

DIÁRIO DO GOVERNO

Quarta-feira 28 de Abril de 1948, I Série – Número 98

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS ESTRANGEIROS

Direcção Geral dos Negócios Políticos e da Administração Interna

António Óscar Fragoso Carmona, Presidente da República Portuguesa pelo voto da Nação:

Faço saber aos que a presente Carta de Ratificação virem que a Convenção sobre aviação civil internacional foi assinada em Chicago pela Delegação Portuguesa à Conferência da Aviação Civil Internacional no dia sete de Dezembro de mil novecentos e quarenta e quatro, e é do teor seguinte:

CONVENÇÃO SOBRE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

(Aprovada para ratificação pelo Decreto n.º 36158, de 17 de Fevereiro de 1947)

Preâmbulo

Considerando que o desenvolvimento futuro da aviação civil Internacional pode contribuir poderosamente para criar e manter a amizade e o bom entendimento entre as nações e os povos, mas que seu abuso pode tornar-se uma ameaça para a segurança geral;

Considerando que é conveniente evitar atritos e estimular entre as nações e os povos aquela cooperação de que depende a paz do mundo;

Os Governos que subscrevem esta Convenção, tendo acordado em certos princípios e medidas tendentes a desenvolver a aviação civil internacional de maneira segura e ordenada, a estabelecer os serviços internacionais de transportes aéreos numa base de igualdade de oportunidades e a explorar esses serviços por forma eficaz e económica:

Concluíram, na prossecução de tais objectivos, a presente Convenção.

PARTE I

Navegação Aérea

CAPÍTULO 1.º

Princípios gerais e campo de aplicação

Artigo 1.º

Soberania



Os Estados contratantes reconhecem que cada Estado tem a soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo que cobre o seu território.

Artigo 2.º

Território

Para os efeitos da presente Convenção, constituem território de um Estado as regiões terrestres e as águas territoriais adjacentes que estejam sob a soberania, jurisdição, protecção ou mandato desse Estado.

Artigo 3.º


Aeronaves Civis e do Estado

- a) A presente Convenção aplicar-se-á unicamente às aeronaves civis, e não às aeronaves do Estado.
- b) Serão consideradas aeronaves do Estado as usadas nos serviços militares, aduaneiros e policiais.
- c) As aeronaves do Estado pertencentes a um Estado contratante não poderão sobrevoar o território de outro Estado ou aí aterrar sem autorização outorgada por acordo especial ou por qualquer outro meio, devendo aquelas aeronaves, uma vez concedida a autorização, cingir-se às condições estipuladas.
- d) Os Estados contratantes comprometem-se a ter na devida conta a segurança da navegação aérea civil ao estabelecer os regulamentos aplicáveis às suas aeronaves do Estado.

Artigo 3.º-bis¹

- a) Os Estados Contratantes reconhecem que cada Estado deve abster-se de recorrer ao uso das armas contra aeronaves civis em voo e que, em caso de interceptação, não devem ser postas em perigo a vida dos ocupantes das aeronaves nem a segurança destas. Esta disposição não deverá ser interpretada como modificando de algum modo os direitos e obrigações dos Estados estipulados na Carta das Nações Unidas;
- b) Os Estados Contratantes reconhecem que cada Estado, no exercício da sua soberania, tem o direito de exigir a aterragem, num aeroporto designado, de uma aeronave civil que sobrevoe sem autorização o seu território, ou se tiver motivos razoáveis para concluir que a aeronave está a ser utilizada para fins incompatíveis com os objectivos da presente Convenção; pode igualmente dar a essa aeronave quaisquer outras instruções necessárias

¹ Emenda à Convenção, assinada em 10 de Maio de 1984, em Montreal, e aprovada, para ratificação, pela Resolução da Assembleia da República n.º 3/91. Ratificada pelo Decreto do Presidente da República n.º 1/91, de 18 de Janeiro.

 **Nota:** *Versão consolidada. Não dispensa a consulta dos correspondentes actos normativos publicados em Diário da República.*

para pôr termo a tais violações. Com esta finalidade, os Estados contratantes podem recorrer a todos os meios adequados compatíveis com as regras pertinentes do direito internacional, incluindo as disposições pertinentes da presente Convenção e, especificamente, o parágrafo a) do presente artigo. Cada Estado Contratante concorda em publicar os seus regulamentos em vigor para a intercepção das aeronaves civis;

c) Toda a aeronave civil deverá acatar uma ordem dada em conformidade com a alínea b) do presente artigo. Para tal, cada Estado Contratante tomará as medidas necessárias nas suas leis e regulamentos nacionais para obrigar ao cumprimento de tal ordem qualquer aeronave civil matriculada nesse Estado ou utilizada por um operador que tenha a sede principal da sua exploração ou a sua residência permanente no seu território. Cada Estado Contratante providenciará para que a violação dessas leis ou regulamentos aplicáveis seja passível de severas sanções e submeterá o caso às suas autoridades competentes, de acordo com as suas leis nacionais;

d) Cada Estado Contratante adoptará as medidas adequadas à proibição do uso deliberado de aeronaves civis registadas nesse Estado ou utilizadas por um operador que tenha a sua sede principal ou a sua residência permanente no dito Estado para fins incompatíveis com os objectivos da presente Convenção. Esta disposição não prejudicará o disposto na alínea a) nem derrogará as alíneas b) e c) do presente artigo.

Artigo 4.º

Uso indevido da aviação civil

Cada estado contratante acorda em não se servir da aviação civil para fins incompatíveis com os objectivos da presente Convenção.

CAPÍTULO 2.º

Sobrevoos do território dos Estados Contratantes

Artigo 5.º

Direito de voo em serviço não regular

Cada Estado contratante acorda em que todas as aeronaves dos outros Estados contratantes que não estejam afectas aos serviços aéreos internacionais regulares terão o direito, sob a condição de serem observadas as disposições desta Convenção, de sobrevoar o seu território, quer para nele entrar, quer para o atravessar sem aterrar, e de nele fazer escalas não comerciais, sem prévia autorização, sob reserva contudo do direito de o Estado

sobrevoado exigir, em qualquer caso, a aterragem. Os Estados contratantes reservam-se, todavia, o direito de exigir que, por razões de segurança de voo, as aeronaves que pretendam voar sobre regiões inacessíveis ou desprovidas de facilidades de navegação aérea adequadas sigam determinadas rotas ou obtenham autorização especial para esses voos.

Tais aeronaves, quando utilizadas no transporte remunerado ou em regime de fretamento, de passageiros, correio ou carga, em voos que não sejam dos serviços aéreos internacionais regulares, terão também o privilégio de embarcar ou desembarcar passageiros, correio ou carga, sem prejuízo do disposto no artigo 7º e do direito de o Estado em que se realizar o embarque ou o desembarque impor os regulamentos, condições ou restrições que julgar convenientes.

Artigo 6.º

Serviços aéreos regulares

Os serviços aéreos internacionais regulares que tenham de sobrevoar o território de um Estado contratante ou nele aterrar não poderão ser explorados senão mediante licença especial ou outra autorização concedida por esse Estado e em conformidade com os termos da licença ou autorização referidas.

Artigo 7.º

Cabotagem

Cada Estado contratante terá o direito de recusar às aeronaves dos outros Estados contratantes autorização de embarcar no seu território passageiros, correio ou carga, para os transportar, mediante remuneração ou em regime de fretamento, a outro local do seu território. Cada Estado contratante compromete-se a não fazer quaisquer entendimentos que especificamente concedam a qualquer outro Estado ou a uma empresa de transportes aéreos de qualquer outro Estado tal privilégio, com carácter de exclusividade, e a não obter de nenhum outro Estado um privilégio exclusivo da mesma natureza.

Artigo 8.º

Aeronaves sem piloto

As aeronaves susceptíveis de ser comandadas sem piloto só poderão sobrevoar sem piloto o território de um Estado contratante mediante uma autorização especial desse Estado e nas condições estipuladas nessa autorização. Cada Estado contratante compromete-se a

tomar medidas necessárias para que o voo das aeronaves sem piloto sobre regiões abertas às aeronaves civis seja regulado de modo a evitar qualquer perigo para as aeronaves civis.

Artigo 9.º

Zonas interditas

a) Cada Estado contratante, por razões de carácter militar ou de segurança pública, poderá condicionar ou interditar às aeronaves dos outros Estados, de maneira uniforme para todos, o voo sobre determinadas zonas do seu território, desde que a este respeito nenhuma distinção seja feita entre as aeronaves desse Estado afectas aos serviços aéreos internacionais regulares e as dos outros Estados contratantes afectas a serviços similares. Estas zonas proibidas terão uma extensão razoável e uma localização que não prejudique desnecessariamente a navegação aérea. Os limites das zonas interditas situadas no território de um Estado contratante, bem como quaisquer alterações posteriores que nelas se verifiquem, serão comunicados, com a possível brevidade, aos outros Estados contratantes, e, conjuntamente, à Organização Internacional da Aviação Civil.

b) Cada Estado contratante reserva-se também o direito de, em circunstâncias excepcionais ou durante um período de emergência ou ainda no interesse da segurança pública, restringir ou proibir, provisoriamente e com efeito imediato, o sobrevoo do seu território ou de uma parte dele, desde que tal restrição ou proibição seja aplicável às aeronaves de todos os outros Estados, sem distinção de nacionalidade.

c) Cada estado contratante poderá exigir, nos termos por ele livremente estipulados, que toda a aeronave que penetre nas zonas indicadas nas alíneas a) ou b) aterre o mais prontamente possível num aeroporto designado para esse fim e situado no seu território.

Artigo 10.º

Aterragem em aeroportos aduaneiros

Exceptuados os casos em que, segundo os termos desta Convenção ou em conformidade com uma autorização especial, lhes for permitido atravessar o território de um Estado contratante sem aterrar, as aeronaves que penetrem no território de um Estado contratante, deverão, se os regulamentos desse Estado o exigirem, aterrar num aeroporto designado por esse mesmo Estado, para fins de inspecção, quer aduaneira, quer de outra natureza.

Ao abandonar o território de um Estado contratante as mesmas aeronaves deverão partir de um aeroporto aduaneiro, do mesmo modo designado. As características de todos os aeroportos considerados aduaneiros serão publicadas por cada Estado e transmitidas à

Organização Internacional da Aviação Civil, instituída na parte II da presente Convenção, que delas dará conhecimento a todos os Estados contratantes.

Artigo 11.º

Aplicação das regras do ar

Sem prejuízo das disposições desta Convenção, as leis e regulamentos de cada Estado contratante relativos à entrada no seu território e à saída dele das aeronaves afectas à navegação aérea internacional, ou relativos à manobra e navegação daquelas aeronaves enquanto permanecem dentro do seu território, aplicar-se-ão, sem distinção de nacionalidade, às aeronaves de todos os Estados contratantes, devendo tais aeronaves observá-los à chegada, à partida e durante a sua permanência no território daquele Estado.

ARTIGO 12.º

Regras do ar

Cada Estado contratante compromete-se a adoptar as medidas necessárias para garantir que as aeronaves que sobrevoem o seu território ou nele manobrem e as aeronaves portadoras do distintivo da sua nacionalidade, onde quer que se encontrem, se conformem, umas e outras, com as leis e regulamentos sobre voo e manobra em vigor no respectivo Estado. Cada Estado contratante compromete-se a manter, na medida do possível, os seus regulamentos nesta matéria de harmonia com os que forem estabelecidos sempre que for julgado oportuno pela Organização, ao abrigo da presente Convenção. No alto mar as regras em vigor serão as que se estabeleçam de acordo com esta Convenção. Cada Estado contratante compromete-se a perseguir os infractores dos regulamentos em vigor.

Artigo 13.º

Regulamentos de entrada e saída

As leis e regulamentos em vigor no território de cada Estado contratante relativos à entrada ou saída por via aérea de passageiros, tripulantes ou carga (tais como regulamentos de entrada, despacho, imigração, passaportes, alfândegas e quarentena) serão cumpridos pelos passageiros, tripulantes ou interessados na carga, ou pelos seus representantes, tanto à chegada como à partida ou enquanto permanecerem no território daquele Estado.

Artigo 14.º

Medidas sanitárias



Os Estados contratantes acordam em tomar medidas eficazes que evitem a propagação, por meio da navegação aérea, da cólera, do tifo (epidémico), da varíola, da febre amarela, da peste e de quaisquer doenças contagiosas que como tais forem designadas sempre que oportuno pelos Estados contratantes; com esse objectivo consultarão frequentemente os organismos interessados nos regulamentos internacionais relativos às medidas sanitárias aplicáveis às aeronaves. Estas consultas, porém, serão feitas sem prejuízo de qualquer convenção internacional existente sobre a matéria de que os Estados contratantes sejam partes.

Artigo 15.º

Taxas de aeroporto e outras análogas

Os aeroportos de um Estado contratante abertos ao uso público das aeronaves nacionais estarão também, sem prejuízo do disposto no artigo 68.º, abertos, nas mesmas condições, às aeronaves de todos os outros Estados contratantes. Do mesmo serão uniformes as condições aplicáveis ao uso, por parte de qualquer Estado contratante, das facilidades de navegação aérea, incluindo os serviços de radiocomunicação e meteorologia, que se destinem ao uso público, a fim de facilitar a navegação aérea e contribuir para a sua segurança. Quaisquer taxas lançadas ou cujo lançamento seja permitido por um Estado contratante para a utilização de tais aeroportos e facilidades de navegação aérea pelas aeronaves dos outros Estados contratantes não deverão exceder:

- a) Para as aeronaves não afectas a serviços aéreos internacionais regulares, as que forem pagas pelas aeronaves nacionais do mesmo tipo usadas em serviços análogos; e
- b) Para as aeronaves afectas a serviços aéreos internacionais regulares, as que forem pagas pelas aeronaves nacionais utilizadas em serviços aéreos internacionais análogos.

Todas estas taxas serão tornadas públicas e comunicadas à Organização Internacional da Aviação Civil, entendendo-se que, se um Estado contratante nisso interessado assim o solicitar, as taxas lançadas pela utilização dos aeroportos e das outras facilidades serão objecto de um estudo feito pelo Conselho, que emitirá um parecer e fará recomendações sobre o assunto, submetendo-as à consideração do Estado ou Estados interessados. Nenhunas taxas, direitos ou outros encargos que visem unicamente o direito de trânsito, entrada ou saída, relativamente ao seu território, serão lançados por um Estado contratante sobre as aeronaves de outro Estado contratante sobre as aeronaves de outro Estado contratante ou sobre as pessoas e bens que se encontrem a bordo.

Artigo 16.º

Visita às aeronaves

As autoridades competentes de cada um dos Estados contratantes terão o direito de visitar, no momento da aterragem e da partida, mas sem demoras desnecessárias, as aeronaves dos outros Estados contratantes e de examinar os certificados e outros documentos exigidos pela presente Convenção.

CAPÍTULO 3.º

Nacionalidade das aeronaves

Artigo 17.º

Nacionalidade das aeronaves

As aeronaves têm a nacionalidade do Estado em que se encontram matriculadas.

Artigo 18.º

Matrícula em mais de um Estado

Uma aeronave não pode ser validamente matriculada em mais de um Estado, mas a matrícula pode ser transferida de um Estado para outro.

Artigo 19.º

Leis nacionais sobre matrícula

A matrícula ou a transferência de matrícula de uma aeronave em qualquer Estado Contratante deverá ser feita de harmonia com as leis e regulamentos desse Estado.

Artigo 20.º

Distintivos

Toda a aeronave afectada à navegação aérea internacional ostentará os distintivos próprios da sua nacionalidade e matrícula.

Artigo 21.º

Relatórios sobre matrículas

Cada Estado contratante compromete-se a fornecer, a pedido de qualquer dos outros Estados ou da Organização Internacional da Aviação Civil, as informações concernentes à matrícula e à propriedade das aeronaves particulares matriculadas nesse Estado. Além

disso, cada Estado contratante enviará relatórios à Organização Internacional da Aviação Civil, conforme as regras por ela prescritas, fornecendo todos os elementos ao seu alcance referentes à propriedade e controle das aeronaves matriculadas nesse Estado normalmente afectas à navegação aérea internacional. Os elementos assim obtidos pela Organização Internacional da Aviação Civil serão postos à disposição dos outros Estados contratantes, a pedido dos mesmos.

CAPÍTULO 4.º

Medidas para facilitar a navegação aérea

Artigo 22.º

Simplificação de formalidades

Os Estados contratantes acordam em adoptar, mediante regulamentos especiais ou por outro meio, todas as medidas possíveis tendentes a facilitar e acelerar a navegação das aeronaves entre os territórios dos Estados Contratantes e a evitar demoras desnecessárias às aeronaves, tripulações, passageiros e carga, especialmente no que diz respeito à aplicação das leis relativas à imigração, quarentena, alfândegas e despachos.

Artigo 23.º

Alfândegas e imigração

Cada Estado contratante compromete-se, na medida do possível, a estabelecer regulamentos alfandegários e de imigração aplicáveis à navegação aérea internacional de harmonia com as directrizes que venham a ser estabelecidas ou recomendadas, sempre que for oportuno, ao abrigo desta Convenção. Nada na presente Convenção poderá ser interpretado como contrariando o estabelecimento de aeroportos francos.

Artigo 24.º

Isenção de direitos aduaneiros

a) As aeronaves que entrem, saiam ou atravessem o território de um Estado contratante serão temporariamente isentas de direitos aduaneiros, sujeitando-se contudo aos regulamentos aduaneiros desse Estado. Os combustíveis, os óleos lubrificantes, as peças sobresselentes, o equipamento normal e as provisões (de bordo) existentes a bordo de uma aeronave pertencente a um Estado Contratante, à chegada ao território de outro Estado contratante, e que se encontrem ainda a bordo à partida do território desse Estado, serão

isentos de direitos aduaneiros, taxas de inspecção ou de quaisquer outros direitos ou taxas do mesmo género, quer nacionais, quer locais. Esta isenção não será aplicável a quaisquer mercadorias ou artigos desembarcados, salvo em conformidade com os regulamentos aduaneiros desse Estado, os quais poderão exigir que tais mercadorias e artigos fiquem sob vigilância aduaneira.

b) As peças sobresselentes e os equipamentos importados no território de um Estado contratante para aí serem montados ou utilizados numa aeronave de outro Estado contratante afectada à navegação aérea internacional serão isentos de direitos aduaneiros, sob reserva do disposto nos regulamentos do Estado interessado, os quais poderão estabelecer que tais objectos fiquem submetidos à vigilância e fiscalização das alfândegas.

Artigo 25.º

Aeronaves em perigo

Cada Estado contratante compromete-se a socorrer, na medida do possível, as aeronaves que se encontrem em perigo no seu território e a permitir, sob a fiscalização das suas próprias autoridades, que os proprietários e as autoridades do Estado em que as aeronaves estejam matriculadas tomem todas as medidas de assistência exigidas pelas circunstâncias. Cada Estado Contratante, ao empreender a busca de aeronaves desaparecidas, procederá a esses trabalhos de harmonia com as medidas de coordenação que venham a ser recomendadas ao abrigo desta Convenção, sempre que for oportuno.

Artigo 26.º

Inquéritos sobre acidentes

Em caso de acidente sofrido por uma aeronave de um Estado contratante no território de outro Estado contratante, de que resultem morte ou ferimentos graves ou que manifeste a existência de deficiências técnicas importantes, quer na aeronave, quer nas facilidades de navegação aérea, o Estado em cujo território se deu o acidente deverá promover um inquérito sobre as circunstâncias do acidente, em conformidade com o processo que venha a ser recomendado pela Organização Internacional da Aviação Civil e na medida em que tal processo se coadune com as suas próprias leis. Facultar-se-á ao Estado em que a aeronave estiver matriculada a oportunidade de enviar observadores que assistam ao inquérito, e o Estado que a ele procede transmitir-lhe-á um relatório com os resultados do mesmo.

Artigo 27.º

Imunidade de arresto por contrafacção de patente

- a) Toda a aeronave de um Estado contratante afecta à navegação aérea internacional que entre, devidamente autorizada, no território de outro Estado Contratante ou por ele transite nas mesmas condições, com ou sem aterragem, não poderá ser apreendida nem retida, ou dar lugar a qualquer reclamação contra o proprietário ou contra a empresa que a utilize, ou a qualquer outro procedimento exercido directamente ou em seu nome, por esse Estado ou por um particular nele domiciliado, sob o pretexto de que a construção, o mecanismo, as peças, os acessórios ou o funcionamento da aeronave violam uma patente, um desenho ou um modelo registados no Estado cujo território foi demandado pela aeronave. Fica entendido que não será exigido pelo Estado cujo território foi demandado pela aeronave nenhum depósito em caução, pela isenção de apreensão e da retenção acima mencionadas.
- b) As disposições da alínea a) deste artigo aplicar-se-ão igualmente à armazenagem das peças e dos acessórios sobresselentes da aeronave, bem como ao direito de os utilizar e montar na reparação das aeronaves de um Estado contratante, no território de outro Estado contratante, desde que as peças e acessórios a que corresponda uma patente e assim armazenados não sejam vendidos ou distribuídos no interior do Estado em questão ou reexportados comercialmente para fora daquele Estado.
- c) Só beneficiarão das disposições deste artigo os Estados signatários da presente Convenção (1) que tenham também sido partes na Convenção Internacional para a Protecção da Propriedade Industrial e nas suas emendas, ou (2) que tenham promulgado leis sobre patentes que reconheçam os inventos da autoria de cidadãos dos outros Estados signatários da presente Convenção, concedendo-lhes protecção adequada.

Artigo 28.º

Facilidades de navegação aérea e uniformização de sistemas

Cada Estado contratante compromete-se, na medida do possível, a:

- a) Estabelecer no seu território aeroportos, serviços de radiocomunicações, serviços meteorológicos e outras facilidades de navegação aérea internacional, de harmonia com as normas e directrizes recomendadas ou estabelecidas ao abrigo desta Convenção, sempre que for oportuno;

- b) Adoptar e aplicar os sistemas uniformes e adequados de comunicações, códigos, marcas, sinalização e iluminação, bem como outras práticas e regras que possam vir a ser recomendadas ao abrigo desta Convenção, sempre que for oportuno;
- c) Colaborar nas medidas internacionais destinadas a assegurar a publicação de mapas e cartas aeronáuticas, de harmonia com as normas que possam vir a ser recomendadas ou estabelecidas ao abrigo desta Convenção, sempre que for oportuno.

CAPÍTULO 5.º

Condições a observar relativamente a aeronaves

Artigo 29.º

Documentos de bordo das aeronaves

As aeronaves de um Estado contratante afectas à navegação aérea internacional devem levar a bordo, de harmonia com as condições prescritas por esta Convenção, os seguintes documentos:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Certificado de navegabilidade;
- c) As competentes licenças de cada membro da tripulação;
- d) Diário de navegação;
- e) Se estiver apetrechada com um aparelho de rádio, a licença correspondente;
- f) Se transportar passageiros, a lista dos seus nomes e lugares de embarque e destino;
- g) Se transportar carga, o manifesto e as declarações pormenorizadas da carga.

Artigo 30.º

Aparelhos de rádio

- a) As aeronaves dos Estados contratantes só poderão levar a bordo aparelhos de radiotransmissão, ao sobrevoarem o território dos outros Estados contratantes ou ao permanecerem neles, se tiverem licença passada pelas autoridades competentes do Estado em que estão matriculadas para a instalação e utilização daqueles aparelhos. A utilização de aparelhos de radiotransmissão no território do Estado contratante sobrevoado deverá obedecer aos regulamentos estabelecidos por esse Estado.
- b) Os aparelhos de radiotransmissão só poderão ser utilizados pelos membros da tripulação, munidos de uma licença especial para esse fim concedida pelas autoridades competentes do Estado em que a aeronave estiver matriculada.

Artigo 31.º

Certificados de navegabilidade

As aeronaves afectas à navegação aérea internacional deverão estar munidas de um certificado de navegabilidade, concedido ou declarado válido pelo respectivo Estado de matrícula.

Artigo 32.º

Licenças da tripulação

- a) O piloto e os outros membros da tripulação de uma aeronave afecta à navegação aérea internacional deverão estar munidos de certificados de competência e de licenças, expedidas ou declaradas válidas pelo Estado de matrícula da aeronave.
- b) Cada Estado contratante reserva-se o direito de não reconhecer, para efeitos de voos sobre o seu próprio território, os certificados de competência e as licenças passadas aos seus nacionais por outro Estado contratante.

Artigo 33.º

Reconhecimento de certificados e de licenças

Os certificados de navegabilidade, certificados de competência e as licenças passados ou declarados válidos pelo Estado de matrícula da aeronave serão reconhecidos como válidos pelos outros Estados contratantes desde que as condições exigidas para a expedição ou declaração de validade dos certificados e licenças sejam equivalentes ou superiores às condições mínimas que forem estabelecidas ao abrigo desta Convenção, sempre que for oportuno.

Artigo 34.º

Diários de navegação

Nas aeronaves afectas à navegação aérea internacional existirá um diário de navegação, no qual serão mencionadas as características da aeronave, as informações sobre a tripulação e os factos referentes a cada viagem, de harmonia com a forma prescrita ao abrigo desta Convenção, sempre que for oportuno.

Artigo 35.º

Restrições quanto à natureza da carga



a) As aeronaves afectas à navegação aérea internacional não poderão transportar, ao entrar em território de um Estado, ou ao voar sobre ele, munições ou apetrechos de guerra, excepto mediante autorização desse Estado. Cada Estado determinará, em regulamento, o que constitui munições ou apetrechos de guerra para os efeitos deste artigo, tendo na devida conta, para fins de uniformização, as recomendações que, sempre que for oportuno, possa fazer a Organização Internacional da Aviação Civil.

b) Cada Estado contratante reserva-se o direito, por motivos de ordem e segurança pública, de regular ou proibir a entrada no seu território ou o transporte sobre ele de artigos que não sejam os previstos na alínea a), desde que não faça a esse respeito distinção alguma entre as próprias aeronaves nacionais afectas à navegação aérea internacional e as aeronaves dos outros Estados afectas ao mesmo uso, entendendo-se ainda que não será imposta qualquer restrição que possa prejudicar o transporte ou o uso a bordo das aeronaves dos aparelhos necessários à manobra ou à navegação das mesmas ou à segurança da tripulação ou dos passageiros.

Artigo 36.º

Aparelhos fotográficos

Cada Estado Contratante poderá proibir ou regular o uso de aparelhos fotográficos a bordo das aeronaves que sobrevoem o seu território.

CAPÍTULO 6.º

Normas internacionais e práticas recomendadas

Artigo 37.º

Adopção de métodos e normas internacionais

Cada Estado contratante obriga-se a prestar o seu concurso no sentido de ser alcançada a maior uniformidade possível nos regulamentos, normas, práticas e métodos de organização relativos às aeronaves, pessoal, rotas aéreas e serviços auxiliares, sempre que tal uniformidade facilite e contribua para o aperfeiçoamento da navegação aérea.

Para esse efeito a Organização Internacional da Aviação Civil adoptará ou modificará, conforme as circunstâncias, as normas internacionais, as regras e os processos recomendados com referência aos seguintes pontos:

- (a) Sistemas de comunicação e toda a aparelhagem destinada a auxiliar a navegação aérea, incluindo a marcação do terreno;

- (b) Características dos aeroportos e zonas de aterragem;
- (c) Regras de navegação aérea e métodos de controle do tráfego aéreo;
- (d) Concessão de licenças ao pessoal navegante e aos mecânicos;
- (e) Condições de navegabilidade das aeronaves;
- (f) Matrícula e identificação das aeronaves;
- (g) Centralização e intercâmbio de informações meteorológicas;
- (h) Livros de bordo;
- (i) Mapas e cartas aeronáuticas;
- (j) Formalidades aduaneiras e de imigração;
- (k) Aeronaves em perigo e investigação de acidentes; assim como com referência a outros pontos concernentes à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea, conforme for oportunamente julgado necessário.

Artigo 38.º

Desvio das normas e usos internacionais

Qualquer Estado que se ache impossibilitado de aderir, em todos os pontos, a tais normas ou regras internacionais ou de modificar os próprios regulamentos ou regras, de forma a harmonizá-los com as novas normas ou regras internacionais que forem adoptadas ou que ache necessário adoptar regulamentos ou regras divergentes, em qualquer ponto, das normas internacionais, deverá comunicar imediatamente à Organização Internacional da Aviação Civil as diferenças existentes entre essas normas e as usadas internacionalmente. No caso de modificação das normas internacionais, qualquer Estado que não introduzir nos seus próprios regulamentos as modificações correspondentes deverá comunicar esse facto ao Conselho no prazo de sessenta dias, contados da data da adopção da modificação das normas internacionais, ou indicar qual a atitude que pretende tomar a este respeito. Nesse caso o Conselho comunicará imediatamente a todos os outros Estados as diferenças existentes, num ou mais aspectos, entre as normas internacionais e as correspondentes práticas nacionais do Estado em questão.

Artigo 39.º

Averbamentos nos certificados e licenças

a) Quaisquer aeronaves, ou peças de aeronave, com respeito às quais existam normas internacionais de navegabilidade ou respeitantes às características de funcionamento e que não satisfaçam, por qualquer motivo, às normas referidas no momento da passagem do

respectivo certificado de navegabilidade deverão ter averbados naquele documento ou em anexo ao mesmo os detalhes completos das deficiências existentes.

b) Qualquer pessoa portadora de uma licença que não satisfaça plenamente às condições exigidas pelas normas internacionais referentes à classe da licença ou certificado de que a pessoa é portadora terá, averbada naquele documento ou em anexos, a enumeração completa dos pontos em que não satisfaz a essas condições.

Artigo 40.º

Validade dos certificados e licenças averbados

Nenhuma aeronave ou pessoa em cujos certificados ou licenças tenham sido feitos os averbamentos atrás mencionados poderá participar na navegação aérea internacional, excepto com autorização do Estado ou Estados em cujo território a aeronave penetrar. A matrícula ou a utilização de uma aeronave ou de uma peça sujeitas a tais averbamentos em qualquer Estado que não seja o que expediu primitivamente o certificado dependerá da vontade do Estado que importa a aeronave ou peça em questão.

Artigo 41.º

Aceitação das normas de navegabilidade existentes

As disposições deste capítulo não se aplicarão às aeronaves e equipamento de aeronaves cujos protótipos hajam sido submetidos às competentes autoridades nacionais, para que deles se certifique dentro dos três anos posteriores à data da adopção das normas internacionais de navegabilidade referentes a tal equipamento.

Artigo 42.º

Aceitação das normas existentes respeitantes à competência de pessoal

As disposições deste capítulo não se aplicarão ao pessoal cujas licenças originais forem passadas dentro do prazo de um ano posterior à data da adopção das normas internacionais sobre competência desse pessoal, mas aplicar-se-ão, em qualquer hipótese, ao pessoal cujas licenças continuarem válidas cinco anos após a data da adopção daquelas normas.

PARTE II

A organização internacional da aviação civil

CAPÍTULO 7.º

A organização



Artigo 43.º

Nome e composição

É criada por esta Convenção uma Organização com o nome de Organização Internacional da Aviação Civil, constituída por uma Assembleia, um Conselho e quaisquer outros órgãos que forem julgados necessários.

Artigo 44.º

Objectivos

A Organização terá como objectivo aperfeiçoar os princípios e a técnica da navegação aérea internacional e estimular o estabelecimento e desenvolvimento de transportes aéreos internacionais no sentido de:

- a) Assegurar o progresso seguro e metódico da aviação civil internacional em todo o mundo;
- b) Estimular o aperfeiçoamento da construção de aeronaves e o seu emprego em fins pacíficos;
- c) Estimular o desenvolvimento das rotas aéreas, aeroportos e facilidades de navegação aérea destinados à aviação civil internacional;
- d) Ir ao encontro das necessidades de todos os povos, proporcionando-lhes transportes aéreos seguros, regulares, eficientes e económicos;
- e) Obstar ao desperdício económico proveniente da concorrência desregrada;
- f) Assegurar que os direitos dos Estados contratantes sejam respeitados em absoluto e que na exploração das linhas aéreas internacionais haja uma igual oportunidade para todos os Estados contratantes;
- g) Evitar qualquer discriminação entre os Estados contratantes;
- h) Promover a segurança do voo na navegação aérea internacional;
- i) Promover, de uma maneira geral, o desenvolvimento, em todos os aspectos, da aviação civil internacional.

Artigo 45.º²

Sede permanente

A sede permanente da Organização será fixada em lugar determinado na reunião final da Assembleia Interina da Organização Internacional Provisória da Aviação Civil, estabelecida pelo Acordo Interino sobre Aviação Civil Internacional, assinado em Chicago em 7 de Dezembro de 1944. A sede poderá, por decisão do Conselho, ser transferida temporariamente para outro lugar, e, não temporariamente, por decisão da Assembleia,

² Redacção resultante do Protocolo, aprovado em Montreal em 14 de Junho de 1954, que procedeu à emenda do presente artigo, ratificado pelo Decreto-Lei n.º 40 201, de 24 de Junho de 1955.



devendo esta decisão obter um número de votos fixado pela Assembleia. O número de votos assim fixado não será inferior a três quintos do número total de Estados contratantes.

Artigo 46.º

Primeira reunião da Assembleia

A primeira reunião da Assembleia será convocada pelo Conselho Interino da referida Organização Provisória logo que a Convenção entrar em vigor, reunindo-se na data e local que o Conselho Interino decidir.

Artigo 47.º

Capacidade jurídica

A Organização gozará, no território de cada Estado contratante, da capacidade jurídica necessária para o exercício das suas funções. Ser-lhe-á concedida plena personalidade jurídica, na medida em que isso for compatível com a Constituição e as leis do Estado interessado.

CAPÍTULO 8.º

A Assembleia

Artigo 48.º

Reuniões e votação da Assembleia

a) A Assembleia reunir-se-á pelo menos uma vez em cada três anos, sendo convocada pelo Conselho em data e local convenientes.³

A Assembleia poderá ter uma sessão extraordinária em qualquer momento por convocação do Conselho ou mediante pedido dirigido ao secretário-geral por um número de Estados Contratantes igual a um quinto pelo menos do número total dos mesmos Estados.⁴

b) Todos os Estados contratantes terão igual direito de estarem representados nas reuniões da Assembleia, tendo cada Estado contratante direito a um voto. Os delegados, representantes dos Estados contratantes, poderão ser auxiliados por conselheiros técnicos, que poderão participar, sem voto, nas reuniões.

c) Será necessária uma maioria dos Estados contratantes para haver *quórum* nas reuniões da Assembleia. Salvo disposição em contrário desta Convenção, as decisões da Assembleia serão tomadas por maioria de votos.

³ Redacção resultante do Protocolo, aprovado em Montreal em 14 de Junho de 1954, que procedeu à emenda da alínea a), ratificado pelo Decreto-Lei n.º 40 201, de 24 de Junho de 1955;

⁴ Redacção resultante do Protocolo, assinado em Roma em 15 de Setembro de 1962, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 44 920, de 8 de Março de 1963.

Artigo 49.º

Poderes e atribuições da Assembleia

Os poderes e atribuições da Assembleia serão os seguintes:

- a) Eleger, em cada reunião, o seu presidente e demais funcionários;
- b) Eleger os Estados contratantes que deverão ter representação no Conselho, conforme dispõe o Capítulo 9.º;
- c) Examinar os relatórios do Conselho e sobre eles tomar as providências necessárias; decidir sobre qualquer questão que lhe seja cometida pelo Conselho.
- d) Determinar o seu próprio regimento interno e estabelecer as comissões auxiliares que forem necessárias ou convenientes.
- e) Votar orçamentos anuais e decidir sobre os assuntos financeiros da Organização, de acordo com as disposições do Capítulo 12.º;⁵
- f) Rever as despesas e aprovar as contas da Organização;
- g) Transmitir, segundo o seu critério, ao Conselho, às comissões auxiliares, ou a qualquer outro órgão, para que deles trate, assuntos da sua competência;
- h) Delegar no Conselho os poderes e a autoridade necessários ou convenientes para o exercício das funções da Organização e revogar ou modificar esses poderes em qualquer tempo;
- i) Dar execução às disposições do Capítulo 13.º.
- j) Considerar as propostas de modificação ou emenda das disposições desta Convenção e, aprovando-as, recomendá-las aos Estados contratantes, de acordo com as disposições do capítulo 21.º;
- k) Resolver qualquer questão da alçada da Organização não atribuída especificamente ao Conselho.

CAPÍTULO 9.º

O Conselho

Artigo 50.º

Composição do Conselho e eleição dos seus membros

- a) O conselho será um órgão permanente, responsável perante a Assembleia. Compõe-se de trinta e seis Estados contratantes eleitos pela Assembleia⁶. Haverá uma eleição na primeira reunião da Assembleia, e daí em diante de três em três anos. Os membros eleitos do Conselho manter-se-ão em exercício até à eleição seguinte.

⁵ Redacção resultante do Protocolo, aprovado em Montreal em 14 de Junho de 1954, ratificado pelo Decreto-Lei n.º 40 201, de 24 de Junho de 1955.

- b) Ao eleger os membros do Conselho, a Assembleia deverá dar representação adequada (1) aos Estados de maior importância nos transportes aéreos; (2) aos Estados que, não estando de outro modo representados, contribuam em maior medida para a concessão de facilidades à navegação aérea civil internacional; e (3) aos Estados, não representados de outro modo, cuja participação assegure a representação de todas as principais áreas geográficas do Mundo. As vagas do Conselho serão preenchidas pela Assembleia, logo que for possível. O Estado contratante eleito para o Conselho para preencher uma vaga ocupará o cargo durante o resto do período correspondente ao mandato do seu antecessor.
- c) Os representantes dos Estados contratantes no Conselho não poderão estar activamente ligados à exploração de um serviço aéreo internacional, ou ter nele interesse financeiro.

Artigo 51.º

Presidente do Conselho

O Conselho elegerá o presidente por um período de três anos. O presidente poderá ser reeleito e não terá voto. O Conselho também elegerá, de entre os seus membros, um ou mais vice-presidentes, que conservarão o direito de voto quando desempenharem as funções de presidente interino. A escolha do presidente não terá, necessariamente, de recair num dos representantes dos membros do Conselho; mas, se para esse cargo for eleito um representante, o seu lugar será considerado vago e preenchido pelo Estado que ele representava. As atribuições do presidente do Conselho serão as seguintes:

- a) Convocar o Conselho, o Comité de Transportes Aéreos e a Comissão de Navegação Aérea;
- b) Representar o Conselho;
- c) Exercer em nome do Conselho as funções que por este lhe forem atribuídas.

Artigo 52.º

Votação

As decisões do Conselho serão tomadas pela maioria de votos dos seus membros. O Conselho poderá delegar num *comité* constituído por membros do mesmo Conselho os poderes referentes a qualquer assunto especificado. Das decisões tomadas por esses *comités* os Estados membros interessados poderão recorrer para o Conselho.

⁶ Decreto-Lei n.º 44 257, de 31 de Março de 1962, aprovou a emenda à Convenção que substituiu a expressão «21» por «27» (*Será composto de 27 Estados contratantes, eleitos pela Assembleia*); Decreto-lei n.º 221/71, de 26 de Maio, aprovou a emenda à Convenção, substituindo a 2.ª frase da alínea a) pela seguinte: *Compõe-se de 30 Estados contratantes eleitos pela Assembleia*; Decreto do Presidente da República n.º 36/2009, de 17 de Abril, ratificou a emenda à Convenção, assinada em Montreal em 16/10/74, que substituiu «30» por «33»; Decreto n.º 47/97, de 3 de Setembro, aprovou a emenda à Convenção, assinada em Montreal, a 26/10/90, substituindo «trinta e três» por «trinta e seis».

Artigo 53.º

Participação sem voto

Qualquer Estado contratante poderá tomar parte, sem voto, nas deliberações do Conselho e dos seus *comités* e comissões sobre todas as questões que afectem especialmente os seus interesses. Nenhum Estado membro do Conselho poderá votar nas deliberações do Conselho sobre as controvérsias em que esteja implicado.

Artigo 54.º

Atribuições obrigatórias do Conselho

O Conselho deverá:

- a) Apresentar relatórios anuais à Assembleia;
- b) Dar execução às instruções da Assembleia e desempenhar-se dos deveres e obrigações que lhe forem atribuídos por esta Convenção;
- c) Determinar a sua própria organização e regimento interno;
- d) Nomear um *comité* de transportes aéreos, definir as suas atribuições e designar os seus membros, que serão escolhidos de entre os representantes dos membros do Conselho, sendo responsáveis perante o mesmo;
- e) Estabelecer uma comissão de navegação aérea, de acordo com as disposições do capítulo 10.º;
- f) Administrar as finanças da Organização, de acordo com as disposições dos capítulos 12.º e 15.º;
- g) Fixar os emolumentos do presidente do Conselho;
- h) Nomear o chefe executivo dos serviços, que terá o título de secretário geral, e promover a nomeação de outros funcionários, conforme as necessidades e de acordo com as disposições do capítulo 11.º;
- i) Solicitar, reunir, analisar e publicar informações sobre o progresso da navegação aérea e a exploração dos serviços aéreos internacionais, incluindo as informações sobre o custo da exploração e pormenores sobre os subsídios pagos pelos erários públicos às empresas aéreas;
- j) Comunicar aos Estados contratantes as infracções desta Convenção, assim como qualquer falta ao cumprimento das recomendações ou determinações do Conselho;
- k) Comunicar à Assembleia qualquer infracção a esta Convenção, quando um Estado contratante houver deixado de tomar, num prazo razoável, as providências necessárias, depois de lhe ter sido notificado a infracção;

- l) Adoptar, de acordo com os termos do capítulo 6.º desta Convenção, as normas internacionais e as práticas recomendadas, que serão, para maior conveniência, incorporadas pelo Conselho em anexos à presente Convenção; participar a todos os Estados contratantes as providências tomadas neste sentido;
- m) Examinar as propostas da Comissão de Navegação Aérea para modificação dos anexos e tomar as providências necessárias, de acordo com as disposições do capítulo 20.º;
- n) Examinar as questões referentes à Convenção que lhe forem submetidas por qualquer dos Estados contratantes.

Artigo 55.º

Atribuições facultativas do Conselho

O Conselho poderá:

- a) Quando o julgar conveniente e a experiência o aconselhar, criar comissões auxiliares de transporte aéreo, com base regional ou de outra natureza, e designar grupos de Estados ou empresas aéreas com as quais, ou por meio dos quais, ele poderá, com maior facilidade, empenhar-se na prossecução dos objectivos desta Convenção;
- b) Delegar na Comissão de Navegação Aérea outras atribuições além das prescritas pela Convenção e revogar ou modificar os poderes assim delegados em qualquer tempo;
- c) Dirigir as investigações em todos os domínios dos transportes aéreos e da navegação aérea que sejam de importância internacional; comunicar os resultados das mesmas aos Estados contratantes, e facilitar entre estes o intercâmbio de informações sobre questões dos transportes aéreos e da navegação aérea;
- d) Estudar as questões concernentes à organização e exploração dos transportes aéreos internacionais, incluindo a propriedade e a exploração internacionais dos serviços aéreos internacionais nas rotas principais, e submeter à Assembleia planos sobre este assunto;
- e) Investigar, por solicitação de qualquer Estado contratante, as situações que constituam obstáculo evitável ao desenvolvimento da navegação aérea internacional e, depois de tal investigação, publicar os relatórios que considerar convenientes.

CAPÍTULO 10.º

Comissão de Navegação Aérea

Artigo 56.º

Composição da Comissão e designação dos seus membros



A Comissão de Navegação Aérea será composta por dezanove⁷ membros, nomeados pelo Conselho de entre as pessoas propostas pelos Estados contratantes. Essas pessoas deverão possuir competência e experiência adequadas no que respeita à ciência e à prática da aeronáutica. O Conselho solicitará a todos os Estados contratantes que apresentem os respectivos candidatos. O presidente da Comissão será nomeado pelo Conselho.

Artigo 57.º

Deveres da comissão

A Comissão de Navegação Aérea terá as seguintes atribuições:

- a) Estudar as modificações aos anexos desta Convenção e recomendar ao Conselho a sua adopção;
- b) Estabelecer subcomissões técnicas, nas quais todos os Estados contratantes que o desejem poderão estar representados;
- c) Aconselhar o Conselho sobre a compilação das informações que considere necessárias e úteis ao progresso da navegação aérea e sobre a sua comunicação aos Estados contratantes.

CAPÍTULO 11.º

Pessoal

Artigo 58.º

Nomeação do pessoal

De acordo com as regras estabelecidas pela Assembleia e as disposições desta Convenção, o Conselho determinará o processo de nomeação e demissão, a preparação, os ordenados, os subsídios e as condições de serviço do secretário geral e dos outros funcionários da Organização, podendo empregar ou utilizar os serviços dos nacionais de qualquer Estado contratante.

Artigo 59.º

Carácter internacional do pessoal

O presidente do Conselho, o secretário geral e os demais funcionários da Organização não pedirão nem receberão instruções de qualquer autoridade estranha à Organização com referência ao exercício das suas funções. Cada Estado contratante compromete-se a respeitar plenamente o carácter internacional das funções do pessoal e não deverá procurar influenciar os seus nacionais no exercício das mesmas.

⁷O Decreto n.º 48/97, de 3 de Setembro, aprovou o Protocolo que altera o artigo 56.º da Convenção, assinado a 6 de Outubro de 1989, em Montreal, substituindo a expressão «15 membros» por «19 membros».

Artigo 60.º

Imunidades e privilégios do pessoal

Cada Estado contratante compromete-se, na medida em que o consintam as disposições das suas leis constitucionais, a conceder ao presidente do Conselho, ao secretário geral e aos outros funcionários da Organização as imunidades e privilégios de que goza o pessoal de igual categoria das outras organizações públicas internacionais. Se for celebrado um acordo internacional genérico sobre imunidades e privilégios de funcionários internacionais, as imunidades e privilégios concedidos ao presidente do Conselho, ao secretário geral e aos outros funcionários da Organização serão os mesmos que forem estabelecidos nesse acordo internacional de carácter genérico.

CAPÍTULO 12.º

Finanças

Artigo 61.º

Orçamento e rateio das despesas

O Conselho submeterá à Assembleia orçamentos anuais, assim como extractos de contas e estimativas de receitas e despesas anuais⁸. A Assembleia votará o orçamento com as modificações que julgar necessárias e, com excepção das quotas lançadas de acordo com o capítulo 15.º aos Estados que nisso consentirem, dividirá as despesas da Organização entre os Estados contratantes, na proporção que a mesma Assembleia oportunamente determinar.

Artigo 62.º

Suspensão do direito de voto

A Assembleia poderá suspender o direito de voto de qualquer Estado contratante na Assembleia e no Conselho por falta de pagamento num prazo razoável das obrigações financeiras devidas à Organização.

Artigo 63.º

Despesas das delegações e de outros representantes

Cada Estado contratante tomará a seu cargo as despesas da sua própria delegação na Assembleia, assim como a remuneração, despesas de viagem e quaisquer outras despesas das pessoas que ele nomear para o Conselho e dos seus representantes em qualquer *comité* ou comissão auxiliar da Organização.

⁸ Redacção resultante do Protocolo, aprovado em Montreal em 14 de Junho de 1954, ratificado pelo Decreto-

Lei n.º 40 201, de 24 de Junho de 1955;

CAPÍTULO 13.º

Outros acordos internacionais

Artigo 64.º

Acordos sobre segurança

A Organização poderá, com respeito a questões de aviação que sejam da sua competência e que se relacionem directamente com a segurança mundial, concluir, mediante o voto favorável da Assembleia, acordos apropriados com qualquer organização geral estabelecida pelas nações do Mundo para conservar a paz.

Artigo 65.º

Acordos com outros organismos internacionais

O Conselho poderá, em nome da Organização, concluir acordos com outros organismos internacionais para a manutenção de serviços comuns e para a adopção de medidas comuns relacionadas com o pessoal. Com a aprovação da Assembleia, poderá fazer quaisquer outros acordos que facilitem o trabalho da Organização.

Artigo 66.º

Funções atribuídas por outros acordos

- a) A Organização exercerá também as funções que lhe forem atribuídas pelo Acordo sobre Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais e pelo Acordo sobre Transporte Aéreo Internacional, elaborados em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, em conformidade com os termos e condições daqueles acordos.
- b) Os membros da Assembleia e do Conselho que não aderirem ao Acordo sobre Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais ou ao Acordo sobre Transporte Aéreo Internacional, elaborados em Chicago em 7 de Dezembro de 1944, não terão direito a voto nas questões submetidas à Assembleia ou ao Conselho, ao abrigo das disposições daqueles Acordos.

PARTE III

Transporte Aéreo Internacional

CAPÍTULO 14.º

Informações e relatórios



Artigo 67.º

Depósito de relatórios junto do Conselho

Cada Estado contratante compromete-se a que as suas empresas de transportes aéreos internacionais enviem ao Conselho, em conformidade com as disposições por este estabelecidas, relatórios sobre o tráfego, estatísticas sobre os custos e uma exposição da situação financeira, apresentando, entre outros elementos, o montante e a origem de todas as receitas.

CAPÍTULO 15.º

Aeroportos e outras facilidades de navegação aérea

Artigo 68.º

Designação das rotas e aeroportos

Cada Estado contratante poderá, sob reserva do disposto nesta Convenção, designar as rotas a seguir dentro no seu território pelos serviços aéreos internacionais, bem como os aeroportos de que poderão utilizar-se os mesmos serviços.

Artigo 69.º

Melhoramento das facilidades de navegação aérea

Se o Conselho for de opinião de que os aeroportos ou outras facilidades de navegação aérea, inclusive os serviços meteorológicos e de radiocomunicação de um Estado contratante, não estão suficientemente adequados ao funcionamento regular, eficiente e económico dos serviços aéreos internacionais existentes ou em projecto, consultará o Estado em questão e outros Estados interessados, com o fim de procurar meios para remediar a situação, podendo fazer recomendações nesse sentido. Nenhum Estado contratante será todavia considerado culpado de infracção a esta Convenção pelo facto de deixar de dar cumprimento àquelas recomendações.

Artigo 70.º

Financiamento das facilidades de navegação aérea

Um Estado contratante, nas circunstâncias resultantes da aplicação das disposições do artigo 69.º, pode concluir um acordo com o Conselho para dar cumprimento às recomendações. Esse Estado poderá, se o desejar, custear todas as despesas derivadas do acordo. De contrário, o Conselho, por solicitação desse Estado, poderá concordar em fornecer, no todo ou em parte, os fundos necessários.

Artigo 71.º

Provisão e manutenção de facilidades pelo Conselho

Se um estado Contratante assim o solicitar, o Conselho poderá aceder em apetrechar, guarnecer de pessoal, manter e administrar alguns ou todos os aeroportos e outras facilidades de navegação aérea, incluindo os serviços meteorológicos e de radiocomunicações que forem necessários, no território desse Estado, à segurança, regularidade, eficiência e exploração económica dos serviços aéreos internacionais dos outros Estados contratantes, podendo propor taxas justas e razoáveis para a utilização das facilidades prestadas.

Artigo 72.º

Aquisição ou utilização de terrenos

Se forem necessários terrenos para o estabelecimento de facilidades que, a pedido do Estado contratante, forem no todo ou em parte custeadas pelo Conselho, esse Estado fornecerá os terrenos, podendo reservar para si, quando o desejar, o título de propriedade, ou facilitará a utilização dos terrenos pelo Conselho, mediante condições justas e razoáveis e de acordo com as suas próprias leis.

Artigo 73.º

Despesas e rateio de encargos

Na medida em que o permitirem os fundos postos à sua disposição pela Assembleia de harmonia com o capítulo 12.º, o Conselho poderá ocorrer às despesas correntes resultantes da aplicação deste capítulo, utilizando-se dos fundos gerais da Organização. O Conselho rateará os encargos que decorrerem das operações previstas neste capítulo, em proporções estabelecidas previamente e durante um período de tempo razoável, entre os Estados contratantes que nisso consintam e cujas empresas de transportes aéreos utilizem essas facilidades. O Conselho poderá também fixar os montantes com que os Estados que nisso consintam devem contribuir para os fundos de maneiio que forem necessários.

Artigo 74.º

Assistência técnica e utilização de receitas

Quando, por solicitação de um Estado contratante, o Conselho adiantar fundos ou promover a instalação de aeroportos ou de outras facilidades, no todo ou em parte, o

acordo poderá estipular, com o consentimento desse Estado, que fique assegurada a assistência técnica na superintendência e exploração dos aeroportos e das outras facilidades, bem como que o pagamento das respectivas despesas de exploração, dos juros e das taxas de amortização seja feito mediante as receitas provenientes da exploração de tais aeroportos e facilidades.

Artigo 75.º

Transferência das facilidades do Conselho para o Estado

Um Estado contratante poderá desligar-se em qualquer tempo das obrigações assumidas de acordo com o artigo 70.º e tomar posse dos aeroportos e outras facilidades estabelecidas no seu território pelo Conselho, de harmonia com as disposições dos artigos 71.º e 72.º, pagando ao Conselho uma soma considerada por este razoável em tais circunstâncias. Se o Estado considerar que a quantia fixada pelo Conselho é excessiva, poderá recorrer do Conselho para a Assembleia, que poderá confirmar essa quantia ou modificá-la.

Artigo 76.º

Reembolso de fundos

Os fundos reembolsados ao Conselho em virtude do artigo 75.º ou provenientes de juros e amortizações recebidos de harmonia com o artigo 74.º serão restituídos aos Estados que haviam feito adiantamentos conforme o artigo 73.º, proporcionalmente à quota-parte inicial fixada pelo Conselho para cada um desses Estados.

CAPÍTULO 16.º

Organizações para exploração conjunta e «pools» de serviços aéreos

Artigo 77.º

Organizações para exploração conjunta

Nada nesta Convenção se opõe a que dois ou mais Estados contratantes constituam para o transporte aéreo empresas de exploração conjunta ou organismos internacionais de exploração; ou que explorem em regime de *pool* os serviços aéreos que mantenham em quaisquer rotas ou regiões. Porém, essas empresas, organismos ou *pools* estarão sujeitos a todas as disposições desta Convenção, incluindo as que se referem ao depósito dos acordos junto do Conselho. Este determinará de que maneira as disposições desta Convenção

relativas à nacionalidade das aeronaves serão aplicadas às aeronaves usadas pelos organismos internacionais de exploração de transportes aéreos.

Artigo 78.º

Função do Conselho

O Conselho poderá sugerir aos Estados contratantes interessados que formem organizações de exploração conjunta dos serviços aéreos em quaisquer rotas ou em quaisquer regiões.

Artigo 79.º

Participação em explorações conjuntas

Um Estado pode participar em organizações de exploração conjunta ou em *pools*, quer por intermédio do seu Governo, quer por intermédio de uma empresa ou de várias empresas de transportes aéreos designadas pelo Governo. Essas empresas, a critério exclusivo do Estado interessado, poderão ser total ou parcialmente pertencentes ao Estado ou a particulares.

PARTE IV

Disposições finais

CAPÍTULO 17.º

Outras convenções e acordos aeronáuticos

Artigo 80.º

Convenções de Paris e de Havana

Cada Estado contratante, imediatamente em seguida à entrada em vigor desta Convenção, compromete-se a denunciar a Convenção relativa à regulamentação da navegação aérea, assinada em Paris em 13 de Outubro de 1919, ou a Convenção sobre aviação comercial, assinada em Havana em 20 de Fevereiro de 1928, se for signatário de qualquer delas. Entre os Estados contratantes a presente Convenção substitui as referidas Convenções de Paris e de Havana.

Artigo 81.º

Depósito de acordos existentes



Serão imediatamente depositados junto do Conselho todos os acordos aeronáuticos firmados entre um estado contratante e qualquer outro Estado ou entre uma empresa de transportes aéreos de um Estado contratante e outro Estado ou empresa de transportes aéreos de qualquer outro estado, vigentes ao tempo da entrada em vigor desta Convenção.

Artigo 82.º

Revogação de acordos incompatíveis com esta Convenção

Os Estados contratantes acordam que esta Convenção revoga todas as obrigações e compromissos existentes entre eles que sejam incompatíveis com as suas disposições e comprometem-se a não assumir obrigações e compromissos de tal natureza. Um Estado contratante que, antes de tornar-se membro da Organização, houver assumido, para com um Estado não contratante ou para com um nacional de tal Estado ou de um Estado contratante, obrigações incompatíveis com os termos desta Convenção imediatamente procurará desligar-se dessas obrigações. Se uma empresa de transportes aéreos de qualquer Estado contratante houver assumido compromissos dessa natureza, o Estado de que ela é nacional empregará todos os esforços no sentido de os anular imediatamente e, em qualquer caso, fará com que sejam abolidos logo que for legalmente possível, após a entrada em vigor desta Convenção.

Artigo 83.º

Depósito de novos acordos

Sob reserva do disposto no artigo precedente, qualquer Estado contratante pode concluir acordos que não sejam incompatíveis com as disposições desta Convenção. Tais acordos serão imediatamente registados junto do Conselho, que lhes dará publicidade logo que possível.

Artigo 83.º-bis⁹

Transferência de certas funções e obrigações

a) Não obstante o disposto nos artigos 12.º, 30.º, 31.º e 32.º, alínea a), quando uma aeronave matriculada num Estado Contratante é explorada em conformidade com um contrato de aluguer, fretamento ou intercâmbio de aeronaves, ou qualquer arranjo similar, por um operador que tenha a sede das suas operações, ou, na falta desta, a sua residência permanente noutra Estado Contratante, o Estado de matrícula, mediante acordo com esse outro Estado, poderá transferir para o mesmo todas ou parte das funções e obrigações que

⁹Decreto n.º 49/97, de 3 de Setembro, aprovou a emenda à Convenção, inserindo o presente artigo 83.º-bis, decorrente de um Protocolo assinado em Montreal, em 6/10/1980.

os artigos 12.º, 30.º, 31.º e 32.º, alínea a), lhe conferem, relativamente àquela aeronave, na sua qualidade de Estado de matrícula. O Estado de matrícula será eximido da sua responsabilidade em relação às funções e obrigações transferidas.

b) A transferência não produzirá efeitos relativamente aos outros Estados Contratantes enquanto o acordo de que é objecto não tiver sido registado no Conselho e tornado público em conformidade com o artigo 83.º, ou enquanto um Estado Parte no referido acordo não tiver comunicado a existência e o alcance do acordo directamente aos outros Estados Contratantes interessados.

c) As disposições das alíneas a) e b) anteriores são igualmente aplicáveis nos casos previstos no artigo 77.º

CAPÍTULO 18.º

Diferendos e não cumprimento

Artigo 84.º

Solução dos diferendos

Se um diferendo entre dois ou mais Estados contratantes, relativamente à interpretação ou aplicação desta Convenção e seus anexos, não puder ser resolvido por negociação, será decidido pelo Conselho, por solicitação de qualquer Estado que no diferendo esteja implicado. Os membros do Conselho que forem partes de um diferendo não poderão votar nas deliberações sobre o mesmo. Qualquer Estado contratante, de acordo com o artigo 85.º, poderá recorrer da decisão do Conselho para um tribunal arbitral *ad hoc* em que hajam concordado as outras partes do diferendo ou para o Tribunal Permanente de Justiça Internacional. O recurso será notificado ao Conselho dentro dos sessenta dias que se seguirem à data do recebimento da notificação comunicando a decisão do Conselho.

Artigo 85.º

Processo de arbitragem

Se um Estado contratante que for parte de um diferendo de cuja decisão dada pelo Conselho se tiver interposto recurso não tiver aceite o Estatuto do Tribunal Permanente de Justiça Internacional, e os Estados contratantes, partes no diferendo, não conseguirem pôr-se de acordo com respeito à escolha do tribunal arbitral, cada um dos Estados contratantes, partes no diferendo, nomeará um árbitro; estes, por sua vez, nomearão um árbitro de desempate. Se qualquer dos Estados contratantes, partes no diferendo, não chegar a

nomear um árbitro dentro dos três meses posteriores à data da interposição do recurso, será designado em nome daquele Estado um árbitro pelo presidente do Conselho escolherá, de entre pessoas qualificadas, cuja lista será organizada pelo Conselho. Se, nos trinta dias seguintes, os árbitros não puderem concordar na escolha de um árbitro de desempate, este será designado pelo presidente do Conselho, recorrendo à lista já mencionada. Os árbitros, incluindo o de desempate, constituirão então o tribunal arbitral. O tribunal arbitral, constituído conforme este artigo ou conforme o precedente, determinará o seu próprio regimento interno e tomará as decisões por maioria de votos, entendendo-se que o Conselho poderá resolver questões de regimento no caso de demoras consideradas excessivas pelo mesmo Conselho.

Artigo 86.º

Recursos

Salvo resolução do Conselho em contrário, toda a decisão tomada por este a respeito de saber se uma empresa de transportes aéreos internacionais está ou não a ser explorada em conformidade com as disposições desta Convenção será considerada válida, a não ser que seja anulada em recurso. Em qualquer outra questão as decisões do Conselho, depois de interposto recurso, ficarão suspensas até se decidir do recurso. As decisões do Tribunal Permanente de Justiça Internacional ou de um tribunal arbitral serão definitivas e obrigatórias.

Artigo 87.º

Sanções aplicáveis às empresas de transportes aéreos

Cada Estado contratante compromete-se a não permitir o sobrevoo do seu território por aviões de uma empresa de transportes aéreos de um Estado contratante se o Conselho houver decidido que a empresa em questão não dá cumprimento a uma decisão definitiva tomada de acordo com o artigo precedente.

Artigo 88.º

Sanções aplicáveis aos Estados

A Assembleia suspenderá o direito de voto na Assembleia e no Conselho aos Estados contratantes que se comprove não acatarem as disposições deste capítulo.

CAPÍTULO 19.º

Guerra

Artigo 89.º

Estado de guerra e de emergência

Em caso de guerra as disposições desta Convenção não afectarão a liberdade de acção de qualquer dos Estados contratantes, quer como beligerante, quer como neutro. O mesmo princípio será aplicado no caso de qualquer Estado contratante declarar a existência de um estado de emergência nacional, notificando disso o Conselho.

CAPÍTULO 20.º

Anexos

Artigo 90.º

Adopção e emenda dos anexos

- a) Os anexos mencionados no artigo 54.º, alínea *h*), serão aprovados pelo Conselho, por maioria de dois terços, em reunião convocada para esse fim, sendo depois submetidos pelo Conselho a cada Estado contratante. Os anexos ou as emendas às disposições entrarão em vigor três meses após a sua apresentação aos Estados contratantes ou no fim de um prazo maior fixado pelo Conselho, a menos que nesse intervalo de tempo a maioria dos Estados contratantes notifique a sua desaprovação ao Conselho.
- b) O Conselho notificará imediatamente todos os Estados contratantes da entrada em vigor de qualquer anexo ou de qualquer emenda a esse anexo.

CAPÍTULO 21.º

Ratificações, adesões, emendas e denúncias

Artigo 91.º

Ratificação da Convenção

- a) A presente Convenção fica sujeita à ratificação dos Estados signatários. Os instrumentos de ratificação serão depositados nos arquivos do Governo dos Estados Unidos da América, que comunicará a cada um dos Estados signatários e aderentes a data em que foram depositados aqueles instrumentos de ratificação.

b) Logo que a presente Convenção tenha reunido as ratificações ou adesões de vinte e seis Estados, entrará em vigor entre os mesmos Estados no trigésimo dia após ter sido depositado o vigésimo sexto instrumento. Em relação a cada Estado que a ratificar depois disso, a Convenção entrará em vigor no trigésimo dia após a data em que o respectivo instrumento de ratificação for depositado.

c) Será obrigação do Governo dos Estados Unidos da América notificar o Governo de cada um dos Estados signatários e aderentes da data de entrada em vigor da presente Convenção.

Artigo 92.º

Adesão à Convenção

a) A presente Convenção ficará aberta à adesão dos membros das Nações Unidas, dos Estados a elas associados e dos Estados que se mantiveram neutros durante o presente conflito mundial.

b) A adesão efectuar-se-á por meio de notificação dirigida ao Governo dos Estados Unidos da América e entrará em vigor no trigésimo dia após o recebimento de tal notificação pelo Governo dos Estados Unidos da América, que do facto notificará todos os Estados contratantes.

Artigo 93.º

Admissão de outros Estados

Os Estados não indicados nos artigos 91.º e 92.º, a), poderão, mediante aprovação de qualquer organização internacional geral que for estabelecida pelas nações a fim de manter a paz, ser admitidos a participar nesta Convenção por decisão tomada pelo voto de quatro quintos da Assembleia, nas condições que a mesma Assembleia determinar, entendendo-se que em cada caso será necessária a anuência dos Estados que tiverem sido invadidos ou atacados durante a guerra actual pelo Estado peticionário.

Artigo 94.º

Emendas à Convenção

a) As emendas a esta Convenção deverão ser aprovadas pelo voto de dois terços da Assembleia e entrarão em vigor, em relação aos Estados que as tiverem ratificado, quando tenham sido ratificadas pelo número de Estados contratantes que a Assembleia determinar. Esse número não será inferior a dois terços do número total dos Estados contratantes.

b) Se a Assembleia for de opinião de que a emenda é de natureza tal que justifique a medida, poderá determinar em resolução sua, recomendando a adopção da emenda, que todo o Estado que a não ratificar num prazo determinado após a entrada em vigor da emenda deixará, em consequência disso, de ser membro da Organização e parte desta Convenção.

Artigo 95.º

Denúncia da Convenção

- a) Qualquer Estado contratante poderá denunciar esta Convenção três anos após a sua entrada em vigor, mediante notificação dirigida ao Governo dos Estados Unidos da América, que disso informará imediatamente cada um dos Estados contratantes.
- b) As denúncias entrarão em vigor um ano após a data do recebimento da notificação e só terão efeito em relação aos Estados denunciantes.

CAPITULO 22.º

Definições

Artigo 96.º

Para os efeitos desta Convenção a expressão:

- a) «Serviço aéreo» significa qualquer serviço aéreo regular efectuado por aeronaves utilizadas no transporte público de passageiros, correio ou carga;
- b) «Serviço aéreo internacional» significa um serviço aéreo que sobrevoa o território de mais de mais de um Estado;
- c) «Empresa de transportes aéreos» significa qualquer empresa de transportes aéreos que explore ou se proponha explorar um serviço aéreo internacional;
- d) «Escala para fins não comerciais» significa uma aterragem efectuada para qualquer fim que não seja o de embarcar ou desembarcar passageiros, correio ou carga.

Assinatura da Convenção

Em fé do que os Plenipotenciários abaixo assinados, devidamente autorizados, assinam esta Convenção, em nome dos seus respectivos Governos, nas datas que acompanham as suas assinaturas.

Feita em Chicago, em 7 de Dezembro de 1944, no idioma inglês. Os textos da presente Convenção redigidos nas línguas inglesa, francesa, espanhola e russa fazem igualmente fé.



Os textos serão depositados nos arquivos do Governo dos Estados Unidos da América e cópias autenticadas serão enviadas por este Governo aos Governos de todos os Estados que assinarem esta Convenção ou que a ela aderirem. A presente Convenção estará aberta para assinatura em Washington (D.C.).¹⁰

Visto, examinado e considerado tudo quanto se contém na referida convenção, aprovada pelo decreto-lei número trinta e seis mil cento e cinquenta e oito, publicado no *Diário do Governo*, 1.^a série, de dezassete de Fevereiro de mil novecentos e quarenta e sete, é pela presente Carta a mesma Convenção ratificada, assim no todo como em cada um dos seus artigos, e dada por firme e válida para produzir os seus efeitos e ser inviolavelmente cumprida e observada.

Em testemunho do que a presente Carta vai por mim assinada e selada com o selo da República Portuguesa.

Dada nos Paços do Governo da República, aos vinte e dois de Fevereiro de mil novecentos e quarenta e sete. – António Óscar de Fragoso Carmona – *José Caeiro da Matta*.

(Foi depositado o instrumento de ratificação nos arquivos do Governo dos Estados Unidos da América, em Washington, em 27 de Fevereiro de 1947).

¹⁰ O Decreto do Presidente da República n.º 22/2009, de 23 de Março, ratificou o Protocolo Relativo à Emenda ao último parágrafo da Convenção (introduziu a língua russa), aprovado pela Resolução da Assembleia da República n.º 18/2009, em 5 de Fevereiro de 2009.