No. 102

AFGHANISTAN, AUSTRALIA, BELGIUM, BOLIVIA, BRAZIL, etc.

Convention on International Civil Aviation. Signed at Chicago, on 7 December 1944

English official text[1] *communicated by the Permanent Representative of the United States of America at the seat of the United Nations. The filing and recording took place on 19 April 1948.*

AFGHANISTAN, AUSTRALIE, BELGIQUE, BOLIVIE, BRESIL, etc.

Convention relative à l'Aviation civile internationale. Signée à Chicago, le 7 décembre 1944

Texte officiel anglais[1] *communiqué par le représentant permanent des Etats-Unis d'Amérique au siège de l'Organisation des Nations Unies. Le classement et l'inscription au répertoire ont eu lieu le 19 avril 1948.*

---

[1] See explanatory note (1), page 362, concerning the official languages of the Convention.

[1] Voir note explicative (1), page 363, concernant les langues officielles de la Convention.

TRADUCTION[1] — TRANSLATION

N° 102. CONVENTION[2] RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE. SIGNEE A CHICAGO, LE 7 DECEBRE 1944

PRÉAMBULE

CONSIDÉRANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut contribuer puissamment à faire naître et à maintenir entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir un danger pour la sécurité générale, et

CONSIDÉRANT qu'il est désirable d'éviter tout désaccord entre nations et entre peuples et de développer entre eux cette coopération dont dépend la paix du monde,

EN CONSÉQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transports aériens puissent être établis en donnant à tous des chances égales, et exploités d'une manière saine et économique;

Ont conclu la présente Convention à ces fins.

PREMIERE PARTIE. — NAVIGATION AERIENNE

CHAPITRE I

PRINCIPES GÉNÉRAUX ET APPLICATION DE LA CONVENTION

Article premier

Souveraineté

Les Etats contractants reconnaissent que chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

[1] La terminologie et certaines expressions qui figurent dans cette traduction sont celles que l'Organisation de l'aviation civile internationale utilise de manière constante.

[2] Entrée en vigueur le 4 avril 1947, trentième jour après le dépôt auprès du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique du vingt-sixième instrument de ratification ou de la notification d'adhésion, conformément à l'article 91 (*b*). Voir la liste des Etats Parties à la Convention, page 373.

Article 2

Territoire

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par territoire d'un Etat les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat.

Article 3

Aéronefs civils et aéronefs d'Etat

a) La présente Convention ne s'applique qu'aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.

b) Les aéronefs militaires et ceux de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'Etat.

c) Aucun aéronef d'Etat d'un Etat contractant ne peut survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir sans en avoir obtenu l'autorisation par voie d'accord spécial ou de toute autre manière, et conformément aux conditions ainsi stipulées.

d) Les Etats contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils, lorsqu'ils établiront des règlements pour leurs aéronefs d'Etat.

Article 4

Emploi abusif de l'aviation civile

Chaque Etat contractant s'engage à ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention.

CHAPITRE II

SURVOL DES TERRITOIRES DES ETATS CONTRACTANTS

Article 5

Droit de survol pour les aéronefs n'assurant pas des services réguliers

Chaque Etat contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui ne sont pas employés à des services aériens internationaux réguliers ont le droit de pénétrer sur son territoire, ou de le traverser en transit sans escale, et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention et sous réserve du droit pour l'Etat survolé d'exiger un atterrissage. Néanmoins, chaque Etat contractant se réserve, pour des raisons de sécurité

de vol, le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles, ou non pourvues de facilités adéquates pour la navigation aérienne, suivent les routes prescrites ou obtiennent une autorisation spéciale.

Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location, en dehors des services aériens internationaux réguliers, ils auront aussi le privilège, sous réserve des dispositions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'Etat où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger souhaitables.

Article 6

Services aériens réguliers

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus du territoire d'un Etat contractant ou à l'intérieur de celui-ci, sauf avec une permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat et à condition de se conformer aux termes de ladite permission ou autorisation.

Article 7

Cabotage

Chaque Etat contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres Etats contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter à destination d'un autre point situé à l'intérieur de son territoire, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location. Chaque Etat contractant s'engage d'une part à ne conclure aucun arrangement aux termes duquel tout privilège de cette nature serait expressément accordé, sur la base de l'exclusivité, à un autre Etat ou à une entreprise de transports aériens d'un autre Etat, et d'autre part à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat.

Article 8

Aéronefs sans pilote

Aucun aéronef susceptible de voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un Etat contractant à moins d'une autorisation spéciale dudit Etat et conformément aux termes de ladite autorisation. Chaque Etat contractant s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que le vol sans pilote d'un tel aéronef dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à contrôle de manière à éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Article 9

Zones interdites

a) Chaque Etat contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, restreindre ou interdire d'une manière uniforme pour tous aéronefs d'autres Etats le survol de certaines zones de son territoire, étant entendu qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs de l'Etat en question employés à des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres Etats contractants employés à des services similaires. Lesdites zones interdites devront avoir une étendue et un emplacement raisonnables de façon à ne pas gêner inutilement la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites situées sur le territoire d'un Etat contractant et toutes les modifications dont elles pourraient faire l'objet par la suite doivent être communiquées dès que possible aux autres Etats contractants ainsi qu'à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

b) Chaque Etat contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles ou pendant une période de crise ou encore dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire provisoirement, et avec effet immédiat, le survol de son territoire ou d'une partie de celui-ci, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

c) Chaque Etat contractant peut, dans des conditions qu'il a la faculté de déterminer, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas *a*) et *b*) ci-dessus, atterrisse aussitôt que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

Article 10

Atterrissage sur un aéroport douanier

En dehors du cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, des aéronefs ont la permission de traverser le territoire d'un Etat contractant sans y atterrir, tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un Etat contractant doit, si les règlements dudit Etat l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet Etat aux fins d'inspections douanières et autres. En quittant le territoire d'un Etat contractant, tout aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné de la même manière. Les caractéristiques de tous les aéroports désignés comme aéroports douaniers doivent être publiées par chaque Etat et transmises à l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée en vertu des dispositions de la deuxième partie de la présente Convention, qui en donnera communication à tous les autres Etats contractants.

Article 11

Application des règlements relatifs à la navigation aérienne

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un Etat contractant régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour à l'intérieur de son territoire, s'appliquent, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les Etats contractants, et lesdits aéronefs doivent s'y conformer à l'entrée, à la sortie et à l'intérieur du territoire de cet Etat.

Article 12

Règles de l'air

Chaque Etat contractant s'engage à adopter des mesures propres à assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conforme aux règles et règlements applicables en ce lieu au vol et à la manœuvre des aéronefs. Chaque Etat contractant prend l'engagement de veiller à ce que ses propres règlements demeurent à cet égard et dans la plus grande mesure possible conformes à ceux qui seront établis de temps à autre en application de la présente Convention. En haute mer, les règles applicables seront les règles établies conformément à la présente Convention. Chaque Etat contractant s'engage à poursuivre toutes les personnes qui enfreindront les règlements applicables.

Article 13

Règlements d'entrée et de congé

Les lois et règlements d'un Etat contractant régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, des équipages ou des marchandises transportés par aéronefs, tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, doivent être observés par lesdits passagers ou équipages ou pour lesdites marchandises, à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet Etat.

Article 14

Protection contre la propagation des maladies

Chaque Etat contractant s'engage à prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par l'intermédiaire de la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse qu'il appartiendra aux Etats contractants, le cas échéant, de désigner. A cette fin, les Etats contractants se tiendront en

étroite consultation avec les organismes chargés des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Ces consultations n'affecteront en rien l'application de toute convention internationale existante en la matière à laquelle les Etats contractants pourraient être parties.

Article 15

Taxes d'aéroports et droits similaires

Tout aéroport d'un Etat contractant qui est ouvert aux aéronefs nationaux de cet Etat aux fins d'usage public est, sous réserve des dispositions de l'article 68, également ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres Etats contractants. Des conditions également uniformes sont applicables en ce qui concerne l'utilisation par les aéronefs de chaque Etat contractant de toutes les facilités pour la navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, qui peuvent être mises à la disposition du public pour contribuer à la sécurité et à la rapidité de la navigation aérienne.

Les taxes qu'un Etat contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et facilités pour la navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne doivent pas être plus élevées:

a) Pour ce qui est des aéronefs qui ne sont pas employés à des services aériens internationaux réguliers, que les droits acquittés par ses aéronefs nationaux de même classe employés à des services similaires; et

b) Pour ce qui est des aéronefs employés à des services aériens internationaux réguliers, que les droits acquittés par ses aéronefs nationaux employés à des services internationaux similaires.

Toutes ces taxes seront publiées et communiquées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressé, les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités feront l'objet d'un examen par le Conseil, qui établira un rapport et formulera des recommandations à ce sujet aux fins d'examen par l'Etat ou les Etats intéressés. Aucun Etat contractant n'imposera de droits, frais ou autres taxes uniquement en raison du droit de transit ou d'entrée, au-dessus du territoire ou sur celui-ci, ou de sortie hors de celui-ci d'un aéronef quelconque d'un Etat contractant, ou des personnes ou biens se trouvant à bord.

Article 16

Visite des aéronefs

Les autorités compétentes de chacun des Etats contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans provoquer de retard excessif, les aéronefs des autres Etats contractants, ainsi que d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente Convention.

CHAPITRE III

NATIONALITÉ DES AÉRONEFS

Article 17

Nationalité des aéronefs

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

Article 18

Immatriculation multiple

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats. Toutefois, son immatriculation peut être transférée d'un Etat à un autre.

Article 19

Lois nationales régissant l'immatriculation

L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'un aéronef dans un Etat contractant quelconque s'effectuera conformément aux lois et règlements dudit Etat.

Article 20

Port des marques

Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale portera les marques de nationalité et d'immatriculation qui lui sont propres.

Article 21

Communication des immatriculations

Chaque Etat contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre Etat contractant ou à l'Organisation de l'aviation civile internationale, des renseignements concernant l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit Etat. De plus, chaque Etat contractant fournira à l'Organisation de l'aviation civile internationale, conformément aux règles que cette dernière pourrait prescrire, des rapports donnant tous les renseignements pertinents qu'il lui sera possible de fournir concernant la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet Etat et normalement affectés à la navigation aérienne internationale. L'Organisation de l'aviation civile internationale mettra les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres Etats contractants sur leur demande.

CHAPITRE IV

MESURES DESTINÉES À FACILITER LA NAVIGATION AÉRIENNE

Article 22

Simplification des formalités

Chaque Etat contractant s'engage à adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures pratiques tendant à faciliter et à accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des Etats contractants, ainsi qu'à éviter des retards inutiles aux aéronefs, à leurs équipages, à leurs passagers et à leur cargaison, spécialement en ce qui concerne l'application des lois relatives à l'immigration, à la quarantaine, aux douanes et aux formalités de congé.

Article 23

Formalités de douane et d'immigration

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le jugera réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration s'appliquant à la navigation aérienne internationale, conformément aux méthodes qui pourraient être établies ou recommandées de temps à autre en application de la présente Convention. Aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

Article 24

Droits de douane

a) Tout aéronef effectuant un voyage à destination ou en provenance du territoire d'un autre Etat contractant, ou à travers ledit territoire, est temporairement admis en franchise de douane, dans les conditions prévues par les règlements douaniers de cet Etat. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les approvisionnements de bord se trouvant à bord d'un aéronef d'un Etat contractant, à son arrivée sur le territoire d'un autre Etat contractant et se trouvant encore à bord dudit aéronef lors de son départ de ce territoire, sont exonérés des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires imposés par l'Etat ou les autorités locales. Cette exonération ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, sauf dispositions contraires des règlements douaniers de cet Etat, lesquels peuvent stipuler que lesdites quantités ou objets seront gardés sous la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et l'équipement importés dans le territoire d'un Etat contractant pour être montés ou utilisés sur un aéronef d'un autre Etat

contractant employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de douane, sous réserve de l'observation des règlements de l'Etat intéressé, lesquels peuvent stipuler que les articles en question seront gardés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

Article 25

Aéronefs en détresse

Chaque Etat contractant s'engage à fournir toute l'assistance qu'il jugera possible aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve de l'exercice d'un droit de contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires ou aux autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé de fournir les mesures d'assistance que les circonstances pourraient nécessiter. Chaque Etat contractant, lorsqu'il entreprendra des recherches pour retrouver des aéronefs disparus, participera aux mesures coordonnées qui pourront être recommandées de temps à autre en application de la présente Convention.

Article 26

Enquête sur accidents

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant, entraînant mort ou blessures graves, ou indiquant l'existence de graves imperfections techniques dans l'aéronef ou dans les facilités pour la navigation aérienne, l'Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit ouvre une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Il sera accordé à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de désigner des observateurs pour assister à l'enquête, et l'Etat qui procédera à cette enquête communiquera à l'autre Etat le rapport et les conclusions concernant l'accident.

Article 27

Exemption de saisie pour contrefaçon de brevet d'invention

a) Lorsqu'un aéronef d'un Etat contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre Etat contractant ou le transit autorisé à travers ledit territoire avec ou sans atterrissage ne peut donner lieu ni à saisie ou rétention de l'aéronef, ni à réclamation à l'encontre de son propriétaire ou exploitant, ni à toute autre intervention de la part ou au nom de cet Etat ou de toute personne y résidant, sous prétexte que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires, ou le mode de fonctionnement de l'aéronef constituent la contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle quelconque dûment accordé ou déposé dans l'Etat sur le territoire duquel

a pénétré l'aéronef, étant entendu que l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef n'exigera en aucun cas un dépôt de garantie pour l'exemption mentionnée ci-dessus de saisie ou de rétention de l'aéronef.

b) Les dispositions du paragraph *a*) du présent article s'appliquent également au magasinage des pièces détachées et équipements de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et d'installer ces pièces et équipements lors de la réparation d'un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant, étant entendu que toute pièce ou équipement breveté ainsi emmagasiné ne peut être vendu ou distribué à l'intérieur de l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté dudit Etat à titre commercial.

c) Ne bénéficient des dispositions du présent article que les Etats parties à la présente Convention 1) qui sont parties à la Convention internationale pour la protection de la propriété industrielle et à tous amendements à ladite Convention, ou 2) qui ont promulgué des lois sur les brevets reconnaissant les inventions faites par les ressortissants des autres Etats parties à la présente Convention et leur accordant la protection qui convient.

Article 28

Facilités et systèmes standards de navigation aérienne

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le juge possible,

a) A établir, sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres facilités à la navigation aérienne en vue d'aider la navigation aérienne internationale, conformément aux standards et pratiques recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente Convention;

b) A adopter et mettre en application les systèmes standards appropriés en matière de procédures de communications, de codes, de balisage, de signalisation, de feux et d'autres pratiques et règles d'exploitation qui peuvent être recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente Convention;

c) A collaborer aux mesures prises sur le plan international pour assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, en conformité avec les standards qui peuvent être recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente Convention.

CHAPITRE V

CONDITIONS À REMPLIR PAR LES AÉRONEFS

Article 29

Documents de bord des aéronefs

Tout aéronef d'un Etat contractant employé à la navigation internationale doit, conformément aux conditions prescrites par la présente Convention, avoir à bord les documents suivants:

a) Son certificat d'immatriculation;

b) Son certificat de navigabilité;

c) Les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage;

d) Son carnet de route;

e) S'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef;

f) S'il transporte des passagers, la liste nominative de ceux-ci, indiquant leurs lieux d'embarquement et de destination;

g) S'il transporte des marchandises, un manifeste et des déclarations détaillées de la cargaison.

Article 30

Equipement radio des aéronefs

a) Les aéronefs de chaque Etat contractant ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent sur le territoire d'autres Etats contractants ou au-dessus dudit territoire, avoir à leur bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré à cet effet une licence permettant d'installer et d'utiliser lesdits appareils. Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés dans le territoire de l'Etat contractant survolé qu'en conformité des règlements prescrits par cet Etat.

b) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres du personnel de conduite munis à cet effet d'une licence spéciale, délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Article 31

Certificats de navigabilité

Tout aéronef employé à la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Article 32

Licences du personnel

a) Le pilote et les autres membres du personnel de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître valables, aux fins de survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre Etat contractant.

Article 33

Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres Etats contractants, à condition toutefois que les conditions sous lesquelles ces brevets ou licences ont été délivrés ou validés soient équivalentes ou supérieures aux standards minimum qui pourraient, de temps à autre, être établis en vertu de la présente Convention.

Article 34

Carnets de route

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à chaque voyage, sous la forme qui peut être prescrite de temps à autre en vertu de la présente Convention.

Article 35

Restrictions relatives à la cargaison

a) Aucun aéronef employé à la navigation internationale ne peut transporter de munitions de guerre ou de matériel de guerre à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat, à moins d'une autorisation dudit Etat. Chaque Etat détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'aviation civile internationale peut faire de temps à autre.

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont énumérés au paragraphe *a*), étant entendu qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard

entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres Etats employés aux mêmes fins, et étant en outre entendu qu'il ne sera imposé aucune restriction susceptible de gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à la manœuvre ou à la navigation desdits aéronefs, ainsi qu'à la sécurité du personnel ou des passagers.

Article 36

Appareils photographiques

Chaque Etat contractant a la faculté d'interdire ou de réglementer l'usage des appareils photographiques à bord des aéronefs survolant son territoire.

CHAPITRE VI

STANDARDS INTERNATIONAUX ET PRATIQUES RECOMMANDÉES

Article 37

Adoption de standards et de procédures internationaux

Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux routes aériennes et aux services auxiliaires, dans tous les domaines où une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne.

A cet effet, l'Organisation de l'aviation civile internationale adoptera et modifiera, de temps à autre et selon les nécessités, des standards internationaux ainsi que des pratiques et procédures recommandées concernant les domaines suivants:

a) Systèmes de télécommunications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;

b) Caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;

c) Règles de l'air et méthodes de contrôle de la circulation aérienne;

d) Délivrance de licences au personnel de conduite et aux mécaniciens;

e) Navigabilité des aéronefs;

f) Immatriculation et identification des aéronefs;

g) Centralisation et échange de renseignements météorologiques;

h) Livres de bord;

i) Cartes et plans aéronautiques;

j) Formalités de douane et d'immigration;

k) Aéronefs en détresse et enquêtes sur accidents;

ainsi que tous autres domaines intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne, qui pourraient de temps à autre paraître le nécessiter.

Article 38

Dérogations aux standards et aux formalités internationales

Tout Etat qui juge impossible de se conformer en tous points à de tels standards ou procédures internationaux, ou de mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec des standards ou procédures internationaux lorsque ceux-ci auront été modifiés, ou qui estime nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles établies par un standard international, notifiera immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences existant entre ses propres pratiques et celles établies par le standard international. S'il s'agit d'amendements à des standards internationaux, tout Etat qui n'apportera pas les modifications correspondantes à ses propres règlements ou pratiques en avisera le Conseil dans les soixante jours qui suivront l'adoption de l'amendement au standard international ou indiquera les mesures qu'ils se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifiera immédiatement à tous les autres Etats les différences existant sur un ou plusieurs points entre le standard international et la pratique correspondante en usage dans l'Etat en question.

Article 39

Mentions portées sur les certificats et licences

a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe un standard international en matière de navigabilité ou de performance, mais qui au moment de l'établissement de son certificat de navigabilité manque en quelque point à satisfaire à ce standard, doit avoir sur son certificat de navigabilité ou en annexe à celui-ci une liste complète des points sur lesquels il s'écarte de ce standard.

b) Toute personne titulaire d'une licence qui ne remplit pas entièrement les conditions imposées par le standard international relatif à la classe de licence ou de brevet dont elle est titulaire doit avoir sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, une énumération complète des points sur lesquels elle ne remplit pas lesdites conditions.

Article 40

Validité des licences et des certificats sur lesquels des mentions ont été portées

Aucun aéronef ou aucun membre du personnel possédant un certificat ou une licence sur lequel des mentions ont été ainsi portées ne peut prendre part à la navigation internationale si ce n'est avec l'autorisation de l'Etat ou des Etats dont le territoire est survolé. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef, ou d'une pièce quelconque d'aéronef ainsi homologué, dans un Etat autre que celui où le certificat a été établi à l'origine, est laissé à la discrétion de l'Etat dans lequel l'aéronef ou la pièce en question est importé.

Article 41

Reconnaissance des standards existants en matière de navigabilité

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs ni aux équipements d'aéronefs appartenant à des types dont le prototype a été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation avant l'expiration des trois années qui suivent la date d'adoption d'un standard international de navigabilité pour ce matériel.

Article 42

Reconnaissance des standards existants en ce qui concerne la compétence du personnel

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux membres du personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'un standard international d'aptitude; toutefois, elles s'appliquent en tout état de cause à tous les membres du personnel dont les licences sont encore valides cinq ans après la date de l'adoption de ce standard.

DEUXIEME PARTIE. — L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CHAPITRE VII

L'ORGANISATION

Article 43

Nom et composition

Il est institué par la présente Convention une organisation qui portera le nom d'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle se compose d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organismes qui pourront être nécessaires.

Article 44

Objets

L'Organisation a pour objet de développer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale, ainsi que de favoriser l'établissement et de stimuler le développement des transports aériens internationaux de façon à:

a) Assurer le développement ordonné et sain de l'aviation civile internationale dans le monde entier;

b) Encourager à des fins pacifiques les techniques de construction et d'exploitation des aéronefs;

c) Encourager le développement de routes aériennes, d'aéroports et de facilités de navigation aérienne à l'usage de l'aviation civile internationale;

d) Procurer aux peuples du monde les transports aériens sûrs, réguliers, efficaces et économiques dont ils ont besoin;

e) Eviter le gaspillage économique qu'engendre une concurrence excessive;

f) Assurer que les droits des Etats contractants soient intégralement respectés et que chaque Etat contractant ait une possibilité équitable d'exploiter des entreprises de transports aériens internationaux.

g) Eviter toute discrimination entre Etats contractants;

h) Améliorer la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;

i) Favoriser, d'une manière générale, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

Article 45

Siège permanent

L'Organisation a son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil.

Article 46

Première session de l'Assemblée

La première session de l'Assemblée est convoquée par le Conseil intérimaire de l'Organisation provisoire mentionnée ci-dessus, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, et se tient à la date et au lieu que fixera le Conseil intérimaire.

Article 47

Capacité juridique

L'Organisation jouit, sur le territoire de chaque Etat contractant, de la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions. La pleine personnalité juridique lui est accordée partout où elle est compatible avec la constitution et les lois de l'Etat intéressé.

CHAPITRE VIII

L'ASSEMBLÉE

Article 48

Session de l'Assemblée et vote

a) L'Assemblée se réunit chaque année et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir des sessions extraordinaires à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétaire général par dix Etats contractants.

b) Les Etats contractants ont un droit égal d'être représentés aux sessions de l'Assemblée et chaque Etat contractant a droit à une voix. Les délégués représentant les Etats contractants peuvent être assistés de conseillers techniques, qui peuvent participer aux réunions mais n'ont pas droit de vote.

c) La majorité des Etats contractants est requise pour constituer un quorum lors des réunions de l'Assemblée. Sauf dispositions contraires de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des voix exprimées.

Article 49

Pouvoirs et attributions de l'Assemblée

Les pouvoirs et attributions de l'Assemblée sont les suivants:

a) Elire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;

b) Elire les Etats contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du chapitre IX;

c) Examiner les rapports du Conseil et leur donner la suite qu'ils comportent; décider de toute question dont elle est saisie par le Conseil;

d) Déterminer son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou utiles;

e) Voter un budget annuel et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du chapitre XII;

f) Vérifier les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation;

g) Renvoyer, à sa discrétion, au Conseil, aux commissions subsidiaires ou à tout autre organe, toute question de sa compétence;

h) Déléguer au Conseil les pouvoirs et l'autorité nécessaires ou utiles à l'exercice des fonctions de l'Organisation, et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations d'autorité;

i) Donner effet aux dispositions appropriées du chapitre XIII;

j) Examiner les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la présente Convention, et, si elle les approuve, en recommander l'adoption aux Etats contractants conformément aux dispositions du chapitre XXI;

k) Connaître de toute question relevant de la compétence de l'Organisation, dont le Conseil n'est pas expressément chargé.

CHAPITRE IX

LE CONSEIL

Article 50

Composition et élection du Conseil

a) Le Conseil est un organe permanent relevant de l'Assemblée. Il se compose de vingt et un Etats contractants élus par l'Assemblée. Il est procédé à une élection lors de la première session de l'Assemblée, et ensuite tous les trois ans; les membres du Conseil ainsi élus restent en fonctions jusqu'à l'élection suivante.

b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donne une représentation appropriée: 1) aux Etats d'importance majeure en matière de transport aérien; 2) aux Etats non représentés par ailleurs qui contribuent le plus à

fournir des facilités pour la navigation aérienne civile internationale; 3) aux Etats non représentés par ailleurs dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les principales régions géographiques du monde. Tout siège qui devient vacant au Conseil est pourvu dans le plus bref délai par l'Assemblée; tout Etat contractant ainsi élu au Conseil reste en fonctions jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant au Conseil d'un Etat contractant ne peut avoir une part active dans l'exploitation d'un service aérien international ou être financièrement intéressé à un tel service.

Article 51

Président du Conseil

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Le Président est rééligible; il n'a pas le droit de vote. Le Conseil choisit parmi ses membres un ou plusieurs vice-présidents, qui conservent leur droit de vote lorsqu'ils remplissent les fonctions de Président. Le Président n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des membres du Conseil; toutefois, si un représentant est élu, son siège est considéré comme vacant et pourvu par l'Etat qu'il représentait. Les attributions du Président sont les suivantes:

a) Convoquer le Conseil, le Comité du transport aérien et la Commission de navigation aérienne;

b) Agir comme représentant du Conseil; et

c) Exercer au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

Article 52

Vote au Conseil

Les décisions du Conseil doivent être approuvées par la majorité de ses membres. Le Conseil peut déléguer son autorité, en ce qui concerne une question déterminée, à un comité choisi parmi ses membres. Tout Etat contractant intéressé peut en appeler au Conseil des décisions prises par un comité du Conseil.

Article 53

Participation sans droit de vote

Tout Etat contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil ainsi que par ses comités et commissions de toute question mettant directement en jeu ses intérêts. Aucun membre du Conseil ne peut prendre part au vote lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie.

Article 54

Fonctions obligatoires du Conseil

Le Conseil doit:

a) Soumettre des rapports annuels à l'Assemblée;

b) Mettre à exécution les directives de l'Assemblée et s'acquitter de toutes les fonctions et obligations qui lui incombent de par la présente Convention;

c) Déterminer son organisation et son règlement intérieur;

d) Nommer un Comité du transport aérien, composé de représentants des membres du Conseil et responsable envers celui-ci, et définir ses attributions;

e) Instituer une Commission de navigation aérienne, conformément aux dispositions du chapitre X;

f) Gérer les finances de l'Organisation, conformément aux dispositions des chapitres XII et XV;

g) Fixer les émoluments du Président du Conseil;

h) Nommer un agent exécutif principal, qui portera le titre de Secrétaire général, et prendre toutes dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du chapitre XI;

i) Demander, réunir, étudier et publier les renseignements relatifs aux progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris tous renseignements sur les frais d'exploitation et les subventions versées sur fonds publics aux entreprises de transports aériens;

j) Signaler aux Etats contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout manquement aux recommandations ou aux décisions du Conseil;

k) Faire rapport à l'Assemblée sur toute infraction à la présente Convention, au cas où un Etat contractant n'aurait pas pris les mesures nécessaires dans un délai raisonnable après que l'infraction aura été signalée;

l) Adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des standards internationaux et des pratiques recommandées; les désigner, pour plus de commodité, sous le nom d'annexes à la présente Convention; et notifier à tous les Etats contractants les dispositions prises à cet effet;

m) Examiner les recommandations formulées par la Commission de navigation aérienne en vue d'amender les annexes et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du chapitre XX;

n) Examiner toute question relative à la Convention, dont il est saisi par un Etat contractant.

Article 55

Fonctions facultatives du Conseil

Le Conseil peut:

a) S'il y a lieu et si l'expérience en montre l'utilité, créer des commissions subordonnées de transport aérien, sur le plan régional, ou de toute autre façon, et désigner des groupes d'Etats ou d'entreprises de transports aériens avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'adresser en vue de faciliter la réalisation des fins de la présente Convention;

b) Déléguer à la Commission de navigation aérienne toutes attributions en sus de celles prévues par la présente Convention et révoquer ou modifier à tout moment de telles délégations;

c) Procéder à des recherches dans tous les domaines du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale; communiquer le résultat de ses recherches aux Etats contractants et faciliter l'échange, entre Etats contractants, de renseignements relatifs au transport aérien et à la navigation aérienne;

d) Etudier toutes questions ayant trait à l'organisation et à l'exploitation des transports aériens internationaux, y compris la propriété et l'exploitation internationale de services aériens internationaux sur les routes principales et soumettre à l'Assemblée des projets s'y rapportant;

e) Effectuer des enquêtes, à la demande de tout Etat contractant, sur toute situation susceptible d'opposer au développement de la navigation aérienne internationale des obstacles qui peuvent être évités et, ces enquêtes terminées, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

CHAPITRE X

LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article 56

Candidature et nomination à la Commission

La Commission de navigation aérienne se compose de douze membres nommés par le Conseil parmi des personnes présentées par les Etats contractants.

Ces personnes doivent posséder la compétence et l'expérience nécessaires en matière de science et de pratique aéronautiques. Le Conseil invitera tous les Etats contractants à lui soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de navigation aérienne est nommé par le Conseil.

Article 57

Attributions de la Commission

Les attributions de la Commission de navigation aérienne sont les suivantes:

a) Examiner les modifications à apporter aux annexes à la présente Convention et en recommander l'adoption au Conseil;

b) Instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout Etat contractant pourra être représenté, s'il le désire;

c) Donner des avis au Conseil au sujet de la centralisation et de la communication aux Etats contractants de tous renseignements qu'elle considère nécessaires et utiles aux progrès de la navigation aérienne.

CHAPITRE XI

PERSONNEL

Article 58

Nomination du personnel

Sous réserve des règlements établis par l'Assemblée et des dispositions de la présente Convention, le Conseil détermine le mode de nomination et de licenciement, la formation professionnelle, les traitements et indemnités et les conditions d'emploi du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'Organisation; il a en outre la faculté d'employer des ressortissants de tout Etat contractant ou d'utiliser leurs services.

Article 59

Caractère international du personnel

Dans l'exercice de leurs fonctions, le Président du Conseil, le Secrétaire général et les autres membres du personnel ne devront ni demander ni accepter d'instructions d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque Etat contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des responsabilités du personnel et à ne pas chercher à influencer un quelconque de ses ressortissants dans l'exercice de ses fonctions.

Article 60

Immunités et privilèges du personnel

Chaque Etat contractant s'engage, dans toute la mesure permise par ses règles constitutionnelles, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire général et à tout autre membre du personnel de l'Organisation les privilèges et immunités accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général intervient, concernant les immunités et privilèges des fonctionnaires internationaux, les immunités et privilèges accordés au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.

CHAPITRE XII

FINANCES

Article 61

Budget et répartition des dépenses

Le Conseil soumet chaque année à l'Assemblée un budget, des états de comptes et des prévisions de recettes et de dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions demandées en vertu du chapitre XV à des Etats qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les Etats contractants dans les proportions qu'elle détermine de temps à autre.

Article 62

Suspension du droit de vote

L'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant qui ne s'acquitte pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'Organisation.

Article 63

Dépenses des délégations et des autres représentants

Chaque Etat contractant prend à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'Assemblée, ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et les autres dépenses de toute personne nommée par lui pour siéger au Conseil, présentée par lui ou désignée par lui comme représentant dans l'un quelconque des comités ou commissions subsidiaires de l'Organisation.

CHAPITRE XIII

AUTRES ARRANGEMENTS INTERNATIONAUX

Article 64

Arrangements visant la sécurité

En ce qui concerne les questions aériennes de sa compétence qui affectent directement la sécurité du monde, l'Organisation peut, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements spéciaux avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour le maintien de la paix.

Article 65

Arrangements avec d'autres organismes internationaux

Le Conseil peut, au nom de l'Organisation, conclure des accords avec d'autres organismes internationaux en vue de maintenir des services communs et de faire des arrangements communs au sujet du personnel et, avec l'assentiment de l'Assemblée, conclure tous autres arrangements susceptibles de faciliter la tâche de l'Organisation.

Article 66

Fonctions relatives à d'autres accords

a) L'Organisation exerce également les fonctions qui lui sont dévolues par l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux et par l'Accord relatif au transport aérien international, élaborés à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux termes et conditions énoncés dans lesdits accords.

b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'ont pas accepté l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux ou l'Accord relatif au transport aérien international élaborés à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur toute question dont l'Assemblée ou le Conseil sera saisi en application des dispositions de l'accord correspondant.

TROISIEME PARTIE. — TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL

CHAPITRE XIV

RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

Article 67

Dépôt de rapports au Conseil

Chaque Etat contractant s'engage à ce que ses entreprises de transports aériens internationaux adressent au Conseil, conformément aux prescriptions

établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient, ainsi que des états comptables indiquant, entre autres, le montant et la provenance de toutes leurs recettes.

CHAPITRE XV

AÉROPORTS ET AUTRES FACILITÉS DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article 68

Désignation des routes et des aéroports

Chaque Etat contractant peut, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner la route que doit suivre à l'intérieur de son territoire tout service international aérien ainsi que les aéroports pouvant être utilisés par l'un quelconque de ces services.

Article 69

Amélioration des facilités pour la navigation aérienne

Si le Conseil estime que, dans un Etat contractant, les aéroports ou autres facilités pour la navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, ne sont pas raisonnablement suffisants pour assurer la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'exploitation économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il procède à des consultations avec l'Etat directement en cause et avec les autres Etats intéressés en vue de trouver les moyens de remédier à la situation, et il peut formuler des recommandations à cet effet. Aucun Etat contractant ne sera considéré comme coupable d'infraction à la présente Convention s'il ne met pas à exécution ces recommandations.

Article 70

Financement des facilités de navigation aérienne

Un Etat contractant peut, dans les circonstances visées à l'article 69, conclure un arrangement avec le Conseil en vue de donner effet à de telles recommandations. L'Etat peut décider de prendre à sa charge tous les frais résultant dudit arrangement. Dans le cas contraire, le Conseil peut accepter, à la demande de l'Etat, de pourvoir à la totalité ou à une partie des frais.

Article 71

Fourniture et entretien de facilités par le Conseil

Si un Etat contractant en fait la demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et gérer en totalité ou en partie les aéroports

et autres facilités de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques qui, sur le territoire dudit Etat, sont nécessaires à la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'exploitation économique des services aériens internationaux des autres Etats contractants, et peut établir des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des facilités fournies.

Article 72

Acquisition ou utilisation de terrains

Là où des terrains sont nécessaires pour des facilités financées en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un Etat contractant, ce dernier doit, soit fournir lui-même ces terrains, dont il conservera la propriété s'il le désire, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et conformément à ses lois nationales.

Article 73

Dépenses et répartition des fonds

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis par l'Assemblée à la disposition du Conseil en vertu du chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes nécessaires aux fins du présent chapitre au moyen de prélèvements effectués sur le fonds général de l'Organisation. Le Conseil répartit le montant en capital nécessaire aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues et sur une période de temps raisonnable, entre les Etats contractants qui y consentent et dont les entreprises de transports aériens utilisent les facilités en question. Si un fonds de roulement s'avère nécessaire, le Conseil peut également en répartir la charge entre les Etats qui y consentent.

Article 74

Assistance technique et utilisation des recettes

Lorsque, à la demande d'un Etat contractant, le Conseil avance des fonds ou établit des aéroports ou d'autres facilités en totalité ou en partie, l'arrangement peut prévoir, si ledit Etat y consent, d'une part une assistance technique en ce qui concerne le contrôle général et l'exploitation des aéroports et autres facilités, et d'autre part le paiement, au moyen des recettes d'exploitation de ces aéroports et autres facilités, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres facilités, des intérêts et de l'amortissement.

Article 75

Reprise des installations détenues par le Conseil

Un Etat contractant peut à tout moment se dégager des obligations contractées par lui en vertu de l'article 70 et prendre possession des aéroports et autres

facilités établis par le Conseil sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme qui, de l'avis du Conseil, est raisonnable en l'occurrence. Si l'Etat intéressé estime que la somme fixée par le Conseil est excessive, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée qui confirme ou modifie cette décision.

Article 76

Restitution des fonds

Les fonds réunis par le Conseil, qu'il s'agisse de fonds remboursés en vertu des dispositions de l'article 75 ou de fonds provenant du paiement d'intérêts et d'amortissement en vertu de l'article 74, sont, pour ce qui est des avances consenties à l'origine par des Etats en vertu de l'article 73, restitués auxdits Etats proportionnellement aux contributions fixées initialement pour chacun d'eux par le Conseil.

CHAPITRE XVI

ORGANISATIONS D'EXPLOITATION EN COMMUN ET SERVICES EN POOL

Article 77

Entreprises en commun autorisées

Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs Etats contractants de constituer, pour les transports aériens, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation, ni de mettre en pool leurs services aériens sur toute route ou dans toute région. Toutefois, ces organisations ou organismes et ces services en pool seront soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil déterminera les modalités d'application des dispositions de la présente Convention concernant la nationalité des aéronefs aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation.

Article 78

Rôle du Conseil

Le Conseil peut suggérer aux Etats contractants intéressés de former des organisations conjointes pour exploiter des services aériens sur toutes routes ou dans toutes régions.

Article 79

Participation aux entreprises communes

Un Etat peut faire partie d'organisations d'exploitation en commun ou participer à des pools par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens désignées par son Gouvernement. Ces entreprises peuvent, à la discrétion exclusive de l'Etat intéressé, être en tout ou partie propriété d'Etat ou propriété privée.

QUATRIEME PARTIE. — DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVII

AUTRES ACCORDS ET ARRANGEMENTS AÉRONAUTIQUES

Article 80

Conventions de Paris et de La Havane

Chaque Etat contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention portant réglementation de la navigation aérienne, signée à Paris le 13 octobre 1919, ou la Convention relative à l'aviation commerciale, signée à La Havane le 20 février 1928, s'il est partie à l'une ou l'autre de ces Conventions. La présente Convention remplace, entre les Etats contractants, les conventions de Paris et de La Havane ci-dessus mentionnées.

Article 81

Enregistrement des accords en vigueur

Tous accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention entre un Etat contractant et tout autre Etat, ou entre une entreprise de transports aériens d'un Etat contractant et tout autre Etat ou une entreprise de transports aériens d'un autre Etat, doivent être enregistrés immédiatement au Conseil.

Article 82

Abrogation d'arrangements incompatibles avec les dispositions de la présente Convention

Les Etats contractants conviennent que la présente Convention abroge toutes obligations et tous engagements existant entre eux qui sont incompatibles avec les dispositions de ladite Convention, et s'engagent à ne pas contracter des

obligations ou des engagements de cette nature. Un Etat contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a assumé envers un Etat non contractant ou un ressortissant d'un Etat contractant des obligations incompatibles avec les termes de la présente Convention, doit prendre sans délai les mesures nécessaires pour se libérer desdites obligations. Si une entreprise de transports aériens d'un Etat contractant quelconque a assumé de telles obligations incompatibles, l'Etat dont elle est ressortissante s'emploiera de son mieux pour qu'il soit mis fin à ces obligations et en tout cas veillera à ce qu'il y soit mis fin dès que cela sera juridiquement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 83

Enregistrement de tout nouvel arrangement

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout Etat contractant peut conclure des accords qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout accord de cette nature est immédiatement enregistré au Conseil, qui le rend public aussitôt que faire se peut.

CHAPITRE XVIII

DIFFÉRENDS ET MANQUEMENTS AUX ENGAGEMENTS

Article 84

Règlement des différends

Si un désaccord survenu entre deux ou plusieurs Etats contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la demande de tout Etat impliqué dans ce désaccord. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Tout Etat contractant peut, sous réserve de l'article 85, faire appel de la décision du Conseil soit à un tribunal arbitral *ad hoc* accepté par les autres parties au désaccord, soit à la Cour permanente de Justice internationale. Tout appel de ce genre doit être notifié au Conseil dans les soixante jours qui suivront la date à laquelle notification de la décision du Conseil a été reçue.

Article 85

Procédure d'arbitrage

Si un Etat contractant, partie à un différend pour lequel il a été fait appel de la décision du Conseil, n'a pas accepté le Statut de la Cour permanente de Justice internationale et si les Etats contractants parties à ce différend ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tribunal arbitral, chacun des Etats contrac-

tants partie au différend désigne un arbitre et les arbitres ainsi désignés nomment un surarbitre. Au cas où l'un ou l'autre des Etats contractants parties au différend ne désignerait pas d'arbitre dans les trois mois qui suivent la date de l'appel, un arbitre sera choisi au nom de cet Etat par le Président du Conseil sur une liste de personnes qualifiées et disponibles établie par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur le choix d'un surarbitre, le Président du Conseil désigne comme surarbitre une des personnes figurant sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre constituent alors un tribunal arbitral. Tout tribunal arbitral établi en vertu du présent article ou de l'article précédent détermine ses propres règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu toutefois que le Conseil a la faculté de décider des questions de procédure, au cas où se produiraient des retards qu'il estimerait excessifs.

Article 86

Appels

A moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si une entreprise de transports aériens internationaux est exploitée conformément aux dispositions de la présente Convention reste valable, à moins qu'elle ne soit infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont suspendues, s'il en est fait appel, jusqu'à ce que le tribunal d'appel ait statué. Les décisions de la Cour permanente de Justice internationale ou d'un tribunal arbitral sont définitives et lient les Parties.

Article 87

Sanctions à l'égard d'une entreprise de transports aériens qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

Chaque Etat contractant s'engage à ne pas autoriser une entreprise de transports aériens d'un Etat contractant à survoler son territoire si le Conseil a décidé que l'entreprise en question ne se conforme pas à la décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent.

Article 88

Sanctions à l'égard d'un Etat qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

L'Assemblée suspendra le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant trouvé en défaut par rapport aux dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE XIX

GUERRE

Article 89

Etat de guerre et état de crise

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique à tout Etat contractant qui proclame l'existence d'un état de crise et en donne notification au Conseil.

CHAPITRE XX

ANNEXES

Article 90

Adoption et modification des annexes

a) L'adoption par le Conseil des annexes visées à l'alinéa *l*) de l'article 54 requiert un vote des deux tiers des voix du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin; lesdites sont ensuite soumises par le Conseil à chaque Etat contractant. Chacune desdites annexes ou tout amendement à une annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux Etats contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre temps la majorité des Etats contractants n'aient notifié leur désapprobation au Conseil.

b) Le Conseil avise immédiatement tous les Etats contractants de l'entrée en vigueur de toute annexe ou de tout amendement à une annexe.

CHAPITRE XXI

RATIFICATIONS, ADHÉSIONS, AMENDEMENTS ET DÉNONCIATIONS

Article 91

Ratification de la Convention

a) La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification seront déposés dans les archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui notifiera la date de ce dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.

b) Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six Etats, elle entrera en vigueur entre ces Etats le trentième jour qui suivra la date du dépôt du vingt-sixième instrument de ratification ou d'adhésion. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, le trentième jour qui suivra la date du dépôt de l'instrument de ratification dudit Etat.

c) Il incombera au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique de notifier au gouvernement de chacun des Etats signataires et adhérents la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 92

Adhésion à la Convention

a) La présente Convention est ouverte à l'adhésion des Etats membres des Nations Unies, des Etats associés à ceux-ci et des Etats demeurés neutres pendant le conflit mondial actuel.

b) Cette adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et prendra effet le trentième jour qui suivra la date de la réception de cette notification par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui la notifiera à tous les Etats contractants.

Article 93

Admission d'autres Etats

Sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour le maintien de la paix, des Etats autres que ceux visés aux articles 91 et 92 *a*) peuvent être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée et dans les conditions que l'Assemblée pourra imposer, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué au cours de la guerre actuelle par l'Etat demandant son admission est nécessaire.

Article 94

Amendement à la Convention

a) Tout projet d'amendement à la présente Convention doit être approuvé par les deux tiers des voix de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des Etats qui l'ont ratifié, après ratification par le nombre d'Etats contractants fixé par l'Assemblée. Ce nombre ne devra pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des Etats contractants.

b) Si l'Assemblée estime qu'un amendement est de nature à justifier cette mesure, elle peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler

qu'un Etat quelconque qui n'a pas ratifié ledit amendement dans un délai fixé à compter de la date de son entrée en vigueur cesse *ipso facto* d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

Article 95

Dénonciation de la Convention

a) Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention trois ans après son entrée en vigueur au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui en avise immédiatement chacun des Etats contractants.

b) Cette dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification et n'a d'effet qu'à l'égard de l'Etat qui l'a effectuée.

CHAPITRE XXII

DÉFINITIONS

Article 96

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par:

a) "Service aérien", tout service aérien régulier assuré par des aéronefs destinés au transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;

b) "Service aérien international", un service qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats;

c) "Entreprise de transports aériens", toute entreprise de transports aériens offrant ou exploitant un service aérien international.

d) "Escale non commerciale", une escale ayant un objet autre que celui d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

SIGNATURE DE LA CONVENTION

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, signent la présente Convention au nom de leurs Gouvernements respectifs, aux dates figurant en regard de leurs signatures.

FAIT à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues anglaise, française et espagnole[1], chacune[2] faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D.C.). Les deux textes seront déposés aux archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements de tous les Etats qui signeront la présente Convention ou qui y adhéreront.

Pour l'Afghanistan:
A. Hosayn AZIZ

Pour le Gouvernement du Commonwealth d'Australie:
Arthur S. DRAKEFORD

Pour la Belgique:
Vicomte du PARC — Le 9 avril 1945

Pour la Bolivie:
Lieutenant-colonel Al. PACHECO

Pour le Brésil:
Fernando LOBO — Le 29 mai 1945

Pour le Canada:
H. J. SYMINGTON

[1] La Convention a été signée dans la version originale anglaise rédigée à la Conférence de l'aviation civile internationale qui s'est tenue à Chicago du 1er novembre au 7 décembre 1944. Aucun texte en trois langues n'a été ouvert à la signature, nonobstant les dispositions de la Convention.

Dans la note du Département d'Etat du 22 septembre 1947 adressée aux chefs de mission des Gouvernements intéressés, après avoir appelé leur attention sur les divers problèmes soulevés à cet égard et sur le fait que la convention telle qu'elle avait été rédigée à Conférence de Chicago ne charge pas expressément le Gouvernement des Etats-Unis, en qualité de dépositaire de la Convention, de préparer le texte en trois langues, le Gouvernement des Etats-Unis concluait: "Le Département d'Etat estime qu'il n'y a pas lieu de faire actuellement des préparatifs pour ouvrir à la signature à Washington les textes en trois langues de ces documents. Le Gouvernement des Etats-Unis propose, au contraire, de soumettre la question au Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale en demandant que la question soit mise à l'ordre du jour de la prochaine session de l'Assemblée de cette Organisation. Il semble que cette manière de procéder soit la meilleure pour permettre aux Gouvernements intéressés, compte dûment tenu de tous les éléments du problème, de prendre à ce sujet les décisions qu'ils jugeront utiles."

La traduction française de la convention telle qu'elle est publiée dans le *Recueil des Traités* a été établie par le Secrétariat.

[2] Traduction littérale.

Pour le Chili:
R SAÉNZ
G. BISQUERT
R MAGALLANES B.

Pour la Chine
CHANG Kia-ngau

Pour la Colombie:
Gonzalo RESTREPO JARAMILLO — Le 31 octobre 1947

Pour le Costa-Rica:
F. de P. GUTIÉRREZ — Le 10 mars 1945

Pour Cuba:
Gmo BELT — Le 20 avril 1945

Pour la Tchécoslovaquie:
V. S. HURBAN — Le 18 avril 1945

Pour la République Dominicaine:
C. A. MCLAUGHLIN

Pour l'Equateur:
J. A. CORREA
Francisco GOMEZ JURADO

Pour l'Egypte:
M. HASSAN
M. ROUSHDY
M. A. KHALIFA

Pour le Salvador:
Felipe VEGA-GÓMEZ — Le 9 mai 1945

Pour l'Ethiopie:
Ras H. S. IMRU — Le 10 février 1947

Pour la France:
M. HYMANS
C. LEBEL
BOURGES
P. LOCUSSOL

Pour la Grèce:
D. T. Noti BOTZARIS
A. J. ARGYROPOULOS

Pour le Guatemala:
Osc MORALES L. Le 30 janvier 1945

Pour Haïti:
G. Edouard ROY

Pour le Honduras:
E. P. LEFEBVRE

Pour l'Islande:
Thor THORS.

Pour l'Inde:
G. V. BEMOOR

Pour l'Iran:
M. SHAYESTEH

Pour l'Irak:
Ali JAWDAT

Pour l'Irlande:
Robt. BRENNAN
John LEYDON
John J. HEARNE
T. J. O'DRISCOLL

Pour le Liban:
C. CHAMOUN
F. EL-HOSS

Pour le Libéria:
Walter F. WALKER

Pour le Luxembourg:
Hugues LE GALLAIS Le 9 juillet 1945

Pour le Mexique:
Pedro A. CHAPA

Pour les Pays-Bas:
COPES
F. C. ARONSTEIN

Pour le Gouvernement de la Nouvelle-Zélande:
Daniel Giles SULLIVAN

Pour le Nicaragua:
R. E. FRIZELL

Pour la Norvège:
W. Munthe MORGENSTIERNE Le 30 janvier 1945

Pour le Panama:
La délégation de la République de Panama signe la présente Convention *ad referendum* et sous les réserves suivantes:

1. En raison de sa situation stratégique et de la responsabilité qui lui incombe dans la protection des moyens de communication sur son territoire, qui sont de la plus haute importance pour le commerce mondial et d'un intérêt vital pour la défense de l'hémisphère occidental, la République de Panama se réserve le droit de prendre, en ce qui concerne tous les vols effectués à travers l'espace aérien situé au-dessus de son territoire, toutes mesures qui, à son avis, pourront être utiles à sa propre sécurité ou à la protection desdits moyens de communication.

2. La République de Panama estime que les annexes techniques dont il est fait mention dans la Convention constituent seulement des recommandations et non pas des obligations ayant un caractère impératif.

Pour le Paraguay:
Celso R. VELÁZQUEZ Le 27 juillet 1945

Pour le Pérou:
A. REVOREDO
J. S. KOECHLIN
Luis ALVARADO
F. ELGUERA
Gllmo VAN OORDT LEÓN

Pour la République des Philippines:
J. HERNANDEZ
Urbano A. ZAFRA
J. H. FOLEY

Pour la Pologne:
Zbyslaw CIOLKOSZ
H. J. GÓRECKI
Stefan J. KONORSKI
Witold A. URBANOWICZ
Ludwik H. GOTTLIEB

Pour le Portugal:
Mário DE FIGUEREDO
Alfredo DELESQUE DOS SANTOS CINTRA
Duarte CALHIEROS
Vasco VIEIRA GARIN

Pour l'Espagne:
E. TERRADAS
Germán BARAIBAR
Duarte CALHEIROS

Pour la Suède:
R. KUMLIN

Pour la Suisse:
Charles BRUGGMANN — Le 6 juillet 1945

Pour la Syrie:
N. KAHALE

Pour la Turquie:
S. KOCAK
F. SAHINBAS
Orhan H. EROL

Pour l'Union Sud-Africaine:
D. D. FORSYTH — Le 4 juin 1945

Pour le Gouvernement du Royaume-Uni
de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord:
SWINTON

Pour les Etats-Unis d'Amérique:
Adolf A. BERLE Jr.
Alfred L. BULWINKLE
Chas. A. WOLVERTON
F. LAGUARDIA
Edward WARNER
L. Welch POGUE
William A. M. BURDEN

Pour l'Uruguay:
Carl CARBAJAL
Col. Medardo R. FARÍAS

Pour le Venezuela:

Pour la Yougoslavie:

Pour le Danemark:
Henrik KAUFFMANN

Pour le Thaïland:
M. R. SENI PRAMOJ

LISTE DES ETATS PARTIES A LA CONVENTION

INDIQUANT LA DATE DU DÉPÔT DE L'INSTRUMENT DE RATIFICATION AUPRÈS DU GOUVERNEMENT DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE OU DE LA NOTIFICATION D'ADHÉSION À CE GOUVERNEMENT ET LA DATE D'ENTRÉE EN VIGUEUR DE LA CONVENTION À L'ÉGARD DE CHAQUE PARTIE

	Date du dépôt de l'instrument de ratification ou de la notification d'adhésion	Date d'entrée en vigueur de la Convention
Pologne	6 avril 1945	4 avril 1947
Turquie	20 décembre 1945	4 avril 1947
Nicaragua	28 décembre 1945	4 avril 1947
Paraguay	21 janvier 1946	4 avril 1947
République Dominicaine	25 janvier 1946	4 avril 1947
Canada	13 février 1946	4 avril 1947
Chine	20 février 1946	4 avril 1947
Pérou	8 avril 1946	4 avril 1947
Argentine	4 juin 1946	4 avril 1947

	Date du dépôt de l'instrument de ratification ou de la notification d'adhésion	Date d'entrée en vigueur de la Convention
Mexique	25 juin 1946	4 avril 1947
Brésil	8 juillet 1946	4 avril 1947
Etats-Unis d'Amérique	9 août 1946	4 avril 1947
Irlande	31 octobre 1946	4 avril 1947
Suède	7 novembre 1946	4 avril 1947
Suisse	6 février 1947	4 avril 1947
Libéria	11 février 1947	4 avril 1947
Portugal	27 février 1947	4 avril 1947
Danemark	28 février 1947	4 avril 1947
Australie	1er mars 1947	4 avril 1947
Tchécoslovaquie	1er mars 1947	4 avril 1947
Ethiopie	1er mars 1947	4 avril 1947
Inde	1er mars 1947	4 avril 1947
République des Philippines	1er mars 1947	4 avril 1947
Union Sud-Africaine	1er mars 1947	4 avril 1947
Royaume-Uni	1er mars 1947	4 avril 1947
Espagne	5 mars 1947	4 avril 1947
Nouvelle-Zélande	7 mars 1947	6 avril 1947
Chili	11 mars 1947	10 avril 1947
Egypte	13 mars 1947	12 avril 1947
Grèce	13 mars 1947	12 avril 1947
Transjordanie	18 mars 1947	17 avril 1947
Islande	21 mars 1947	20 avril 1947
France	25 mars 1947	24 avril 1947
Pays-Bas	26 mars 1947	25 avril 1947
Venezuela	1er avril 1947	1er mai 1947
Afghanistan	4 avril 1947	4 mai 1947
Bolivie	4 avril 1947	4 mai 1947
Thaïland (Siam)	4 avril 1947	4 mai 1947
Guatemala	28 avril 1947	28 mai 1947
Belgique	5 mai 1947	4 juin 1947
Norvège	5 mai 1947	4 juin 1947
Irak	2 juin 1947	2 juillet 1947
Salvador	11 juin 1947	11 juillet 1947
Colombie	31 octobre 1947	30 novembre 1947
Italie[1]	31 octobre 1947	30 novembre 1947
Pakistan	6 novembre 1947	6 décembre 1947
Haïti	25 mars 1948	24 avril 1948

[1] La Convention est entrée en vigueur à l'égard de l'Italie par suite de la réalisation, le 31 octobre 1947, des conditions prévues à l'article 93 de la Convention et des termes et conditions stipulés dans la résolution du 16 mai 1947 de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale.