

CANADA

TREATY SERIES, 1949

No. 12

AGREEMENT  
ON NORTH ATLANTIC OCEAN  
WEATHER STATIONS

Signed at London, 12th May, 1949

Instrument of acceptance of Canada  
deposited February 8, 1950

RECUEIL DES TRAITÉS 1949

N° 12

ACCORD  
SUR LES STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES  
FLOTTANTES DE L'ATLANTIQUE DU NORD

Signé à Londres le 12 mai 1949

L'instrument d'acceptation du Canada  
a été déposé le 8 février 1950

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.  
QUEEN'S PRINTER AND CONTROLLER OF STATIONERY  
OTTAWA, 1952

32756 587  
61633934

536036 04

b 3159140

Price: 25 cents

Prix: 25 cents





CANADA

TREATY SERIES, 1949  
No. 12

AGREEMENT  
ON NORTH ATLANTIC OCEAN  
WEATHER STATIONS

Signed at London, 12th May, 1949

Instrument of acceptance of Canada  
deposited February 8, 1950

RECUEIL DES TRAITÉS 1949

N° 12

ACCORD  
SUR LES STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES  
FLOTTANTES DE L'ATLANTIQUE DU NORD

Signé à Londres le 12 mai 1949

L'instrument d'acceptation du Canada  
a été déposé le 8 février 1950

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.  
QUEEN'S PRINTER AND CONTROLLER OF STATIONERY  
OTTAWA, 1952

CANADA

TREATY SERIES, 1949  
No. 13

AGREEMENT  
ON NORTH ATLANTIC OCEAN  
WEATHER STATIONS

Signed at London, 13th May, 1949

SUMMARY

	PAGE
Text of the Agreement .....	4
Annex I .....	16
Annex II .....	18
<hr/>	
Final Act of the Second Conference on ICAO North Atlantic Ocean Stations .....	22
Annex .....	28

N° 13

ACCORD

SUR LES STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES  
FLOTTANTES DE L'ATLANTIQUE DU NORD

Signé à Londres le 13 mai 1949

L'instrument d'acceptation du Canada  
a été déposé le 8 février 1950

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.  
QUEEN'S PRINTER AND CONTROLLER OF STATIONERY  
OTTAWA, 1949



AGREEMENT ON NORTH ATLANTIC OCEAN WEATHER STATIONS

The Governments of BELGIUM, CANADA, DENMARK, FRANCE, GREAT BRITAIN, IRELAND, NETHERLANDS, NORWAY, PORTUGAL, SWEDEN, SWITZERLAND, UNITED KINGDOM and UNITED STATES OF AMERICA, being Member States of the International Civil Aviation Organisation (hereinafter called "the Organisation"),

HAVING, at a Conference convened in London by the Council of the Organisation (hereinafter called "the Council"), pursuant to Article 7 of the International Agreement on North Atlantic Ocean Weather Stations signed in London on 23rd September 1946, considered the revision and renewal of this Agreement and

HAVING resolved to conclude a new agreement to secure the continued provision of the maintenance and operation of ocean station vessels at weather stations in the North Atlantic and thereby to contribute to the safety, regularity, efficiency and economy of air navigation in that region in accordance with the general aims and objectives of the Organisation,

HAVE APPOINTED for this purpose the undersigned Representatives who HAVE AGREED AS FOLLOWS:

SOMMAIRE

	PAGE
Texte de l'accord .....	5
Annexe I .....	16
Annexe II .....	19
Acte final de la deuxième Conférence sur les stations océaniques de l'Atlantique-Nord .....	23
Annexe .....	29

Station	Location	Number of vessels to be operated
A	53° 00' N, 33° 00' W (United States)	1
B	56° 30' N, 51° 00' W (United States)	1
C	52° 45' N, 35° 30' W (United States)	3
D	44° 00' N, 41° 00' W (United States)	24
E	38° 00' N, 48° 00' W (United States)	24
F	36° 00' N, 70° 00' W (United States)	2
G	38° 00' N, 10° 00' W (United Kingdom)	2
H	52° 30' N, 20° 00' W (United Kingdom)	2
I	45° 00' N, 18° 00' W (Denmark)	2
J	66° 00' N, 02° 00' E (Norway)	2

The locations of the stations are indicated on the map in Annex I to this Agreement.



## AGREEMENT ON NORTH ATLANTIC OCEAN WEATHER STATIONS

The Governments of BELGIUM, CANADA, DENMARK, FRANCE, IRELAND, NETHERLANDS, NORWAY, PORTUGAL, SWEDEN, UNITED KINGDOM and UNITED STATES OF AMERICA, being Member States of the International Civil Aviation Organisation (hereinafter called "the Organisation"),

HAVING, at a Conference convened in London by the Council of the Organisation (hereinafter called "the Council") pursuant to Article 7 of the International Agreement on North Atlantic Ocean Weather Stations signed in London on 25th September, 1946, considered the revision and renewal of this Agreement, and

HAVING resolved to conclude a new agreement to secure the continued provision, financing, maintenance and operation of ocean station vessels at weather stations in the North Atlantic and thereby to contribute to the safety, regularity, efficiency and economy of air navigation in that region in accordance with the general aims and objectives of the Organisation,

HAVE APPOINTED for this purpose the undersigned Representatives who HAVE AGREED AS FOLLOWS:

### ARTICLE I

1. The Contracting Governments named in this Article shall provide, maintain and operate, subject to the conditions prescribed in this Agreement, suitable ocean station vessels (hereinafter referred to as "vessels"), at weather stations in the North Atlantic (hereinafter, together with such additional stations as may be provided under Article II, referred to as "the stations"), as specified in the following table and in paragraph 2 of this Article:

Station	Location	Governments responsible	Number of vessels to be operated
A	62°00 N	{ Netherlands United States	1
	33°00 W		2
B	56°30 N	{ Canada United States	1
	51°00 W		2
C	52°45 N	United States	3
	35°30 W		
D	44°00 N	United States	2½
	41°00 W		
E	35°00 N	United States	2½
	48°00 W		
H	36°00 N	United States	2
	70°00 W		
I	59°00 N	United Kingdom	2
	19°00 W		
J	52°30 N	United Kingdom	2
	20°00 W		
K	45°00 N	France	2
	16°00 W		
M	66°00 N	Norway	2
	02°00 E		

The locations of the Stations are indicated on the map in Annex I to this Agreement.



## ACCORD SUR LES STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES FLOTTANTES DE L'ATLANTIQUE DU NORD

Les Gouvernements de la BELGIQUE, du CANADA, du DANEMARK, des ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, de la FRANCE, de l'IRLANDE, de la NORVÈGE, des PAYS-BAS, du PORTUGAL, du ROYAUME-UNI et de la SUÈDE, qui sont des États membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale (désignée ci-après par le mot "Organisation"),

AYANT, au cours d'une conférence convoquée à Londres par le Conseil de l'Organisation (désigné ci-après par le mot "Conseil") en application de l'article 7 de l'Accord international concernant les navires-stations météorologiques de l'Atlantique du Nord signé à Londres le 25 septembre 1946, examine la révision et le renouvellement du présent Accord et

AYANT décidé de conclure un nouvel accord afin d'assurer la continuité de la mise en œuvre, du financement, de l'entretien et de l'exploitation de navires-stations affectés à des stations météorologiques dans l'Atlantique du Nord, et de contribuer ainsi à assurer dans cette région une exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens en accord avec les buts généraux de l'Organisation,

ONT DÉSIGNÉ à cet effet les représentants soussignés, qui SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

### ARTICLE I<sup>er</sup>

1. Les Gouvernements contractants dont les noms figurent dans le présent Article fournissent, entretiennent et exploitent, selon les conditions prescrites au présent Accord, les navires-stations qui conviennent (désignés ci-après par le mot "navires") affectés à des stations météorologiques dans l'Atlantique du Nord (désignées ci-après, ainsi que toutes autres stations supplémentaires éventuellement fournies aux termes de l'Article II, par le mot "Stations") ainsi qu'il est spécifié dans le tableau suivant et au paragraphe 2 du présent Article:

Station	Emplacement	Gouvernements responsables	Nombre de navires à exploiter
A	{ 62°00 N	{ Pays-Bas	1
	{ 33°00 W		
B	{ 56°30 N	{ Canada	1
	{ 51°00 W		
C	{ 52°45 N	États-Unis d'Amérique	3
	{ 35°30 W		
D	{ 44°00 N	États-Unis d'Amérique	2½
	{ 41°00 W		
E	{ 35°00 N	États-Unis d'Amérique	2½
	{ 48°00 W		
H	{ 36°00 N	États-Unis d'Amérique	2
	{ 70°00 W		
I	{ 50°00 N	Royaume-Uni	2
	{ 19°00 W		
J	{ 52°30 N	Royaume-Uni	2
	{ 20°00 W		
K	{ 45°00 N	France	2
	{ 16°00 W		
M	{ 66°00 N	Norvège	2
	{ 02°00 E		

Les positions des stations sont indiquées sur la carte qui figure à l'Annexe I au présent Accord.



2. The Government of the Netherlands shall provide one vessel to be operated at Station J in relief of the United Kingdom vessels and at Station K in relief of the French vessels, in accordance with paragraph 3 of this Article.

3. The operation of Stations I, J and K shall be shared among the vessels of France, Netherlands and United Kingdom, as the authorities of the Governments of those countries shall arrange, on the following basis:

France (at Station K) 15 patrols annually;

Netherlands (at Stations J and K) 7 patrols annually;

United Kingdom (at Stations I and J) 30 patrols annually.

4. Since the number of vessels to be provided under this Article by the Governments of France, Netherlands and United Kingdom to maintain Stations I, J and K is more than is operationally necessary for this purpose, those Governments shall, if necessary and practicable, arrange to provide relief vessels to assist the Government of Norway in operating Station M in case of emergency. In such event, the Government of Norway shall reimburse the Government providing the relief vessel at the rate £7,500 for each patrol.

5. For the purposes of this Article a patrol shall consist of 21 days on station.

#### ARTICLE II

1. The location of any of the Stations may be changed:

(a) by the Contracting Government or Governments responsible for operating vessels thereat, provided that the consent of a majority of the other Contracting Governments is first obtained by or through the Council, or

(b) by the Council, provided that the consent of a majority of Contracting Governments, including the consent of the Contracting Government or Governments responsible for operating vessels at the Station concerned, is first obtained.

2. The Council may make arrangements, with the consent of a majority of the Contracting Governments, for the provision of one or more stations, or for the provision, maintenance and operation of one or more vessels, in the North Atlantic in addition to those specified in paragraph 1 of Article I. In the event of provision being made for one or more additional stations, the Council shall arrange, in accordance with paragraph 1 of this Article, such changes as may be necessary in the location of the existing Stations.

#### ARTICLE III

1. The Government of Belgium shall pay annually to the Government of Norway an amount in Belgian francs equivalent to £25,000, and the Government of Denmark shall pay annually to the Government of Norway an amount in Danish Kroner equivalent to Norwegian Kroner 460.000, towards the financing of the vessels operated by the Government of Norway under this Agreement. These amounts shall be paid in half-yearly instalments on 1st October and 1st April of each year.



2. Le Gouvernement des Pays-Bas fournit un navire qui doit être exploité à la station J pour assurer la relève des navires du Royaume-Uni, et à la station K pour assurer la relève des navires français, conformément au paragraphe 3 de cet Article.

3. L'exploitation des stations I, J et K est répartie entre les navires de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni, selon les arrangements conclus entre les Gouvernements de ces pays, sur la base suivante:

France (à la station K)	15 patrouilles par an;
Pays-Bas (aux stations J et K)	7 patrouilles par an;
Royaume-Uni (aux stations I et J)	30 patrouilles par an.

4. Étant donné que le nombre de navires à fournir, aux termes du présent Article, par les Gouvernements de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni pour desservir les stations I, J et K, dépasse le nombre nécessaire à cet effet du point de vue de l'exploitation, ces Gouvernements prennent des dispositions, si cela est nécessaire et réalisable, pour fournir des navires d'appoint afin d'aider le Gouvernement de la Norvège à exploiter la station M en cas d'urgence. Dans ce cas, le Gouvernement de la Norvège rembourse, à raison de 7,500 livres sterling par patrouille, le Gouvernement fournissant le navire d'appoint.

5. Au sens du présent Article, une patrouille consiste en un stationnement de 21 jours.

## ARTICLE II

1. La position de l'une quelconque des stations peut être changée:

- a) par le ou les Gouvernements contractants responsables de l'exploitation des navires à ladite station, sous réserve du consentement préalable de la majorité des autres Gouvernements contractants, obtenu par le Conseil ou par l'intermédiaire du Conseil; ou
- b) par le Conseil, sous réserve du consentement préalable de la majorité des Gouvernements contractants, y compris celui du ou des Gouvernements contractants responsables de l'exploitation des navires à la station en cause.

2. Le Conseil peut conclure des arrangements, avec le consentement de la majorité des Gouvernements contractants, en vue de l'établissement d'une ou de plusieurs Stations, ou de l'armement, de l'entretien et de l'exploitation d'un ou de plusieurs navires dans l'Atlantique-Nord, en plus de ceux qui sont spécifiés au paragraphe 1 de l'Article I. Au cas où il est pourvu à l'établissement d'une ou plusieurs stations supplémentaires, le Conseil prend des dispositions, conformément au paragraphe 1 du présent Article, en vue des modifications qu'il peut être nécessaire d'apporter à la position des Stations actuelles.

## ARTICLE III

1. Le Gouvernement de la Belgique paie chaque année au Gouvernement de la Norvège une somme en francs belges équivalente à 25,000 livres sterling, et le Gouvernement du Danemark paie annuellement au Gouvernement de la Norvège une somme en couronnes danoises équivalente à 460,000 couronnes norvégiennes, à titre de contribution au financement des navires exploités par le Gouvernement de la Norvège aux termes du présent Accord. Ces sommes sont payées par versements semestriels, le 1<sup>er</sup> octobre et le 1<sup>er</sup> avril de chaque année.



2. The Government of Sweden shall pay to the Government of Norway an amount equivalent to 64 per cent of the cost to Norway of operating Station M after taking account of amounts received by the Government of Norway from the Governments of Belgium and Denmark as provided in paragraph 1. The Government of Sweden shall be entitled to provide up to 50 per cent of the meteorological personnel necessary for the operation of Station M.

3. The Government of Belgium shall pay annually to the Government of the Netherlands an amount in Belgian francs equivalent to £1,000 towards the financing of the vessels operated by the Government of the Netherlands under this Agreement.

#### ARTICLE IV

The Governments of Ireland and Portugal shall each pay to the Organisation an annual contribution in cash of £1,000.

#### ARTICLE V

1. The Contracting Governments undertake that the vessels operated by them at the Stations shall perform the services specified in Annex II to this Agreement.

2. Annex II to this Agreement may be amended by the Council with the consent of three quarters of the Contracting Governments, including the consent of the Governments responsible for operating at least eighteen vessels under this Agreement.

#### ARTICLE VI

The Council shall co-ordinate the general programme of operation of the Stations in consultation with such other international organisations as it considers appropriate. It shall keep the International Meteorological Organisation advised of the meteorological aspects of any action which it proposes to take in connection with such co-ordination and shall invite the International Meteorological Organisation to send representatives to any meeting called for the purpose of accomplishing such co-ordination.

#### ARTICLE VII

Subject to the provisions of Annex II to this Agreement,

- (a) the Stations shall be operated in accordance with the applicable standards, recommended practices, procedures and specifications of services approved by the Council insofar as they affect the safety of air navigation;
- (b) the manner of making meteorological observations and of collecting reports at the Stations and transmitting them to main meteorological offices or forecasting centres shall be in accordance with the appropriate procedures and specifications prescribed by the International Meteorological Organisation.



2. Le Gouvernement de la Suède paie au Gouvernement de la Norvège une somme équivalente à 64 p. 100 des frais assumés par la Norvège pour l'exploitation de la station M compte tenu des sommes reçues par le Gouvernement de la Norvège des Gouvernements de la Belgique et du Danemark conformément aux dispositions du paragraphe 1. Le Gouvernement de la Suède a le droit de fournir jusqu'à 50 p. 100 du personnel météorologique nécessaire à l'exploitation de la Station M.

3. Le Gouvernement de la Belgique paie annuellement au Gouvernement des Pays-Bas une somme en francs belges équivalente à 1,000 livres sterling, à titre de contribution au financement des navires exploités par le Gouvernement des Pays-Bas aux termes du présent Accord.

#### ARTICLE IV

Les Gouvernements de l'Irlande et du Portugal paient, chacun, à l'Organisation une contribution annuelle en espèces de 1,000 livres sterling.

#### ARTICLE V

1. Les Gouvernements contractants s'engagent à ce que les navires exploités par eux aux Stations assurent les services spécifiés dans l'Annexe II du présent Accord.

2. L'Annexe II mentionnée au paragraphe 1 du présent Article peut être modifiée par le Conseil avec le consentement des trois quarts des Gouvernements contractants, y compris celui des Gouvernements auxquels incombe l'exploitation de dix-huit navires au moins aux termes du présent Accord.

#### ARTICLE VI

Le Conseil coordonne le programme d'ensemble d'exploitation des Stations et consulte à cet effet les autres organisations internationales qu'il juge indiquées. Il avise l'Organisation météorologique internationale des aspects météorologiques de toute décision qu'il se propose de prendre pour assurer cette coordination et invite l'Organisation météorologique internationale à envoyer des représentants à toute réunion convoquée en vue d'assurer cette coordination.

#### ARTICLE VII

Sous réserve des dispositions de l'Annexe II du présent Accord:

- a) les stations sont exploitées conformément aux standards, pratiques recommandées, procédures et spécifications pour les services applicables et approuvés par le Conseil dans la mesure où ils influent sur la sécurité de la navigation aérienne;
- b) la manière dont les Stations effectuent les observations météorologiques, les centralisent et les transmettent aux centres météorologiques principaux ou aux centres de prévisions, doit être conforme aux procédures et spécifications appropriées, promulguées par l'Organisation météorologique internationale.



## ARTICLE VIII

No charges shall be imposed by any Contracting Government for any of the services, required under this Agreement, rendered by the vessels operated by them at the Stations, except as agreed by all the Contracting Governments.

## ARTICLE IX

1. Each Contracting Government shall furnish to the Council such reports as may reasonably be required by the Council concerning the utilisation of the services provided by the vessels operated at the Stations.

2. Each Contracting Government operating any of the vessels at the Stations shall furnish to the Council such reports as may reasonably be required by the Council concerning the operation of the vessel or vessels so operated by it.

3. The Council shall furnish to the Contracting Governments each year a report on the operation and utilisation of the Stations based on the reports furnished by Contracting Governments.

## ARTICLE X

Any Contracting Government may agree with any other Contracting Government to take over all or any of its obligations under this Agreement. Any such agreement shall be notified by the Contracting Government concerned to the Secretary General of the Organisation who shall notify the other Contracting Governments.

## ARTICLE XI

The Organisation shall be reimbursed for its extraordinary expenses incidental to this Agreement so far as possible from the contributions provided for in Article IV and from any contributions in cash received by it from acceding Governments under Article XVI. Any balance remaining from such contributions after the extraordinary expenses of the Organisation have been met, shall be allocated by the Council to the Governments of France, Netherlands and United Kingdom as follows:

France	25 per cent
Netherlands	25 per cent
United Kingdom	50 per cent

If the contributions are insufficient to reimburse the Organisation, the balance remaining due shall be met by the Contracting Governments in equal shares.

## ARTICLE XII

In the event that a Contracting Government, without the consent of the other Contracting Governments, ceases to operate any vessel which it is responsible for operating under this Agreement, the Council shall consult with the other Contracting Governments as to appropriate action and shall convene a conference if an arrangement acceptable to a majority of the Governments, including all those whose financial responsibilities are affected, cannot be concluded through such consultation.



## ARTICLE VIII

Aucune taxe n'est perçue par un Gouvernement contractant pour aucun des services exigés aux termes du présent Accord et assurés, en station, par les navires qu'exploite ledit Gouvernement contractant, sauf par voie d'accord entre tous les Gouvernements contractants.

## ARTICLE IX

1. Chaque Gouvernement contractant fournit au Conseil les rapports que celui-ci peut raisonnablement lui demander en ce qui concerne l'utilisation des services assurés par les navires affectés aux Stations.

2. Chaque État contractant exploitant un ou plusieurs navires aux stations fournit au Conseil les rapports que celui-ci peut raisonnablement lui demander en ce qui concerne l'exploitation du ou des navires qu'il exploite.

3. Le Conseil fournit chaque année auxdits Gouvernements contractants un rapport sur l'exploitation et l'utilisation des Stations, d'après les rapports reçus des Gouvernements contractants.

## ARTICLE X

Tout Gouvernement contractant peut passer un accord avec tout autre Gouvernement contractant en vue d'assumer, en totalité ou en partie, les obligations de celui-ci en application du présent Accord. Le Gouvernement contractant intéressé notifie tout accord de ce genre au Secrétaire général de l'Organisation qui en donne notification aux autres Gouvernements contractants.

## ARTICLE XI

Les dépenses extraordinaires résultant de cet accord sont remboursées à l'Organisation autant que possible par prélèvement sur les contributions prévues à l'Article IV et sur toute contribution en espèces qu'elle recevra des Gouvernements qui adhéreront à l'Accord aux termes de l'Article XVI. Tout solde de ces contributions restant après que les dépenses extraordinaires de l'Organisation ont été couvertes, est réparti par le Conseil aux Gouvernements de la France, des Pays-Bas et du Royaume-Uni de la façon suivante:

France	25 p. 100
Pays-Bas	25 p. 100
Royaume-Uni	50 p. 100

si les contributions sont insuffisantes pour rembourser l'Organisation, le solde qui lui reste dû est couvert par les Gouvernements contractants à parts égales.

## ARTICLE XII

Dans le cas où un Gouvernement contractant cesse d'exploiter sans le consentement des autres Gouvernements contractants un navire qu'il est chargé d'exploiter aux termes du présent Accord, le Conseil consulte les autres Gouvernements contractants sur les mesures appropriées à prendre et convoque une conférence si un arrangement convenant à la majorité des Gouvernements, y compris tous ceux dont les responsabilités financières sont engagées, ne peut être conclu grâce à ladite consultation.



## ARTICLE XIII

The Council may at any time convene a conference of interested Governments to consider any matter connected with this Agreement if it is requested to do so by one or more Contracting Governments and is satisfied that a conference is necessary.

## ARTICLE XIV

Any dispute relating to the interpretation or application of this Agreement or Annex II, which is not settled by negotiation, shall, upon the request of any Contracting Government party to the dispute, be referred to the Council for its recommendation.

## ARTICLE XV

1. This Agreement shall remain open until 30th June 1949 for signature by the Governments named in the preamble thereof.

2. This Agreement shall be subject to acceptance by signatory Governments. Instruments of acceptance shall be deposited as soon as possible with the Secretary General of the Organisation.

3. This Agreement shall come into force, as between the signatory Governments which have notified their acceptance, when instruments of acceptance have been deposited by Governments responsible for the operation of not less than eighteen of the vessels referred to in Article I of this Agreement. As regards any Government notifying its acceptance thereafter, the Agreement shall come into force as from the date on which that Government deposits its instrument of acceptance.

## ARTICLE XVI

Any non-signatory Government may accede to this Agreement by depositing with the Secretary General of the Organisation an instrument of accession, together with an undertaking to make, on the terms and subject to the conditions of this Agreement, such contributions, in cash or otherwise, as the Council may consider reasonable having regard primarily to the aeronautical benefits derived by that Government from the operation of the Stations.

## ARTICLE XVII

1. This Agreement shall terminate on 30th June 1953.

2. The Council shall convene a conference of all interested Governments not later than 1st October, 1952, to consider the revision and renewal of this Agreement.

## ARTICLE XVIII

As regards Contracting Governments, this Agreement shall, after it has come into force, supersede the International Agreement on North Atlantic Ocean Weather Stations signed in London on 25th September, 1946.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned, being duly authorized thereto, have affixed their signatures on behalf of their respective Governments.



## ARTICLE XIII

Le Conseil peut à tout moment convoquer une conférence des Gouvernements intéressés pour étudier tout sujet qui se rapporte au présent Accord, sur demande d'un ou de plusieurs Gouvernements contractants, et s'il estime qu'une telle conférence est nécessaire.

## ARTICLE XIV

Lorsqu'un litige ayant trait à l'interprétation ou à l'application du présent Accord ou de son Annexe II ne peut être réglé par voie de négociation, il est, sur la demande de l'un des Gouvernements contractants partie au litige, soumis au Conseil aux fins de recommandations.

## ARTICLE XV

1. Le présent Accord reste ouvert à la signature des États mentionnés dans son préambule jusqu'au 30 juin 1949.

2. Le présent Accord est subordonné à l'acceptation des Gouvernements signataires. Les instruments d'acceptation doivent être déposés aussitôt que possible auprès du Secrétaire général de l'Organisation.

3. Le présent Accord entre en vigueur, en ce qui concerne les Gouvernements signataires qui ont notifié leur acceptation, lorsque les instruments d'acceptation seront déposés par les Gouvernements responsables de l'exploitation d'au moins 18 navires, aux termes de l'Article I. A l'égard de tout Gouvernement notifiant ultérieurement son acceptation, l'Accord entre en vigueur à partir de la date à laquelle il dépose son instrument d'acceptation.

## ARTICLE XVI

Tout Gouvernement non signataire peut adhérer au présent Accord en déposant auprès du Secrétaire général de l'Organisation un instrument d'adhésion, ainsi qu'un engagement de faire, aux termes et sous réserve des conditions de cet Accord, des contributions en espèces ou autres, que le Conseil juge raisonnables en tenant compte en premier lieu des avantages aéronautiques retirés par ce Gouvernement de l'exploitation des stations.

## ARTICLE XVII

1. Le présent Accord prend fin le trente juin 1953.

2. Le Conseil doit convoquer une conférence de tous les Gouvernements intéressés le premier octobre 1952 au plus tard pour examiner la révision et le renouvellement du présent Accord.

## ARTICLE XVIII

Pour les États contractants, le présent Accord, lorsqu'il entre en vigueur, annule et remplace l'Accord international concernant les navires-stations météorologiques de l'Atlantique-Nord signé à Londres le 25 septembre 1946.

EN FOI DE QUOI, les soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature ci-après au nom de leurs Gouvernements respectifs.



DONE in London, the twelfth day of May of the year nineteen hundred and forty nine, in the English, French and Spanish languages, in a single copy which shall be deposited in the Archives of the International Civil Aviation Organisation. Certified copies thereof shall be transmitted by the Secretary-General of the Organisation to all signatory and acceding Governments.

(Here follow the names of the signatories for Belgium, Canada, Denmark, France, Netherlands, Norway, Portugal, Sweden, United Kingdom and United States.)

ARTICLE XV

1. Le présent Accord reste ouvert à la signature des États mentionnés dans son préambule jusqu'au 30 juin 1949.

2. Le présent Accord est subordonné à l'acceptation des Gouvernements des États mentionnés dans son préambule. Les instruments d'acceptation doivent être déposés, aussitôt que possible auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

3. Le présent Accord entre en vigueur, en ce qui concerne les Gouvernements signataires qui ont notifié leur acceptation, lorsque les instruments d'acceptation seront déposés par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

4. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

5. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

6. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

7. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

8. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

9. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

10. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

11. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

12. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

13. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

14. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

15. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

16. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

17. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

18. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

19. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

20. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

21. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

22. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

23. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

24. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

25. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

26. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

27. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

28. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

29. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

30. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

31. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

32. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

33. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

34. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

35. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

36. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

37. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

38. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

39. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

40. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

41. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

42. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

43. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

44. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

45. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

46. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

47. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

48. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

49. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

50. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

51. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

52. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

53. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

54. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

55. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

56. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

57. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

58. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

59. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

60. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

61. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

62. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

63. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

64. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

65. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

66. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

67. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

68. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

69. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

70. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

71. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

72. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

73. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

74. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

75. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

76. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

77. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

78. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

79. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

80. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

81. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

82. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

83. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

84. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

85. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

86. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

87. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

88. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

89. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

90. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

91. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

92. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

93. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

94. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

95. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

96. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

97. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

98. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

99. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

100. Le présent Accord sera ratifié par les Gouvernements responsables de l'exploration des aéroports.

ARTICLE XVI

Tout Gouvernement non signataire peut adhérer au présent Accord en déposant auprès du Secrétaire général de l'Organisation un instrument d'adhésion, ainsi qu'un engagement de faire aux termes et sous réserve des conditions de cet Accord, des contributions en tenant compte en premier lieu des avantages que le Gouvernement de l'exploration des aéroports retirera de l'exploitation des aéroports.

1. Le présent Accord prend fin le 30 juin 1953.

2. Le Conseil doit convoquer une conférence de tous les Gouvernements intéressés le premier octobre 1952 au plus tard pour examiner la révision et le renouvellement du présent Accord.

ARTICLE XVII

1. Le présent Accord prend fin le 30 juin 1953.

2. Le Conseil doit convoquer une conférence de tous les Gouvernements intéressés le premier octobre 1952 au plus tard pour examiner la révision et le renouvellement du présent Accord.

ARTICLE XVIII

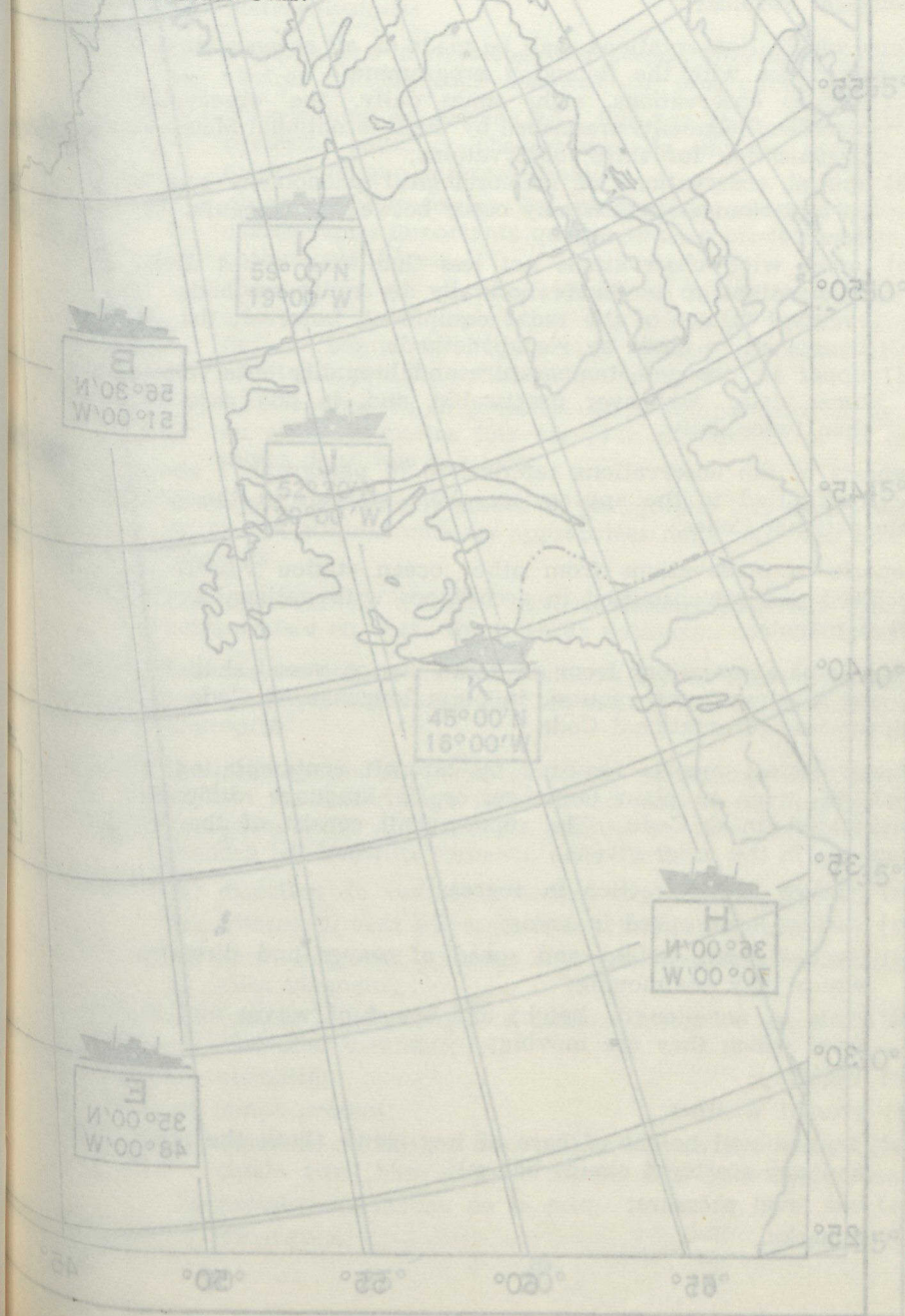
EN FOI DE QUOI les soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature et remplacé l'Accord international concernant les navigations aériennes de l'Atlantique-Nord signé à Londres le 28 septembre 1946.

Pour les États contractants le présent Accord, lorsqu'il entre en vigueur, remplace l'Accord international concernant les navigations aériennes de l'Atlantique-Nord signé à Londres le 28 septembre 1946.



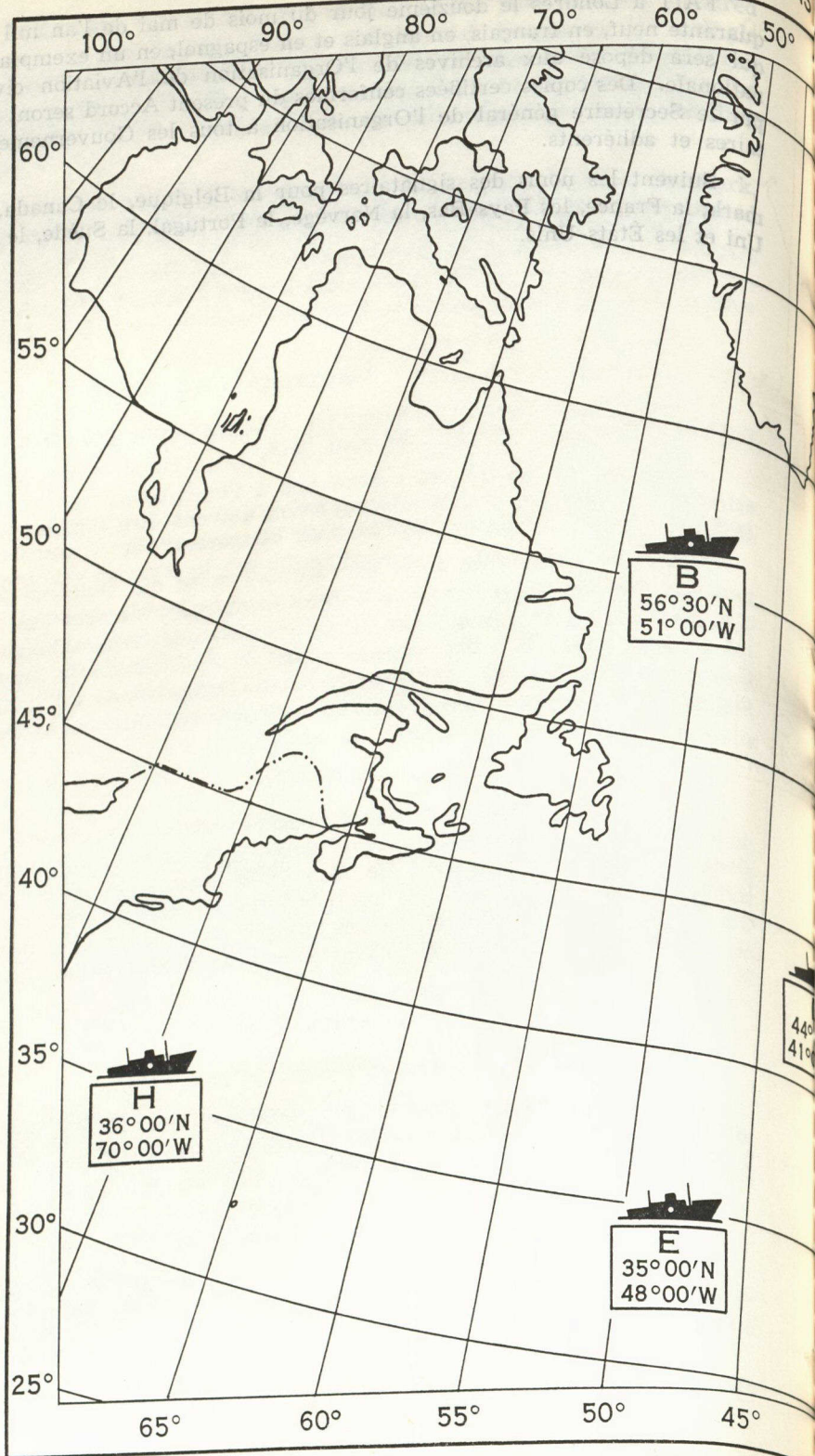
FAIT à Londres le douzième jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quarante neuf, en français, en anglais et en espagnol, en un exemplaire unique qui sera déposé aux archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Des copies certifiées conformes du présent Accord seront transmises par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les Gouvernements signataires et adhérents.

Suivent les noms des signataires pour la Belgique, le Canada, le Danemark, la France, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, la Suède, le Royaume-Uni et les États-Unis.

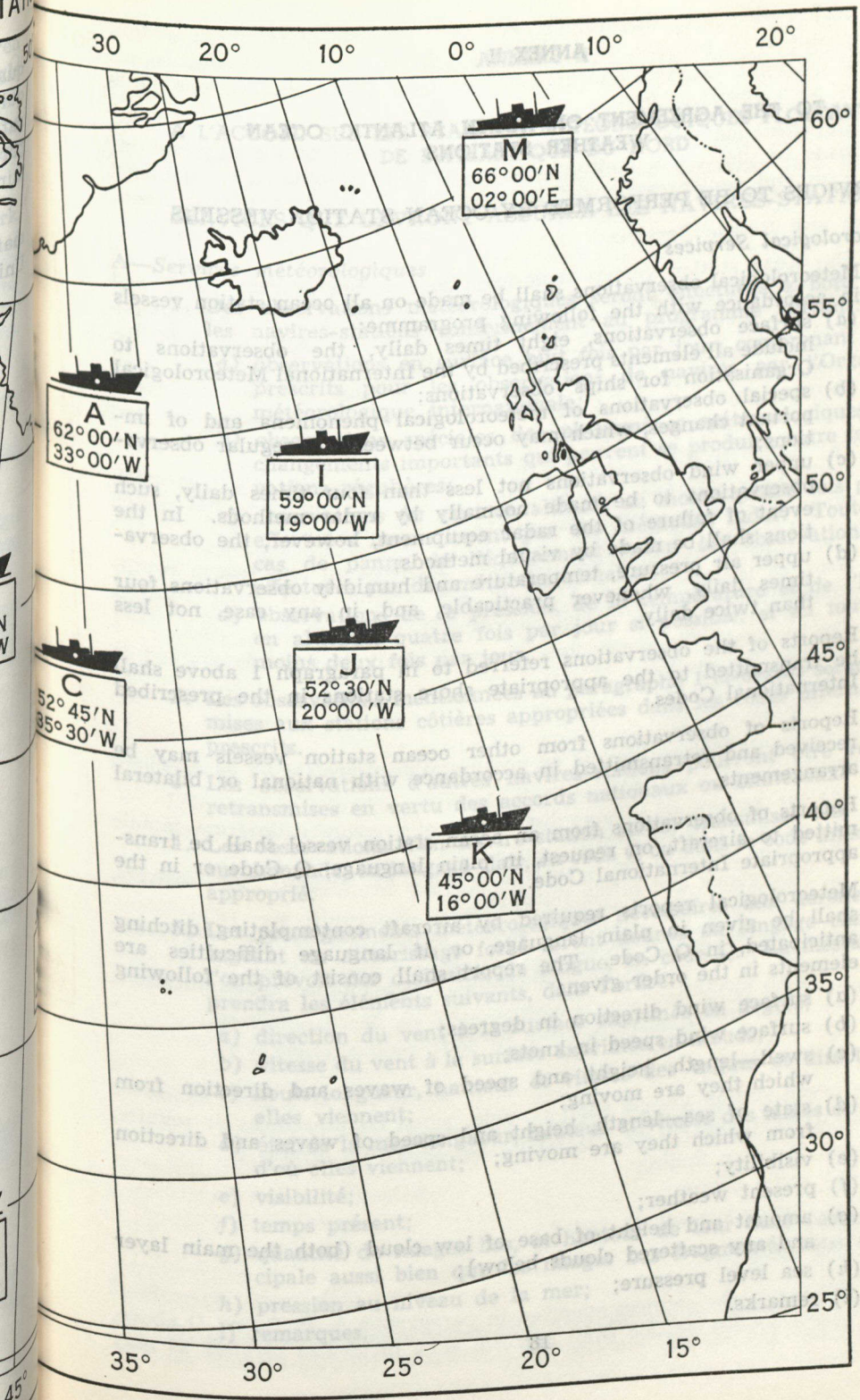




# AGREEMENT ON NORTH ATLANTIC WEATHER STATIONS









ANNEX II

TO THE AGREEMENT ON NORTH ATLANTIC OCEAN  
WEATHER STATIONS

SERVICES TO BE PERFORMED BY OCEAN STATION VESSELS

A—*Meteorological Services*

1. Meteorological observations shall be made on all ocean station vessels in accordance with the following programme:
  - (a) surface observations, eight times daily, the observations to include all elements prescribed by the International Meteorological Organisation for ships' observations;
  - (b) special observations of meteorological phenomena and of important changes, which may occur between the regular observations;
  - (c) upper wind observations not less than four times daily, such observations to be made normally by radar methods. In the event of failure of the radar equipment, however, the observations shall be made by visual methods;
  - (d) upper air pressure, temperature and humidity observations four times daily, whenever practicable, and, in any case, not less than twice daily.
2. Reports of the observations referred to in paragraph 1 above shall be transmitted to the appropriate shore stations in the prescribed International Codes.
3. Reports of observations from other ocean station vessels may be received and retransmitted in accordance with national or bilateral arrangements.
4. Reports of observations from an ocean station vessel shall be transmitted to aircraft, on request, in plain language, Q Code or in the appropriate International Code.
5. Meteorological reports required by aircraft contemplating ditching shall be given in plain language, or, if language difficulties are anticipated, in Q Code. The report shall consist of the following elements in the order given:
  - (a) surface wind direction in degrees;
  - (b) surface wind speed in knots;
  - (c) swell—length, height and speed of waves and direction from which they are moving;
  - (d) state of sea—length, height and speed of waves and direction from which they are moving;
  - (e) visibility;
  - (f) present weather;
  - (g) amount and height of base of low cloud (both the main layer and any scattered clouds below);
  - (h) sea level pressure;
  - (i) remarks.



## ANNEXE II

### A L'ACCORD SUR LES STATIONS MÉTÉOROLOGIQUES FLOTTANTES DE L'ATLANTIQUE DU NORD

#### SERVICES QUE DEVRONT ASSURER LES NAVIRES-STATIONS

##### A—Services météorologiques

1. Des observations météorologiques seront effectuées à bord de tous les navires-stations conformément au programme suivant:

- a) observations en surface huit fois par jour, comprenant tous les prescrits pour les observations de navires par l'Organisation météorologique internationale;
- b) observations spéciales des phénomènes météorologiques et des changements importants qui peuvent se produire entre les observations régulières;
- c) observations du vent en altitude au moins quatre fois par jour, effectuées normalement par des méthodes radar. Toutefois, en cas de panne de l'équipement radar, les observations seront effectuées par des méthodes visuelles;
- d) observations de la pression, de la température et de l'humidité en altitude, quatre fois par jour si possible, et en tout cas au moins deux fois par jour.

2. Les observations mentionnées au paragraphe 1 ci-dessus seront transmises aux stations côtières appropriées dans les codes internationaux prescrits.

3. Les observations d'autres navires-stations pourront être reçues et retransmises en vertu des accords nationaux ou bilatéraux.

4. Les observations d'un navire-station seront transmises aux aéronefs sur demande, en langage clair, en code Q ou dans le code international approprié.

5. Les renseignements météorologiques nécessaires aux aéronefs envisageant un atterrissage forcé seront donnés en langage clair ou, si l'on prévoit des difficultés de langue, en code Q. Le message comprendra les éléments suivants, dans l'ordre:

- a) direction du vent à la surface exprimée en degrés;
- b) vitesse du vent à la surface exprimée en nœuds;
- c) houle-longueur, hauteur et vitesse des vagues et direction d'où elles viennent;
- d) état de la mer-longueur, hauteur et vitesse des lames et direction d'où elles viennent;
- e) visibilité;
- f) temps présent;
- g) quantité de nuages bas, et hauteur de leur base (couche principale aussi bien que les nuages bas fragmentés sous celle-ci);
- h) pression au niveau de la mer;
- i) remarques.



6. Each Contracting Government operating one or more ocean station vessels shall provide, to all other Contracting Governments, copies of all regular surface and upper air meteorological observations made by such vessel or vessels.
7. Statistical meteorological records and summaries of the observations made by the ocean station vessels shall be maintained in standard form and copies exchanged between the Contracting Governments.

#### B—Search and Rescue Services

1. The ocean station vessels shall form part of the general search and rescue organisation and shall participate in search and rescue operations in accordance with ICAO procedures and with those of the Convention for the Safety of Life at Sea. To this end they shall remain as close as practicable to their assigned locations, unless it becomes necessary for them to leave such location for search and rescue operations.
2. The ocean station vessels shall, as far as possible, assist aircraft, which have signified their intention of ditching alongside the vessel, to execute this manoeuvre successfully.
3. The ocean station vessels shall carry such search and rescue equipment as is necessary in effecting sea rescue, and such medical equipment as is necessary to succour survivors.
4. The crews on the ocean station vessels shall be expertly trained in effecting sea rescues.

#### C—Communication Services

The communication equipment on ocean station vessels shall be sufficient to ensure:

- (a) the receipt of safety, distress or emergency calls from mobile units, air or surface;
- (b) communication with surface vessels or aircraft for distress, emergency and safety purposes;
- (c) communication on the regional search and rescue and scene of action frequencies;
- (d) the provision of normal aeronautical mobile communications with aircraft;
- (e) communication with shore stations.

#### D—Radio Navigational Aids to Aircraft

The ocean station vessels shall provide, when circumstances so require, radio navigational aid to aircraft by the following means:

- (a) direction finding;
- (b) radio beacon;
- (c) microwave search radar.

#### E—Incidental Services

In addition to the services specified in paragraphs A, B, C and D above, the ocean station vessels shall perform such incidental services as may



6. Chacun des Gouvernements contractants exploitant un ou plusieurs navires-stations communiquera à tous les autres Gouvernements contractants des copies de toutes les observations régulières en surface et en altitude recueillies par tous ces navires.
7. Les statistiques météorologiques et les résumés des observations recueillies par les navires-stations seront présentés sous une forme standard et des exemplaires en seront échangés entre les Gouvernements contractants.

#### B—Services de recherches et de sauvetage

1. Les navires-stations feront partie d'une organisation générale de recherches et de sauvetage, et participeront aux opérations de recherches et de sauvetage conformément aux procédures de l'OACI et aux dispositions de la Convention pour la sauvegarde des vies humaines en mer. A cette fin, ils se tiendront le plus près possible de la position qui leur est assignée; à moins qu'il ne leur soit nécessaire de s'éloigner de cette position en raison d'opérations de recherches et de sauvetage.
2. Les navires-stations aideront, dans toute la mesure du possible, des aéronefs qui auront signalé leur intention d'effectuer un atterrissage forcé près du navire à exécuter cette manœuvre avec succès.
3. Les navires-stations emporteront à leur bord l'équipement de recherches et de sauvetage nécessaire aux sauvetages en mer, et l'équipement médical nécessaire pour secourir les rescapés.
4. L'équipage des navires-stations devra être entraîné au sauvetage en mer.

#### C—Services de télécommunications

L'équipement de télécommunications installé à bord des navires-stations devra être suffisant pour assurer les fonctions suivantes:

- a) réception des appels de sécurité, de détresse et d'urgence émis par des unités mobiles en l'air ou à la surface;
- b) communications avec les navires ou les aéronefs en cas de détresse, d'urgence ou de sécurité;
- c) communications sur les fréquences régionales de recherches et sauvetage et de lieu des opérations;
- d) communications aéronautiques normales avec les aéronefs;
- e) communications avec les stations côtières.

#### D—Aides radio à la navigation aérienne

Les navires-stations fourniront, lorsque les circonstances l'exigeront, une aide radio à la navigation aérienne par les moyens suivants:

- a) radiogoniométrie;
- b) radiophare;
- c) radar de recherche micro-ondes.

#### E—Services accessoires

En plus des services spécifiés aux paragraphes A, B, C, et D ci-dessus, les navires-stations assureront les services accessoires qui pourront



be required, on the understanding that the performance of such services does not involve any appreciable addition to the obligatory personnel and equipment carried. These incidental services include:

- (a) collection and retransmission of reports of observations from merchant ships when practicable;
- (b) any supplementary air traffic control functions which may be prescribed.

**F—Other Services to be performed in connection with the operation of ocean station vessels**

The Contracting Governments shall use their best endeavours to facilitate the inclusion, in the observational programme of the ocean station vessels, of such oceanographical and other scientific observations as may be found desirable.

**FINAL ACT OF THE SECOND CONFERENCE ON ICAO  
NORTH ATLANTIC OCEAN STATIONS**

The Governments of BELGIUM, CANADA, DENMARK, FRANCE, IRELAND, MEXICO, NETHERLANDS, NORWAY, PORTUGAL, SWEDEN, UNITED KINGDOM and UNITED STATES OF AMERICA,

HAVING accepted the invitation extended to them by the Council of the International Civil Aviation Organisation to be represented at a Conference, held in London on the invitation of the United Kingdom Government to the Council, for the purpose of considering the revision and renewal of the International Agreement on North Atlantic Ocean Weather Stations signed in London on 25th September, 1946,

APPOINTED as their Representatives:—

(Here follow the names of the Representatives for Belgium, Canada, Denmark, France, Ireland, Mexico, Netherlands, Norway, Portugal, Sweden, United Kingdom, United States, the International Air Transport Association, the International Meteorological Organisation.)

The Conference together with the ICAO Conference on Air Navigation Services in Greenland and the Faroe Islands and the ICAO Conference on Air Navigation Services in Greece (known collectively as the ICAO Conferences on the Joint Financing and Operation of Air Navigation Services, London, 1949) was opened in London, at the Royal Geographical Society, on 20th April, 1949, by Sir George Cribbett, Deputy Secretary, Ministry of Civil Aviation, representing the United Kingdom Government, after the meeting had been called to order by Mr. E. M. Weld, Secretary-General of the Conferences.

Sir Frederick Tymms, Head of the United Kingdom Delegation, was elected President of the Conferences. Brigadier C. S. Booth, Head of the Canadian Delegation, was elected Chairman of the Second Conference on ICAO North Atlantic Ocean Stations, and Mr. L. J. Giraud, Member of the French Delegation, was elected Vice-Chairman.



s'avérer nécessaires, à condition que ces services n'entraînent pas d'augmentation sensible du personnel et de l'équipement du bord. Ces services accessoires comprennent:

- a) la réception et la retransmission des observations transmises par les navires marchands, lorsque cela est possible;
- b) tout service supplémentaire de contrôle de la circulation aérienne qui pourra être prescrit.

**F—Autres services à assurer parallèlement au service des navires-stations**

Les Gouvernements contractants s'efforceront de faciliter l'inclusion dans le programme d'observations des navires-stations, de toutes observations scientifiques océanographiques et autres qui pourraient être jugées utiles.

**ACTE FINAL DE LA DEUXIÈME CONFÉRENCE SUR LES STATIONS OCÉANIQUES DE L'ATLANTIQUE-NORD DE L'OACI**

Les Gouvernements de la BELGIQUE, du CANADA, du DANEMARK, des ÉTATS-UNIS D'AMÉRIQUE, de la FRANCE, de l'IRLANDE, du MEXIQUE, de la NORVÈGE, des PAYS-BAS, du PORTUGAL, du ROYAUME-UNI et de la SUEDE,

AYANT accepté l'invitation que leur avait adressée le Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale de se faire représenter à une conférence tenue à Londres, sur l'invitation adressée par le Gouvernement du Royaume-Uni au Conseil, afin d'étudier la révision et le renouvellement de l'Accord international concernant les navires-stations météorologiques de l'Atlantique du Nord, signé à Londres le 25 septembre 1946,

ONT NOMMÉ comme Représentants:—

(Suivent les noms des Représentants pour la Belgique, le Canada, le Danemark, la France, l'Irlande, le Mexique, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, la Suède, le Royaume-Uni, les États-Unis, l'Association du Transport aérien international, l'Organisation Météorologique Internationale.)

La Conférence a été inaugurée le 20 avril 1949 à Londres, à la Royal Geographical Society, par Sir George Cribbitt, sous-secrétaire au Ministère de l'Aviation civile, représentant le Gouvernement du Royaume-Uni, après que M. E. M. Weld, Secrétaire général des Conférences, ait déclaré la séance ouverte. Cette séance d'inauguration était combinée avec les séances d'inauguration de la Conférence sur les services de navigation aérienne au Groenland et aux Îles Féroé et de la Conférence sur les services de navigation aérienne en Grèce, les trois conférences étant désignées sous le nom de Conférences sur le financement et l'exploitation en commun des services de navigation aérienne, Londres, 1949.

Sir Frederick Tymms, chef de la Délégation du Royaume-Uni, a été élu Président des conférences. M. C. S. Booth, chef de la Délégation canadienne, a été élu président de la deuxième Conférence sur les stations océaniques de l'Atlantique du Nord de l'OACI et M. L. G. Guiraud, membre de la Délégation française, a été élu vice-président.



At its second meeting on 21st April, 1949, the Conference set up:

—a Technical Committee with Prof. H. Amorim Ferreira (Portugal) as Chairman, assisted by Mr. L. G. Fowler, Mr. G. Cartwright and Mr. R. J. Sullivan of the Secretariat of the International Civil Aviation Organisation;

—a Financial Committee, with Mr. C. C. Lous (Norway) as Chairman, assisted by Dr. J. Dubsy, and Mr. M. A. Bierens de Haan of the Secretariat of the International Civil Aviation Organisation.

On 6th May, 1949, the Conference set up a Drafting Committee with Brigadier C. S. Booth (Canada) as Chairman.

The final meeting of the Conference was held on 10th May, 1949.

### I

The Conference approved the text of an Agreement on North Atlantic Ocean Weather Stations (hereinafter referred to as the Agreement), which was opened for signature in London on 12th May, 1949.

### II

The Conference recommended:

(a) that each Government signatory of the Agreement should implement it as far as practicable at the earliest date prior to its coming into force, and should appropriately co-ordinate with the other signatory Governments any measures taken for this purpose;

(b) that each Government signatory of the Agreement should inform the Council of the International Civil Aviation Organisation of any action taken by it pursuant to (a) and that the Council should forthwith notify all other signatory Governments of any such information received by it;

(c) that, to the extent that the aforesaid Agreement is not implemented by a signatory Government in respect of any ocean station vessel operated by it in the North Atlantic, such Government should continue to operate the vessel in accordance with the provisions of the International Agreement on North Atlantic Weather Stations, signed in London on 25th September, 1946;

(d) that the Council should endeavour to obtain the accession of the Governments of Mexico, Switzerland, and any other country whose aircraft may operate over the North Atlantic, to the Agreement in accordance with Article XVI thereof.

### III

The Conference further recommended:

(a) that the International Civil Aviation Organisation should collect information on scheduled and non-scheduled flights over the North Atlantic and distribute such information annually to all Governments which have signed or acceded to the Agreement;

(b) that, prior to the convening of a conference to consider the revision and renewal of the Agreement as provided in Article XVII (2) thereof, the International Civil Aviation Organisation should undertake a compilation and analysis of such data as may be provided by Governments on scheduled flights, non-scheduled flights and flights by State aircraft in the North Atlantic region and transmit copies thereof to all Governments which have signed or acceded to the Agreement;



Lors de sa deuxième séance, le 21 avril 1949, la Conférence a institué:

—un Comité technique qui a été présidé par M. H. A. Amorim Ferreira (Portugal) assisté de MM. L. G. Fowler, G. Cartwright et R. J. Sullivan, du Secrétariat de l'Organisation de l'Aviation civile internationale;

—un Comité financier qui a été présidé par M. C. C. Lous (Norvège) assisté de MM. J. Dubsy et M. A. Bierens de Haan, du Secrétariat de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Le 6 mai 1949, la Conférence a institué un Comité de rédaction dont M. C. S. Booth (Canada) a été nommé Président.

La Conférence a tenu sa séance plénière de clôture le 10 mai 1949.

### I

La Conférence a approuvé le texte d'un Accord sur les stations météorologiques flottantes de l'Atlantique du Nord (désigné ci-après sous le nom d'Accord) qui a été ouvert aux signatures à Londres le 12 mai 1949.

### II

La Conférence a recommandé:

- a) que chacun des Gouvernements signataires de l'Accord s'efforce de mettre cet Accord en application le plus tôt possible avant qu'il n'entre en vigueur, et assure une coordination appropriée, avec les autres Gouvernements signataires, de toutes mesures prises à cet effet;
- b) que chacun des Gouvernements signataires de l'Accord avise le Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile internationale de toute action entreprise par lui en vertu de l'alinéa a) ci-dessus, et que le Conseil notifie immédiatement à tous les Gouvernements signataires tous les renseignements reçus par lui à ce sujet;
- c) que, dans la mesure où ledit Accord n'est pas mis en application par un Gouvernement signataire, en ce qui concerne un navire-station exploité par lui dans l'Atlantique du Nord, ce Gouvernement continue à exploiter le navire conformément aux dispositions de l'Accord international concernant les navires-stations météorologiques de l'Atlantique du Nord signé à Londres le 25 septembre 1946;
- d) que le Conseil s'efforce d'obtenir l'adhésion à l'Accord, conformément à l'Article XVI dudit Accord, des Gouvernements du Mexique, de la Suisse et de tout autre pays dont les aéronefs survoleraient l'Atlantique du Nord.

### III

La Conférence a recommandé en outre:

- a) que l'Organisation de l'Aviation civile internationale réunisse des renseignements sur les vols réguliers et non réguliers au-dessus de l'Atlantique du Nord et communique chaque année lesdits renseignements à tous les Gouvernements qui auront signé l'Accord ou y auront adhéré;
- b) qu'avant de convoquer une Conférence en vue d'étudier la révision et le renouvellement de l'Accord aux termes de l'Article XVII (2) dudit Accord, l'Organisation de l'Aviation civile internationale procède à la réunion et à l'analyse des renseignements qui pourront être fournis par les Gouvernements sur les vols effectués par les aéronefs d'État, dans la région de l'Atlantique du Nord, et les communique aux Gouvernements qui auront signé l'Accord ou y auront adhéré;



(c) that the Council of the Organisation, in collaboration with other international organisations where appropriate, should study the following matters and transmit the results of such studies to all Governments which have signed or acceded to the Agreement:

- (i) the extent to which non-aeronautical benefits are or may be derived from the operation of North Atlantic ocean station vessels and the manner in which such benefits might be taken into account for the purpose of allocating responsibilities in connection with such vessels;
- (ii) the extent to which air navigation services provided outside the Agreement may be regarded as relevant to the assessment of responsibilities in connection with North Atlantic ocean weather stations, at the same time taking into consideration the tasks assigned to the Council by Resolution on A2-23 of the Second Assembly of the Organisation;
- (iii) the extent to which the size or weight of aircraft may be regarded as relevant to the assessment of responsibilities in connection with North Atlantic ocean weather stations;
- (iv) the extent to which benefits are derived by aircraft operating over different routes or parts of routes.

#### IV

The Conference also adopted:

- the Final Report of the Technical Committee (Doc NAOS-42 TE-23);
  - the Final Report of the Financial Committee (Doc NAOS-43 FI-9);
- and decided that the recommendations contained in the Final Report of the Technical Committee be brought to the attention of the Governments concerned and of the Council.

#### V

The Conference took note of the statements made by the Representative of the Government of Canada as set out in the Annex to this Final Act.

IN WITNESS WHEREOF the following Representatives, duly accredited, affixed their signatures to this Final Act.

DONE in London, the twelfth day of May in the year nineteen hundred and forty nine, in the English, French and Spanish languages, in a single copy which shall be deposited in the Archives of the International Civil Aviation Organisation. It shall be the responsibility of the Council of the Organisation to resolve any difference of interpretation arising between the English, French and Spanish texts. Certified copies of this Final Act and its Annex shall be transmitted by the Secretary-General of the Organisation to each of the Governments represented at the Conference.

(Here follow the names of signatories for Belgium, Canada, Denmark, France, Mexico, Netherlands, Norway, Portugal, Sweden, United Kingdom, United States.)



c) que le Conseil de l'Organisation, avec la collaboration, s'il y a lieu, d'autres Organisations internationales, procède à l'étude des questions ci-après et communique les résultats de cette étude à tous les Gouvernements qui auront signé l'Accord ou y auront adhéré:

- (i) jusqu'à quel point des avantages non aéronautiques sont ou peuvent être retirés de l'exploitation des navires-stations de l'Atlantique du Nord, et de quelle manière ces avantages peuvent être pris en considération pour la répartition des responsabilités en ce qui concerne lesdits navires;
- (ii) jusqu'à quel point les services de navigation aérienne fournis en dehors de l'Accord peuvent être considérés comme un facteur dont il convient de tenir compte pour la répartition des responsabilités en ce qui concerne les stations météorologiques flottantes de l'Atlantique du Nord, tout en tenant compte des travaux dont le Conseil est chargé par la résolution A2-23 de l'Assemblée de l'Organisation;
- (iii) jusqu'à quel point la taille ou le poids des aéronefs peut être considéré comme un facteur dont il convient de tenir compte pour la répartition des responsabilités en ce qui concerne les stations météorologiques flottantes de l'Atlantique du Nord;
- (iv) jusqu'à quel point les aéronefs volant sur différentes routes ou parties de routes retirent des avantages.

#### IV

La Conférence a également adopté:

—le Rapport final du Comité technique (Doc NAOS-42-TE-23);

—le Rapport final du Comité financier (Doc NAOS-43-FI-9), et a décidé que les recommandations contenues dans le Rapport final du Comité technique seraient portées à l'attention des Gouvernements intéressés et du Conseil.

#### V

La Conférence a pris note des déclarations faites par les Représentants du Gouvernement du Canada qui figurent en Annexe au présent Acte final.

EN FOI DE QUOI les Représentants ci-après, dûment accrédités, ont apposé leurs signatures au présent Acte final.

FAIT à Londres, le douzième jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quarante neuf, en français, en anglais et en espagnol, en un exemplaire unique qui sera déposé aux archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Il appartiendra au Conseil de l'Organisation de se prononcer sur toute divergence d'interprétation des textes français, anglais, espagnol. Des copies certifiées conformes du présent Acte final et de son Annexe seront transmises, par le Secrétaire Général de l'Organisation, à chacun des Gouvernements représentés à la Conférence.

(Suivent les noms des signataires pour la Belgique, le Canada, le Danemark, la France, le Mexique, les Pays-Bas, la Norvège, le Portugal, la Suède, le Royaume-Uni, les États-Unis.)



ANNEX

TO THE FINAL ACT OF THE SECOND CONFERENCE ON ICAO  
NORTH ATLANTIC OCEAN STATIONS

STATEMENTS MADE BY THE REPRESENTATIVE OF  
THE GOVERNMENT OF CANADA

—A—

Early in these Conferences the Canadian Delegation made a statement indicating the views of the Canadian Government in respect of the subject matter of these Conferences. On the general question of Joint Support in the North Atlantic Region the Canadian Delegation expressed the view that the time had come for an examination of the whole question of the provision and use of air navigation facilities and services in the Region so that a clear view might be had by all concerned of the nature and extent of the provision and use of these facilities and that all projects for joint support might be considered and dealt with in accordance with sound and equitable principles.

At the same time the Canadian Delegation reminded the Delegates that Canada is maintaining a very extensive system of air navigation services for the benefit, in whole or part of North Atlantic Air Services which in the opinion of our Government is far more than our proportionate share, and therefore should be taken into account in considering the question of Canadian participation in any North Atlantic joint support scheme and particularly in the two schemes presently under discussion. The proposal that collateral contributions of this nature should be taken into account has been rejected at these Conferences by a majority of States here represented and the purpose of this paper is to further explain and place on the record of these Conferences the Canadian position.

The Canadian Delegation regrets that it has not found any substantial support in this Conference for its views on this point. However it is the Canadian opinion that joint support in the North Atlantic Region or any other area must be undertaken in a manner which will ensure equitable treatment for all the States concerned and that if substantial inequalities are permitted to exist the whole structure of Joint Support will be undermined and ultimately may collapse.

The Canadian Government has consistently recognized and endorsed the principle of Joint Support. Accordingly Canada became a party to the First North Atlantic Ocean Stations Agreement and the two Iceland arrangements and did not claim special treatment in those cases. However the Canadian situation has changed since Newfoundland became a part of Canada. Our commitments in respect of North Atlantic air navigation have almost doubled because of the additional North Atlantic air navigation facilities taken over as a result of this Confederation. Of the total cost of those land based air navigation facilities and services in Canada which contribute in whole or part to trans-Atlantic air navigation, that proportion which is directly and solely attributable thereto amounts to more than \$2,300,000 per annum, without taking into account capital costs or depreciation. This means that this annual amount would all be saved, without adversely affecting domestic services, if trans-Atlantic flying were to cease. It is submitted that by any criteria, whether of the proportion of trans-Atlantic flights by Canadian air-



## ANNEXE

### A L'ACTE FINAL DE LA DEUXIÈME CONFÉRENCE SUR LES STATIONS Océaniques DE L'ATLANTIQUE-NORD DE L'OACI

#### DÉCLARATIONS DU REPRÉSENTANT DU GOUVERNEMENT DU CANADA.

—A—

Au début de ces Conférences, la Délégation canadienne a fait une déclaration indiquant l'opinion du Gouvernement à l'égard de l'objet de ces Conférences.

En ce qui concerne la question générale d'aide collective dans la Région Atlantique-Nord, la Délégation canadienne a exprimé l'opinion que le moment était venu d'examiner l'ensemble des questions relatives à la mise en œuvre et à l'emploi des installations et services de navigation aérienne dans la Région, de telle façon qu'il se dégage pour tous les intéressés des idées claires quant au caractère et à l'étendue de cette mise en œuvre et de cet emploi d'installations, et que tous les projets d'aide collective puissent être étudiés et traités conformément à des principes sains et équitables.

En même temps, la Délégation canadienne a rappelé aux Délégués que le Canada entretient un réseau très étendu et très onéreux d'aides à la navigation aérienne, à l'avantage, en tout ou en partie, des services aériens de l'Atlantique-Nord. Dans l'opinion de notre Gouvernement, ce réseau représente une contribution bien supérieure à notre part et on devrait, par conséquent, en tenir compte lors de l'examen de la participation canadienne à des projets d'aide collective pour l'Atlantique-Nord, et particulièrement en ce qui concerne les deux projets actuellement en discussion. La proposition tendant à faire entrer en compte des contributions indirectes de cette nature a été rejetée à ces Conférences, par la majorité des États représentés. Le but de cette note est d'apporter de nouvelles explications sur la position du Canada et de faire consigner cette position dans les procès-verbaux de ces Conférences.

La Délégation canadienne regrette de n'avoir pas trouvé, dans la présente Conférence, un appui effectif quant à son opinion sur ce sujet. Quoi qu'il en soit, le Canada est d'avis que l'aide collective dans la Région Nord-Atlantique ou dans toute autre zone doit être entreprise d'une façon qui assure un traitement équitable à tous les États intéressés, et il pense que, si on laisse subsister des inégalités imposantes, tout l'édifice de l'aide collective en sera sapé et pourrait finir par s'effondrer.

Le Gouvernement canadien a constamment reconnu et approuvé le principe de l'aide collective. En conséquence, le Canada est partie au premier Accord sur les stations océaniques de l'Atlantique-Nord et aux deux arrangements sur l'Islande et n'a pas revendiqué un traitement spécial pour ces deux cas. Cependant, la situation du Canada s'est modifiée depuis que Terre-Neuve est devenue partie intégrante du Canada. Nos responsabilités concernant la navigation aérienne dans l'Atlantique-Nord ont presque doublé, en raison des installations aériennes supplémentaires de l'Atlantique-Nord prises en charge à la suite de cette Confédération. La proportion du coût total des installations et services à terre de navigation aérienne au Canada, contribuant en tout ou en partie à la navigation aérienne transatlantique, imputable directement et exclusivement à cette navigation, se monte à plus de \$2,300,000 par an, sans tenir compte des dépenses en capital ou de l'amortissement. Cela signifie que ce montant annuel serait épargné, sans affecter défavorablement les services nationaux, si les vols transatlantiques venaient



craft, of national income or population, this contribution is very substantially in excess of a proportional share and therefore should be taken into account in assessing Canada's share of contribution to any North Atlantic joint support scheme. We believe that an overall examination of the whole North Atlantic Region would indicate that in equity we should be entirely relieved of contribution to any North Atlantic joint support scheme including those now in operation or contemplated by the present Conferences. However, we are not at this time taking this position and Canada is continuing to contribute to the Iceland schemes and is willing to continue or provide one ship for Ocean Stations.

In the case of Denmark, we cannot see our way clear to making a contribution. We are operating two Loran stations in addition to contributing to the Vic Loran. Moreover, the meteorological services which we are maintaining in North Eastern Canada including Newfoundland and Labrador are comparable to those to be maintained in Greenland and our contribution in terms of airports and facilities and services in these areas has no parallel in the Greenland scheme.

The Canadian Government believes that ICAO should proceed as soon as practicable with an overall examination of the air navigation facilities and services in the North Atlantic Region. In this way the existing contribution of each state could be determined with sufficient accuracy to ensure equitable treatment for all states participating in joint support programs in the Region.

—B—

*On Non-Aeronautical Benefits Derived from the North Atlantic Ocean Weather Stations Network*

It is the view of the Canadian Delegation that notwithstanding the fact that the North Atlantic States through this ICAO Conference have reached agreement on the establishment of a network of 10 Ocean Weather Stations in the North Atlantic on the basis of the immediately recognisable aeronautical benefits there are substantial non-aeronautical benefits derived from this network.

We consider this Ocean Weather station network in the North Atlantic constitutes, from the general meteorological viewpoint, a necessary extension of the land based networks of meteorological reporting stations existing on the bordering continents and islands.

It is our opinion that this view is in accord with the general thinking and recommendations of International Meteorological Organisation.

We believe that the failure, at this Conference, to assess and take into account these non-aeronautical benefits arose from the general reluctance of a majority of the States to discuss the matter at this time and not from any inherently insoluble aspects of the problem.

We feel that International Civil Aviation Organisation should proceed as soon as practicable to examine this problem with a view to determining the relative proportions of non-aeronautical benefits derived from the Ocean Stations Program. In this way these factors could be properly assessed in determining contributions to any similar future agreements.



à cesser. Le Canada avance que, quel que soit le critère, la proposition de vols transatlantiques effectués par des aéronefs canadiens, ou le revenu national, ou encore le nombre d'habitants, cette contribution est considérablement supérieure à une part proportionnelle et que, par conséquent, on devrait en tenir compte en fixant la participation du Canada à tout projet d'aide collective pour l'Atlantique-Nord.

Nous sommes d'avis qu'un examen d'ensemble de toute la Région Atlantique-Nord indiquerait qu'en toute équité nous devrions être déchargés de toute contribution à tout plan d'aide collective pour l'Atlantique-Nord, y compris ceux qui fonctionnent en ce moment ou ceux qui sont envisagés par les présentes Conférences.

Quoi qu'il en soit, nous n'adoptons pas en ce moment cette position et le Canada continue à contribuer aux projets pour l'Islande et il est disposé à continuer à fournir un navire pour les stations océaniques.

Dans le cas du Danemark, nous ne voyons pas comment nous pourrions apporter une contribution. Nous exploitons deux Stations LORAN en plus de notre contribution au VIC LORAN. De plus, les services météorologiques que nous entretenons dans le Nord-Est du Canada, y compris Terre-Neuve et le Labrador, sont comparables à ceux qui doivent être entretenus au Groenland. Notre contribution, telle qu'elle résulte des aéroports et des installations et services que nous entretenons dans ces zones, ne trouve aucune analogie dans le projet Groenland.

Le Gouvernement canadien estime que l'OACI devrait procéder, dès qu'il sera possible, à un examen d'ensemble des installations et services de navigation aérienne dans la Région Nord-Atlantique. De cette façon, la contribution actuelle de chaque État pourrait être déterminée avec une précision suffisante pour assurer un traitement équitable à tous les États participant aux programmes d'aide collective dans la Région.

—B—

*Au sujet des avantages non aéronautiques dérivés du réseau des stations météorologiques océaniques de l'Atlantique-Nord*

La Délégation du Canada estime que, bien que les États de l'Atlantique-Nord se soient mis d'accord au cours de la Conférence de l'OACI pour établir un réseau de 10 stations météorologiques océaniques dans l'Atlantique-Nord sur la base des avantages aéronautiques qui peuvent être immédiatement déterminés, il existe des avantages non aéronautiques appréciables dérivant de ce réseau.

Nous considérons que le réseau des stations météorologiques océaniques de l'Atlantique-Nord constitue, du point de vue météorologique général, un prolongement nécessaire des réseaux terrestres de stations météorologiques des continents et des îles voisines.

Nous sommes d'avis que ce point de vue correspond à la pensée et aux recommandations de l'Organisation internationale météorologique.

Nous considérons que l'impossibilité dans laquelle s'est trouvée la Conférence d'évaluer et de tenir compte de ces avantages non aéronautiques est due à l'hésitation générale dont ont fait preuve une majorité d'États devant l'étude, à l'heure actuelle, de ce problème qui ne présente pas, en soi, de difficultés insolubles.

Nous estimons que l'Organisation de l'Aviation civile internationale devrait examiner le problème aussitôt que possible, afin de déterminer les avantages non aéronautiques proportionnels retirés du programme des stations océaniques. De cette façon, ces facteurs pourraient être évalués pour la détermination des contributions à tous accords similaires futurs.



Le Canada avance que quel que soit le résultat de la proposition des  
 voir transatlantiques effectués par des réseaux canadiens ou le réseau  
 national ou encore le nombre d'habitants cette contribution financière  
 ment, y compris à une part proportionnelle et que par conséquent on devrait  
 en tenir compte en fixant la participation du Canada au projet d'aide  
 collective pour l'Atlantique-Nord. Nous sommes d'avis qu'un examen d'ensemble de toute la Région Atlantique  
 que nous indiquons qu'en fait de suite nous devrions être débarrassés de  
 toute contribution à tout plan d'aide collective pour l'Atlantique-Nord, y  
 compris ceux qui fonctionnent en ce moment ou ceux qui sont envisagés par  
 les présentes Conférences.

Quoi qu'il en soit, nous n'adoptons pas en ce moment cette position et le  
 Canada continue à contribuer aux projets pour l'Atlantique et il est disposé à  
 continuer à fournir un navire pour les stations océaniques.  
 Dans le cas du Danemark, nous ne voyons pas comment nous pourrions  
 apporter une contribution. Nous exploitons deux Stations LORAN en plus  
 de notre contribution au VIC LORAN. De plus, les services météorologiques  
 que nous entretenons dans le Nord-Est du Canada, y compris Terre-Neuve  
 et le Labrador, sont comparables à ceux qui doivent être entretenus au  
 Groenland. Notre contribution, telle qu'elle résulte des accords et des  
 installations et services que nous entretenons dans ces zones, ne trouve aucune  
 justification dans le projet Groenland.  
 Le Gouvernement canadien estime que l'OACI devrait procéder de telle  
 sorte possible à un examen d'ensemble des installations et services de naviga-  
 tion aérienne dans la Région Nord-Atlantique. De cette façon, la contribu-  
 tion actuelle de chaque État pourrait être déterminée avec une précision  
 suffisante pour assurer un traitement équitable à tous les États participant  
 aux programmes d'aide collective dans la Région.

International Civil Aviation Organization  
 Ocean Weather Stations Network

—B—

Il est de l'avis de la Commission canadienne que la contribution financière  
 des stations météorologiques océaniques de l'Atlantique-Nord  
 en la Région du Canada est une contribution qui ne peut être déterminée  
 sur la base de l'accord au cours de la Conférence de l'OACI pour l'Atlantique-Nord  
 sur le réseau de 10 stations météorologiques océaniques dans l'Atlantique-Nord  
 et le Groenland. Il existe des avantages économiques importants de déterminer  
 Nous considérons que le réseau des stations météorologiques océaniques  
 de l'Atlantique-Nord constitue un point de vue météorologique général, un  
 développement nécessaire des réseaux terrestres de stations météorologiques  
 continentales et des îles voisines.  
 Nous sommes d'avis que ce point de vue correspond à la pensée et aux  
 recommandations de l'Organisation internationale météorologique.  
 Nous considérons que l'impossibilité dans laquelle s'est trouvée la Confé-  
 rence d'évaluer et de tenir compte de ces avantages non économiques est  
 une déception générale dont on fait preuve une majorité d'États devant  
 l'absence à l'heure actuelle de ce problème qui ne présente pas en soi de  
 difficultés insolubles.  
 Nous estimons que l'Organisation de l'Aviation civile internationale devrait  
 examiner le problème sous l'angle de ce qui est possible, afin de déterminer les avantages  
 économiques proportionnels retirés du programme des stations océa-  
 niques. De cette façon, ces facteurs pourraient être évalués pour la détermi-  
 nation des contributions à tous accords similaires futurs.



LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E



3 5036 01016063 1



