

CONVENCION DE REGLAMENTACION DE LA NAVEGACION AEREA (*) (**)

(París, 13 de octubre de 1919)

Por MANUEL T. RÍO

TRADUCCIÓN POR MANUEL TOMÁS RÍO

Capítulo I — Principios generales

Artículo 1º — Las Altas Partes Contratantes reconocen que cada Potencia tiene plena y exclusiva soberanía sobre el espacio atmosférico encima de su territorio.

En la presente Convención, se entenderá por territorio de un Estado el territorio nacional metropolitano y colonial, juntamente con las aguas territoriales adyacentes a dicho Territorio.

Art. 2º — Cada Estado contratante se obliga a conceder a las aeronaves de los otros estados contratantes, en tiempo de paz, libertad de paso inocente por sobre su propio territorio, si se cumplen las condiciones establecidas en la presente Convención.

¹ Texto modificado por los Protocolos de 27 de octubre de 1922 y 30 de junio de 1923, que sustituyen los artículos 3 y 34, entrados en vigor el 14 de diciembre de 1924. En el texto, las modificaciones respectivas figuran en bastilla.

Las modificaciones y sustituciones que introdujo posteriormente la Conferencia Internacional de 1929 a los artículos 3, 3, 7, 13, 34, 41 y 42, aparecen en notas a dichos artículos.

² La traducción ha sido hecha sobre el texto oficial francés puesto al día hasta el año 1926, publicado por la Comisión Internacional de Navegación Aérea (C.I.N.A.) y reproducido en la *Travaux de la Commission* de Albert Boper, Secretario General de dicha Comisión: "La Convención Internacional de 13 octubre 1919, portant réglementation de la Navigation Aérienne. Son origine. Son application. Son avenir." (Librairie de Recueil Sirey, París, 1930). Esta obra por ha sido gentilmente facilitada por la Dirección Nacional de Aviación Civil.

Se ha tenido a la vista la última traducción de R. Guy de Mazière, en su obra: "Les Loys de la Aeronautique" (Librairie Bosch, Barcelona, 1929).

Los reglamentos que dicte un Estado contratante para la admisión de aeronaves de los otros Estados contratantes sobre su territorio deben ser aplicados sin distinción de nacionalidad.

Art. 39 — Cada Estado contratante tiene el derecho de prohibir el sobrevuelo de ciertas zonas de su territorio a las aeronaves de los otros Estados contratantes por razones de orden militar o de seguridad pública, bajo las penas previstas en su propia legislación y con la reserva de que no hará distinción en esa materia entre sus propias aeronaves privadas y las de otros Estados contratantes.

Dado el caso, deberá aplicarse y notificarse a los Estados contratantes la posición y la extensión de las zonas prohibidas (³).

Art. 40 — Toda aeronave que entre sobre una zona prohibida inmediatamente que se dé cuenta de ello, deberá dar la señal de alarma prevista en el párrafo 17 del Anexo D y estará obligada a aterrizar fuera de la zona prohibida, lo más pronto y lo más cerca posible, en un aeródromo del Estado indebidamente sobrevolado.

Capítulo II — Nacionalidad de las aeronaves

Art. 50 — (⁴) Salvo autorización especial y temporaria ningún Estado contratante admitirá la circulación sobre su Territorio de

³ El Protocolo firmado el 13 de junio de 1929 modificó este párrafo en los siguientes términos: "Cada Estado contratante puede autorizar excepcionalmente el sobrevuelo de dichas zonas por sus aeronaves nacionales, en interés de la seguridad pública."

"Se publicará y se notificará previamente a todos los Estados contratantes y a la Comisión Internacional de Navegación Aérea la posición y la extensión de las zonas prohibidas. Se publicará y se notificará también las autorizaciones excepcionales acordadas en virtud del párrafo precedente."

"Cada Estado contratante se reserva, además, el derecho de restringir o de prohibir, provisionalmente, en tiempo de paz, en circunstancias excepcionales y con efecto inmediato, el sobrevuelo de su territorio o de una parte del mismo, bajo la condición de que tal restricción o prohibición sea aplicable a las aeronaves de todos los otros Estados, sin distinción de nacionalidad."

"La decisión será publicada, notificada a todos los Estados contratantes y comunicada a la Comisión Internacional de Navegación Aérea."

⁴ El Protocolo de 1929 traslada este artículo al final del Capítulo I y lo sustituye como sigue:

"Cada Estado contratante tiene derecho de firmar convenciones particulares con Estados no contratantes."

"Las estipulaciones de tales convenciones particulares no deben menoscabar los derechos de las partes contratantes de la presente Convención."

una aeronave que no posea la nacionalidad de alguno de los Estados contratantes, a menos que haya concluido un convenio particular con el Estado en el cual la aeronave está matriculada. Las estipulaciones de tal convenio particular no deberán menoscabar los derechos de las partes contratantes de la presente Convención a cuyas normas y las de sus anexos deberán conformarse. El Convenio particular será comunicado a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, que lo notificará a los otros Estados Contratantes.

Art. 6º — Las aeronaves tienen la nacionalidad del Estado en cuyo registro están matriculadas, según las disposiciones de la sección I c) del anexo A.

Art. 7º — (º) Las aeronaves no serán matriculadas en un de los Estados contratantes si no pertenecen por entero a súbitos de dicho Estado.

Ninguna sociedad podrá ser registrada como propietaria de una aeronave si no posee la nacionalidad del Estado en el cual la aeronave está matriculada, si el Presidente de la Sociedad y por lo menos los dos Tercios de sus administradores no tienen esa misma nacionalidad, y si la sociedad no cumple otros requisitos que fueran impuestos por las leyes de dicho Estado.

Art. 8º — Una aeronave no puede ser matriculada válidamente en más de un Estado.

Art. 9º — Cada mes los Estados contratantes intercambiarán y transmitirán a la Comisión Internacional de Navegación Aérea prevista en el artículo 34, copias de las inscripciones y de las cancelaciones de inscripciones efectuadas en su registro de matrícula durante el mes anterior.

Art. 10 — En la navegación internacional, toda aeronave deberá llevar un distintivo de nacionalidad y un distintivo de matriculación de conformidad a las disposiciones del Anexo A, así como también el nombre y el domicilio de su propietario.

Las mismas Convenciones particulares, en la medida en que su objeto lo permite, no deben estar en contradicción con los principios generales de la presente Convención.

"Deberán ser comunicadas a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, la cual las notificará a los otros Estados contratantes."

º El Protocolo de 1929 sustituye este artículo por el siguiente:

"Artículo 7: Las aeronaves a que se refiere el artículo precedente serán matriculadas de conformidad a las leyes y a las disposiciones especiales de cada Estado contratante."

Capítulo III — Certificados de navegabilidad y de aptitud

Art. 11 — En la navegación internacional, toda aeronave deberá estar provista de un certificado de navegabilidad, otorgado o habilitado por el Estado cuya nacionalidad posea, en las condiciones previstas en el Anexo B.

Art. 12 — El comandante, los pilotos, los mecánicos y los demás miembros del personal de conducción de una aeronave deben estar provistos de certificados de aptitud y de licencias otorgados en las condiciones previstas en el Anexo E o habilitados por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave.

Art. 13 — El certificado de navegabilidad, los certificados de aptitud y las licencias otorgados o habilitados por el Estado cuya nacionalidad posea la aeronave y establecidos de conformidad a las reglas fijadas por los Anexos B y E y, posteriormente, por la Comisión Internacional de Navegación Aérea, serán reconocidos como válidos por los otros Estados.

Cada Estado tiene el derecho de no reconocer como válidos para la circulación dentro de los límites y por encima de su propio territorio, los certificados y las licencias otorgadas a sus súbditos por otro Estado contratante.

Art. 14 — Ninguna aeronave podrá llevar aparatos radiotelegráficos sin una licencia especial expedida por el Estado cuya nacionalidad posea. Dichos aparatos no podrán ser manipulados sino por miembros de la tripulación provistos de una licencia especial al efecto.

Toda aeronave afectada a un transporte público y capaz de llevar diez personas por lo menos, deberá estar provista de aparatos radiotelegráficos (emisores y receptores), una vez que la Comisión Internacional de Navegación Aérea haya determinado las modalidades de su utilización.

Dicha Comisión podrá extender ulteriormente la obligación de llevar aparatos de radiotelegrafía a todas las otras categorías de aeronaves, en las condiciones y según las modalidades que determine.

Capítulo IV — Admisión a la navegación aérea sobre un territorio extranjero

Art. 15 — Toda aeronave de un Estado contratante tiene derecho de atravesar la atmósfera de otro Estado sin aterrizar, debiendo en tal caso seguir el itinerario fijado por el Estado sobrevolado. Sin

embargo, por razones de seguridad general, estará obligada a aterrizar si recibe orden por medio de las señales previstas en el Anexo D. (⁶).

Toda aeronave que pasa de un Estado a otro, debe aterrizar en el aeródromo designado por este último si así lo exige el reglamento vigente en él. Los Estados contratantes notificarán tales aeródromos a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, la cual transmitirá dicha notificación a todos los Estados contratantes.

El establecimiento de vías internacionales de navegación aérea está subordinado al consentimiento de los Estados sobrevolados (⁷).

Art. 16 — Cada Estado contratante tiene derecho de imponer en favor de sus aeronaves nacionales reservas y restricciones sobre transporte comercial de personas y de mercancías entre dos puntos de su territorio.

Tales reservas y restricciones deberán ser inmediatamente publicadas y comunicadas a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, que las notificará a los demás Estados contratantes.

Art. 17 — Las aeronaves de un Estado contratante que haya establecido restricciones y reservas de conformidad al artículo 16, podrán ser sometidas a las mismas restricciones y reserva en cualquier otro Estado contratante, aun cuando éste no las imponga a las otras aeronaves extranjeras.

Art. 18 — Toda aeronave de paso o en tránsito por la atmósfera de un Estado contratante, incluso en los aterrizajes y en las paradas razonablemente necesarias, podrá ser sustraída a un embargo por causa de usurpación de patente, dibujo o modelo, mediante el depósito de una lanza cuyo monto, a falta de acuerdo amistoso, será fijado, en el plazo más breve posible, por la autoridad competente del lugar del embargo.

Capítulo V — Reglas que deben observarse al despegar, durante el viaje, y al aterrizar

Art. 19 — Toda aeronave aplicada a la navegación internacional debe estar provista de:

⁶ El Protocolo de 1929 agregó:

"Ninguna aeronave de un Estado contratante que para ser dirigida sin piloto puede sobrevolar sin piloto el territorio de otro Estado contratante, salvo autorización especial".

⁷ El Protocolo de 1929 modificó este párrafo así:

"Cada Estado contratante podrá subordinar a su autorización previa el establecimiento de vías internacionales de navegación aérea, así como también la creación y la explotación de líneas internacionales regulares de navegación aérea, con escala o sin ellas, sobre su territorio."

- a) Un certificado de matrícula, según el anexo A;
- b) Un certificado de navegabilidad, según el anexo B;
- c) Los certificados de habilitación y las licencias del comandante, de los pilotos y de las personas de la tripulación, según anexo E;
- e) Si transporta mercancías, los conocimientos y el manifiesto;
- d) Si transporta pasajeros, la lista nominal de éstos;
- f) Los libros de a bordo, según el anexo C;
- g) Si lleva a bordo aparatos radiotelegráficos, la licencia prevista en el artículo 14.

Art. 20. — Los libros de a bordo deberán ser conservados por dos años, contados a partir de la última inscripción que se haya hecho en ellos.

Art. 21. — Al despegue y al aterrizaje de una aeronave, las autoridades del país tendrán, en todos los casos, el derecho de visitarla y de verificar todos los documentos de que debe estar provista.

Art. 22. — Las aeronaves de los Estados contratantes tendrán derecho a las mismas medidas de asistencia a que tienen derecho las aeronaves nacionales para el aterrizaje, en particular en los casos de peligro.

Art. 23. — El salvamento de las aeronaves perdidas en el mar será regulado por los principios del derecho marítimo, salvo convenciones contrarias.

Art. 24. — Todo aeródromo de un Estado contratante que esté abierto al uso público de las aeronaves nacionales con cargo de pago de ciertos derechos, deberá estar abierto a las aeronaves de los otros Estados contratantes, en las mismas condiciones.

Para cada uno de los aeródromos habrá una tarifa única de aterrizaje y de estadía aplicable, indiscriminadamente, a las aeronaves nacionales y a las extranjeras.

Art. 25. — Cada Estado contratante se compromete a tomar las medidas adecuadas para garantizar que toda aeronave que navegue por sobre su territorio, así como también toda aeronave que lleva la contraseña de su nacionalidad, cualquiera sea el lugar en que se encuentre, observe las reglas enunciadas en el anexo D.

Cada Estado contratante se compromete a asegurar la captura y la sanción de los contraventores.

Capítulo VI —Transportes prohibidos

Art. 26 — Está prohibido en la navegación internacional el transporte por vía aérea de explosivos, armas y municiones de guerra. Las aeronaves extranjeras tienen prohibido transportar artículos de esa especie de un punto a otro del Territorio de un Estado contratante.

Art. 27 — En materia de navegación aérea, cada Estado puede prohibir o reglamentar el transporte o el uso de aparatos fotográficos. Toda reglamentación al respecto deberá ser notificada inmediatamente a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, la cual comunicará la información a los otros Estados contratantes.

Art. 28 — Por razones de orden público, el transporte de objetos diferentes de los mencionados en los artículos 26 y 27, podrá ser sometido a restricciones por todo Estado contratante. La reglamentación deberá ser notificada inmediatamente a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, la cual la comunicará a los demás Estados contratantes.

Art. 29 — Todas las restricciones indicadas en el artículo 18 deberán ser aplicadas indistintamente a las aeronaves nacionales y extranjeras.

Capítulo VII Aeronaves de estado

Art. 30 — Serán consideradas aeronaves de Estado:

- a) Las aeronaves militares;
- b) Las aeronaves exclusivamente afectadas a un servicio de Estado, como ser: Correo, Aduana, Policía.

Las restantes aeronaves serán consideradas aeronaves privadas.

Todas las aeronaves de Estado, salvo las Militares, de Aduana y de Policía, serán tratadas como aeronaves privadas y, como tales, sometidas a todas las disposiciones de la presente Convención.

Art. 31 — Toda aeronave comandada por un militar comisionado a tal efecto, será considerada aeronave militar.

Art. 32 — Ninguna aeronave militar de un Estado contratante deberá sobrevolar el territorio de otro Estado contratante ni aterrizar en él, a menos que haya recibido una autorización especial. En este caso la aeronave militar, salvo estipulación contraria, gozará, en principio, de los privilegios habitualmente acordados a las naves de guerra extranjeras.

Una aeronave que haya aterrizado por necesidad o por requerimiento u orden de que lo haga, no adquirirá, por esa causa privilegio alguno de los enumerados en el inciso 1º.

Art. 33 — Mediante acuerdos particulares concluidos por separado, los Estados determinarán los casos en los cuales las aeronaves de policía y de aduana podrán ser autorizadas a pasar la frontera. Dichas aeronaves no gozarán de los privilegios previstos en el artículo 32.

Capítulo VIII — Comisión Internacional de Navegación Aérea

Art. 34 — Se instituirá una comisión internacional permanente, colocada bajo la autoridad de la Sociedad de las Naciones con el nombre de Comisión Internacional de Navegación Aérea, compuesta por:

Dos representantes por cada uno de los Estados siguientes: Estados Unidos de América, Francia, Italia y Japón.

Un representante por Gran Bretaña y uno por cada uno de los Dominios Británicos y por la India.

Un representante por cada uno de los demás Estados contratantes (*).

Cada Estado representado en la Comisión (Gran Bretaña con sus Dominios y la India cuentan a ese efecto como un solo Estado), tendrá cada uno un sólo voto.

La Comisión Internacional de Navegación Aérea determinará las reglas de su propio procedimiento y el lugar de su sede permanente, pero estará facultada para reunirse en donde lo estime conveniente. Su primera reunión se efectuará en París; la convocación será hecha por el gobierno francés en seguida que la mayoría de los Estados firmantes le hayan notificado su ratificación a la presente Convención.

Esta Comisión tendrá las siguientes atribuciones:

- a) Recibir las propuestas de cualquier Estado contratante o hacer propuestas a cualquier Estado contratante, a fin de modificar

o enmendar las disposiciones de la presente Convención, y notificar las enmiendas adoptadas;

- b) Ejercer las funciones que se le atribuyen en el presente artículo y en los artículos 9, 13, 14, 15, 16, 27, 28, 36 y 37 de la presente Convención;
- c) Hacer cualquier enmienda a los anexos A a G;
- d) Centralizar las informaciones de cualquier índole referentes a la navegación aérea internacional y comunicarlas a los Estados contratantes;
- e) Centralizar todas las informaciones concernientes a la radiotelegrafía, a la meteorología y a la medicina, que sean de interés para la navegación aérea, y comunicarlas a los Estados contratantes;
- f) Asegurar la publicación de planes para la navegación aérea de conformidad con las disposiciones del anexo F;
- g) Emitir opiniones sobre las cuestiones que los Estados pidan someter a su examen.

Toda modificación a las disposiciones de cualquiera de los anexos podrá ser adoptada por la Comisión Internacional de Navegación Aérea, cuando esta modificación sea aprobada por los tres cuartos (*) del total posible de los votos que podrían ser emitidos si todos los Estados estuvieran presentes. *Dicha mayoría debe, además, comprender por lo menos a tres Estados de los cinco siguientes: Estados Unidos de Norteamérica, Imperio Británico, Francia, Italia y Japón.* La modificación tendrá efecto cuando haya sido notificada a todos los Estados contratantes por la Comisión Internacional de Navegación Aérea.

Toda propuesta de modificación a los artículos de la presente Convención será discutida por la Comisión Internacional de Navegación Aérea, sea que provenga de uno de los Estados contratantes, sea que provenga de la misma Comisión. No podrá proponerse a la aceptación de los Estados contratantes modificación alguna de esta naturaleza, excepto si ha sido aprobada previamente por los dos tercios, al menos, del total posible de votos de la Comisión.

Las modificaciones a los artículos de la Convención, no a los anexos, deberán ser adoptadas expresamente por los Estados contratantes.

* El Protocolo de 1929 dice:

(por las tres cuartas partes) "*del total posible de votos representados en la sesión y por las dos terceras partes del total posible de los votos que podrían ser emitidos si todos los Estados estuvieran representados.*"

Los gastos de organización, y de funcionamiento de la Comisión Internacional de Navegación Aérea serán costados por los Estados contratantes: los Estados Unidos de América, el Imperio Británico, Francia, Italia y Japón, costearán dos partes alcuotas cada uno, y los demás Estados contratantes una parte cada uno ⁽¹⁰⁾.

Los gastos ocasionados por el envío de delegaciones técnicas serán sufragados por sus respectivos Estado.

Capítulo IX — Disposiciones Finales

Art. 35 — La Alta Parte contratantes, cada una en cuanto a ella concierne, se comprometen a cooperar en lo posible en las medidas internacionales sobre:

- a) Centralización y Distribución de las informaciones meteorológicas, sean estadísticas, corrientes o especiales, de conformidad a las disposiciones del anexo G;
- b) Publicación de planes aeronáuticos, así como implantación de un sistema de señales aeronáuticas, de conformidad a las disposiciones del anexo F;
- c) Uso de la radiotelegrafía en la navegación aérea, instalación de las estaciones radiotelegráficas necesarias, y observancia de los reglamentos radiotelegráficos internacionales.

Art. 36 — Son materia de un acuerdo particular, en el Anexo H de la presente Convención, las disposiciones generales sobre aduanas, en la referente a la navegación aérea internacional.

Ninguna disposición de la presente Convención podrá ser interpretada como opuesta a la estipulación por los Estados contratantes, de conformidad a los principios establecidos por la misma Convención, de protocolos especiales entre Estado y Estado, sobre Aduanas, Policía, Correos o cualquier otro objeto de interés común relacionado con la navegación aérea. Tales protocolos deberán ser inmediatamente notificados a la Comisión Internacional de Navegación Aérea, la cual los comunicará a los otros Estados contratantes.

Art. 37 — En caso de discrepancia entre dos o más Estados sobre la interpretación de la presente Convención, el litigio será resuelto por la Corte Permanente de Justicia Internacional ⁽¹¹⁾ que establecerá la

¹⁰ El Protocolo sustituye este párrafo por el siguiente:

... "los gastos de la Comisión Internacional de Navegación Aérea serán sufragados por los Estados contratantes, en la proporción que fija dicha Comisión."

¹¹ El Protocolo de 1929 dice:

"... por la Corte de Justicia Internacional.) Sin embargo, si alguno de los Estados interesados no hubiere aceptado los protocolos referentes a la Corte, el litigio será resuelto, a su pedido, por vía de arbitraje."

Sociedad de las Naciones y, hasta la organización de dicha Corte, por vía de arbitraje.

Las partes, si no se pusieran de acuerdo directamente sobre la elección de los árbitros, procederán de la siguiente manera: Cada parte designará un árbitro y los árbitros se reunirán para designar el árbitro tercero. Si los árbitros no se pusieran de acuerdo, las partes designarán, cada una, un tercer Estado, y los Estados terceros así elegidos procederán al nombramiento del árbitro tercero, o bien de común acuerdo, o bien proponiendo cada uno un nombre, y librando la elección a la suerte.

Los desacuerdos sobre los reglamentos técnicos anejos a la presente Convención serán definidos por la Comisión Internacional de Navegación aérea, por mayoría de votos.

En caso de que el desacuerdo recaiga sobre la cuestión de saber si se trata de la interpretación de la Convención o de un Reglamento, el Tribunal Arbitral previsto en el primer párrafo del presente artículo tendrá facultades soberanas para decidir.

Art. 38 — En caso de guerra, las estipulaciones de la presente Convención no menoscabarán la libertad de acción de los Estados contratantes, como beligerantes o como neutrales.

Art. 39 — Las disposiciones de la presente Convención se completan por los anexos A a H, los cuales, salvo lo dispuesto en el artículo 34, inciso c), tienen igual valor que la Convención y entrarán a regir simultáneamente con ella.

Art. 40 — Los Dominios Británicos y la India serán considerados como Estados a los efectos de la presente Convención.

Los territorios y los súbditos de los territorios protegidos o administrados en nombre de la Sociedad de las Naciones serán asimilados, a los efectos de la presente Convención, a los territorios y a los súbditos del Estado Protector o mandatario.

Art. 41 — Los Estados que no han tomado parte en la guerra de 1914-1919 serán admitidos a adherir a la presente Convención ⁽¹²⁾.

La adhesión será notificada por vía diplomática al gobierno francés, y, por su intermedio, a todos los Estados firmantes o adherentes.

Art. 42 — ⁽¹³⁾ Todo Estado que haya tomado parte en la guerra de 1914-1919 y no sea firmante de la presente Convención no podrá ser admitido a adherir a ella si no es miembro de la Sociedad de las

¹² El Protocolo de 1929 sustituyó este párrafo por el siguiente: "Cualquier Estado será admitido a adherir a la presente Convención."

¹³ El Protocolo de 1929 reemplazó este artículo.

Naciones, o bien, hasta el 19 de enero de 1923, si su adhesión no tiene el consentimiento de las Potencias aliadas o asociadas firmantes del Tratado de Paz concluido con dicho Estado. Después del 19 de noviembre de 1923, se podrá admitir su adhesión si es aceptada por las tres cuartas partes, por lo menos, de los Estados firmantes y adherentes. La votación se hará en las condiciones establecidas en el artículo 34 de la presente Convención.

Los pedidos de adhesión serán dirigidos al Gobierno de la República francesa, el cual los comunicará a las otras Potencias contratantes. A menos que el Estado peticionante sea admitido de pleno derecho, por ser miembro de la Sociedad de las Naciones, el gobierno francés recibirá los sufragios de aquellas Potencias y les hará conocer el resultado de la votación.

Art. 43 — La presente convención no podrá ser denunciada antes del 19 de enero de 1922. La denuncia deberá ser notificada al Gobierno de la República Francesa el cual la comunicará a las otras partes contratantes; no tendrá efecto si no un año después de su notificación y valdrá sólo en lo referente a la Potencia que la haya hecho.

La presente Convención será ratificada.

Cada Potencia enviará su ratificación al Gobierno francés, el cual se encargará de hacerla saber a los otros Estados contratantes.

Las ratificaciones quedarán depositadas en los archivos del gobierno francés.

Para cada Potencia firmante, en relación a las otras Potencias que hubieran ratificado anteriormente esta Convención, la misma entrará en vigor cuarenta días después de la presentación de su ratificación.

Inmediatamente de que haya entrado en vigor la presente Convención, el Gobierno francés enviará una copia certificada a las Potencias que se hayan comprometido por los tratados de Paz a aplicar reglas de navegación aérea conforme a las de esta Convención.

Hecho en París, el trece de octubre de mil novecientos diecinueve, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Gobierno de la República Francesa, y de cuyas copias auténticas se hará entrega a los Estados contratantes. Dicho ejemplar, fechado como lo está más arriba, podrá ser firmado hasta el doce de abril de mil novecientos veinte, inclusive.

En fé de lo cual los plenipotenciarios firman la presente Convención, cuyo texto francés, inglés e italiano todos tienen igual valor ⁽¹⁴⁾.

¹⁴ El Protocolo de 1929 agrega:

"La presente Convención ha sido redactada en francés, en inglés y en italiano. En caso de divergencia se estará a lo que diga el texto francés."