

No. 10612

MULTILATERAL

Protocol on the authentic trilingual text of the Convention on International Civil Aviation (Chicago, 1944) (with annex and procès-verbal of rectification of 8 April 1969). Signed at Buenos Aires on 24 September 1968

Authentic texts of Protocol: English, French and Spanish.

Authentic texts of the annex: French and Spanish.

Authentic text of the procès-verbal: English.

Registered by the United States of America on 3 August 1970.

MULTILATÉRAL

Protocole concernant le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) [avec annexe et procès-verbal de rectification du 8 avril 1969]. Signé à Buenos Aires le 24 septembre 1968

Textes authentiques du Protocole: anglais, français et espagnol.

Textes authentiques de l'annexe: français et espagnol.

Texte authentique du procès-verbal: anglais.

Enregistré par les États-Unis d'Amérique le 3 août 1970.

PROCOLE¹ CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE
TRILINGUE DE LA CONVENTION RELATIVE À
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CHICAGO,
1944)²

Les Gouvernements soussignés

CONSIDÉRANT que le dernier paragraphe de la Convention relative à l'Aviation civile internationale², appelée ci-après « la Convention », stipule qu'un texte de la Convention, rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature;

¹ Conformément à l'article IV, paragraphe 1, le Protocole est entré en vigueur le 24 octobre 1968 à l'égard des États suivants, soit le trentième jour après que 12 d'entre eux l'eurent signé sans réserve d'acceptation (les signatures ont été apposées le 24 septembre 1968 sauf indication contraire) :

Afrique du Sud	Espagne	République de Corée
Argentine	États-Unis d'Amérique	Rwanda
Brésil	(17 octobre 1968)	Suède
Chili	Norvège	Syrie
Danemark	Pakistan	Tchécoslovaquie
Equateur	Pologne	Yougoslavie
(27 septembre 1968)	Portugal	

Par la suite, le Protocole est entré en vigueur aux dates ci-après indiquées pour les États suivants qui avaient signé sans réserve d'acceptation (s), avaient déposé un instrument d'acceptation (A) conformément à l'article III, paragraphe 1, ou pour qui l'adhésion à la Convention a entraîné l'acceptation du Protocole (A*), conformément aux articles IV, paragraphe 2, et V :

<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive de l'acceptation ou de l'adhésion</i>		<i>Etat</i>	<i>Date de la signature définitive de l'acceptation ou de l'adhésion</i>	
Arabie Saoudite	19 juin	1969 s	Maurice	1 mars	1970 A*
Australie	12 février	1969 s	Mexique	25 mars	1970 A
Belgique	2 juillet	1969 A	Niger	11 avril	1969 A
Bulgarie	5 janvier	1970 A	Nigeria	29 octobre	1969 s
Cameroun	2 avril	1970 A	Panama	9 avril	1969 s
Canada	21 août	1969 A	Pays-Bas	20 avril	1970 s
Colombie	8 mai	1970 A	République arabe unie	14 mai	1970 A
Costa Rica	30 décembre	1969 A	République fédérale		
Côte d'Ivoire	15 avril	1969 s	d'Allemagne	14 février	1969 s
France	19 février	1969 A	République-Unie de		
Gabon	15 janvier	1970 A	Tanzanie	26 août	1969 s
Haute-Volta	8 janvier	1970 A	Roumanie	29 décembre	1969 s
Hongrie	30 octobre	1969 A*	Royaume-Uni de		
Inde	29 décembre	1969 A	Grande-Bretagne et		
Irlande	3 décembre	1969 s	d'Irlande du Nord	9 juillet	1969 A
Jordanie	9 octobre	1969 s	Suisse	22 janvier	1969 A
Liban	30 juin	1969 s	Tchad	21 mai	1969 s
Madagascar	18 mai	1970 A	Togo	11 avril	1969 A
Malawi	9 juin	1969 A	Turquie	19 septembre	1969 s
Mali	27 mai	1969 A	Yémen du Sud	27 février	1970 A*

² Nations Unies, *Recueil des Traités*, vol. 15, p. 295; pour les textes des Protocoles amendant cette Convention, voir vol. 320, p. 209 et 217; vol. 418, p. 161, et vol. 514, p. 209.

CONSIDÉRANT que la Convention a été ouverte à la signature à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, dans un texte en langue anglaise;

CONSIDÉRANT, en conséquence, qu'il convient de prendre les dispositions nécessaires pour qu'existe le texte en trois langues tel que prévu dans la Convention;

CONSIDÉRANT qu'il devrait être tenu compte, en prenant ces dispositions, de ce que des amendements à la Convention existent en langues française, anglaise et espagnole, et de ce que le texte de la Convention en langues française et espagnole ne devrait pas comporter ces amendements, car chacun desdits amendements n'entre en vigueur, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de la Convention, qu'à l'égard de tout État qui l'a ratifié;

Sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Le texte en langues française et espagnole de la Convention annexé au présent Protocole constitue, conjointement avec le texte en langue anglaise de la Convention, le texte faisant également foi dans les trois langues, tel que prévu expressément au dernier paragraphe de la Convention.

Article II

Lorsqu'un État partie au présent Protocole a ratifié ou ratifie ultérieurement un amendement apporté à la Convention, conformément aux dispositions de l'article 94 a) de celle-ci, le texte en langues française, anglaise et espagnole de cet amendement est réputé se référer au texte faisant également foi dans les trois langues qui résulte du présent Protocole.

Article III

1) Les États membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale peuvent devenir parties au présent Protocole:

- a) soit en le signant, sans réserve d'acceptation,
- b) soit en le signant, sous réserve d'acceptation, suivie d'acceptation,
- c) soit en l'acceptant.

2) Le présent Protocole restera ouvert à la signature à Buenos Aires jusqu'au 27 septembre 1968 et après cette date à Washington (D. C.).

3) L'acceptation est effectuée par le dépôt d'un instrument d'acceptation auprès du Gouvernement des États-Unis d'Amérique.

4) L'adhésion au présent Protocole, sa ratification ou son approbation est considérée comme acceptation du Protocole.

Article IV

1) Le présent Protocole entrera en vigueur le trentième jour après que douze États l'aurent signé sans réserve d'acceptation ou accepté, conformément aux dispositions de l'article III.

2) En ce qui concerne tout État qui deviendra ultérieurement partie au présent Protocole, conformément aux dispositions de l'article III, le Protocole entrera en vigueur à la date de sa signature sans réserve ou de son acceptation.

Article V

L'adhésion future d'un État à la Convention vaut acceptation du présent Protocole.

Article VI

Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique auprès de l'Organisation des Nations Unies et auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article VII

1) Le présent Protocole reste en vigueur aussi longtemps que la Convention est en vigueur.

2) Le présent Protocole cesse d'être en vigueur à l'égard d'un État, seulement lorsque cet État cesse d'être partie à la Convention.

Article VIII

Le Gouvernement des États-Unis d'Amérique notifie à tous les États membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et à l'Organisation elle-même:

- a) toute signature du présent Protocole et la date de cette signature, en indiquant si la signature a été apposée sans ou sous réserve d'acceptation;
- b) le dépôt de tout instrument d'acceptation et la date de ce dépôt;

- c) la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur, conformément aux dispositions de son article IV, paragraphe 1.

Article IX

Le présent Protocole, rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chaque texte faisant également foi, sera déposé aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique qui en transmettra des copies certifiées conformes aux Gouvernements des États membres de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Buenos Aires le vingt-quatre septembre mil neuf cent soixante-huit.

*Signed without reservation
as to acceptance*
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

*Signed with reservation
as to acceptance*
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Afganistán:
Afghanistan:
Afghanistan:

Alemania, República Federal de:
Germany, Federal Republic of:
Allemagne, République fédérale d':

Alto Volta:
Upper Volta:
Haute-Volta:

[*Illegible — Illisible*]¹

Arabia Saudita:
Saudi Arabia:
Arabie Saoudite:

Argelia:
Algeria:
Algérie:

Argentina:
Argentina:
Argentine: [*Illegible — Illisible*]²

Australia:
Australia:
Australie:

Austria:
Austria:
Autriche:

Barbados:
Barbados:
Barbade:

¹ D. V. Ouedraogo.

² F. Molina Salas.

*Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación*

*Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación*

Bélgica:	
Belgium:	<i>[Illegible — Illisible]</i> ¹
Belgique:	<i>[Illegible — Illisible]</i> ²
Birmanie:	
Burma:	
Birmanie:	
Bolivia:	
Bolivia:	
Bolivie:	
Brasil:	
Brazil:	
Brésil:	<i>[Illegible — Illisible]</i> ³
Bulgaria:	
Bulgaria:	
Bulgarie:	
Burundi:	
Burundi:	
Burundi:	
Camboya:	
Cambodia:	<i>[Illegible — Illisible]</i> ⁴
Cambodge:	25 Septembre 1968
Camerún:	
Cameroon:	
Cameroun:	<i>[Illegible — Illisible]</i> ⁵

¹ J. C. Salmon.

² J. Cuvelier.

³ A. H. da Graça.

⁴ Tat Narac.

⁵ G. Njamkepo.

*Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación*

*Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación*

Canadá:
Canada:
Canada:

[*Illegible — Illisible*]¹

Ceilán:
Ceylon:
Ceylan:

Colombia:
Colombia:
Colombie:

[*Illegible — Illisible*]²

Congo (Brazzaville):
Congo (Brazzaville):
Congo (Brazzaville):

F. X. OLLASSA

Congo, República Democrática del:
Congo, Democratic Republic of:
Congo, République démocratique du:

Corea, República de:
Korea, Republic of:
Corée, République de : [*Illegible — Illisible*]³

Costa de Marfil:
Ivory Coast:
Côte d'Ivoire:

Costa Rica:
Costa Rica:
Costa Rica:

[*Illegible — Illisible*]⁴

¹ R. Azzie.

² R. Van Meerbecke.

³ D.S. Kim.

⁴ A. Monge Umaña.

*Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación*

*Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación*

Cuba:
Cuba:
Cuba:

*[Illegible — Illisible]*¹

Chad:
Chad:
Tchad:

Checoslovaquia, República Socialista de:
Czechoslovakia, Socialist Republic of:
Tchécoslovaquie, République socialiste de:

*[Illegible — Illisible]*²

Chile:
Chile:
Chili: *[Illegible — Illisible]*³

China, República de:
China, Republic of:
China, République de:

*[Illegible — Illisible]*⁴

Chipre:
Cyprus:
Chypre:

Dahomey:
Dahomey:
Dahomey:

Dinamarca:
Denmark:
Danemark: *[Illegible — Illisible]*⁵

¹ R. del Pino Diaz.

² Z. Gertler.

³ E. H. Prieto Ravest.

⁴ Shen Yi.

⁵ B. W. Paulson.

*Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación*

*Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación*

Ecuador:

Ecuador: [Illegible — Illisible] ¹

Equateur: 27 de Septiembre, 1968 ²

El Salvador:

El Salvador:

El Salvador:

España:

Spain:

Espagne: [Illegible — Illisible] ³

Estados Unidos de América:

United States of America:

États-Unis d'Amérique:

[Illegible — Illisible] ⁴

October 17, 1968

Etiopía:

Ethiopia:

Éthiopie:

Filipinas:

Philippines:

Philippines:

[Illegible — Illisible] ⁵

Finlandia:

Finland:

Finlande:

Francia:

France:

France:

[Illegible — Illisible] ⁶

¹ E. Arosemena Gomez.

² 27 September 1968 — 27 septembre 1968.

³ J. M. Alfaro.

⁴ James van R. Springer.

⁵ T. G. de Castro.

⁶ J. de La Chevardière de La Grandville.

*Signed without reservation
as to acceptance*
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

*Signed with reservation
as to acceptance*
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Gabón:
Gabon:
Gabon:

Ghana:
Ghana:
Ghana:

Grecia:
Greece:
Grèce:

Guatemala:
Guatemala:
Guatemala:

[*Illegible — Illisible*]¹

Guinea:
Guinea:
Guinée:

Guyana:
Guyana:
Guyane:

Haití:
Haiti:
Haïti:

Honduras:
Honduras:
Honduras:

¹ L. Vasquez Canett.

*Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación*

*Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación*

India :
India :
Inde :

B. S. GIDWANI

Indonesia :
Indonesia :
Indonésie :

Irak :
Iraq :
Irak :

Irán :
Iran :
Iran :

Irlanda :
Ireland :
Irlande :

Islandia :
Iceland :
Islande :

Israel :
Israel :
Israël :

Italia :
Italy :
Italie :

*Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación*

*Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación*

Jamaica:
Jamaica:
Jamaïque:

Japón:
Japan:
Japon:

Jordania:
Jordan:
Jordanie:

Kenia:
Kenya:
Kenya:

Kuwait:
Kuwait:
Koweït:

Laos:
Laos:
Laos:

Líbano:
Lebanon:
Liban:

Liberia:
Liberia:
Libéria:

*Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación*

*Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación*

Libia:
Libya:
Libye:

Luxemburgo:
Luxembourg:
Luxembourg:

Malasia:
Malaysia:
Malaisie:

Malawi:
Malawi:
Malawi:

Mali:
Mali:
Mali:

Moussa MAÏGA

Malta:
Malta:
Malte:

Marruecos:
Morocco:
Maroc:

Mauritania:
Mauritania:
Mauritanie:

*Signed without reservation
as to acceptance*
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

*Signed with reservation
as to acceptance*
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

México:
Mexico:
Mexique:

[*Illegible — Illisible*]¹

Nepal:
Nepal:
Népal:

Nicaragua:
Nicaragua:
Nicaragua:

Niger:
Niger:
Niger:

Nigeria:
Nigeria:
Nigéria:

Noruega:
Norway:
Norvège: [*Illegible — Illisible*]²

Nueva Zelandia:
New Zealand:
Nouvelle-Zélande:

Países Bajos, Reino de los:
Netherlands, Kingdom of the:
Pays-Bas, Royaume des:

¹ F. González de la Vega.

² S. Holsten.

*Signed without reservation
as to acceptance*
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

*Signed with reservation
as to acceptance*
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Panamá:
Panama:
Panama:

Paquistán:
Pakistan:
Pakistan: [*Illegible — Illisible*]¹

Paraguay:
Paraguay:
Paraguay:

[*Illegible — Illisible*]²

Perú:
Peru:
Pérou:

[*Illegible — Illisible*]³

Polonia:
Poland:
Pologne: [*Illegible — Illisible*]⁴

Portugal:
Portugal:
Portugal: [*Illegible — Illisible*]⁵

Reino Unido de Gran
Bretaña et Irlanda del Norte:
United Kingdom of Great
Britain and Northern Ireland:
Royaume-Uni de Grande-Bretagne
et d'Irlande du Nord:

[*Illegible — Illisible*]⁶

¹ K. Khan Panni.

² Dr. A. Mezquita Vera.

³ P. Sala Orosco.

⁴ P. Bogdański.

⁵ M. Coutinho.

⁶ R. S. S. Dickinson.

*Signed without reservation
as to acceptance*
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

*Signed with reservation
as to acceptance*
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

República Árabe Unida:
United Arab Republic:
République arabe unie:

República Centrafricana:
Central African Republic:
République centrafricaine:

República Dominicana:
Dominican Republic:
République Dominicaine:

República Malagasy:
Malagasy Republic:
République Malagasy:

Rumania:
Romania:
Roumanie:

Rwanda:
Rwanda:
Rwanda: [*Illegible — Illisible*]¹

Senegal:
Senegal:
Sénégal:

[*Illegible — Illisible*]²

¹ E. Ntalikure.

² S. N'Diaye.

*Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación*

*Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación*

Sierra Leone:
Sierra Leone:
Sierra Leone:

Singapur:
Singapore:
Singapour:

Siria:
Syria:
Syrie: [*Illegible — Illisible*] ¹

Somalia:
Somalia:
Somalie:

Sudáfrica:
South Africa:
Afrique du Sud: [*Illegible — Illisible* ²]

Sudán:
Sudan:
Soudan:

Suecia:
Sweden:
Suède: [*Illegible — Illisible*] ³

¹ J. Atassi.

² Dr. R.A. du Plooy.

³ H. Winberg.

*Signed without reservation
as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación*

*Signed with reservation
as to acceptance
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación*

Suiza:
Switzerland:
Suisse:

[*Illegible — Illisible*] ¹

Tailandia:
Thailand:
Thaïlande:

Tanzania, República Unida de:
Tanzania, United Republic of:
Tanzanie, République-Unie de:

Togo:
Togo:
Togo:

[*Illegible — Illisible*] ²

Trinidad y Tabago:
Trinidad and Tobago:
Trinité-et-Tobago:

Túnez:
Tunisia:
Tunisie:

Turquía:
Turkey:
Turquie:

Uganda:
Uganda:
Ouganda:

¹ F. Schaerer.

² A. E. Plantier.

*Signed without reservation
as to acceptance*
Signé sans réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación

*Signed with reservation
as to acceptance*
Signé sous réserve d'acceptation
Firmado bajo reserva de aceptación

Uruguay:

Uruguay:

Uruguay:

[*Illegible — Illisible*]¹

Venezuela:

Venezuela:

Venezuela:

[*Illegible — Illisible*]²

Viet-Nam, República de:

Viet-Nam, Republic of:

Viet-Nam, République du:

Yemen:

Yemen:

Yémen:

Yugoslavia:

Yugoslavia:

Yougoslavie: [*Illegible— Illisible*]³

Zambia:

Zambia:

Zambie:

¹ P. Bosch.

² O. Clavo.

³ B. Jovanovic.

ANNEX — ANNEXE

CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE

PRÉAMBULE

CONSIDÉRANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

CONSIDÉRANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la 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 transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

Ont conclu la présente Convention à ces fins.

PREMIÈRE PARTIE

NAVIGATION AÉRIENNE

Chapitre I

PRINCIPES GÉNÉRAUX ET APPLICATION DE LA CONVENTION

*Article premier**Souveraineté*

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

*Article 2**Territoire*

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

*Article 3**Aéronefs civils et aéronefs d'État*

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

b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'État.

c) Aucun aéronef d'État d'un État contractant ne peut survoler le territoire d'un autre État ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.

d) Les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.

*Article 4**Usage indu de l'Aviation civile*

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

Chapitre II

VOL AU-DESSUS DU TERRITOIRE DES ÉTATS CONTRACTANTS

*Article 5**Droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier*

Chaque État contractant convient que tous les aéronefs des autres États contractants qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers ont le droit, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention, de pénétrer sur son territoire, de le traverser en transit sans escale et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, sous réserve du droit pour l'État survolé d'exiger l'atterrissage. Néanmoins, pour des raisons de sécurité de vol, chaque État contractant se réserve le droit d'exiger que les aéronefs qui désirent survoler des régions inaccessibles ou dépourvues d'installations et services de navigation aérienne adéquats suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier contre rémunération ou en vertu 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 marchan-

disés ou du courrier, sous réserve du droit pour l'État 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 ou à l'intérieur du territoire d'un État contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit État et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

Article 7

Cabotage

Chaque État contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres États contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à titre exclusif, à un autre État ou à une entreprise de transport aérien d'un autre État, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État.

Article 8

Aéronefs sans pilote

Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, sauf autorisation spéciale dudit État et conformément aux conditions de celle-ci. Chaque État contractant s'engage à faire en sorte que le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils soit soumis à un contrôle qui permette d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Article 9

Zones interdites

a) Chaque État contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres États, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit État qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres États contractants qui assurent des services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites sur le territoire d'un État contractant et toute modification

ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres États contractants et à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

b) Chaque État contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres États.

c) Chaque État contractant peut, selon des règlements qu'il a la faculté d'édicter, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas a) et b) ci-dessus, atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

Article 10

Atterrissage sur un aéroport douanier

Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, il est permis à des aéronefs de traverser le territoire d'un État contractant sans y atterrir, tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, si les règlements dudit État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanière et autres. En quittant le territoire d'un État contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. Les caractéristiques de tous les aéroports douaniers désignés doivent être publiées par l'État et transmises à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, instituée en vertu de la deuxième partie de la présente Convention, pour communication à tous les autres États contractants.

Article 11

Application des règlements de l'air

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

Article 12

Règles de l'air

Chaque État contractant s'engage à adopter des mesures afin d'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 conforment aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manœuvre des aéronefs. Chaque État contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

Article 13

Règlements d'entrée et de congé

Les lois et règlements d'un État contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.

Article 14

Prévention de la propagation des maladies

Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par 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 que les États contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Une telle consultation ne préjuge en rien l'application de toute convention internationale existant en la matière et à laquelle les États contractants seraient parties.

Article 15

Redevances d'aéroport et droits similaires

Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'article 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

Les redevances qu'un État contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et installations et services de navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne doivent pas :

- a) pour les aéronefs qui n'assurent pas de services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux de même classe assurant des services similaires;
- b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

Toutes ces redevances sont publiées et communiquées à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les redevances imposées pour l'utilisation des aéroports et autres installations et services sont soumises à l'examen du Conseil, qui fait rapport et formule des recommandations à ce sujet à l'attention de l'État ou des États intéressés. Aucun État contractant ne doit imposer de droits, taxes ou autres redevances uniquement pour le droit de transit, d'entrée ou de sortie de son territoire de tout aéronef d'un État contractant, ou de personnes ou biens se trouvant à bord.

Article 16

Visite des aéronefs

Les autorités compétentes de chacun des États contractants ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs des autres États contractants et 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'État dans lequel ils sont immatriculés.

Article 18

Double immatriculation

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plus d'un État, mais son immatriculation peut être transférée d'un État à un autre.

Article 19

Lois nationales régissant l'immatriculation

L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'aéronefs dans un État contractant s'effectue conformément à ses lois et règlements.

*Article 20**Port des marques*

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

*Article 21**Rapports d'immatriculation*

Chaque État contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre État contractant ou à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit État. De plus, chaque État contractant fournit à l'Organisation de l'Aviation civile internationale, selon les règlements que cette dernière peut édicter, des rapports donnant les renseignements pertinents qui peuvent être rendus disponibles sur la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet État et habituellement employés à la navigation aérienne internationale. Sur demande, l'Organisation de l'Aviation civile internationale met les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres État contractants.

Chapitre IV

MESURES DESTINÉES À FACILITER LA NAVIGATION AÉRIENNE

*Article 22**Simplification des formalités*

Chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.

*Article 23**Formalités de douane et d'immigration*

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. Aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

*Article 24**Droits de douane*

a) Au cours d'un vol à destination ou en provenance du territoire d'un autre État contractant ou transitant par ce territoire, tout aéronef est temporairement admis en franchise de droits, sous réserve des règlements douaniers de cet État. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement habituel et les provisions de bord se trouvant dans un aéronef d'un État contractant à son arrivée sur le territoire d'un autre État contractant et s'y trouvant encore lors de son départ de ce territoire, sont exempts des droits de douane, frais de visite ou autres droits et redevances similaires imposés par l'État ou les autorités locales. Cette exemption ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'État, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et le matériel importés dans le territoire d'un État contractant pour être installés ou utilisés sur un aéronef d'un autre État contractant employé à la navigation aérienne internationale sont admis en franchise de droits de douane, sous réserve de l'observation des règlements de l'État intéressé, qui peuvent disposer que ces objets sont placés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

*Article 25**Aéronefs en détresse*

Chaque État contractant s'engage à prendre les mesures qu'il jugera réalisables afin de porter assistance aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve du contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires de l'aéronef ou aux autorités de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé de prendre les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances. Chaque État contractant entreprenant la recherche d'aéronefs disparus collaborera aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées en vertu de la présente Convention.

*Article 26**Enquête sur les accidents*

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant et ayant entraîné mort ou lésion grave ou révélé de graves défauts techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'État dans lequel l'accident s'est produit ouvrira 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 est donné à l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité

de nommer des observateurs pour assister à l'enquête et l'État procédant à l'enquête lui communique le rapport et les constatations en la matière.

Article 27

Exemption de saisie en cas de contestation sur les brevets d'invention

a) Lorsqu'un aéronef d'un État contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre État contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit État, avec ou sans atterrissage, ne donne lieu ni à saisie ou [rétention]¹ 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 État ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé dans l'État sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant convenu que, dans cet État, il n'est exigé en aucun cas un dépôt de garantie en raison de l'exemption de saisie ou de rétention de l'aéronef visée ci-dessus.

b) Les dispositions du paragraphe a) du présent article s'applique aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant, aucune pièce ni aucun matériel breveté ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur de l'État contractant sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté de cet État à des fins commerciales.

c) Seuls bénéficient des dispositions du présent article les États parties à la présente Convention 1) qui sont également parties à la Convention internationale sur la protection de la propriété industrielle et à tous amendements à ladite Convention ou 2) qui ont promulgué, sur les brevets, des lois reconnaissant et protégeant d'une manière adéquate les inventions des ressortissants des autres États parties à la présente Convention.

Article 28

Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable:

- a) à fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

¹ Voir « Procès-verbal de rectification », page 111 du présent volume.

See "Procès-verbal of rectification", page 110 of this volume.

- b) à adopter et mettre en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandés ou établis en vertu de la présente Convention.
- c) à collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

Chapitre V

CONDITIONS À REMPLIR EN CE QUI CONCERNE LES AÉRONEFS

Article 29

Documents de bord des aéronefs

Tout aéronef d'un État 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 de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination;
- g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

Article 30

Équipement radio des aéronefs

a) Les aéronefs de chaque État contractant ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'autres États contractants, avoir à bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré une licence d'installation et d'utilisation de ces appareils. Les appareils émetteurs sont utilisés à l'intérieur du territoire de l'État contractant survolé conformément aux règlements édictés par cet État.

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

*Article 31**Certificats de navigabilité*

Tout aéronef employé [à]¹ la navigation internationale doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'État dans lequel il est immatriculé.

*Article 32**Licences du personnel*

a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage 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'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

b) Chaque État contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre État 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'État contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres États contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalents ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à 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 pourrait être prescrite en vertu de la présente Convention.

*Article 35**Restrictions relatives à la cargaison*

a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un État à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit État. Chaque État détermine par

¹ Voir « Procès-verbal de rectification », page 111 du présent volume.
See "Procès-verbal of rectification", page 110 of this volume.

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 pourrait formuler le cas échéant.

b) Chaque État 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 mentionnés au paragraphe *a*, à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation [internationale]¹ et les aéronefs des autres États employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

Article 36

Appareils photographiques

Tout État contractant peut interdire ou réglementer l'usage d'appareils photographiques à bord des aéronefs survolant son territoire.

Chapitre VI

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

Article 37

Adoption de normes et procédures internationales

Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

A cette fin, l'Organisation de l'Aviation civile internationale adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants:

- a) systèmes de communications 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 pratiques de contrôle de la circulation aérienne;
- d) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien;

¹ Voir « Procès-verbal de rectification », page 111 du présent volume.

See "Procès-verbal of rectification", page 110 of this volume.

- e) navigabilité des aéronefs;
- f) immatriculation et identification des aéronefs;
- g) collecte 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 les accidents;

et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

Article 38

Dérogation aux normes et aux procédures internationales

Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'Aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout État qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres États la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'État en question.

Article 39

Annotation des certificats et licences

a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écartait de cette norme.

b) Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

*Article 40**Validité des certificats et des licences annotés*

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels il pénètre. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un État autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'État dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

*Article 41**Reconnaissance des normes de navigabilité existantes*

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs ni au matériel d'aéronefs 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'une norme internationale de navigabilité pour ce matériel.

*Article 42**Reconnaissance des normes existantes de compétence du personnel*

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au 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'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel; mais elles s'appliquent dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent valides cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

DEUXIÈME 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 organes qui pourraient être nécessaires.

*Article 44**Objectifs*

L'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à :

- a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier;
- b) encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques.
- c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale;
- d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;
- e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;
- f) assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;
- g) éviter la discrimination entre États contractants;
- h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;
- i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

*Article 45**Siège permanent*

L'Organisation aura 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 sera convoquée par le Conseil intérimaire de l'Organisation provisoire précitée dès l'entrée en vigueur de la présente Convention et se tiendra à la date et au lieu que fixera le Conseil intérimaire.

*Article 47**Capacité juridique*

Sur le territoire de chaque État contractant, l'Organisation jouit 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'État intéressé.

Chapitre VIII

L'ASSEMBLÉE

*Article 48**Sessions 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 États contractants.

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

c) La majorité des États contractants est requise pour constituer le 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 votes émis.

*Article 49**Pouvoirs et obligations de l'Assemblée*

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

- a) élire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;
- b) élire les États contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du Chapitre IX;
- c) examiner les rapports du Conseil, leur donner la suite qui convient et statuer sur toute question dont elle est saisie par le Conseil;
- d) établir son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables;
- e) voter un budget annuel et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII;
- f) examiner 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 souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;
- 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, les recommander aux États contractants conformément aux dispositions du Chapitre XXI;
- k) traiter de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et 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 responsable devant l'Assemblée. Il se compose de vingt et un États 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 fonction jusqu'à l'élection suivante.

b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donne une représentation adéquate: 1) aux États d'importance majeure dans le transport aérien; 2) aux États, non inclus à un autre titre, qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale; 3) aux États non inclus à un autre titre, dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde. L'Assemblée pourvoit aussitôt que possible à toute vacance au Conseil; tout État contractant ainsi élu au Conseil reste en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant d'un État contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international ou avoir des intérêts financiers dans un tel service.

Article 51

Président du Conseil

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Celui-ci est rééligible. Il n'a pas droit de vote. Le Conseil élit 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 mais, si un représentant est élu, son siège est réputé vacant et l'État qu'il représentait pourvoit à la vacance. Les fonctions 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;
- c) exercer au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

Article 52

Vote au Conseil

Les décisions du Conseil sont prises à la majorité de ses membres. Le Conseil peut déléguer ses pouvoirs, pour tout sujet déterminé, à un comité composé de membres du Conseil. Les décisions de tout comité du Conseil peuvent être portées en appel devant le Conseil par tout État contractant intéressé.

Article 53

Participation sans droit de vote

Tout État contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil ainsi que par ses comités et commissions de toute question qui touche particulièrement ses intérêts. Aucun membre du Conseil ne peut voter 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) exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations que lui assigne la présente Convention;
- c) arrêter son organisation et son règlement intérieur;
- d) nommer un Comité du Transport aérien dont les membres sont choisis parmi les représentants des membres du Conseil et qui est responsable devant celui-ci et définir les fonctions de ce Comité;
- 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 porte le titre de Secrétaire général, et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre XI;
- i) demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux,

- y compris des renseignements sur les coûts d'exploitation et sur le détail des subventions versées aux entreprises de transport aérien et provenant de fonds publics;
- j) signaler aux États contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil;
 - k) rendre compte à l'Assemblée de toute infraction à la présente Convention, lorsqu'un État contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après notification de l'infraction;
 - l) adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des normes et des pratiques recommandées internationales; pour des raisons de commodité, les désigner comme Annexes à la présente Convention et notifier à tout les États contractants les dispositions prises;
 - m) examiner les recommandations de la Commission de Navigation aérienne tendant à 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 État contractant.

Article 55

Fonctions facultatives du Conseil

Le Conseil peut:

- a) s'il y a lieu et lorsque cela se révèle souhaitable à l'expérience, créer, sur une base régionale ou autre, des commissions de transport aérien subordonnées et définir des groupes d'États ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'employer à faciliter la réalisation des fins de la présente Convention;
- b) déléguer des fonctions à la Commission de Navigation aérienne en sus de celles que prévoit la Convention et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;
- c) mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux États contractants et faciliter l'échange, entre États contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne;
- d) étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes principales, et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant.
- e) enquêter, à la demande d'un État contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

Chapitre X

LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE

*Article 56**Nomination de la Commission*

La Commission de Navigation aérienne se compose de douze membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par des États contractants. Ces personnes doivent posséder les titres et qualités, ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique. Le Conseil invite tous les États contractants à soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de Navigation aérienne est nommé par le Conseil.

*Article 57**Fonctions de la Commission*

La Commission de Navigation aérienne doit:

- a) examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la présente Convention;
- b) instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout État contractant peut être représenté, s'il le désire;
- c) donner des avis au Conseil sur la collecte et la communication aux États contractants de tous les renseignements qu'elle juge nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne.

Chapitre XI

PERSONNEL

*Article 58**Nomination du personnel*

Sous réserve des règles établies par l'Assemblée et des dispositions de la présente Convention, le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi, la formation et les traitements, indemnités et conditions de service du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'Organisation et peut employer des ressortissants de tout État contractant ou utiliser leurs services.

*Article 59**Caractère international du personnel*

Le Président du Conseil, le Secrétaire général et les autres membres du personnel ne doivent ni solliciter ni accepter d'instructions, dans l'exécution de leur tâche,

d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque État contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des fonctions du personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exécution de sa tâche.

Article 60

Immunités et privilèges du personnel

Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où son régime constitutionnel le permet, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation les immunités et privilèges accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général sur les immunités et privilèges des fonctionnaires internationaux intervient, 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 à l'Assemblée un budget annuel, des états de comptes annuels et des prévisions annuelles de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des États qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les États contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin.

Article 62

Suspension du droit de vote

L'Assemblée peut suspendre le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État 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 État contractant prend à sa charge les dépenses de sa propre délégation à l'Assemblée ainsi que la rémunération, les frais de déplacement et autres dépenses de toute personne qu'il nomme pour siéger au Conseil, et des personnes qu'il propose comme membres ou désigne comme représentants dans tous comités ou commissions subsidiaires de l'Organisation.

Chapitre XIII

AUTRES ARRANGEMENTS INTERNATIONAUX

*Article 64**Arrangements en matière de sécurité*

Pour les questions aériennes de sa compétence qui concernent directement la sécurité mondiale, l'Organisation peut, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements appropriés avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour préserver la paix.

*Article 65**Arrangements avec d'autres organismes internationaux*

Le Conseil peut, au nom de l'Organisation, conclure avec d'autres organismes internationaux des accords en vue d'entretenir des services communs et d'établir des arrangements communs au sujet du personnel et peut, avec l'approbation de l'Assemblée, conclure tous autres arrangements de nature à faciliter le travail de l'Organisation.

*Article 66**Fonctions relatives à d'autres accords*

a) L'Organisation exerce également les fonctions que lui confèrent l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux et l'Accord relatif au Transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux dispositions desdits 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 établis à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur les questions soumises à l'Assemblée ou au Conseil en vertu des dispositions de l'Accord en cause.

TROISIÈME PARTIE

TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

Chapitre XIV

RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

*Article 67**Communication de rapports au Conseil*

Chaque État contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien

international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient et des états financiers indiquant, notamment, le montant et la source de tous leurs revenus.

Chapitre XV

AÉROPORTS ET AUTRES INSTALLATIONS ET SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Article 68

Désignation des itinéraires et des aéroports

Chaque État contractant peut, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner l'itinéraire que doit suivre tout service aérien international à l'intérieur de son territoire, ainsi que les aéroports que ce service peut utiliser.

Article 69

Amélioration des installations et services de navigation aérienne

Si le Conseil estime que les aéroports ou autres installations et services de navigation aérienne d'un État contractant, y compris ses services radioélectriques et météorologiques, ne suffisent pas à assurer l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux existants ou projetés, il consulte l'État directement en cause et les autres États intéressés afin de trouver le moyen de remédier à la situation et il peut formuler des recommandations à cet effet. Aucun État contractant n'est coupable d'infraction à la présente Convention s'il omet de donner suite à ces recommandations.

Article 70

Financement des installations et services de navigation aérienne

Un État contractant peut, dans les circonstances envisagées à l'article 69, conclure un arrangement avec le Conseil afin de donner effet à de telles recommandations. L'État peut choisir de prendre à sa charge tous les frais résultant dudit arrangement; dans le cas contraire, le Conseil peut accepter, à la demande de l'État, de pourvoir à la totalité ou à une partie des frais.

Article 71

Fourniture et entretien d'installations et services par le Conseil

Si un État contractant le demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer en totalité ou en partie les aéroports et autres installations et services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques

et météorologiques requis sur le territoire dudit État pour l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux des autres États contractants et peut fixer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des installations et services fournis.

Article 72

Acquisition ou utilisation de terrain

Lorsqu'un terrain est nécessaire pour des installations et services financés en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un État contractant, cet État doit, soit fournir lui-même ce terrain, 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.

Article 73

Dépenses et répartition des fonds

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis à sa disposition par l'Assemblée en vertu du Chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes aux fins du présent chapitre en prélevant sur les fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil fixe les contributions au capital requis aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues pour une période de temps raisonnable, entre les États contractants qui y consentent et dont les entreprises de transport aérien utilisent les installations et services en cause. Le Conseil peut également fixer les contributions des États qui y consentent à tous fonds de roulement nécessaires.

Article 74

Assistance technique et utilisation des revenus

Lorsque le Conseil, à la demande d'un État contractant, avance des fonds ou fournit des aéroports ou d'autres installations et services en totalité ou en partie, l'arrangement peut prévoir, avec le consentement de cet État, une assistance technique dans la direction et l'exploitation des aéroports et autres installations et services, ainsi que le paiement, par prélèvement sur les revenus d'exploitation de ces aéroports et autres installations et services, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres installations et services et des charges d'intérêt et d'amortissement.

Article 75

Reprise des installations et services fournis par le Conseil

Un État contractant peut à tout moment se dégager de toute obligation contractée par lui en vertu de l'article 70 et prendre en charge les aéroports et autres installations et services 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'État estime que la somme fixée par le Conseil n'est pas raisonnable, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée et l'Assemblée peut confirmer ou modifier la décision du Conseil.

Article 76

Restitution de fonds

Les fonds réunis par le Conseil par voie de remboursement effectué en vertu de l'article 75 et provenant de paiements d'intérêt et d'amortissement en vertu de l'article 74 sont, dans le cas des avances financées à l'origine par des États en vertu de l'article 73, restitués aux États pour lesquels des contributions ont été fixées à l'origine, proportionnellement à leurs contributions, selon la décision du Conseil.

Chapitre XVI

ORGANISATIONS D'EXPLOITATION EN COMMUN ET SERVICES EN POOL

Article 77

Organisations d'exploitation en commun autorisées

Aucune disposition de la présente Convention n'empêche deux ou plusieurs États 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 sont soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil détermine 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 États contractants intéressés de former des organisations conjointes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.

Article 79

Participation aux organisations d'exploitation

Un État peut participer à des organisations d'exploitation en commun ou à des arrangements de pool par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs compagnies de transport aérien désignées par son gouvernement. Ces compagnies peuvent, à la discrétion exclusive de l'État intéressé, être propriété d'État, en tout ou partie, ou propriété privée.

QUATRIÈME PARTIE

DISPOSITIONS FINALES

Chapitre XVII

AUTRES ACCORDS ET ARRANGEMENTS AÉRONAUTIQUES

*Article 80**Conventions de Paris et de La Havane*

Chaque État 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. Entre États contractants, la présente Convention remplace les Conventions de Paris et de La Havane ci-dessus mentionnées.

*Article 81**Enregistrement des accords existants*

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

*Article 82**Abrogation d'arrangements incompatibles*

Les États contractants reconnaissent que la présente Convention abroge toutes les obligations et ententes entre eux qui sont incompatibles avec ses dispositions et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ni conclure de telles ententes. Un État contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a contracté envers un État non contractant ou un ressortissant d'un État contractant ou d'un État non contractant des obligations incompatibles avec les dispositions de la présente Convention, doit prendre sans délai des mesures pour se libérer desdites obligations. Si une entreprise de transport aérien d'un État contractant a assumé de telles obligations incompatibles, l'État dont elle a la nationalité s'emploiera de son mieux pour qu'il soit mis fin immédiatement à ces obligations et en tout cas fera en sorte qu'il y soit mis fin aussitôt que cela sera juridiquement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

*Article 83**Enregistrement des nouveaux arrangements*

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout État contractant peut conclure des arrangements qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature doit être enregistré immédiatement au Conseil, qui le rend public aussitôt que possible.

Chapitre XVIII

DIFFÉRENDS ET MANQUEMENTS

*Article 84**Règlement des différends*

Si un désaccord entre deux ou plusieurs États 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 requête de tout État 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 État contractant peut, sous réserve de l'article 85, appeler de la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage ad hoc établi en accord avec les autres parties au différend ou à la Cour permanente de Justice internationale. Un tel appel doit être notifié au Conseil dans les soixante jours à compter de la réception de la notification de la décision du Conseil.

*Article 85**Procédure d'arbitrage*

Si un État contractant, partie à un différend dans lequel la décision du Conseil est en instance d'appel, n'a pas accepté le Statut de la Cour permanente de Justice internationale et si les États contractants parties à ce différend ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tribunal d'arbitrage, chacun des États contractants parties au différend désigne un arbitre et ces arbitres désignent un surarbitre. Si l'un des États contractants parties au différend n'a pas désigné d'arbitre dans les trois mois à compter de la date de l'appel, un arbitre sera choisi au nom de cet État par le Président du Conseil sur une liste de personnes qualifiées et disponibles tenue par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur un surarbitre, le Président du Conseil désigne un surarbitre choisi sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre se constituent alors en tribunal d'arbitrage. Tout tribunal d'arbitrage établi en vertu du présent article ou de l'article précédent détermine ses règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu que le Conseil peut décider des questions de procédure dans le cas d'un retard qu'il estimerait excessif.

*Article 86**Appels*

A moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si l'exploitation d'une entreprise de transport aérien international est conforme aux dispositions de la présente Convention conserve son effet, tant qu'elle n'a pas été infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel. Les décisions de la Cour permanente de Justice internationale et celles d'un tribunal d'arbitrage sont définitives et obligatoires.

*Article 87**Sanctions à l'encontre d'une entreprise de transport aérien qui ne se conforme pas aux dispositions prévues*

Chaque État contractant s'engage à ne pas permettre, dans l'espace aérien au-dessus de son territoire, l'exploitation d'une entreprise de transport aérien d'un État contractant, si le Conseil a décidé que cette entreprise ne se conforme pas à une décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent.

*Article 88**Sanctions à l'encontre d'un État qui ne se conforme pas aux dispositions prévues*

L'Assemblée suspend le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout État contractant trouvé en infraction au regard des dispositions du présent chapitre.

Chapitre XIX

GUERRE

*Article 89**Guerre et état de crise*

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne portent atteinte à la liberté d'action d'aucun des États contractants concernés, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique dans le cas de tout État contractant qui proclame l'état de crise nationale et notifie ce fait au Conseil.

Chapitre XX

ANNEXES

*Article 90**Adoption et amendement des Annexes*

a) L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'alinéa 1 de l'article 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque État contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre temps la majorité des États contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil.

b) Le Conseil notifie immédiatement à tous les États contractants 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 États signataires. Les instruments de ratification sont déposés dans les archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui notifie la date du dépôt à chacun des États signataires et adhérents.

b) Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six États, elle entrera en vigueur entre ces États le trentième jour après le dépôt du vingt-sixième instrument. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

c) Il incombe au Gouvernement des États-Unis d'Amérique de notifier au Gouvernement de chacun des États 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 États membres des Nations Unies, des États associés à ceux-ci et des États demeurés neutres pendant le présent conflit mondial.

b) L'adhésion s'effectue par une notification adressée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique et prend effet le trentième jour qui suit la réception de la notification par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, lequel en avise tous les États contractants.

Article 93

Admission d'autres États

Les États autres que ceux auxquels s'appliquent les articles 91 et 92 *a* peuvent, sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour préserver la paix, être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée dans les conditions que l'Assemblée pourra prescrire, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout État envahi ou attaqué au cours de la présente guerre par l'État qui demande son admission sera nécessaire.

Article 94

Amendement de la Convention

a) Toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des États qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'États contractants fixé par l'Assemblée. Le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des États contractants.

b) Si à son avis l'amendement est de nature à justifier cette mesure, l'Assemblée peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout État qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai déterminé après que cet amendement sera entré en vigueur cessera alors d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

Article 95

Dénonciation de la Convention

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

b) La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification et ne vaut qu'à l'égard de l'État qui a effectué la dénonciation.

Chapitre XXII

DÉFINITIONS

Article 96

Aux fins de la présente Convention

- a) « Service aérien » signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;
- b) « Service aérien international » signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;
- c) « Entreprise de transport aérien » signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;
- d) « Escale non commerciale » signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

SIGNATURE DE LA CONVENTION

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

FAIT à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D.C.). Les deux textes seront déposés aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce Gouvernement aux Gouvernements de tous les États qui signeront la présente Convention ou y adhéreront.

[TRADUCTION — TRANSLATION]

PROCÈS-VERBAL DE RECTIFICATION DU TEXTE DU PROTOCOLE
CONCERNANT LE TEXTE AUTHENTIQUE TRILINGUE DE LA
CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNA-
TIONALE (CHICAGO, 1944), BUENOS AIRES, 24 SEPTEMBRE 1968

Je certifie

1) Que le Gouvernement des États-unis d'Amérique, en sa qualité de dépositaire du Protocole concernant le texte authentique trilingue de la convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), fait à Buenos Aires le 24 septembre 1968 et ouvert à la signature à Washington après le 27 septembre 1968, a reçu du Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale une communication datée du 30 septembre 1968, dans laquelle il indique qu'il a été avisé par le représentant de la France au Conseil de l'Organisation que le texte français de la Convention de Chicago qui accompagne le Protocole contient trois erreurs typographiques;

2) Que le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, par une note datée du 30 janvier 1969, a notifié lesdites erreurs ainsi que les rectifications qu'il est proposé de leur apporter aux Gouvernements des États membres de l'Organisation de l'aviation civile internationale et a proposé que si, dans un délai de 60 jours à compter de la date de ladite notification, « aucune objection n'avait été reçue de la part de l'un quelconque des Gouvernements intéressés, un procès-verbal de rectification du texte du Protocole [fût] dressé et des copies dudit procès-verbal fussent transmises aux Gouvernements intéressés »;

3) Qu'aucune objection n'a été reçue de la part de l'un quelconque des Gouvernements intéressés en ce qui concerne la proposition tendant à ce qu'un procès-verbal de rectification soit dressé;

4) En conséquence, que le texte français de la Convention annexé audit Protocole sera réputé corrigé comme suit:

Article 27, alinéa *a*, quatrième ligne: Le mot « *retention* » doit se lire: « *rétenion* »;

Article 31, première ligne: Les mots « *la la navigation* » doivent se lire: « *à la navigation* », et

Article 35, alinéa *b*, cinquième ligne: Le mot « *internationales* » doit se lire: « *internationale* ».

EN FOI DE QUOI, je soussigné, William P. Rogers, Secrétaire d'État des États-Unis d'Amérique, ai fait apposer sur le présent procès-verbal le sceau du Département d'État et l'ai fait signer en mon nom par le fonctionnaire chargé d'authentifier les documents pour le Département, à Washington, district de Columbia, ce huit avril 1969.

[SCEAU]

Le Secrétaire d'État:
William P. ROGERS
