merindtægt for den pågældende stat. Som bekendt skal ATS hvile i sig selv, og det er ikke i overensstemmelse med den fastlagte ICAO politik, at et FIR anvendes som et beskatningsobjekt.

Det vil således være nødvendigt at lave et grundigt forarbejde, hvor tekniske, operative og/eller økonomiske fordele ved oprettelse af et større færøsk FIR demonstreres på en overbevisende måde. Dette forarbejde kan siden indgå i et eventuelt forslag om oprettelse af en færøsk FIR.

Chicago-konventionens artikel 1 foreskriver imidlertid, at

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

Denne bestemmelse indebærer, at en stat i sidste ende kan insistere på, at der oprettes et FIR over det område, hvorover den har højhedsret.

For Færøernes vedkommende vil der i givet fald blive tale om et begrænset område (12 sømils området, se punkt 1).

Der erindres i den forbindelse om, at der er fri routing for den erhvervsmæssige luftfart over Atlanten. Oprettelsen af et færøsk FIR vil derfor antagelig medføre, at luftfartsselskaber vil beslutte at flyve uden om dette område, såfremt dette vil være en økonomisk fordel for selskaberne.

Da oprettelsen af et FIR antages at indebære meromkostninger i forhold til den nuværende ordning, vil resultatet derfor kunne blive



øgede omkostninger for de selskaber, der ikke kan undgå at benytte et færøsk FIR.

Side 10/10

Efter forelæggelse for ICAO's sekretariat har NORDICAO ved mail af 3. juli 2013 oplyst, at ændringer i grænsedragninger for FIR kan tage alt mellem 4-5 måneder og 4-5 år. Med mindre det findes at medføre en både økonomisk og teknisk fordel, så gør NORDICAO en meget stor indsats for, at opslitning af FIR'er ikke ser dagens lys gennem forhandlinger mv. med den/ de interessererde parter.

Samtidig er det oplyst, at ICAO for nyligt har accepteret en opslitning af et FIR. ICAO anfører således:

We do have cases where FIRs are split but very rarely. Nowadays there really isn't any point, if there is going to be the same provider State. Basically, it is unnecessary, but currently we're dealing with the New York FIR being split that does have some positive operational and technical considerations. It is an FIR that spans two ICAO regions, which causes regional PIRG-type coordination problems and having 2 FIRs might help."

LETTER OF AGREEMENT

between

CAA Iceland
Air Traffic Management
Reykjavík OACC

and

CAA DENMARK
Air Navigation Services
Vagar AFIS

Effective date: 26 June 2001

Revised:

1

2001/11/15

- 1.1 To define procedures to be applied between Reykjavík OACC and Vagar AFIS in respect of Air Traffic Services within the areas of responsibility as defined in this Letter of Agreement and relevant parts of the Icelandic and Faroe Islands AIPs.
- 1.2 These procedures are supplementary to those specified in ICAO documents, as modified by notified differences to be agreed to by Iceland and Denmark.

2. ARRANGEMENT OF RESPONSIBILITY

- 2.1 The areas of responsibility are as depicted in the Iceland and Faroe Islands AIPs.
- 2.2 Reykjavík OACC is responsible for the provision of Air Traffic Services within Reykjavík FIR/CTA, including Vagar TIZ, with the limitations as listed below.
- 2.3 Vagar AFIS is responsible for the provision of Air Traffic Services within Vagar TIZ whenever AFIS is established at Vagar Aerodrome.

SLV/AK	SAGSNR. 51-3001/BIRD - 1
--------	--------------------------

AKT NR.:

BILAG:

3. AIRSPACE CLASSIFICATIONS AND TYPES

3.1 Reykjavík FIR/CTA

3.1.1 Airspace classification

Vertical limits	Classification	Air Traffic Service
UNL • Outside the lateral limits of Vagar TIZ: FL 055 • Within the lateral limits of Vagar TIZ: IA (7500 ft EKVG QNH)	Class A	IFR flights only permitted. All flights are subject to air traffic control service and are separated from each other
• Outside the lateral limits of Vagar TIZ: FL 55. • Within the lateral limits of Vagar TIZ: IA (7500 ft EKVG QNH)	Class G Note: Within Vagar TIZ: G*, ref. § 3.2.1	IFR and VFR flights are permitted and receive flight information service if requested Note: Air Traffic Service within Vagar TIZ, ref. § 3.2.1
MSL		* 2-way radiocommunication is required, ref. AIP Faroe Islands

3.2 Vagar TIZ

3.2.1 Airspace classification:

Vertical limits	Classification	Air Traffic Service
IA (7500 ft EKVG QNH)	Class G*	IFR and VFR flights are permitted. Flight Information Service and Aerodrome Flight Information Service will be provided.
MSL		* 2-way radiocommunication is required, ref. AIP Faroe Islands.

4. AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

- 4.1 The appropriate AIS authority in Denmark is responsible for the provision of AIS within the territorial boundaries of the Faroe Islands. The responsible AIS authority in Iceland is responsible for the provision of AIS for those parts of Vagar TIZ which are located outside Faroes territorial waters. The AIS authorities in Iceland and Faroe Islands/Denmark shall, before publication, co-ordinate changes which may affect the other party to this Letter of Agreement.

5. ALERTING SERVICE

- 5.1 Reykjavik OACC is responsible for Alerting Service within Vagar TIZ.
- 5.2 Responsibility for Alerting Service is delegated to Vagar AFIS for Vagar TIZ whenever Vagar AFIS is operational.

6. MODIFICATIONS

- 6.1 Instances may arise when deviations from these procedures may be necessary. In such events the personnel are expected to exercise their best judgement to ensure the safety of air traffic.
- 6.2 Where special occasions or short notice developments require immediate action, the Chiefs of both units concerned may, by mutual agreement, effect temporary provisions to cover requirements. However, such provisions shall not become permanent until they have been confirmed by the respective approving authorities.
- 6.3 Permanent revisions or entire cancellation of this agreement shall only be effected by mutual consent of the authorities signing and approving this agreement.

7. PROCEDURES

- 7.1 The detailed procedures to be applied by the units concerned are detailed in Annex A to this Letter of Agreement.
- 7.2 Procedures for specific offshore helicopter operations outside the Vagar TIZ are detailed in Annex B to this Letter of Agreement. The Validity of Annex B is detailed in the Annex. Annex B can be cancelled or revised by the Chief Controller of Reykjavik OACC or the Head of AFIS Vagar at any time.

8 VALIDITY

- 8.1 This Letter of Agreement becomes effective on 26 June 2001, and supersedes previous Letter of Agreement dated 3 January 2000.

Copenhagen

Date: 17.07.01

Lars P. Jensen
2nd Safety Inspection Department
Chief of Air Navigation Services

Reykjavik

Date:

Hallgrímur N. Sigurðsson
Deputy Director ATSAFM
Air Traffic Management

Vagar

Date: 17.07.01

Mads K. Johannessen
Head of AFIS Vagar

Reykjavik

Date: 21.06.01

Helgi Björnsson
Chief Controller
OACC Reykjavik

CAA Iceland
Reykjavík OACC

CAA Denmark
Vagar AFIS

Annex A

Procedures for coordination, handling of traffic etc.

Effective date: 3 January 2000.
Revised:

A.1 COORDINATION

A.1.1 Vagar AFIS shall keep Reykjavík OACC informed about;

- a) establishment of Vagar AFIS outside published operational hours;
- b) runway in use at Vagar;
- c) current Transition Level calculated using actual QNH for EKVG;
- d) operational status of facilities and navigational aids;
- e) irregularities in aerodrome conditions which may affect the safe operation of aircraft;
- f) moderate/severe turbulence reported inside Vagar TIZ;
- g) arriving aircraft holding or intending to hold inside Vagar TIZ;
- h) flight plan data for all flights planning to operate within/depart Vagar TIZ, except for flights remaining inside the territorial boundary of the Faeroe Islands or military flights operating as OAT;
- i) all information available about any aircraft in/suspected to be in any type of emergency including communication failure.

A.1.2 Reykjavík OACC shall keep Vagar AFIS informed about;

- a) flight plan data for all flights planning to operate within Vagar TIZ except military flights operating as OAT;
- b) flight plan data (callsign, type and point of departure) for arriving aircraft;
- c) estimated time overhead MY or NL for arriving aircraft. This time shall be passed not later than 30 minutes prior to ETO MY/NL. For IFR traffic, time revision shall be passed if a new estimated time overhead differs with 5 minutes or more.

A.1.3 Exchange of data, clearances and other information shall normally take place via commercial telephone systems. AFTN shall be used as a backup in case of communication problems via commercial lines.

A.2 PROCEDURES.

A.2.1 Transition Altitude (TA)

A.2.1.1 The transition altitude (TA) applicable to Vagar Aerodrome is 7500 feet based on Vagar QNH. This will ensure that even under extreme combination of low temperature, high winds and turbulence at least one level will be available for Vagar AFIS without coordination with Reykjavik OACC.

A.2.2 Transition Level (TL)

A.2.2.1 The transition level (TL) shall be determined according to following table. TL will at least coincide with the flight level corresponding to TA.

QNH EKVG	TL
1031 or above	FL 70
996 to 1030	FL 80
961 to 995	FL 90
960 or below	FL 100

A.2.3 Arriving traffic

A.2.3.1 Reykjavik OACC shall initially clear arriving aircraft to the appropriate navigational aid, in accordance with the following:

- a) Eastbound aircraft: MY
- b) Westbound aircraft: NL

note: Aircraft intending to perform cloud penetration procedure shall use PENTON HOLDING.

A.2.3.2 For arriving aircraft, descending below CTA, transfer of communication to Vagar AFIS shall take place no later than TL.

A.2.3.3 Reykjavik OACC may descend succeeding aircraft below CTA, provided that traffic information received from Vagar AFIS is passed prior to the aircraft leaving CTA.

A.2.3.4 In case of Missed Approach, aircraft shall follow the prescribed Missed Approach procedure. In case of subsequent holding, aircraft may hold at 7000 feet or lower based on Vagar QNH. Further climb into CTA is subject to prior coordination with Reykjavik OACC.

A.2.5 Departing Aircraft

A.2.5.1 Vagar AFIS shall request clearance from Reykjavik OACC and relay the clearance to all aircraft requesting clearance for controlled flight within Reykjavik FIR.

- A.2.5.2 Vagar AFIS shall request clearance from Scottish ACC via Reykjavík OACC and relay the clearance to all aircraft requesting clearance for controlled flight within Scottish FIR.
- A.2.5.3 Vagar AFIS shall inform Reykjavík OACC about Estimated Departure Time (ETD) or estimated time for entering controlled airspace when requesting clearance. Clearances issued by Reykjavík OACC shall be valid for the passed estimated time plus/minus 4 minutes. If there is a change in estimated time of 5 minutes or more, the clearance is automatically canceled and Vagar AFIS shall request a new clearance from Reykjavík OACC.
- A.2.5.4 Vagar AFIS shall inform Reykjavík OACC about actual time of departure/actual time of arrival for all flights for which Reykjavík OACC will become/have been responsible for providing with Alerting Service.
- A.2.5.4.1 For VFR departures with destination outside Vagar FIR, Vagar AFIS shall inform Reykjavík OACC about actual time of departure by direct telephone/public telephone as well as by AFTN.

AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE

- A.3.1 The appropriate AIS authority in the countries concerned shall keep each other advised about any activities which may affect both areas mentioned in paragraph 2.1 of this Letter of Agreement. In such instances the concerned units shall keep each other advised of the nature and progress of the activities.

Annex B

Procedures for specific offshore helicopter operations outside Vagar TIZ

Effective date: 26. June 2001
Valid until: 01. December 2001
Revised:

1. General.

The procedures in this Annex effects off-shore helicopter operations outside Vagar TIZ intended to operate between Vagar Airport (EKVG) and the oil/gas-exploration area within the Faroese Continental Shelf Boundary (attachment 1).

2. Responsibilities for provision of ATS

Whenever AFIS is established at EKVG, Vagar AFIS is responsible for the provision of ATS to helicopters operating between the Faroe Islands (EKVG) and the oil/gas-exploration area south-east of the Faroes.

3. Service provided.

3.1 Services provided by Vagar AFIS when established:

- Flight Information Service (FIS).
- Aerodrome Flight Information Service (AFIS).
- Alerting Service*). This includes en-route alerting service and alerting service concerning arrival at destination (closing of flight-plan).

*) Detailed procedure for special alerting service as described in AIP Faroe Islands, ENR chapter 1.8.

4. Procedures.

4.1 Coordination.

4.1.1 Vagar AFIS shall obtain clearance from Reykjavík OACC for flights intending to operate within controlled airspace.

- 4.2 Exchange of Flight Plan Data.
 - 4.2.1 Vagar AFIS shall provide and update as necessary limited flight plan data to Reykjavik OACC for helicopters operating or intending to operate in the designated area (see attachment 1).
 - 4.2.2 Reykjavik OACC shall provide and update as necessary flight plan data to Vagar for aircraft operating or intending to operate in the designated area (see attachment 1).

4.3 Communication.

- 4.3.1 Vagar AFIS is responsible for the communication, unless otherwise requested by Reykjavik OACC.
- 4.3.2 The aircraft shall confirm two way radio contact with the next unit, prior to leaving frequency of the current unit.

4.4 Search and Rescue

- 4.4.1 One SAR-helicopter at EKVG on stand by for daylight operations when off-shore helicopter operations are taking place.
- 4.4.2 When Search and Rescure is required, Vagar AFIS shall notify Reykjavik OACC, regardless of position of the helicopter. Reykjavik OACC is responsible for further co-ordination.

4.5 Positions of off-shore installations with a helideck

- 4.5.1 Vagar AFIS shall notify and update Reykjavik OACC, as required, of the current positions of offshore installations operating within the defined area.

Note: Off-shore installations shall be considered as any Rig, platform or vessel with a helideck, engaged in off-shore activities in the defined area

4.6 SSR Codes.

- 4.6.1 Reykjavik OACC will provide Vagar AFIS with fixed SSR Codes for helicopter operations.

5. Attachments

Attachment 1 - Description of the Continental shelf boundary.

Attachment 2 - Map of planned oil exploration area.

Attachment 3 - Memorandum of Understanding between NATS and Vagar AFIS.

Continental Shelf Boundary between Britain and Faroe Islands

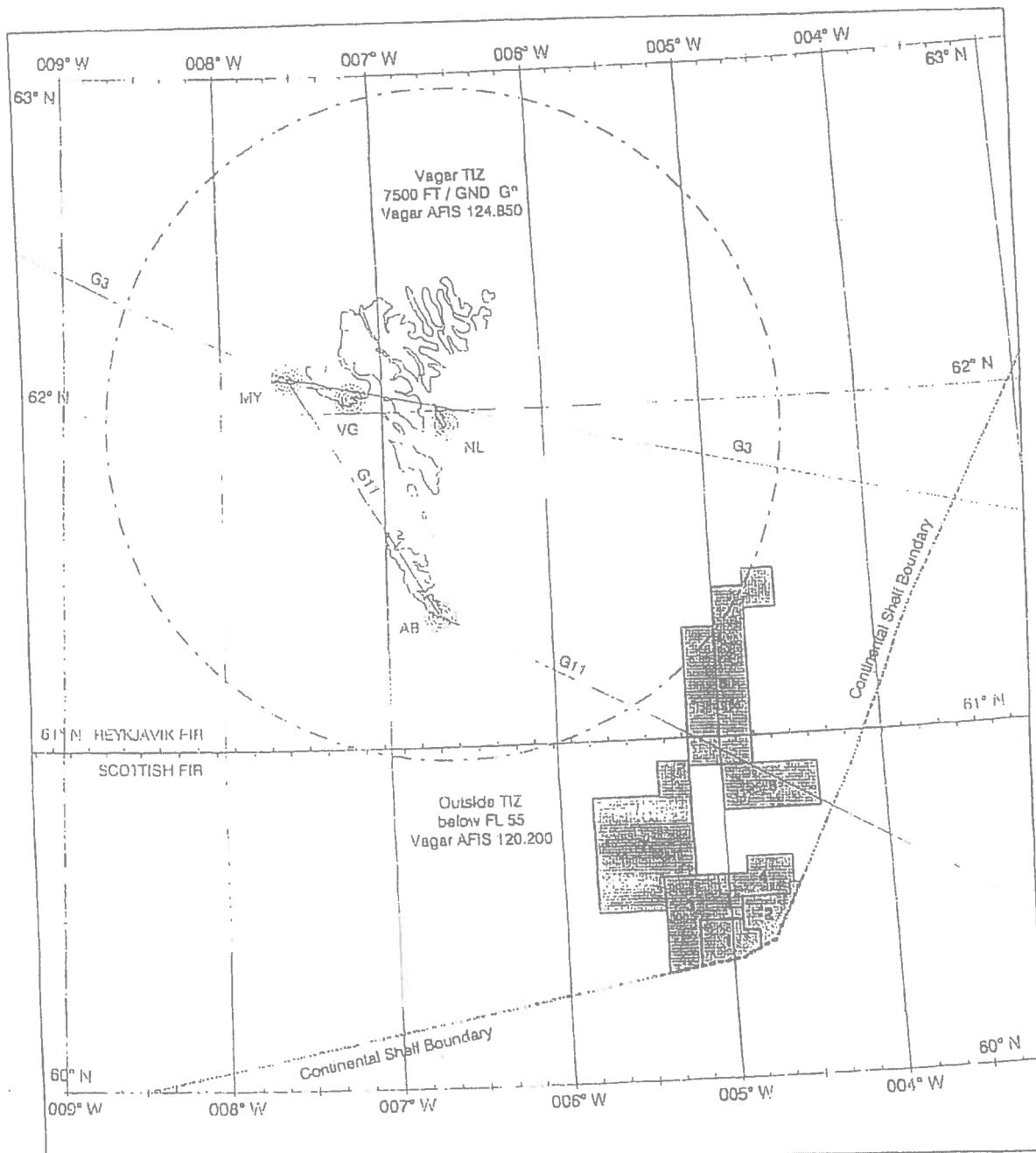
1. Reference

Agreement between the Government of the Kingdom of Denmark together with the Home Government of the Faroe Islands, on the one hand, and the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland, on the other hand, relating to the Maritime Delimitation in the area between the Faroe Islands and the United Kingdom.

2. Continental Shelf Boundary - Coordinates:

A 59° 52' .11" N	00° 29' .451 W	(ETRS89)
B 59° 40' .649 N	00° 47' .736 W	
C 59° 39' .133 N	03° 03' .325 W	
D 59° 36' .114 N	03° 11' .729 W	
E 59° 31' .613 N	03° 47' .898 W	
F 59° 27' .571 N	03° 59' .619 W	
G 59° 24' .449 N	04° 02' .426 W	
H 59° 20' .567 N	04° 03' .859 W	
I 59° 17' .070 N	04° 10' .497 W	
J 59° 13' .203 N	04° 14' .008 W	
K 59° 17' .713 N	04° 18' .541 W	
L 59° 14' .171 N	04° 44' .272 W	
M 59° 11' .101 N	04° 56' .672 W	
N 59° 18' .754 N	05° 24' .195 W	
O 59° 56' .450 N	09° 00' .660 W	
P 60° 00' .951 N	10° 20' .853 W	
Q 60° 02' .137 N	10° 50' .778 W	
R 60° 02' .833 N	11° 16' .458 W	
S 60° 07' .306 N	12° 17' .622 W	
T 60° 09' .031 N	13° 16' .199 W	

The points are defined by geographic latitude and longitude in accordance with European Terrestrial Reference System 1989 (ETRS89)



\faroe\exploration area
29 MAY 2001

Memorandum of Understanding

between NATS (Aberdeen and ScACC) and Vagar AFIS

1. Purpose:

- 1.1 To define procedures by which VAGAR AFIS will provide Air Traffic Services with the Scottish FIR to helicopters operating in support of Offshore Oil and Gas exploration

2. Scope:

- 2.1 This MoU is supplementary to the existing LOA between Reykjavik OACC and the Scottish ACC and to procedures specified in ICAO, Eurocontrol and/or National documents
- 2.2 This MoU affects helicopters operating below FL 55 between the Vagar Airport (EKVG) and the oil/gas-exploration area south-east of the Faeroes to the north and north-west of the Continental Shelf Boundary (attachment 1).
- 2.3 This MoU is designed to accommodate very low traffic volumes (averaging 20 round trip movements per week, approx.) and within these conditions exceptionally negate the possible need for airspace delegation.

3 Responsibilities for provision of ATS:

- 3.1 Whenever AFIS is established at EKVG, Vagar AFIS is responsible for the provision of ATS to helicopters operating between the Faeroe Islands (EKVG) and the oil/gas exploration area south-east of the Faeroes.
- 3.2 The specified Units shall immediately advise of any changes in their operational status and of any other factors which may affect the procedures detailed herein.

4. Procedures:

4.1 Services provided by Vagar AFIS when established:

- Flight Information Service (FIS)
- Aerodrome Flight Information Service (AFIS)
- Alerting Service*). This includes en-route alerting service and alerting service concerning arrival at destination (closing of flight-plan).

*) Detailed procedure for special alerting service described in AIP Faeroe Islands, ENR chapter 1.8.

4.2 Exchange of Flight Plan Data.

Vagar AFIS shall provide and update as necessary limited flight plan data to NATS for helicopters operating or intending to operate in the designated area (see attachment 1)

NATS Aberdeen and ScACC shall also provide and update as necessary flight plan data to Vagar for aircraft operating or intending to operate in the designated area (see attachment 1)

4.3 Communication.

Vagar AFIS is responsible for the communication with helicopters operating between The Faeroe Islands and the oil-/gas-exploration area south-east of the Faeroes

4.4 Search and Rescue.

(No supplement to existing LoA's)

One SAR-helicopter at EKVG on stand by for daylight operations when off-shore helicopter-operations are taking place.

4.4.1 When Search and Rescue is required, Vagar AFIS shall notify Reykjavik OACC, regardless of position of the helicopter. Reykjavik OACC is responsible for further co-ordination

4.5 Rig Notifications

Vagar AFIS shall notify and update NATS, as required, of the current positions of offshore installations operating within the defined area. (nb a Rig shall be considered as meaning variously any Rig, platform or vessel to which a helicopter may be connected on an approach to land.)

4.6 NATS Aberdeen shall notify and update Vagar AFIS, as required, of the current positions of offshore installations known to be operating within 10 nm of the southern and eastern boundary of the defined area.

5. Special Procedures

5.1 Purpose

To define notification procedures to be applied between Vagar AFIS and NATS in respect of traffic carrying out airborne radar approaches or NDB approaches to destinations (Rigs) located 10nm or less from the common boundary. This traffic may be in conflict if aircraft are carrying out simultaneous approaches to Rigs within their respective areas.

5.2 Procedures for notification

Notification of flights shall take place for any helicopter intending to carry out an airborne radar or NDB approach to destinations situated within 10nm of the common boundary.

The receiving unit is responsible for dissemination of this information to affected aircraft within their area of responsibility.

6. Revision.

6.1 Amendment or cancellation of this MoU, by either party, is possible at any time but in any case shall be reviewed within twelve calendar months of acceptance of the document by both parties.

7. Validity:

7.1 This MoU becomes effective at 0001hrs GMT on 14th June '01

Name: Martyn Jeffery

Representing General Manager NATS Aberdeen

Signature M W Flaherty p.p M Jeffery

Name:

Representing

Signature

Name:

Representing

Signature

Doc 7300/9



Convention on International Civil Aviation

Convention relative à l'aviation civile internationale

Convenio sobre Aviación Civil Internacional

Конвенция о международной гражданской авиации

This document supersedes Doc 7300/8.
Le présent document annule et remplace le Doc 7300/8.
Este documento remplaza el Doc 7300/8.
Настоящий документ заменяет Doc 7300/8.

Ninth Edition – Neuvième édition – Novena edición – Издание девятое — 2006

**International Civil Aviation Organization
Organisation de l'aviation civile internationale
Organización de Aviación Civil Internacional
Международная организация гражданской авиации**

FOREWORD

This document contains the text of the Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 7 December 1944 (hereinafter referred to as the "Convention"), in the English, French, Russian and Spanish languages. Each of these texts is equally authentic. The English text is the text adopted and signed at Chicago on 7 December 1944, amended as indicated below. The French and Spanish texts are the texts adopted by and annexed to the Protocol on the Authentic Trilingual Text of the Convention, signed at Buenos Aires on 24 September 1968 (hereinafter referred to as the "Buenos Aires Protocol"), amended as indicated below. The text of the Buenos Aires Protocol is reproduced in this document at pages 45 to 47. This Protocol came into force on 24 October 1968. The Russian text is the text adopted by and annexed to the Protocol on the Authentic Quadrilingual Text of the Convention, signed at Montreal on 30 September 1977 (hereinafter referred to as the "Protocol on the Authentic Quadrilingual Text"), amended as indicated below. This Protocol came into force on 16 September 1999. The text of the Protocol on the Authentic Quadrilingual Text is reproduced in this document at pages 48 to 51.

In the body of the above-mentioned texts of the Convention, in English, French, Russian and Spanish, as presented in this document, are incorporated all the amendments made to the Convention which were in force on 1 January 2006, namely in respect of:

- a) Article 3 *bis* (non-use of weapons against civil aircraft in flight);
- b) Article 45 (permanent seat of the Organization);
- c) Article 48 a) (frequency of Assembly Sessions);
- d) Article 49 e) (powers of Assembly relating to annual budgets);
- e) Article 50 a) (composition and election of Council);
- f) Article 56 (membership of Air Navigation Commission);
- g) Article 61 (budget and apportionment of expenses);
- h) Article 83 *bis* (transfer of certain functions and duties in cases of lease, charter or interchange of aircraft);
- i) Article 93 *bis* (expulsion from the International Civil Aviation Organization or suspension of membership in it); and
- j) the final paragraph, adding Russian to the authentic texts of the Convention.

AVANT-PROPOS

Le présent document comporte le texte de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Chicago le 7 décembre 1944 (appelé ci-après la «Convention»), en langues française, anglaise, espagnole et russe. Chacun de ces textes fait également foi. Le texte anglais est celui qui a été adopté et signé à Chicago le 7 décembre 1944, amendé de la manière indiquée ci-dessous. Les textes français et espagnol sont ceux qui ont été adoptés au moyen du Protocole concernant le texte authentique trilingue de la Convention, et qui sont annexés à ce protocole, signé à Buenos Aires le 24 septembre 1968 (appelé ci-après le «Protocole de Buenos Aires»), amendé de la manière indiquée ci-dessous. Le texte du Protocole de Buenos Aires est reproduit dans le présent document aux pages 45 à 47. Ce protocole est entré en vigueur le 24 octobre 1968. Le texte russe est celui qui a été adopté au moyen du Protocole concernant le texte authentique quadrilingue de la Convention, et qui est annexé à ce protocole, signé à Montréal le 30 septembre 1977 (appelé ci-après le «Protocole concernant le texte authentique quadrilingue»), amendé de la manière indiquée ci-dessous. Ce protocole est entré en vigueur le 16 septembre 1999. Le texte du Protocole concernant le texte authentique quadrilingue est reproduit dans le présent document aux pages 48 à 51.

Les textes français, anglais, espagnol et russe précités de la Convention, tels qu'ils figurent dans le présent document, comportent tous les amendements apportés à la Convention qui étaient en vigueur le 1^{er} janvier 2006, et qui concernaient:

- a) l'article 3 *bis* (non-utilisation d'armes contre des aéronefs civils en vol);
- b) l'article 45 (siège permanent de l'Organisation);
- c) l'article 48 a) (fréquence des sessions de l'Assemblée);
- d) l'article 49 e) (pouvoirs de l'Assemblée en matière de budgets annuels);
- e) l'article 50 a) (composition et élection du Conseil);
- f) l'article 56 (membres de la Commission de navigation aérienne);
- g) l'article 61 (budget et répartition des dépenses);
- h) l'article 83 *bis* (transfert de certaines fonctions et obligations en cas de location, d'affrètement ou de banalisation d'aéronefs);
- i) l'article 93 *bis* (exclusion d'un État de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou suspension de sa qualité de membre de l'Organisation);
- j) le dernier paragraphe (ajout du russe aux textes authentiques de la Convention).

Attention is invited to the footnotes to the above-mentioned amendments.

Further amendments to the Convention have been adopted but have not been incorporated in this document as they have not yet entered into force, namely in respect of:

- a) the final paragraph of the Convention, adding Arabic to the authentic texts of the Convention, adopted by the 31st Session of the Assembly; and
- b) the final paragraph of the Convention, adding Chinese to the authentic texts of the Convention, adopted by the 32nd Session of the Assembly.

On voudra bien se reporter aux notes de bas de page relatives aux amendements précités.

D'autres amendements de la Convention ont été adoptés mais n'ont pas été incorporés au présent document du fait qu'ils ne sont pas encore entrés en vigueur. Il s'agit:

- a) d'un amendement du dernier paragraphe de la Convention qui ajoute l'arabe aux textes authentiques de la Convention et qui a été adopté par l'Assemblée à sa 31^e session;
- b) d'un amendement du dernier paragraphe de la Convention qui ajoute le chinois aux textes authentiques de la Convention et qui a été adopté par l'Assemblée à sa 32^e session.

TABLE OF CONTENTS

CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (Chicago, 7 December 1944)	1
PREAMBLE	1
PART I.— AIR NAVIGATION	2
CHAPTER I.— General principles and application of the Convention	2
CHAPTER II.— Flight over territory of contracting States	4
CHAPTER III.— Nationality of aircraft	9
CHAPTER IV.— Measures to facilitate air navigation ..	10
CHAPTER V.— Conditions to be fulfilled with respect to aircraft	13
CHAPTER VI.— International standards and recommended practices	16
PART II.— THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION	20
CHAPTER VII.— The Organization	20
CHAPTER VIII.— The Assembly	22
CHAPTER IX.— The Council	24
CHAPTER X.— The Air Navigation Commission	28
CHAPTER XI.— Personnel	29
CHAPTER XII.— Finance	30
CHAPTER XIII.— Other international arrangements ..	31
PART III.— INTERNATIONAL AIR TRANSPORT	32
CHAPTER XIV.— Information and reports	32

TABLE DES MATIÈRES

CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (Chicago, le 7 décembre 1944)	1
PRÉAMBULE	1
PREMIÈRE PARTIE.— NAVIGATION AÉRIENNE	2
CHAPITRE I.— Principes généraux et application de la Convention	2
CHAPITRE II.— Vol au-dessus du territoire des États contractants	4
CHAPITRE III.— Nationalité des aéronefs	9
CHAPITRE IV.— Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne	10
CHAPITRE V.— Conditions à remplir en ce qui concerne les aéronefs	13
CHAPITRE VI.— Normes et pratiques recommandées internationales	16
DEUXIÈME PARTIE.— L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE	20
CHAPITRE VII.— L'Organisation	20
CHAPITRE VIII.— L'Assemblée	22
CHAPITRE IX.— Le Conseil	24
CHAPITRE X.— La Commission de navigation aérienne	28
CHAPITRE XI.— Personnel	29
CHAPITRE XII.— Finances	30
CHAPITRE XIII.— Autres arrangements internationaux	31
TROISIÈME PARTIE.— TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL	32
CHAPITRE XIV.— Renseignements et rapports	32

CHAPTER XV.— Airports and other air navigation facilities	32	CHAPITRE XV.— Aéroports et autres installations et services de navigation aérienne	32
CHAPTER XVI.— Joint operating organizations and pooled services	35	CHAPITRE XVI.— Organisations d'exploitation en commun et services en pool	35
 PART IV.— FINAL PROVISIONS	36	 QUATRIÈME PARTIE.— DISPOSITIONS FINALES	36
CHAPTER XVII.— Other aeronautical agreements and arrangements	36	CHAPITRE XVII.— Autres accords et arrangements aéronautiques	36
CHAPTER XVIII.— Disputes and default	38	CHAPITRE XVIII.— Différends et manquements	38
 CHAPTER XIX.— War	40	 CHAPITRE XIX.— Guerre	40
CHAPTER XX.— Annexes	40	CHAPITRE XX.— Annexes	40
CHAPTER XXI.— Ratifications, adherences, amendments, and denunciations	40	CHAPITRE XXI.— Ratifications, adhésions, amendements et dénonciations	40
CHAPTER XXII.— Definitions	43	CHAPITRE XXII.— Définitions	43
SIGNATURE OF CONVENTION	44	SIGNATURE DE LA CONVENTION	44
 PROTOCOL ON THE AUTHENTIC TRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (Buenos Aires, 24 September 1968)	45	 PROTOCOLE CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE TRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (Buenos Aires, le 24 septembre 1968)	45
PROTOCOL ON THE AUTHENTIC QUADRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (Montreal, 30 September 1977)	48	PROTOCOLE CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE QUADRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (Montréal, le 30 septembre 1977)	48

CONVENTION¹

**ON INTERNATIONAL
CIVIL AVIATION**

**Signed at Chicago,
on 7 December 1944**

CONVENTION¹

**RELATIVE À L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE**

**Signée à Chicago,
le 7 décembre 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.

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. 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).

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

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.

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) 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 3 bis*

a) The contracting States recognize that every State must refrain from resorting to the use of weapons against civil aircraft in flight and that, in case of interception, the lives of persons on board and the safety of aircraft must not be endangered. This provision shall not be interpreted as modifying in any way the rights and obligations of States set forth in the Charter of the United Nations.

b) The contracting States recognize that every State, in the exercise of its sovereignty, is entitled to require the landing at some designated airport of a civil aircraft flying above its territory without authority or if there are reasonable grounds to conclude that it is being used for any purpose inconsistent with the aims of this Convention; it may also give such aircraft any other instructions to put an end to such violations. For this purpose, the contracting States may resort to any appropriate means consistent with relevant rules of international law, including the relevant provisions of this Convention, specifically paragraph *a*) of this Article. Each contracting State agrees to publish its regulations in force regarding the interception of civil aircraft.

c) Every civil aircraft shall comply with an order given in conformity with paragraph *b*) of this Article. To this end each contracting State shall establish all necessary provisions in its national laws or regulations to make such compliance mandatory for any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State. Each contracting State shall make any violation of such applicable laws or regulations punishable by severe penalties and shall submit the case to its competent authorities in accordance with its laws or regulations.

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 3 bis*

a) Les États contractants reconnaissent que chaque État doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger. Cette disposition ne saurait être interprétée comme modifiant de quelque manière que ce soit les droits et obligations des États en vertu de la Charte des Nations Unies.

b) Les États contractants reconnaissent que chaque État, dans l'exercice de sa souveraineté, est en droit d'exiger l'atterrissement, à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans titre, survole son territoire ou s'il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention; il peut aussi donner à cet aéronef toutes autres instructions pour mettre fin à ces violations. À cet effet, les États contractants peuvent recourir à tous moyens appropriés compatibles avec les règles pertinentes du droit international, y compris les dispositions pertinentes de la présente Convention, spécifiquement l'alinéa *a*) du présent article. Chaque État contractant convient de publier ses règlements en vigueur pour l'interception des aéronefs civils.

c) Tout aéronef civil doit respecter un ordre donné conformément à l'alinéa *b*) du présent article. À cette fin, chaque État contractant prend toutes les mesures nécessaires dans ses lois ou règlements nationaux pour faire obligation à tout aéronef immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État de se conformer à cet ordre. Chaque État contractant rend toute violation de ces lois ou règlements applicables passible de sanctions sévères et soumet l'affaire à ses autorités compétentes conformément à son droit interne.

* The 25th (Extraordinary) Session of the Assembly on 10 May 1984 amended the Convention by adopting the Protocol introducing Article 3 bis. This amendment came into force on 1 October 1998.

* Le 10 mai 1984, à sa 25^e session (extraordinaire), l'Assemblée a amendé la Convention en adoptant le Protocole concernant l'article 3 bis. Cet amendement est entré en vigueur le 1^{er} octobre 1998.

*d) Each contracting State shall take appropriate measures to prohibit the deliberate use of any civil aircraft registered in that State or operated by an operator who has his principal place of business or permanent residence in that State for any purpose inconsistent with the aims of this Convention. This provision shall not affect paragraph *a*) or derogate from paragraphs *b*) and *c*) of this Article.*

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, 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.

*d) Chaque État contractant prendra des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'alinéa *a*) et ne déroge pas aux alinéas *b*) et *c*) du présent article.*

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 contractants 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'atterrissement. 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.

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.

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.

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.

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

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

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 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 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

services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition 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.

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.

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

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 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 of all persons violating the regulations applicable.

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.

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 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'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

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 règlements d'un État contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, 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.

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

Article 14

Prévention de la propagation des maladies

Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie

from time to time decide to designate, and to that end contracting States will keep in close consultation with the agencies concerned with international regulations relating to sanitary measures applicable to aircraft. Such consultation shall be without prejudice to the application of any existing international convention on this subject to which the contracting States may be parties.

Article 15

Airport and similar charges

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

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

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

b) As to aircraft engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft engaged in similar international air services.

All such charges shall be published and communicated to the International Civil Aviation Organization, provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of the State or States concerned. No fees, dues or other charges shall be

contagieuse que les États contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Une telle consultation ne préjuge en rien l'application de toute convention internationale existante en la matière et à laquelle les États contractants seraient parties.

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.

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

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.

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

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.

Article 16

Visite des aéronefs

Les autorités compétentes de chacun des États contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissement 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.

CHAPTER III

NATIONALITY OF AIRCRAFT

Article 17

Nationality of aircraft

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

CHAPITRE III

NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

Article 17

Nationalité des aéronefs

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

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 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

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 19

Lois nationales régissant 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

Display of marks

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

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

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 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 immatriculé 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.

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

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 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

Customs and immigration procedures

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to establish customs and immigration procedures

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

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

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

Article 26

Investigation of accidents

In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so 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 révélé de graves défectuosités techniques de l'aéronef 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 donné à l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité 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.

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 autorisée 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.

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

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 breveté ainsi

in or exported commercially from the contracting State entered by the aircraft.

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) 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.

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.

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.

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

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

in conformity with the conditions prescribed in this Convention:

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

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.

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.

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.

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 licences 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.

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.

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

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

munitions of war or implements of war for the purposes of this Article, giving due consideration, for the purposes of uniformity, to such recommendations as the International Civil Aviation Organization may from time to time make.

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

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.

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 internationale 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.

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.

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,

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

international standards and recommended practices and procedures dealing with:

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

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

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.

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

Endorsement of certificates and licenses

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

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 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

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

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

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.

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.

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;

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) 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.

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.

- 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.

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.

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.

* This is the text of the Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 16 May 1958. The original text read as follows:

"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 8^e session de l'Assemblée, le 14 juin 1954; il est entré en vigueur le 16 mai 1958. Le texte original se lisait comme suit:

«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.»

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.

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

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

* This is the text of the Article as amended by the 14th Session of the Assembly on 15 September 1962; it entered into force on 11 September 1975. 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."

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 14^e session de l'Assemblée, le 15 septembre 1962; il est entré en vigueur le 11 septembre 1975. Le texte précédent de cet article établi par l'Assemblée à sa 8^e session, le 14 juin 1954, et qui est entré en vigueur le 12 décembre 1956 se lisait comme suit:

«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 États contractants.»

Le texte original de cet article se lisait comme suit:

«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 États contractants.»

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;
- 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;

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;
- 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;

* This is the text of the Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 12 December 1956. The original text read as follows:

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

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 8^e session de l'Assemblée, le 14 juin 1954; il est entré en vigueur le 12 décembre 1956. Le texte original se lisait comme suit:

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

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.

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.

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-six 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

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-six 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

* This is the text of the Article as amended by the 28th (Extraordinary) Session of the Assembly on 26 October 1990; it entered into force on 28 November 2002. The original text of the Convention provided for twenty-one members of the Council. That text was subsequently amended by the 13th (Extraordinary) Session of the Assembly on 21 June 1961; this amendment entered into force on 17 July 1962 and provided for twenty-seven members of the Council. A second amendment was adopted by the 17th (A) (Extraordinary) Session of the Assembly on 12 March 1971; this amendment entered into force on 16 January 1973 and provided for thirty members of the Council. A third amendment was adopted by the 21st Session of the Assembly on 16 October 1974; this amendment entered into force on 15 February 1980 and provided for thirty-three members of the Council.

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 28^e session (extraordinaire) de l'Assemblée, le 26 octobre 1990; il est entré en vigueur le 28 novembre 2002. Le texte original de la Convention prévoyait 21 sièges au Conseil. Il a été modifié lors de la 13^e session (extraordinaire) de l'Assemblée, le 21 juin 1961; cet amendement est entré en vigueur le 17 juillet 1962 et prévoyait 27 sièges au Conseil. Un deuxième amendement, adopté lors de la 17^e session (extraordinaire) de l'Assemblée, le 12 mars 1971, est entré en vigueur le 16 janvier 1973 et prévoyait 30 sièges au Conseil. Un troisième amendement, adopté lors de la 21^e session de l'Assemblée, le 16 octobre 1974, est entré en vigueur le 15 février 1980 et prévoyait 33 sièges au Conseil.

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 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.

Article 52

Voting in Council

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

Article 53

Participation without a vote

Any contracting State may participate, without a vote, in the consideration by the Council and by its committees and commissions of any question which especially affects its

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 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'État 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.

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 État contractant intéressé.

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.

interests. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of a dispute to which it is a party.

Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie.

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;
- 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

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;
- e) instituer une Commission de navigation aérienne, conformément 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 Secrétaire général, et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément 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 aérien 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 présente Convention, lorsqu'un État contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après notification de l'infraction;
- l) adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des normes et des

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.

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 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.

pratiques recommandées internationales; pour des raisons de commodité, les désigner comme Annexes à la présente 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.

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 définir 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.

CHAPTER X

THE AIR NAVIGATION COMMISSION

Article 56

Nomination and appointment of Commission

The Air Navigation Commission shall be composed of nineteen 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.*

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.

CHAPITRE X

LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article 56

Nomination de la Commission

La Commission de navigation aérienne se compose de dix-neuf 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*.

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.

* This is the text of the Article as amended by the 27th Session of the Assembly on 6 October 1989; it entered into force on 18 April 2005. The original text of the Convention provided for twelve members of the Air Navigation Commission. That text was subsequently amended by the 18th Session of the Assembly on 7 July 1971; this amendment entered into force on 19 December 1974 and provided for fifteen members of the Air Navigation Commission.

• Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 27^e session de l'Assemblée, le 6 octobre 1989; il est entré en vigueur le 18 avril 2005. Le texte original de la Convention prévoyait 12 sièges à la Commission de navigation aérienne. Il a été modifié lors de la 18^e session de l'Assemblée, le 7 juillet 1971; cet amendement est entré en vigueur le 19 décembre 1974 et prévoyait 15 sièges à la Commission de navigation aérienne.

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, 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.

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

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.

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.

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.

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.

* This is the text of the Article as amended by the 8th Session of the Assembly on 14 June 1954; it entered into force on 12 December 1956. The original text read as follows:

"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."

* Ce texte est celui de l'article modifié lors de la 8^e session de l'Assemblée, le 14 juin 1954; il est entré en vigueur le 12 décembre 1956. Le texte original se lisait comme suit:

«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 v. tu 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.»

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 or the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944 shall not have the right to vote on any questions referred to the Assembly or Council under the provisions of the relevant Agreement.

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.

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.

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.

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.

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

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

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

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.

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.

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.

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 radio-électriques 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.

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.

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

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 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.

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.

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.

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.

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.

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

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 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 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.

Article 79

Participation aux organisations d'exploitation

Un État 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 discréction exclusive de l'État intéressé, être propriété d'État, en tout ou partie, ou propriété privée.

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

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 État contractant et tout autre État, ou entre une entreprise de transport aérien d'un État contractant et tout autre État 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

use its best efforts to secure their termination forthwith and shall in any event cause them to be terminated as soon as such action can lawfully be taken after the coming into force of this Convention.

Article 83

Registration of new arrangements

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

Article 83 bis*

Transfer of certain functions and duties

a) Notwithstanding the provisions of Articles 12, 30, 31 and 32 a), when an aircraft registered in a contracting State is operated pursuant to an agreement for the lease, charter or interchange of the aircraft or any similar arrangement by an operator who has his principal place of business or, if he has no such place of business, his permanent residence in another contracting State, the State of registry may, by agreement with such other State, transfer to it all or part of its functions and duties as State of registry in respect of that aircraft under Articles 12, 30, 31 and 32 a). The State of registry shall be relieved of responsibility in respect of the functions and duties transferred.

b) The transfer shall not have effect in respect of other contracting States before either the agreement between States in which it is embodied has been registered with the Council

incompatibles, l'État dont elle a la nationalité s'emploiera de son 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.

Article 83 bis*

Transfert de certaines fonctions et obligations

a) Nonobstant les dispositions des articles 12, 30, 31 et 32 a), lorsqu'un aéronef immatriculé dans un État contractant est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État d'immatriculation peut, par accord avec cet autre État, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 a) lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'État d'immatriculation. L'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

b) Le transfert ne portera pas effet à l'égard des autres États contractants avant que l'accord dont il fait l'objet ait été enregistré au Conseil et rendu public conformément à

* The 23rd Session of the Assembly on 6 October 1980 amended the Chicago Convention by introducing Article 83 bis. This amendment came into force on 20 June 1997.

* Le 6 octobre 1980, à sa 23^e session, l'Assemblée a amendé la Convention de Chicago en ajoutant l'article 83 bis. Cet amendement est entré en vigueur le 20 juin 1997.

and made public pursuant to Article 83 or the existence and scope of the agreement have been directly communicated to the authorities of the other contracting State or States concerned by a State party to the agreement.

c) The provisions of paragraphs *a*) and *b*) above shall also be applicable to cases covered by Article 77.

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 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

l'article 83 ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'État ou des autres États contractants intéressés par un État partie à l'accord.

c) Les dispositions des alinéas *a*) et *b*) ci-dessus sont également applicables dans les cas envisagés à l'article 77.

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 arbitre sera choisi au nom de cet État 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

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.

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.

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.

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.

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.

CHAPTER XIX

WAR

Article 89

War and emergency conditions

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

CHAPTER XX

ANNEXES

Article 90

Adoption and amendment of Annexes

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

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

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

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.

CHAPITRE XX

ANNEXES

Article 90

Adoption et amendement des Annexes

a) L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa 1) 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.

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

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 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.

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 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 adhérents 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'adhésion 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) Notwithstanding the provisions of Articles 91, 92 and 93 above:

1) A State whose government the General Assembly of the United Nations has recommended be debarred from membership in international agencies established by or brought into relationship 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.

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 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 priviléges inhérents à la qualité de membre de l'Organisation des Nations Unies, sont, à la requête de cette dernière, suspendus des droits et priviléges 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.

* The 1st Session of the Assembly on 27 May 1947 amended the Chicago Convention by introducing Article 93 bis. This amendment came into force on 20 March 1961.

* Le 27 mai 1947, à sa 1^{re} session, l'Assemblée a amendé la Convention de Chicago en ajoutant l'article 93 bis. Cet amendement est entré en vigueur le 20 mars 1961.

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, 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.

CHAPTER XXII

DEFINITIONS

Article 96

For the purpose of this Convention the expression:

a) "Air service" means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.

b) "International air service" means an air service which passes through the air space over the territory of more than one State.

c) "Airline" means any air transport enterprise offering or operating an international air service.

d) "Stop for non-traffic purposes" means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

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 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.

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.

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. The texts of this Convention drawn up in the English, French, Russian and Spanish languages are of equal authenticity. These 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. This Convention shall be open for signature at Washington, D.C.*

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. Les textes de la présente Convention rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe font également foi. Ces 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. La présente Convention sera ouverte à la signature à Washington (D.C.)*.

* This is the text of the final paragraph as amended by the 22nd Session of the Assembly on 30 September 1977; it entered into force on 17 August 1999. The original text read as follows:

"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."

* Ce texte est celui du dernier paragraphe amendé par l'Assemblée à sa 22^e session, le 30 septembre 1977; il est entré en vigueur le 17 août 1999. Le texte original se lisait comme suit:

«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.»

PROTOCOL¹

ON THE AUTHENTIC TRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

Signed at Buenos Aires on 24 September 1968

THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING that the last paragraph of the Convention on International Civil Aviation, hereinafter called "the Convention", provides that a text of the Convention, drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature;

CONSIDERING that the Convention was opened for signature, at Chicago, on the seventh day of December, 1944, in a text in the English language;

CONSIDERING, accordingly, that it is appropriate to make the necessary provision for the text to exist in three languages as contemplated in the Convention;

CONSIDERING that in making such provision, it should be taken into account that there exist amendments to the Convention in the English, French and Spanish languages, and that the text of the Convention in the French and Spanish languages should not incorporate those amendments because, in accordance with Article 94 a) of the Convention, each such amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

HAVE AGREED as follows:

Article I²

The text of the Convention in the French and Spanish languages annexed to this 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.

1. Came into force on 24 October 1968.
2. The text of the Convention in the French and Spanish languages mentioned in this Article will be found in the second and third columns at pages 1 to 44 of this document, subject to what is stated in the second paragraph of the Foreword at page (ii).

PROTOCOLE¹

CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE TRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

Signé à Buenos Aires le 24 septembre 1968

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

CONSIDÉRANT que le dernier paragraphe de la Convention relative à l'aviation civile internationale, appelée ci-après «la Convention», stipule qu'un texte de la Convention, rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature;

CONSIDÉRANT que la Convention a été ouverte à la signature à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, dans un texte en langue anglaise;

CONSIDÉRANT, en conséquence, qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour qu'existe le texte en trois langues tel que prévu dans la Convention;

CONSIDÉRANT qu'il devrait être tenu compte, en prenant ces dispositions, de ce que des amendements à la Convention existent en langues française, anglaise et espagnole, et de ce que le texte de la Convention en langues française et espagnole ne devrait pas comporter ces amendements, car chacun desdits amendements n'entre en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de la Convention, qu'à l'égard de tout État qui l'a ratifié;

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Article I²

Le texte en langues française et espagnole de la Convention annexé au présent 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.

1. Entré en vigueur le 24 octobre 1968.
2. Le texte en langues française et espagnole de la Convention, visé au présent article, figure dans les deuxième et troisième colonnes du présent document, pages 1 à 44, sous réserve de ce qui est dit au deuxième paragraphe de l'Avant-propos, page (ii).

Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94 a) thereof, then the text of such amendment in the English, French and Spanish languages shall be deemed to refer to the text, equally authentic in the three languages, which results from this Protocol.

Article II

Lorsqu'un État partie au présent Protocole a ratifié ou ratifie ultérieurement un amendement apporté à la Convention, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de celle-ci, le texte en langues française, anglaise et espagnole de cet amendement est réputé se référer au texte faisant également foi dans les trois langues qui résulte du présent Protocole.

Article III

1) The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to this Protocol either by:

- a) signature without reservation as to acceptance, or
- b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or
- c) acceptance.

2) This Protocol shall remain open for signature at Buenos Aires until the twenty-seventh day of September 1968 and thereafter at Washington, D.C.

3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

4) Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

Article III

1) Les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale peuvent devenir parties au présent Protocole:

- a) soit en le signant, sans réserve d'acceptation,
- b) soit en le signant, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation,
- c) soit en l'acceptant.

2) Le présent Protocole restera ouvert à la signature à Buenos Aires jusqu'au 27 septembre 1968 et après cette date à Washington (D.C.).

3) L'acceptation est effectuée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

4) L'adhésion au présent Protocole, sa ratification ou son approbation est considérée comme acceptation du Protocole.

Article IV

1) This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation as to acceptance or accepted it.

2) As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol, in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to acceptance or of its acceptance.

Article IV

1) Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour après que douze États lauront signé sans réserve d'acceptation ou accepté, conformément aux dispositions de l'article III.

2) En ce qui concerne tout État qui deviendra ultérieurement partie au présent Protocole, conformément aux dispositions de l'article III, le Protocole entrera en vigueur à la date de sa signature sans réserve ou de son acceptation.

Article V

Any future adherence of a State to the Convention shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

Article V

L'adhésion future d'un État à la Convention vaut acceptation du présent Protocole.

Article VI

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

Article VII

- 1) This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.
- 2) This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

Article VIII

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

- a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;
- b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;
- c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1).

Article IX

This Protocol, drawn up in the English, French and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Government of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Buenos Aires this twenty-fourth day of September, one thousand nine hundred and sixty-eight.

Article VI

Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies et auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article VII

- 1) Le présent Protocole reste en vigueur aussi longtemps que la Convention est en vigueur.
- 2) Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard d'un État, seulement lorsque cet État cesse d'être partie à la Convention.

Article VIII

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique notifie à tous les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale et à l'Organisation elle-même:

- a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature, en indiquant si la signature a été apposée sans ou sous réserve d'acceptation;
- b) le dépôt de tout instrument d'acceptation et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément aux dispositions de son article IV, paragraphe 1).

Article IX

Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chaque texte faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Buenos Aires le vingt-quatre septembre mil neuf cent soixante-huit.

PROTOCOL¹

ON THE AUTHENTIC QUADRILINGUAL TEXT OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (CHICAGO, 1944)

Signed at Montreal on 30 September 1977

PROTOCOLE¹

CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE QUADRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO, 1944)

Signé à Montréal le 30 septembre 1977

THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING that the 21st Session of the Assembly of the International Civil Aviation Organization requested the Council of this Organization "to undertake the necessary measures for the preparation of the authentic text of the Convention on International Civil Aviation in the Russian language, with the aim of having it approved not later than the year 1977";

CONSIDERING that the English text of the Convention on International Civil Aviation was opened for signature at Chicago on 7 December 1944;

CONSIDERING that, pursuant to the Protocol signed at Buenos Aires on 24 September 1968 on the authentic trilingual text of the Convention on International Civil Aviation done at Chicago, 7 December 1944, the text of the Convention on International Civil Aviation (hereinafter called the Convention) was adopted in the French and Spanish languages and, together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as provided for in the final clause of the Convention;

CONSIDERING accordingly, that it is appropriate to make the necessary provision for the text of the Convention to exist in the Russian language;

CONSIDERING that in making such provision account must be taken of the existing amendments to the Convention in the English, French and Spanish languages, the texts of which are equally authentic and that, according to Article 94 a) of the Convention, any amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNÉS

CONSIDÉRANT que l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale, à sa vingt et unième session, a demandé au Conseil de cette Organisation «de prendre les mesures nécessaires pour que soit élaboré le texte authentique de la Convention relative à l'aviation civile internationale en langue russe, en vue de le faire approuver d'ici à 1977 au plus tard»;

CONSIDÉRANT que la Convention relative à l'aviation civile internationale a été ouverte à la signature à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, dans un texte en langue anglaise;

CONSIDÉRANT que, en vertu du Protocole signé à Buenos Aires le vingt-quatre septembre mil neuf cent soixante-huit concernant le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale, conclue à Chicago le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, le texte de cette Convention (nommée ci-après «la Convention»), a été adopté en langues française et espagnole et constitue, conjointement avec le texte en langue anglaise de la Convention, le texte faisant également foi dans ces trois langues tel qu'il est prévu dans les dispositions protocolaires de la Convention;

CONSIDÉRANT en conséquence qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour qu'existe un texte de la Convention en langue russe;

ESTIMANT que lors de l'adoption desdites dispositions il est nécessaire de tenir compte de l'existence d'amendements à la Convention en langues française, anglaise et espagnole, ces textes faisant également foi et chacun de ces amendements ne pouvant, en vertu de l'article 94 a) de la Convention, entrer en vigueur qu'à l'égard des États qui l'ont ratifié;

1. Came into force on 16 September 1999.

1. Entré en vigueur le 16 septembre 1999.

HAVE AGREED as follows:

Article I²

The text of the Convention and of the amendments thereto in the Russian language annexed to this Protocol, together with the text of the Convention and of the amendments thereto in the English, French and Spanish languages, constitutes the text equally authentic in the four languages.

Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94 a) thereof, then the text of such amendment in the Russian, English, French and Spanish languages shall be deemed to refer to the text equally authentic in the four languages, which results from this Protocol.

Article III

1) The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to this Protocol either by:

- a) signature without reservation as to acceptance, or
- b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or
- c) acceptance.

2) This Protocol shall remain open for signature at Montreal until the 5th of October 1977 and thereafter at Washington, D.C.

3) Acceptance shall be effected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

4) Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

SONT CONVENUS de ce qui suit:

Article I^r²

Le texte en langue russe de la Convention et des amendements annexé au présent Protocole, constitue, conjointement avec le texte en langues française, anglaise et espagnole de la Convention et des amendements à cette Convention, un texte faisant également foi dans les quatre langues.

Article II

Lorsqu'un État partie au présent Protocole a ratifié ou ratifie ultérieurement un amendement apporté à la Convention, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de celle-ci, le texte en langues française, anglaise, espagnole et russe de cet amendement est réputé se référer au texte faisant également foi dans les quatre langues qui résulte du présent Protocole.

Article III

1) Les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale peuvent devenir parties au présent Protocole:

- a) soit en le signant, sans réserve d'acceptation,
- b) soit en le signant, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation,
- c) soit en l'acceptant.

2) Le présent Protocole restera ouvert à la signature à Montréal jusqu'au 5 octobre 1977 et après cette date à Washington (D.C.).

3) L'acceptation est effectuée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

4) L'adhésion au présent Protocole, sa ratification ou son approbation est considérée comme acceptation du Protocole.

2. The text of the Convention in the Russian language mentioned in this Article will be found in the fourth column at pages 1 to 44 of this document, subject to what is stated in the second paragraph of the Foreword at page (ii).

2. Le texte en langue russe de la Convention, visé au présent article, figure dans la quatrième colonne du présent document, pages 1 à 44, sous réserve de ce qui est dit au deuxième paragraphe de l'Avant-propos, page (ii).

Article IV

1) This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation as to acceptance or accepted it and after entry into force of the amendment to the final clause of the Convention, which provides that the text of the Convention in the Russian language is of equal authenticity.

2) As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to acceptance or of its acceptance.

Article V

Any adherence of a State to the Convention after this Protocol has entered into force shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

Article VI

Acceptance by a State of this Protocol shall not be regarded as ratification by it of any amendment to the Convention.

Article VII

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

Article VIII

1) This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.

2) This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

Article IX

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself:

a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;

Article IV

1) Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour après que douze États l'auront signé sans réserve d'acceptation ou accepté, conformément aux dispositions de l'article III, et après que l'amendement à la disposition finale de la Convention, selon lequel le texte de la Convention en langue russe fait également foi, sera entré en vigueur.

2) En ce qui concerne tout État qui deviendra ultérieurement partie au présent Protocole, conformément aux dispositions de l'article III, le Protocole entrera en vigueur à la date de sa signature sans réserve ou de son acceptation.

Article V

L'adhésion d'un État à la Convention après l'entrée en vigueur du présent Protocole vaut acceptation du présent Protocole.

Article VI

L'acceptation du présent Protocole par un État n'est pas considérée comme ratification par cet État d'un amendement quelconque à la Convention.

Article VII

Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies et auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article VIII

1) Le présent Protocole reste en vigueur aussi longtemps que la Convention est en vigueur.

2) Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard d'un État, seulement lorsque cet État cesse d'être partie à la Convention.

Article IX

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique notifie à tous les États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale et à l'Organisation elle-même:

a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature, en indiquant si la signature a été apposée sans ou sous réserve d'acceptation;

b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;

c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1.

Article X

This Protocol, drawn up in the English, French, Russian and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Governments of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Montreal this thirtieth day of September, one thousand nine hundred and seventy-seven.

— END —

b) le dépôt de tout instrument d'acceptation et la date de ce dépôt;

c) la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément aux dispositions de son Article IV, paragraphe 1.

Article X

Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chaque texte faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Montréal, le trente septembre mil neuf cent soixante-dix-sept.

— FIN —

Bilag 6

Oversigt over de internationale forpligtelser, Færøerne er underlagt

- ICAO
 - *Chicago-konventionen af 7. december 1944*
 - *Annexer til konventionen*
 - Annex 1, Personnel Licensing
 - Annex 2, Rules of the Air
 - Annex 3, Meteorological Service for International Air Navigation
 - Annex 4, Aeronautical Charts
 - Annex 5, Units of Measurements
 - Annex 6, Operation of Aircraft
 - Annex 7, Aircraft Nationality and Registrations Marks
 - Annex 8, Airworthiness of Aircraft
 - Annex 9, Facilitation
 - Annex 10, Aeronautical Telecommunications
 - Annex 11, Air Traffic Services
 - Annex 12, Search and Rescue
 - Annex 13, Aircraft Accident and Incident Investigation
 - Annex 14, Aerodromes
 - Annex 15, Aeronautical information Services
 - Annex 16, Environmental Protection
 - Annex 17, Security
 - Annex 18, Safe Transport of Dangerous Goods by Air
 - Annex 19, Safety Management