

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

INSTRUMENTO de ratificación del Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), firmado en Buenos Aires el día 24 de septiembre de 1968.

FRANCISCO FRANCO BAHAMONDE

JEFE DEL ESTADO ESPAÑOL,
GENERALÍSIMO DE LOS EJÉRCITOS NACIONALES

Por cuanto el día 24 de septiembre de 1968 el Plenipotenciario de España, nombrado en buena y debida forma al efecto, firmó en Buenos Aires, juntamente con los Plenipotenciarios de los países que a continuación se mencionan, el Protocolo relativo al texto auténtico trilingüe del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago, 1944), cuyo texto certificado se inserta a continuación:

Los Gobiernos firmantes

Considerando que el párrafo final del Convenio sobre Aviación Civil Internacional, en adelante llamado «el Convenio», dispone que un texto del Convenio, redactado en los idiomas español, francés o inglés, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto a la firma;

Considerando que el Convenio fué abierto a la firma en Chicago el 7 de diciembre de 1944, en un texto en idioma inglés;

Considerando que, por lo tanto, conviene adoptar las disposiciones necesarias para que exista el texto en tres idiomas, tal como se prevé en el Convenio;

Considerando que, al adoptar tales disposiciones, se debería tener en cuenta que existen enmiendas al Convenio en los idiomas español, francés e inglés, y que el texto del Convenio en los idiomas español y francés no debería incluir dichas enmiendas, ya que, de acuerdo con el artículo 94, a), del Convenio, cada una de tales enmiendas solamente entra en vigor para los Estados que las hayan ratificado;

Han acordado lo siguiente:

ARTÍCULO I

El texto en los idiomas español y francés del Convenio adjunto al presente Protocolo constituye, con el texto en el idioma inglés del Convenio, el texto igualmente auténtico en tres idiomas, tal como se prevé expresamente en el párrafo final del Convenio.

ARTÍCULO II

Si un Estado Parte en el presente Protocolo ha ratificado o en el futuro ratifica cualquier enmienda hecha al Convenio de acuerdo con el artículo 94, a), del mismo, se considerará que el texto en los idiomas español, francés e inglés de tal enmienda se refiere al texto de igual autenticidad en los tres idiomas que resulta del presente Protocolo.

ARTÍCULO III

1) Los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional pueden ser Partes en el presente Protocolo, ya sea mediante:

- a) la firma, sin reserva de aceptación,
- b) la firma, bajo reserva de aceptación, seguida de aceptación,
- c) la aceptación.

2) El presente Protocolo quedará abierto a la firma en Buenos Aires hasta el 27 de septiembre de 1968, y después de esta fecha en Washington, D. C.

3) La aceptación se llevara a cabo mediante el depósito de un instrumento de aceptación ante el Gobierno de los Estados Unidos de América

4) La adhesión al presente Protocolo o su ratificación o aprobación se considerarán como aceptación del mismo.

ARTÍCULO IV

1) El presente Protocolo entrará en vigor el trigésimo día después de que doce Estados, de acuerdo con las disposiciones del artículo III lo hayan firmado sin reserva de aceptación o lo hayan aceptado.

2) Por lo que se refiere a cualquier Estado que sea posteriormente Parte en el presente Protocolo, de acuerdo con las disposiciones del artículo III, el Protocolo entrará en vigor en la fecha de la firma sin reserva de aceptación o de la aceptación.

ARTÍCULO V

La futura adhesión de un Estado al Convenio será considerada como aceptación del presente Protocolo.

ARTÍCULO VI

Tan pronto como el presente Protocolo entre en vigor, será registrado en las Naciones Unidas y en la Organización de Aviación Civil Internacional por el Gobierno de los Estados Unidos de América.

ARTÍCULO VII

1) El presente Protocolo permanecerá en vigor mientras lo esté el Convenio.

2) El presente Protocolo cesará de estar en vigor con respecto a un Estado solamente cuando dicho Estado cese de ser Parte en el Convenio.

ARTÍCULO VIII

El Gobierno de los Estados Unidos de América comunicará a todos los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional y a la Organización misma:

a) Toda firma del presente Protocolo y la fecha de la misma, indicando si la firma se hace sin reserva o bajo reserva de aceptación;

b) El depósito de cualquier instrumento de aceptación y la fecha del mismo.

c) La fecha en que el presente Protocolo entre en vigor de acuerdo con el artículo IV, párrafo 1.

ARTÍCULO IX

El presente Protocolo, redactado en los idiomas español, francés e inglés, teniendo cada texto igual autenticidad, será depositado en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias debidamente certificadas del mismo a los Gobiernos de los Estados miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional.

En testimonio de lo cual, los Plenipotenciarios abajo firmantes, debidamente autorizados, han firmado el presente Protocolo.

Hecho en Buenos Aires el 24 de septiembre de 1968.

Signatarios del Protocolo sobre el Texto Auténtico Trilingüe
del Convenio sobre Aviación Civil

(Chicago, 1944)

Hecho en Buenos Aires el 24 de septiembre de 1968 (*)

	Firmado sin reserva de aceptación	Firmado con reserva de aceptación
Albanistan.		
República Federal Ale- mana.		
Alto Volta.		D. V. Ouedraogo.
Arabia Saudi.		
Argelia.		
Argentina.	F. Molina Salas.	
Australia.		
Austria.		
Barbados.		
Bélgica.		J. C. Salmon. J. Cuvelier.
Birmania.		
Bolivia.		
Brasil.	A. H. de Craça.	
Bulgaria.		
Burundi.		
Camboya.		Tat Narac. 25 septiembre 1968
Camerún.		G. Njamkepo. R. Azzle.
Canadá.		
Ceilán.		
Colombia.		R. Van Meerbecke.
Congo (Brazzaville).		F. X. Ollassa.
Congo (República De- mocrática).		
Corea, República de.	D. S. Kim.	
Costa de Marfil.		
Costa Rica.		A. Monge Umaña. R. del Pino Díaz.
Cuba.		
Chad.		
Checoslovaquia.	Z. Gertler.	
Chile.	E. H. Prieto Ravest.	
China, República de.		Shen Yi.
Chipre.		
Dahomey.		
Dinamarca.	B. W. Paulson.	
Ecuador.	E. Arosemena Gó- mez. 27 septiembre 1968	
El Salvador.		
España.	J. M. Alfaro.	
Estados Unidos de América.	James van R. Sprin- ger. 17 octubre 1968	
Etiopía.		
Filipinas.		T. G. de Castro.
Finlandia.		
Francia.		J. de la Chevardiè- re de La Grand- ville.
Gabón.		
Ghana.		
Grecia.		
Guatemala.		L. Vásquez Canetti.
Guinea.		
Guayana.		
Haití.		
Honduras.		
India.		B. S. Gidwani.
Indonesia.		
Irak.		
Irán.		
Irlanda.		
Islandia.		
Israel.		
Italia.		
Jamaica.		
Japón.		
Jordania.		
Kenia.		
Kuwait.		
Laos.		

Firmado sin reserva
de aceptación

Firmado con reserva
de aceptación

Libano.		
Liberia.		
Libia.		
Luxemburgo.		
Malasia.		
Malawi.		
Mali.		M. Maiga.
Malta.		
Marruecos.		
Mauritania.		
Méjico.		F. Gonzalez de la Vega.
Nepal.		
Nicaragua.		
Níger.		
Nigeria.		
Noruega.	S. Holsten.	
Nueva Zelanda.		
Países Bajos, Reino de los.		
Panamá.		
Pakistán.	K. Khan Panni.	
Paraguay.		Dr. A. Mezquita Ve- ra. P. Sala Orocco.
Perú.		
Polonia.	B. Bogdński.	
Portugal.	M. Coutinho.	
Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.		R. S. S. Dickinson.
República Arabe Uni- da.		
República Centrafrí- cana.		
República Dominicana.		
República Malgache.		
Rumania.		
Ruanda.	E. Ntallikure.	
Senegal.		S. N'Diaye.
Sierra Leona.		
Singapur.		
Siria.	J. Atassi.	
Somalia.		
Sudáfrica.	Dr. R. A. du Plooy	
Sudán.		
Suecia.	H. Winberg.	
Suiza.		F. Schaerer.
Tailandia.		
República Unida de Tanzania.		A. E. Plantier.
Togo.		
Trinidad y Tobagó.		
Tunecia.		
Turquía.		
Uganda.		
Uruguay.		P. Bosch.
Venezuela.		O. Clavo.
República de Vietnam.		
Yemen.		
Yugoslavia.	B. Jovanovic.	
Zambia.		

(*) Firma puesta el 24 de septiembre de 1968.

ANEXO

Preámbulo

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

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

Por consiguiente, los Gobiernos que suscriben, habiendo convenido en ciertos principios y arreglos, a fin de que la avia-

ción civil internacional pueda desarrollarse de manera segura y ordenada y de que los servicios internacionales de transporte aéreo puedan establecerse sobre una base de igualdad de oportunidades y realizarse de modo sano y económico;

Han concluido a estos fines el presente Convenio

Primera parte

NAVEGACION AEREA

CAPITULO PRIMERO

Principios generales y aplicación del Convenio

ARTICULO 1

Soberanía

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

ARTICULO 2

Territorio

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

ARTICULO 3

Aeronaves civiles y de Estado

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

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

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

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

ARTICULO 4

Uso indebido de la aviación civil

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

CAPITULO II

Vuelo sobre territorio de Estados contratantes

ARTICULO 5

Derecho de vuelo en servicios no regulares

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

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

ARTICULO 6

Servicios aéreos regulares

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

ARTICULO 7

Cabotaje

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

ARTICULO 8

Aeronaves sin piloto

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

ARTICULO 9

Zonas prohibidas

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

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

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

ARTICULO 10

Aterrizaje en aeropuertos aduaneros

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

ARTÍCULO 11

Aplicación de las reglamentaciones aéreas

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

ARTÍCULO 12

Reglas del aire

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

ARTÍCULO 13

Disposiciones sobre entrada y despacho

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

ARTÍCULO 14

Prevención contra la propagación de enfermedades

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

ARTÍCULO 15

Derechos aeroportuarios y otros similares

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

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

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

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

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

ARTÍCULO 16

Inspección de aeronaves

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

CAPÍTULO III

Nacionalidad de las aeronaves

ARTÍCULO 17

Nacionalidad de las aeronaves

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

ARTÍCULO 18

Matriculación doble

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

ARTÍCULO 19

Leyes nacionales sobre matriculación

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

ARTÍCULO 20

Ostentación de las marcas

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

ARTÍCULO 21

Informes sobre matrículas

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

CAPÍTULO IV

Medidas para facilitar la navegación aérea

ARTÍCULO 22

Simplificación de formalidades

Cada Estado contratante conviene en adoptar, mediante la promulgación de reglamentos especiales o de otro modo, todas las medidas posibles para facilitar y acelerar la navegación de las aeronaves entre los territorios de los Estados contratantes y para evitar todo retardo innecesario a las aeronaves, tripulaciones, pasajeros y carga, especialmente en la aplicación de las Leyes sobre inmigración, sanidad, aduana y despacho.

ARTÍCULO 23

Formalidades de aduana y de inmigración

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

ARTÍCULO 24

Derechos de aduana

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

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

ARTÍCULO 25

Aeronaves en peligro

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

ARTÍCULO 26

Investigación de accidentes

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

ARTÍCULO 27

Exención de embargo por reclamaciones sobre patentes

a) Mientras una aeronave de un Estado contratante esté empleada en la navegación aérea internacional, la entrada autorizada en el territorio de otro Estado contratante o el tránsito autorizado a través de dicho territorio, con o sin aterrizaje, no darán lugar a embargo o detención de la aeronave ni a reclamación alguna contra su propietario u operador ni a injerencia alguna por parte o en nombre de este Estado o de cualquier persona que en él se halle, basándose en que la construcción, el mecanismo, las piezas, los accesorios o la operación de la aeronave infringen los derechos de alguna patente, diseño o modelo debidamente concedidos o registrados en el Esta-

do en cuyo territorio haya penetrado la aeronave, entendiéndose que en dicho Estado no se exigirá en ningún caso un depósito de garantía por la exención anteriormente mencionada de embargo o detención de la aeronave.

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

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

ARTÍCULO 28

Instalaciones y servicios y sistemas normalizados para la navegación aérea

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

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

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

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

CAPÍTULO V

Condiciones que deben cumplirse con respecto a las aeronaves

ARTÍCULO 29

Documentos que deben llevar las aeronaves

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

- a) Certificado de matrícula.
- b) Certificado de aeronavegabilidad.
- c) Las licencias apropiadas para cada miembro de la tripulación.
- d) Diario de a bordo.
- e) Si está provista de aparatos de radio la licencia de la estación de radio de la aeronave.
- f) Si lleva pasajeros, una lista de sus nombres y lugares de embarco y destino.
- g) Si transporte carga, un manifiesto y declaraciones detalladas de la carga.

ARTÍCULO 30

Equipo de radio de las aeronaves

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

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

ARTÍCULO 31

Certificados de aeronavegabilidad

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

ARTÍCULO 32

Licencias del personal

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

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

ARTÍCULO 33

Reconocimiento de certificados y licencias

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

ARTÍCULO 34

Diario de a bordo

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

ARTÍCULO 35

Restricciones sobre la carga

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

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

ARTÍCULO 36

Aparatos fotográficos

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

CAPÍTULO VI

Normas y métodos recomendados internacionales

ARTÍCULO 37

Adopción de normas y procedimientos internacionales

Cada Estado contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares,

en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea.

A este fin, la Organización de Aviación Civil Internacional adoptará y enmendará, en su oportunidad, según sea necesario, las normas, métodos recomendados y procedimientos internacionales que traten de:

- a) Sistemas de comunicaciones y ayudas para la navegación aérea, incluida la señalización terrestre.
- b) Características de los aeropuertos y áreas de aterrizaje.
- c) Reglas del aire y métodos de control del tránsito aéreo.
- d) Otorgamiento de licencias del personal operativo y mecánico.
- e) Aeronavegabilidad de las aeronaves.
- f) Matrícula e identificación de las aeronaves.
- g) Compilación e intercambio de información meteorológica.
- h) Diarios de a bordo.
- i) Mapas y cartas aeronáuticos.
- j) Formalidades de aduana e inmigración.
- k) Aeronaves en peligro e investigación de accidentes.

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

ARTÍCULO 38

Desviaciones respecto de las normas y procedimientos internacionales

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

ARTÍCULO 39

Anotaciones en los certificados y licencias

a) Toda aeronave o pieza de ésta, respecto a la cual exista una norma internacional de aeronavegabilidad o de comportamiento de vuelo y que deje de satisfacer en algún aspecto dicha norma en el momento de su certificación, debe llevar anotada en el certificado de aeronavegabilidad, o agregada a éste, una numeración completa de los detalles respecto a los cuales deje de satisfacer dicha norma.

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

ARTÍCULO 40

Validez de los certificados y licencias con anotaciones

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

ARTÍCULO 41

Reconocimiento de las normas de aeronavegabilidad existentes

Las disposiciones del presente capítulo no se aplicarán a las aeronaves ni al equipo de aeronaves de los tipos cuyo prototipo

se someta a las autoridades nacionales competentes para su certificación antes de expirar los tres años siguientes a la fecha de adopción de una norma internacional de aeronavegabilidad para tal equipo.

ARTÍCULO 42

Reconocimiento de las normas existentes sobre competencia del personal

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

Segunda parte

LA ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL

CAPÍTULO VII

La Organización

ARTÍCULO 43

Nombre y composición

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

ARTÍCULO 44

Objetivos

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

- a) Lograr el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil internacional en todo el mundo.
- b) Fomentar las técnicas de diseño y manejo de aeronaves para fines pacíficos.
- c) Estimular el desarrollo de aerovías, aeropuertos e instalaciones y servicios de navegación aérea para la aviación civil internacional.
- d) Satisfacer las necesidades de los pueblos del mundo respecto a un transporte aéreo seguro, regular, eficaz y económico.
- e) Evitar el despilfarro económico producido por una competencia excesiva.
- f) Asegurar que se respeten plenamente los derechos de los Estados contratantes y que cada Estado contratante tenga oportunidad equitativa de explotar empresas de transporte aéreo internacional.
- g) Evitar discriminación entre Estados contratantes.
- h) Promover la seguridad de vuelo en la navegación aérea internacional.
- i) Promover, en general, el desarrollo de la aeronáutica civil internacional en todos sus aspectos.

ARTÍCULO 45

Sede permanente

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

ARTÍCULO 46

Primera reunión de la Asamblea

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

ARTÍCULO 47

Capacidad jurídica

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

CAPÍTULO VIII

La Asamblea

ARTÍCULO 48

Reuniones de la Asamblea y votaciones

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

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

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

ARTÍCULO 49

Facultades y deberes de la Asamblea

Serán facultades y deberes de la Asamblea:

- a) Elegir en cada reunión a su Presidente y otros dignatarios
- b) Elegir los Estados contratantes que estarán representados en el Consejo, de acuerdo con las disposiciones del capítulo IX.
- c) Examinar los informes del Consejo y actuar según convenga y decidir en cualquier asunto que éste someta a su consideración.
- d) Establecer su propio reglamento interno y crear las comisiones auxiliares que juzgue necesario y conveniente.
- e) Aprobar un presupuesto anual y determinar el régimen financiero de la Organización de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo XII.
- f) Examinar los gastos y aprobar las cuentas de la Organización.
- g) A su discreción, referir al Consejo, a las comisiones auxiliares o a cualquier otro órgano toda cuestión que esté dentro de su esfera de acción.
- h) Delegar en el Consejo las facultades y autoridad necesarias o convenientes para el desempeño de las funciones de la Organización y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación de autoridad.
- i) Llevar a efecto las disposiciones apropiadas del capítulo XIII.
- j) Considerar las propuestas de modificación o enmienda de las disposiciones del presente Convenio y, si las aprueba, recomendarlas a los Estados contratantes de acuerdo con las disposiciones del capítulo XXI.
- k) Entender en toda cuestión que este dentro de la esfera de acción de la Organización, no asignada expresamente al Consejo.

CAPÍTULO IX

El Consejo

ARTÍCULO 50

Composición y elección del Consejo

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

b) Al elegir los miembros del Consejo, la Asamblea dará representación adecuada: 1), a los Estados de mayor importancia

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

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

ARTÍCULO 51

Presidente del Consejo

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

- a) Convocar las reuniones del Consejo del Comité de Transporte Aéreo y de la Comisión de Aeronavegación.
- b) Actuar como representante del Consejo; y
- c) Desempeñar en nombre del Consejo las funciones que éste le asigne.

ARTÍCULO 52

Votaciones en el Consejo

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

ARTÍCULO 53

Participación sin derecho a voto

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

ARTÍCULO 54

Funciones obligatorias del Consejo

El Consejo debe:

- a) Someter informes anuales a la Asamblea.
- b) Ejecutar las instrucciones de la Asamblea y cumplir con los deberes y obligaciones que le asigna el presente Convenio.
- c) Determinar su organización y reglamento interno.
- d) Nombrar y definir las funciones de un Comité de Transporte Aéreo, que será elegido entre los representantes de los miembros del Consejo y ante el cual será responsable el Comité.
- e) Establecer una Comisión de Aeronavegación de acuerdo con las disposiciones del capítulo X.
- f) Administrar los fondos de la Organización de acuerdo con las disposiciones de los capítulos XII y XV.
- g) Fijar los emolumentos del Presidente del Consejo.
- h) Nombrar un funcionario ejecutivo principal, que se denominará Secretario general, y adoptar medidas para el nombramiento del personal necesario, de acuerdo con las disposiciones del capítulo XI.
- i) Solicitar, compilar, examinar y publicar información relativa al progreso de la navegación aérea y a la operación de los servicios aéreos internacionales, incluyendo información sobre los costes de explotación y datos sobre subvenciones pagadas por el erario público a las líneas aéreas.
- j) Comunicar a los Estados contratantes toda infracción del presente Convenio, así como toda inobservancia de las recomendaciones o decisiones del Consejo.

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

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

m) Considerar las recomendaciones de la Comisión de Aeronavegación para enmendar los anexos y tomar medidas de acuerdo con las disposiciones del capítulo XX.

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

ARTÍCULO 55

Funciones facultativas del Consejo

El Consejo puede:

- a) Cuando sea conveniente y lo aconseje la experiencia, crear comisiones subordinadas de transporte aéreo sobre base regional o de otro modo y designar grupos de Estados o líneas aéreas con los cuales, o por su conducto, pueda tratar para facilitar la realización de los fines del presente Convenio.
- b) Delegar en la Comisión de Aeronavegación otras funciones, además de las previstas en el presente Convenio, y revocar o modificar en cualquier momento tal delegación.
- c) Realizar investigaciones en todos los aspectos del transporte aéreo y de la navegación aérea que sean de importancia internacional, comunicar los resultados de sus investigaciones a los Estados contratantes y facilitar entre éstos el intercambio de información sobre asuntos de transporte aéreo y navegación aérea.
- d) Estudiar todos los asuntos relacionados con la organización y explotación del transporte aéreo internacional, incluso la propiedad y explotación internacionales de servicios aéreos internacionales en las rutas troncales, y presentar a la Asamblea proyectos sobre tales cuestiones.
- e) Investigar, a petición de cualquier Estado contratante, toda situación que pueda presentar obstáculos evitables al desarrollo de la navegación aérea internacional y, después de tal investigación, emitir los informes que considere convenientes.

CAPÍTULO X

La Comisión de Aeronavegación

ARTÍCULO 56

Nombramiento de la Comisión

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

ARTÍCULO 57

Obligaciones de la Comisión

La Comisión de Aeronavegación debe:

- a) Considerar y recomendar al Consejo, a efectos de adopción, modificaciones a los anexos del presente Convenio.
- b) Establecer subcomisiones técnicas en las que podrá estar representado todo Estado contratante, si así lo desea.
- c) Asesorar al Consejo sobre la compilación y comunicación a los Estados contratantes de toda información que considere necesaria y útil para el progreso de la navegación aérea.

CAPÍTULO XI

Personal

ARTÍCULO 58

Nombramiento del personal

Con sujeción a los reglamentos establecidos por la Asamblea y a las disposiciones del presente Convenio, el Consejo determinará el método de nombramiento y ese en el servicio, la formación profesional, los sueldos, bonificaciones y condiciones

de empleo del Secretario general y demás personal de la Organización, pudiendo emplear o utilizar los servicios de súbditos de cualquier Estado contratante.

ARTÍCULO 59

Carácter internacional del personal

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

ARTÍCULO 60

Inmunities y privilegios del personal

Cada Estado contratante se compromete, en la medida que lo permita su sistema constitucional, a conceder al Presidente del Consejo, al Secretario general y demás personal de la Organización las inmunities y privilegios que se concedan al personal correspondiente de otros organismos internacionales públicos. Si se llegase a un acuerdo internacional general sobre las inmunities y privilegios de los funcionarios civiles internacionales, las inmunities y privilegios concedidos al Presidente, al Secretario general y demás personal de la Organización serán los otorgados de conformidad con dicho acuerdo internacional general.

CAPÍTULO XII

Finanzas

ARTÍCULO 61

Presupuesto y distribución de gastos

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

ARTÍCULO 62

Suspensión del derecho de voto

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

ARTÍCULO 63

Gastos de las delegaciones y otros representantes

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

CAPÍTULO XIII

Otros arreglos internacionales

ARTÍCULO 64

Arreglos sobre seguridad

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

ARTÍCULO 65

Arreglos con otros organismos internacionales

El Consejo, en nombre de la Organización, podrá concluir acuerdos con otros organismos internacionales para el mantenimiento de servicios comunes y para arreglos comunes concar-

nientes al personal y, con la aprobación de la Asamblea, podrá participar en todos aquellos arreglos susceptibles de facilitar la labor de la Organización.

ARTÍCULO 66

Funciones relativas a otros acuerdos

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

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

Tercera parte

TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

CAPÍTULO XIV

Datos e informes

ARTÍCULO 67

Transmisión de informes al Consejo

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

CAPÍTULO XV

Aeropuertos y otras instalaciones para la navegación aérea

ARTÍCULO 68

Designación de rutas y aeropuertos

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

ARTÍCULO 69

Mejora de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

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

ARTÍCULO 70

Financiación de las instalaciones y servicios para la navegación aérea

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

ARTÍCULO 71

Provisión y mantenimiento de instalaciones y servicios por el Consejo

Si un Estado contratante así lo solicita, el Consejo puede convenir en proveer, dotar de personal, mantener y administrar en su totalidad o en parte los aeropuertos y otras instalaciones

y servicios para la navegación aérea, incluso los servicios de radio y meteorológicos requeridos en su territorio para el funcionamiento seguro, regular, eficaz y económico de los servicios aéreos internacionales de los demás Estados contratantes y podrá fijar derechos justos y razonables por el uso de las instalaciones y servicios proporcionados.

ARTÍCULO 72

Adquisición o uso de terrenos

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

ARTÍCULO 73

Gastos y prorrateo de fondos

El Consejo, dentro del límite de los fondos que ponga a su disposición la Asamblea de acuerdo con el capítulo XII, puede efectuar los gastos ordinarios para los fines del presente capítulo con los fondos generales de la Organización. A los fines del presente capítulo, el Consejo fijará, en la proporción previamente acordada y por un plazo razonable, las aportaciones al capital necesario entre los Estados contratantes que consientan en ello y cuyas líneas aéreas utilicen las instalaciones y servicios. El Consejo puede también prorratear, entre los Estados que lo consientan, cualquier capital circulante requerido.

ARTÍCULO 74

Ayuda técnica y destino de los ingresos

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

ARTÍCULO 75

Adquisición de las instalaciones y servicios suministrados por el Consejo

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

ARTÍCULO 76

Restitución de fondos

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

CAPÍTULO XVI

Organización de explotación conjunta y servicios mancomunados

ARTÍCULO 77

Organizaciones de explotación conjunta autorizadas

Ninguna disposición del presente Convenio impide que dos o más Estados contratantes constituyan organizaciones de explotación conjunta del transporte aéreo ni organismos internacionales de explotación, ni que mancomunen sus servicios

aéreos en cualquier ruta o región, pero tales organizaciones u organismos y tales servicios mancomunados estarán sujetos a todas las disposiciones del presente Convenio, incluso las relativas al registro de acuerdos en el Consejo. Este determinará la forma en que las disposiciones del presente Convenio sobre nacionalidad de aeronaves se aplicarán a las utilizadas por organismos internacionales de explotación.

ARTÍCULO 78

Función del Consejo

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

ARTÍCULO 79

Participación en organizaciones de explotación

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

Cuarta parte

DISPOSICIONES FINALES

CAPÍTULO XVII

Otros acuerdos y arreglos aeronáuticos

ARTÍCULO 80

Convenciones de París y de La Habana

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

ARTÍCULO 81

Registro de acuerdos existentes

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

ARTÍCULO 82

Abrogación de arreglos incompatibles

Los Estados contratantes acuerdan que el presente Convenio abroga todas las obligaciones y entendimientos mutuos que sean incompatibles con sus disposiciones y se comprometen a no contraer tales obligaciones o entendimientos. Un Estado contratante que antes de ser miembro de la Organización haya contraído con un Estado no contratante o un súbdito de un Estado contratante o no obligaciones incompatibles con las disposiciones del presente Convenio, tomará medidas inmediatas para liberarse de dichas obligaciones. Si una línea aérea de un Estado contratante ha contraído tales obligaciones incompatibles, el Estado del cual sea nacional hará cuanto pueda para conseguir su rescisión inmediata y, en todo caso, hará que se rescindan tan pronto como sea legalmente posible después de la entrada en vigor del presente Convenio.

ARTÍCULO 83

Registro de nuevos arreglos

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

CAPITULO XVIII

Controversias e incumplimientos

ARTÍCULO 84

Solución de controversias

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

ARTÍCULO 85

Procedimiento de arbitraje

Si un Estado contratante parte en una controversia en que se ha apelado de la decisión del Consejo, no ha aceptado el Estatuto de la Corte Permanente Internacional de Justicia y si los Estados contratantes partes en la controversia no pueden concordar en la elección del tribunal de arbitraje, cada uno de los Estados contratantes partes en la controversia designará un árbitro y éstos nombrarán un tercero. Si cualquier Estado contratante parte en la controversia no nombra un árbitro dentro de tres meses desde la fecha de apelación, el Presidente del Consejo designará por tal Estado un árbitro de una lista de personas calificadas y disponibles que lleve el Consejo. Si dentro de treinta días los árbitros no pueden convenir en el tercero, el Presidente del Consejo lo designará de la lista antedicha. Los árbitros y el tercero se constituirán entonces en tribunal de arbitraje. Todo tribunal de arbitraje establecido según el presente artículo o el anterior adoptará su propio procedimiento y pronunciará sus decisiones por mayoría de votos, entendiéndose que el Consejo podrá decidir cuestiones de procedimiento en caso de dilaciones que en su opinión fuesen excesivas.

ARTÍCULO 86

Apelaciones

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

ARTÍCULO 87

Sanciones en caso de incumplimiento por las líneas aéreas

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

ARTÍCULO 88

Sanciones a los Estados en caso de incumplimiento

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

CAPITULO XIX

Guerra

ARTÍCULO 89

Estado de guerra y situaciones de emergencia

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

CAPITULO XX

Anexos

ARTÍCULO 90

Adopción y enmienda de los anexos

a) La adopción por el Consejo de los anexos previstos en el párrafo 1) del artículo 54 requerirá el voto de dos tercios del Consejo en sesión convocada a ese fin; luego serán sometidos por el Consejo a cada Estado contratante. Todo anexo o enmienda a uno de ellos surtirá efecto a los tres meses de ser transmitido a los Estados contratantes o a la expiración de un periodo mayor que prescriba el Consejo, a menos que en el interin la mayoría de los Estados contratantes registren en el Consejo su desaprobación.

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

CAPITULO XXI

Ratificaciones, adhesiones, enmiendas y denuncias

ARTÍCULO 91

Ratificación del Convenio

a) El presente Convenio deberá ser ratificado por los Estados signatarios. Los instrumentos de ratificación se depositarán en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará la fecha de depósito a cada uno de los Estados signatarios y adherentes.

b) Tan pronto como veintiséis Estados hayan ratificado o se hayan adherido al presente Convenio, éste entrará en vigor entre ellos al trigésimo día después del depósito del vigésimo sexto instrumento. Entrará en vigor para cada Estado que lo ratifique posteriormente al trigésimo día después del depósito del correspondiente instrumento de ratificación.

c) Será obligación del Gobierno de los Estados Unidos de América notificar al Gobierno de cada uno de los Estados signatarios y adherentes la fecha de entrada en vigor del presente Convenio.

ARTÍCULO 92

Adhesión al Convenio

a) El presente Convenio quedará abierto a la adhesión de los miembros de las Naciones Unidas, de los Estados asociados a ellos y de los Estados que permanecieron neutrales durante el presente conflicto mundial.

b) La adhesión se efectuará por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América y surtirá efecto al trigésimo día de la fecha de recibo de la notificación por el Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual notificará a todos los Estados contratantes.

ARTÍCULO 93

Admisión de otros Estados

Los Estados no previstos en los artículos 91 y 92 a), con el voto de los cuatro quintos de la Asamblea y en las condiciones que ésta fije, podrán participar en el presente Convenio, previo consentimiento del organismo internacional general que para preservar la paz establezcan las naciones del mundo, entendiéndose que en cada caso será necesario el asentimiento de todo Estado invadido o atacado durante la guerra actual por el Estado que solicite su ingreso.

ARTÍCULO 94

Enmiendas del Convenio

a) Toda enmienda que se proponga al presente Convenio deberá ser aprobada por voto de dos tercios de la Asamblea y entrará en vigor con respecto a los Estados que la hayan ratificado cuando la ratifique el número de Estados contratantes fijado por la Asamblea. Este número no será inferior a los dos tercios del total de Estados contratantes.

b) Si la Asamblea opina que la enmienda es de naturaleza tal que justifique esta medida, puede disponer, en la resolución que recomiende su adopción, que todo Estado que no la haya ratificado dentro de determinado periodo después de que ésta entre en vigor, cese *ipso facto* de ser miembro de la Organización y parte en el Convenio.

ARTÍCULO 95

Denuncia del Convenio

a) Todo Estado contratante puede comunicar la denuncia del presente Convenio tres años después de su entrada en vigor, por notificación dirigida al Gobierno de los Estados Unidos de América, quien inmediatamente lo informará a cada uno de los Estados contratantes.

b) La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha de recibo de la notificación y sólo se aplicará al Estado que haya hecho tal denuncia.

CAPITULO XXII

Definiciones

ARTÍCULO 96

A los fines del presente Convenio se entiende por:

a) *Servicio aéreo*, todo servicio aéreo regular realizado por aeronaves de transporte público de pasajeros, correo o carga.

b) *Servicio aéreo internacional*, el servicio aéreo que pasa por el espacio aéreo sobre el territorio de más de un Estado.

c) *Línea aérea*, toda empresa de transporte aéreo que ofrezca o explote un servicio aéreo internacional.

d) *Escala para fines no comerciales*, el aterrizaje para fines ajenos al embarque o desembarque de pasajeros, carga o correo.

FIRMA DEL CONVENIO

En fe de lo cual, los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados, firman el presente Convenio en nombre de sus Gobiernos respectivos en las fechas que aparecen frente a sus firmas.

Hecho en Chicago el día siete de diciembre de mil novecientos cuarenta y cuatro en el idioma inglés. Un texto redactado en los idiomas español, francés e inglés, cada uno de los cuales tendrá igual autenticidad, quedará abierto para la firma en Washington, D. C. Ambos textos serán depositados en los archivos del Gobierno de los Estados Unidos de América, el cual transmitirá copias certificadas a los Gobiernos de todos los Estados que firmen o se adhieran al presente Convenio.

Por tanto, habiendo visto y examinado los nueve artículos que integran dicho Protocolo y los noventa y seis de su Anexo del texto español del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y oída la Comisión de Tratados de las Cortes Españolas, en cumplimiento de lo prevenido en el artículo 14 de su Ley Orgánica, vengo en aprobar y ratificar cuanto en ello se dispone, como en virtud del presente lo apruebo y ratifico, prometiendo cumplirlo, observarlo y hacer que se cumpla y observe puntualmente en todas sus partes, a cuyo fin, para su mayor validación y firmeza, mando expedir este Instrumento de Ratificación firmado por Mí, debidamente sellado y refrendado por el infrascrito Ministro de Asuntos Exteriores.

Dado en Madrid a dieciocho de marzo de mil novecientos sesenta y nueve.

FRANCISCO FRANCO

El Ministro de Asuntos Exteriores.
FERNANDO MARIA CASTIELLA Y MAIZ

El Protocolo entró en vigor el día 24 de octubre de 1968, de acuerdo con lo previsto en el artículo 4, párrafo 1), para aquellos Estados que lo firmaron sin reserva de ratificación.

Países que han firmado el Protocolo sin reserva de ratificación:

Arabia Saudita (19-VI-1969), Argentina (24-IX-1968), Brasil (24-IX-1968), República del Chad (21-V-1969), Chile (24-IX-1968), Checoslovaquia (24-IX-1968), Dinamarca (24 de septiembre de 1968), Ecuador (27-IX-1968), República de Corea (24-IX-1968), Líbano (30-VI-1969), Noruega (24-IX-1968), Pakistán (24-IX-1968), Polonia (24-IX-1968), Portugal (24 de septiembre de 1968), Ruanda (24-IX-1968), Sudafrica (24 de septiembre de 1968), España (24-IX-1968), Suecia (24-IX-1968), Siria (24-IX-1968), Tanzania (28-VIII-1969), Estados Unidos de América (17-X-1968), Yugoslavia (24-IX-1968).

Países que han firmado con reserva de ratificación y que han depositado el correspondiente Instrumento (entrada en vigor en la fecha del depósito):

Bélgica (2-VII-1969), Canadá (21-VIII-1969), Mali (27 de mayo de 1969), Malawi (9-VI-1969), Reino Unido de la Gran Bretaña e Irlanda del Norte (9-VII-1969).

MINISTERIO DE HACIENDA

ORDEN de 16 de diciembre de 1969 por la que se establecen las normas que regularán la exacción del Impuesto General sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados por los números 21 y 21 bis de su tarifa, mediante efectos timbrados.

Ilustrísimo señor:

La Ley 60/1969, de 30 de junio, ha introducido, entre otras modificaciones del actual sistema tributario, algunas que afectan al Impuesto General sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, cuya fecha de entrada en vigor ha de ser determinada por este Ministerio dentro del presente año, según previene la disposición transitoria primera de la citada Ley.

La Orden ministerial de 1 de julio de 1969 estableció las normas que regularían transitoriamente la exacción del Impuesto por los números 10, 10 bis, 18, 18 bis, 37 bis y 39 de su tarifa, mediante efectos timbrados, quedando, sin embargo, sin ordenar tal exacción por los números 21 y 21 bis de la tarifa del repetido Impuesto.

Devengándose el tributo en los hechos imponibles gravados por estos números—arrendamientos de viviendas y arrendamientos de locales de negocio, respectivamente—en el momento de la formalización del correspondiente efecto, la existencia de éste resulta esencial para la percepción del Impuesto, por lo que es necesario autorizar la adaptación de los ya existentes para los arrendamientos de fincas urbanas en general, conforme al número 21 de la tarifa, según la redacción de la Ley 41/1964, de 11 de junio, al supuesto específico de los arrendamientos de viviendas, a la par que se regula la utilización del confectionado por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre para los arrendamientos de locales de negocio, los cuales, y según la modificación introducida por la Ley 60/1969, de 30 de junio, tributarán por el número 21 bis de la tarifa, creado a tal fin por ella.

En su virtud, y haciendo uso de las facultades que le confiere la citada disposición transitoria primera de la Ley 60/1969, de 30 de junio,

Este Ministerio ha tenido a bien disponer:

1.º El día 1 de enero de 1970 entrarán en vigor los números 21 y 21 bis de la tarifa del Impuesto General sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, según han sido establecidos por el artículo sexto de la Ley 60/1969, de 30 de junio.

2.º A partir de aquella fecha, la exacción del Impuesto General sobre Transmisiones Patrimoniales y Actos Jurídicos Documentados, conforme a los números a que se refiere el apartado anterior, se ajustará a las siguientes normas:

1. Los contratos de arrendamiento de viviendas se extenderán en los efectos timbrados de la clase que corresponda a su cuantía, conforme a la escala contenida en el número 21 de la tarifa aprobada por el artículo sexto de la Ley 60/1969, utilizándose a estos fines los efectos que ajustados al mismo número de la tarifa aprobada por la Ley 41/1964, de 11 de junio, tenía elaborados la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre bajo el título de «contratos de arrendamientos de fincas urbanas».

2. Los contratos de arrendamiento que comprendan locales de negocio se extenderán en los efectos timbrados de la clase que corresponda a su cuantía, conforme a la escala contenida en el número 21 bis de la tarifa aprobada por el artículo sexto de la Ley 60/1969, de 30 de junio, utilizándose precisamente a tal objeto los efectos elaborados por la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre bajo el título de «contratos de arrendamiento de locales de negocios», conforme al referido número de la tarifa.

Lo que comunico a V. I. para su conocimiento y demás efectos.

Dtos. guarde a V. I. muchos años.

Madrid, 16 de diciembre de 1969.

MONREAL LUQUE

Ilmo. Sr. Subsecretario de Hacienda.