

TEXTES GÉNÉRAUX

Dahir n° 1-57-172 du 10 kaada 1376 (8 juin 1957) portant publication de la convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

LOUANGE A DIEU SEUL !

(Grand sceau de Sidi Mohammed ben Youssef)

Que l'on sache par les présentes — puisse Dieu en élever et en fortifier la teneur !

Que Notre Majesté Chérifienne

A DÉCIDÉ CE QUI SUIT :

ARTICLE PREMIER. — La convention relative à l'aviation civile internationale dont le texte est annexé au présent dahir, signée à Chicago, le 7 décembre 1944, à laquelle le Maroc a adhéré le 13 novembre 1956 avec effet à compter du 13 décembre 1956, sera publiée au *Bulletin officiel* du royaume du Maroc.

ART. 2. — Le ministre des affaires étrangères et le ministre des travaux publics sont chargés de l'application du présent dahir.

Fait à Rabat, le 10 kaada 1376 (8 juin 1957).

Enregistré à la présidence du conseil,
le 10 kaada 1376 (8 juin 1957) :

BEKKAÏ.

*
*
*

CONVENTION

relative à l'aviation civile internationale.

PRÉAMBULE.

Attendu que le développement de l'aviation civile internationale peut contribuer puissamment à créer et à maintenir amitié et compréhension entre nations et entre peuples, mais que tout abus qui en serait fait peut devenir un danger pour la sécurité générale ; et,

Attendu qu'il est désirable d'éviter tout désaccord et de développer entre nations et entre peuples cette coopération dont dépend la paix universelle,

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 sur une base d'égaux possibilités pour tous et exploités d'une manière économique et saine,

Ont donc conclu la présente convention à ces fins.

*
*
*

PREMIÈRE PARTIE.

Navigation aérienne.

CHAPITRE PREMIER.

Principes généraux et application de la convention.

Souveraineté.

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

Territoire.

ART. 2. — Pour l'application de la présente convention, le territoire d'un État sera entendu comme comprenant les régions

terrestres et les eaux territoriales y adjacentes sur lesquelles ledit État exerce sa souveraineté, sa suzeraineté, sa protection ou un mandat.

Aéronefs civils et aéronefs d'État.

ART. 3. — a) La présente convention s'appliquera uniquement aux aéronefs civils et ne s'appliquera pas aux aéronefs d'État.

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

c) Aucun aéronef d'État d'un État contractant ne pourra survoler le territoire d'un autre État ou y atterrir que s'il en a reçu l'autorisation par un accord spécial ou d'une autre façon et conformément aux conditions alors stipulées.

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

Emploi abusif de l'aviation civile.

ART. 4. — Chaque État contractant est d'accord pour ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente convention.

CHAPITRE II.

Survol du territoire des États contractants.

Droits de survol hors services réguliers.

ART. 5. — Chaque État contractant est d'accord pour que tous les aéronefs des autres États contractants qui ne sont pas employés à des services aériens internationaux réguliers aient le droit de survoler son territoire soit pour y entrer, soit pour le traverser sans atterrir, et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, à condition que soient observées les règles de la présente convention et sous réserve du droit de l'État survolé d'exiger un atterrissage. Toutefois, chaque État contractant se réserve le droit d'exiger, pour des raisons de sécurité de vol, que les aéronefs devant survoler des régions inaccessibles ou non pourvues de facilités adéquates pour la navigation aérienne suivent les itinéraires prescrits ou obtiennent une autorisation spéciale.

Lesdits aéronefs, s'ils sont employés au transport, contre rémunération, de passagers, de marchandises ou de courrier en dehors des services aériens internationaux réguliers, auront aussi le droit, en se conformant aux prescriptions de l'article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit pour l'État où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou limitations qu'il pourra juger utiles.

Services aériens réguliers.

ART. 6. — Aucun service aérien international régulier ne pourra survoler ou desservir le territoire d'un État contractant s'il ne possède une permission expresse ou une autre autorisation dudit État et sous condition de se conformer aux termes de cette permission ou autorisation.

Cabotage.

ART. 7. — Chaque État contractant aura 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, moyennant rémunération, à un autre point de son territoire. Chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun engagement qui accorderait spécifiquement, sur la base de l'exclusivité, tout privilège de cette nature à un autre État ou à une entreprise de transports aériens d'un autre État et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État.

Aéronefs sans pilote.

ART. 8. — Aucun aéronef susceptible d'être dirigé sans pilote ne pourra survoler sans pilote le territoire d'un État contractant, à moins d'une autorisation spéciale dudit État et conformément aux stipulations de cette autorisation. Chaque État contractant s'engage à prendre les mesures nécessaires pour que le vol sans pilote d'un tel aéronef dans les régions ouvertes aux aéronefs civils soit contrôlé, de façon à éviter tout danger aux aéronefs civils.

Zones interdites.

ART. 9. — a) Chaque État contractant aura le droit, pour des raisons de nécessité militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publi-

que, de restreindre ou d'interdire uniformément pour les aéronefs des autres États le survol de certaines zones de son territoire ; étant entendu qu'aucune distinction ne sera faite à cet égard entre ses propres aéronefs employés à des services internationaux de transports aériens réguliers et ceux des autres États contractants employés à des services similaires. Ces zones interdites seront d'étendue raisonnable et seront situées de façon à ne pas gêner inutilement la navigation aérienne. La définition des zones interdites situées sur le territoire d'un État contractant et tous changements qui pourraient y être apportés ultérieurement devront être communiqués dès que possible aux autres États contractants ainsi qu'à l'organisation internationale de l'aviation civile.

b) Chaque État contractant se réserve en outre 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 son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres États.

c) Chaque État contractant pourra, dans des conditions qu'il reste libre de déterminer, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux alinéas a) ou b) ci-dessus atterrisse aussitôt que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

Atterrissage sur aéroport douanier.

ART. 10. — Sauf dans le cas où, aux termes de la présente convention ou par autorisation spéciale, un aéronef a permission de traverser le territoire d'un État contractant sans y atterrir, tout aéronef pénétrant sur le territoire d'un État contractant devra, si les règlements de cet État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanières et autres. Tout aéronef quittant le territoire d'un État contractant devra partir d'un aéroport douanier ainsi désigné. Les caractéristiques de tous les aéroports désignés comme aéroports douaniers seront publiées par chaque État et transmises à l'organisation internationale de l'aviation civile instituée à la deuxième partie de la présente convention, qui en donnera communication à tous les autres États contractants.

Application des règlements aéronautiques.

ART. 11. — 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 pour les aéronefs employés à la navigation internationale ou relatifs à l'exploitation et à la navigation desdits aéronefs durant leur présence dans les limites de son territoire, s'appliqueront sans distinction de nationalité aux aéronefs de tous les États contractants et lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'arrivée, au départ et durant leur présence dans les limites du territoire de cet État.

Règlements aéronautiques.

ART. 12. — Chaque État contractant s'engage à adopter des mesures telles que tous les aéronefs survolant son territoire ou y manœuvrant, ainsi que tous les aéronefs portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'ils se trouvent, puissent et doivent se conformer aux règles et règlements applicables en ce lieu au vol et à la manœuvre des aéronefs. Il s'engage également à maintenir ses propres règlements conformes, en ce domaine et dans la plus grande mesure possible, à ceux qui seront établis de temps à autre en application de la présente convention. En haute mer, les règles à observer seront celles établies en application de la présente convention. Chaque État contractant s'engage à poursuivre toute personne en contravention avec les règlements applicables en l'espèce.

Règlements d'entrée et de congé.

ART. 13. — Les passagers, les équipages et les expéditeurs de marchandises seront tenus de se conformer, soit personnellement, soit par l'intermédiaire d'un tiers agissant en leur nom et pour leur compte, aux lois et règlements régissant sur le territoire de tout État contractant l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages ou marchandises, tels que ceux qui s'appliquent à l'entrée, aux formalités de congé, à l'immigration, aux passeports, aux douanes et à la quarantaine.

Protection contre la propagation des maladies.

ART. 14. — Les États contractants sont convenus de 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 et de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants, quand il y aura lieu, jugeront utile de désigner. A cet effet, les États contractants se tiendront en étroites relations 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 sanitaire internationale en vigueur à laquelle les États contractants pourraient être parties.

Taxes d'aéroports et droits similaires.

ART. 15. — Tout aéroport d'un État contractant qui est ouvert à l'usage public des aéronefs nationaux sera, sous réserve des dispositions de l'article 68, également ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs de tous les autres États contractants. Des conditions également uniformes seront appliquées pour l'utilisation par les aéronefs de chacun des États contractants de toutes les facilités pour la navigation aérienne, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, mises à la disposition du public pour la sécurité de la navigation aérienne et la rapidité de ses mouvements.

Les taxes perçues ou autorisées par un État contractant pour l'utilisation desdits aéroports et des facilités pour la navigation aérienne par les aéronefs de tout autre État contractant ne devront pas excéder :

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

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

Toutes ces taxes seront publiées et communiquées à l'organisation internationale de l'aviation civile ; étant entendu que, sur représentation d'un État contractant intéressé, les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités seront l'objet d'un examen par le conseil, qui fera rapport et adressera des recommandations à ce sujet à l'État ou aux États intéressés.

Aucun droit, aucune taxe ou autre charge motivés uniquement par le transit, l'entrée ou la sortie, ne seront imposés par un État contractant, ni aux aéronefs d'un autre État contractant, ni aux personnes et biens se trouvant à bord desdits aéronefs.

Visite des aéronefs.

ART. 16. — Les autorités compétentes de chacun des États contractants auront le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans provoquer 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.

Nationalité des aéronefs.

ART. 17. — Les aéronefs ont la nationalité de l'État sur les registres duquel ils sont immatriculés.

Immatriculation multiple.

ART. 18. — Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs États, mais son immatriculation pourra être transférée d'un État à un autre.

Lois nationales régissant l'immatriculation.

ART. 19. — L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'un aéronef dans tout État contractant seront effectués conformément aux lois et règlements de cet État.

Port de marques de nationalité.

ART. 20. — Tout aéronef employé à la navigation aérienne internationale portera les marques de la nationalité et de l'immatriculation qui lui sont propres.

Communication des immatriculations.

ART. 21. — Chaque État contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre État contractant ou à l'organisation internationale de l'aviation civile des renseignements concernant l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans cet État. En outre, chaque État contractant remettra à l'organisation internationale de l'aviation civile, conformément aux règlements que celle-ci pourrait instituer, des comptes rendus donnant tous les renseignements précis qu'il lui sera possible de fournir concernant la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet État et normalement employés à la navigation aérienne internationale. L'organisation internationale de l'aviation civile mettra, sur demande, les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres États contractants.

CHAPITRE IV.

*Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne.**Simplification des formalités administratives.*

ART. 22. — Chaque État contractant s'engage à adopter, par règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures praticables ayant pour but de faciliter et d'accélérer la navigation des aéronefs entre les territoires des États contractants et d'éviter tout retard inutile aux aéronefs, à leurs équipages, à leurs passagers et à leurs chargements, spécialement en ce qui concerne l'application des lois relatives à l'immigration, à la quarantaine, aux douanes et aux formalités de congé.

Formalités de douane et d'immigration.

ART. 23. — Tout État contractant s'engage, dans la mesure du possible, 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. Rien dans la présente convention ne pourra être interprété comme s'opposant à l'établissement d'aéroports francs.

Exemption de droits de douane.

ART. 24. — a) Tout aéronef, au cours d'un voyage à destination ou en provenance d'un autre État contractant ou en transit, sera temporairement exempt de droits, sous condition d'observer les règlements douaniers de cet État. Le carburant, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les provisions de bord se trouvant dans l'aéronef appartenant à un État contractant à l'arrivée sur le territoire d'un autre État contractant et restant à bord à son départ de ce territoire seront exempts de droits de douane, de frais de visite ou des taxes et droits nationaux ou locaux similaires. Cette exemption ne s'appliquera à aucune matière ou objet déchargés, sauf dispositions contraires des règlements douaniers de cet État, lesquels pourront exiger que ces matières ou objets soient soumis à la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et l'équipement importés sur le territoire d'un État contractant pour être montés ou utilisés sur un aéronef d'un autre État contractant employé à la navigation aérienne internationale seront exempts de droits de douane sous réserve des règlements de l'État intéressé, lesquels pourront prescrire que ces objets seront soumis à la surveillance et au contrôle de la douane.

Assistance aux aéronefs en détresse.

ART. 25. — Chaque État contractant s'engage à porter assistance, dans la mesure du possible, aux aéronefs en détresse sur son territoire et à permettre, sous le contrôle de ses propres autorités, aux propriétaires ou aux autorités de l'État dans lequel ces aéronefs sont immatriculés de prendre toutes les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances. Chaque État contractant, lorsqu'il effectuera des recherches pour des aéronefs disparus, participera aux mesures coordonnées qui pourraient être recommandées de temps à autre en vertu de la présente convention.

Enquêtes sur les accidents.

ART. 26. — En cas d'accident survenu à un aéronef d'un État contractant, sur le territoire d'un autre État contractant, entraînant décès ou blessures graves, ou indiquant l'existence d'importantes déficiences techniques dans l'aéronef ou dans les facilités pour la navigation aérienne, l'État sur le territoire duquel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en

se conformant, dans la mesure où ses lois le lui permettront, à la procédure qui pourra être recommandée par l'organisation internationale de l'aviation civile. L'État dans lequel l'aéronef est immatriculé sera autorisé à envoyer des observateurs qui assisteront à l'enquête et l'État procédant à cette enquête lui en communiquera le rapport et les conclusions.

Exemption de saisie pour contrefaçon de brevet.

ART. 27. — a) Aucun aéronef d'un État contractant employé à la navigation aérienne internationale entrant dans des conditions régulières sur le territoire d'un autre État contractant ou y transitant dans les mêmes conditions, avec ou sans atterrissage, ne pourra ni être saisi ou retenu, ni motiver des poursuites quelconques contre son propriétaire ou le transporteur qui l'emploie, ni motiver aucune autre action exercée de la part ou non de cet État ou d'une personne qui y réside, pour la raison que la construction, le mécanisme, les pièces de rechange, les accessoires, les commandes ou les ensembles composant l'aéronef constitueraient une contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle quelconque déposé dans l'État sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant entendu que le dépôt d'un cautionnement, relativement à l'exemption de saisie ou de rétention susmentionnée, ne pourra en aucun cas être exigé dans l'État sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef :

b) Les dispositions du paragraphe a) du présent article s'appliqueront également au magasinage des pièces et des accessoires de rechange de l'aéronef, ainsi qu'au droit d'utiliser ou de monter ces pièces et accessoires pour la réparation des aéronefs d'un État contractant sur le territoire de tout autre État contractant, étant entendu que toutes pièces de rechange ou accessoires brevetés ainsi emmagasinés ne pourront être vendus ou distribués à l'intérieur de l'État sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef ou réexportés commercialement hors de cet État ;

c) Ne bénéficieront des dispositions du présent article que les États parties à la présente convention :

1° qui sont également parties à la convention internationale pour la protection de la propriété industrielle et à ses amendements, ou :

2° qui ont promulgué sur les brevets des lois reconnaissant les inventions appartenant aux nationaux des autres États parties à la présente convention et leur accordant une protection adéquate.

Installations et systèmes standards de facilités pour la navigation aérienne.

ART. 28. — Chaque État contractant s'engage à, dans la mesure du possible :

a) Établir sur son territoire, conformément aux standards et aux méthodes recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente convention, des aéroports, des services de radiocommunications, des services météorologiques et toutes autres facilités susceptibles d'aider la navigation aérienne internationale ;

b) Adopter et mettre en œuvre les systèmes standards appropriés de règlements de communication, de codes, balisages, signalisations, éclairage et autres procédés et règles d'exploitation qui pourront être recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente convention ;

c) Collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes aéronautiques, en conformité avec les standards qui pourront être recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente convention.

CHAPITRE V.

*Conditions à remplir par les aéronefs.**Documents de bord des aéronefs.*

ART. 29. — Tout aéronef d'un État contractant employé à la navigation internationale devra, conformément aux dispositions de la présente convention, être muni des 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) Si l'aéronef est équipé d'appareils de radiocommunication, la licence de la station de radiocommunication de bord ;

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

g) S'il transporte des marchandises, un manifeste et des déclarations détaillées du chargement.

Équipement de radiocommunication des aéronefs.

ART. 30. — a) Aucun aéronef d'un État contractant, lorsqu'il se trouve sur le territoire d'autres États contractants ou au-dessus de ce territoire, ne pourra avoir à son bord des appareils de radiotransmission que si une licence en permettant l'installation et l'utilisation a été délivrée par les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé. L'utilisation d'appareils de radiotransmission dans le territoire de l'État contractant survolé devra être conforme aux règlements prescrits par cet État.

b) Les appareils de radiotransmission ne pourront être employés que par le personnel navigant de l'équipage muni à cet effet d'une licence spéciale délivrée par les autorités compétentes de l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

Certificats de navigabilité.

ART. 31. — Tout aéronef employé à la navigation internationale devra être muni d'un certificat de navigabilité délivré ou validé par l'État dans lequel il est immatriculé.

Licences du personnel.

ART. 32. — a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres du personnel de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale devront être pourvus 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 valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et licences conférés à l'un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Reconnaissance des certificats et licences.

ART. 33. — 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, pourvu toutefois que les conditions sous lesquelles ces licences ou brevets ont été délivrés ou validés soient équivalentes ou supérieures aux conditions minimum qui pourraient, de temps à autre, être établies en vertu de la présente convention.

Carnets de route.

ART. 34. — Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il sera tenu un carnet de route sur lequel figureront les caractéristiques de l'aéronef, le rôle de l'équipage et la mention de chaque voyage, de la manière qui pourra, de temps à autre, être prescrite en vertu de la présente convention.

Restrictions sur la nature du chargement.

ART. 35. — a) Les munitions de guerre ou le matériel de guerre ne pourront pas être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un État par un aéronef employé à la navigation internationale, à moins d'une autorisation de cet État. Pour l'application du présent article, chaque État définira par règlements ce qui constitue des munitions de guerre ou du matériel de guerre, en tenant compte, dans un but d'unification, des recommandations que l'organisation internationale de l'aviation civile pourrait faire de temps à autre ;

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 énumérés au paragraphe a) ; étant entendu qu'aucune distinction ne sera faite à ce sujet entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres États ainsi employés ; étant entendu en outre 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 de ces aéronefs, ainsi qu'à la sécurité du personnel ou des passagers.

Réglementation de l'emploi des appareils photographiques.

ART. 36. — Chaque État contractant aura la faculté d'interdire ou de réglementer l'usage des appareils photographiques à bord des aéronefs se trouvant au-dessus de son territoire.

CHAPITRE VI.

Standards internationaux et méthodes recommandées.

Adoption de procédure et standards internationaux.

ART. 37. — Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré pratique 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 cas où une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne.

A cet effet, l'organisation internationale de l'aviation civile adoptera et selon les nécessités, pourra amender de temps à autre les standards, les méthodes et procédures recommandées relatifs aux :

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) Règlements aéronautiques 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 d'informations météorologiques ;

h) Livres de bord ;

i) Cartes aéronautiques ;

j) Formalités de douanes et d'immigration ;

k) Aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents,

Ainsi qu'à toutes autres matières ayant trait à la sécurité, à la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne qui pourrait, de temps à autre, paraître le nécessiter.

Dérogations aux procédures et standards internationaux.

ART. 38. — Tout État à qui il sera impossible de se conformer à tous égards à de tels standards et procédures internationaux ou qui ne pourra pas rendre ses propres règlements ou méthodes d'exploitation exactement conformes aux standards et aux procédures internationaux lorsque ceux-ci auront été amendés, ou qui jugera nécessaire d'adopter des règlements ou des méthodes différant sur quelque point particulier de ceux qui sont établis conformément à un standard international, devra aviser immédiatement l'organisation internationale de l'aviation civile des différences existant entre ses pratiques nationales et les standards internationaux. S'il s'agit d'amendements à des standards internationaux, tout État qui n'apportera pas à ses propres règlements ou méthodes les amendements correspondants devra en aviser le conseil dans les soixante jours qui suivront l'adoption de l'amendement aux standards internationaux ou indiquer ses intentions. En pareil cas, le conseil avisera immédiatement tous les autres États des différences existant entre une ou plusieurs des spécifications du standard international et la pratique correspondante en usage dans l'État en question.

Adjonctions aux certificats et licences.

ART. 39. — a) Tout aéronef, ou élément d'aéronef, au sujet duquel il existe un standard international de navigabilité ou de performance, mais qui manque en quelque point à satisfaire à ce standard lors de la délivrance du certificat de navigabilité, devra porter sur ce certificat ou en annexe à celui-ci, une énumération complète des points où le standard n'est pas observé.

b) Toute personne munie d'une licence qui ne satisfait pas en tout point aux conditions exigées par le standard international pour la classe de licence ou de brevet dont elle est titulaire devra avoir inscrite sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, une énumération complète des points sur lesquels cette personne ne satisfait pas à de telles conditions.

Validité des licences et des certificats ayant fait l'objet d'adjonctions.

ART. 40. — Aucun aéronef ou aucun membre du personnel possédant un certificat ou une licence ainsi modifiés ne devra participer à la navigation internationale si ce n'est avec l'autorisation de l'État ou des États sur le territoire desquels il aura pénétré. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'une pièce quelconque

d'aéronef ainsi homologués dans le territoire d'un Etat autre que celui de l'immatriculation d'origine seront laissés à la discrétion de l'Etat dans lequel l'aéronef ou la pièce en question sont importés.

Délai de mise en vigueur des standards de navigabilité.

ART. 41. — Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs, ni aux équipements d'aéronefs appartenant à des types dont le prototype aura été soumis aux autorités nationales compétentes pour homologation dans les trois ans qui suivront la date d'adoption d'un standard international de navigabilité pour cet équipement.

Délais de mise en vigueur des standards de licences pour le personnel.

ART. 42. — Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au personnel dont les licences auront été à l'origine délivrées au cours de l'année qui suivra la date de l'adoption initiale d'un standard international visant les aptitudes d'un tel personnel ; toutefois, elles s'appliqueront dans tous les cas au personnel dont les licences demeureraient encore valables cinq ans après la date de l'adoption de ce standard.

DEUXIÈME PARTIE.

L'organisation internationale de l'aviation civile.

CHAPITRE VII.

L'organisation.

Nom et composition.

ART. 43. — Il est institué par cette convention une organisation qui portera le nom d'organisation internationale de l'aviation civile. Cette organisation est composée d'une assemblée, d'un conseil et de tous autres organismes qui pourraient devenir nécessaires.

Objet.

ART. 44. — L'objet de l'organisation sera de développer les principes et la technique de la navigation aérienne internationale, 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 pour la navigation aérienne destinés à l'aviation civile internationale.
- d) Procurer aux peuples du monde les transports aériens sûrs, réguliers, efficaces et économiques dont ils ont besoin ;
- e) Éviter le gaspillage économique qu'engendre une concurrence déraisonnable ;
- f) Assurer que les droits des Etats contractants soient intégralement respectés et que chaque Etat contractant ait une possibilité équitable d'exploiter des lignes aériennes internationales ;
- g) Éviter toute discrimination entre Etats contractants ;
- h) Améliorer la sécurité du vol en navigation aérienne internationale ;
- i) Favoriser d'une manière générale le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

Siège permanent.

ART. 45. — Le lieu du siège permanent de l'organisation sera fixé, au cours de la réunion de clôture de l'assemblée intérimaire de l'organisation internationale provisoire de l'aviation civile, 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.

Première réunion de l'assemblée.

ART. 46. — Pour sa première réunion, l'assemblée sera convoquée par le conseil intérimaire de l'organisation provisoire susmentionnée, dès l'entrée en vigueur de la présente convention, à la date et au lieu que fixera le conseil intérimaire.

Capacité juridique.

ART. 47. — L'organisation jouira, dans le territoire de chaque Etat contractant, de la capacité juridique nécessaire à l'exercice de ses fonctions. Elle aura pleine personnalité juridique partout où la constitution et les lois de l'Etat intéressé le permettront.

CHAPITRE VIII.

L'assemblée.

Réunions de l'assemblée et votation.

ART. 48 — a) L'assemblée se réunira une fois l'an et sera convoquée par le conseil en temps et lieu utiles. Des réunions extraordinaires de l'assemblée pourront avoir lieu à toute époque sur convocation du conseil ou à la requête de dix Etats contractants adressée au secrétaire général.

b) Tous les Etats contractants auront un droit égal d'être représentés aux réunions de l'assemblée et chaque Etat contractant aura droit à une voix. Les délégués représentant les Etats contractants pourront être assistés de conseillers techniques qui pourront participer aux réunions mais n'auront pas droit de vote.

c) La majorité des Etats contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'assemblée. Sauf stipulations contraires de la présente convention, les décisions de l'assemblée seront prises à la majorité des voix exprimées.

Pouvoirs et attributions de l'assemblée.

ART. 49. — Les pouvoirs et attributions de l'assemblée seront les suivants :

- a) Élire à chaque session son président et autres chargés de fonctions ;
- b) Élire les Etats contractants qui seront représentés au conseil, conformément aux dispositions du chapitre IX ;
- c) Examiner les rapports du conseil et prendre en la matière toutes mesures appropriées ; décider sur tout sujet dont elle est saisie par le conseil ;
- d) Déterminer ses propres règles de procédure et instituer toutes commissions subsidiaires qu'elle jugera nécessaire ou utiles ;
- e) Voter un budget annuel et prendre toutes dispositions financières concernant l'organisation, conformément aux dispositions du chapitre XII ;
- f) Vérifier les dépenses et approuver les comptes de l'organisation ;
- g) Saisir le conseil, les commissions subsidiaires ou tout autre organisme de toute question de sa compétence qu'elle juge à propos de leur déférer ;
- h) Déléguer au conseil tous pouvoirs et toute autorité jugés nécessaires ou utiles à l'exercice des fonctions de l'organisation et révoquer ou modifier à tout moment de telles délégations ;
- i) Donner effet aux dispositions du chapitre XIII ;
- j) Examiner toutes propositions tendant à modifier ou amender les dispositions de la présente convention et, si elle approuve ces propositions, les recommander aux Etats contractants, conformément aux dispositions du chapitre XXI ;
- k) Traiter de toute question, de la compétence de l'organisation, dont le conseil n'est pas expressément chargé.

CHAPITRE IX.

Le conseil.

Composition et élection du conseil.

ART. 50. — a) Le conseil sera un organisme permanent relevant de l'assemblée et sera composé de vingt et un Etats contractants élus par l'assemblée. Il sera procédé à une élection à la première session de l'assemblée et ensuite tous les trois ans ; les membres du conseil ainsi élus resteront en fonctions jusqu'à l'élection suivante.

b) En élisant les membres du conseil, l'assemblée donnera 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 aux facilités pour la navigation aérienne civile internationale.

3° aux États non représentés par ailleurs dont la nomination assurera la représentation au conseil de toutes les principales régions géographiques du monde.

Toute vacance au sein du conseil sera comblée dès que possible par l'assemblée ; tout État membre ainsi élu au conseil restera en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant au conseil d'un État contractant ne pourra avoir une part active ou des intérêts financiers dans l'exploitation d'un service aérien international.

Président du conseil.

ART. 51. — Le conseil élira son président pour une période de trois ans ; celui-ci sera rééligible ; il n'aura pas droit de vote. Le conseil élira en son sein un ou plusieurs vice-présidents qui conserveront leur droit de vote lorsqu'ils feront fonction de président. Le président ne sera pas nécessairement choisi parmi les membres du conseil ; mais, si l'un des membres du conseil est élu président, sa place sera considérée comme vacante et il y sera pourvu par l'État qu'il représentait.

Les fonctions du président seront les suivantes :

a) Convoquer le conseil, le comité du transport aérien et la commission de la navigation aérienne ;

b) Agir comme représentant du conseil ;

c) Exercer au nom du conseil toutes fonctions qui pourraient lui être dévolues par celui-ci.

Votation du conseil.

ART. 52. — Les décisions du conseil devront être approuvées par la majorité de ses membres. Le conseil pourra déléguer autorité, relativement à un sujet déterminé, à un comité choisi parmi ses membres. Tout État contractant intéressé pourra en appeler auprès du conseil des décisions de tout comité du conseil.

Participation sans droit de vote.

ART. 53. — Tout État contractant pourra participer, sans avoir droit de vote, à l'examen par le conseil, ses comités ou ses commissions, de toute question affectant directement ses intérêts. Aucun membre du conseil ne votera lors de l'examen par le conseil d'un litige auquel il est partie.

Fonctions obligatoires du conseil.

ART. 54. — Le conseil devra :

a) Soumettre des rapports annuels à l'assemblée ;

b) Mettre à exécution les décisions de l'assemblée et s'acquitter de tous les devoirs et obligations qui lui incombent de part la présente convention ;

c) Établir son organisation et ses règles de procédure ;

d) Nommer un comité du transport aérien, qui sera composé de représentants des membres du conseil et sera responsable envers celui-ci, et en définir les attributions ;

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

f) Administrer 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 prendra toutes dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du chapitre XI ;

i) Demander, réunir, étudier et publier tous 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 le détail des subventions provenant des fonds publics accordées aux entreprises de transports aériens ;

j) Aviser les États contractants de toute infraction à la présente convention, ainsi que de tout manquement aux recommandations ou aux décisions du conseil ;

k) Aviser l'assemblée de toute infraction à la présente convention au cas où un État contractant ne prendrait pas les mesures nécessaires dans un délai raisonnable après que cette infraction lui aura été signalée ;

l) Adopter, conformément aux dispositions du chapitre VI de la présente convention, les standards internationaux et les méthodes recommandées qui, pour plus de commodité, constitueront des annexes à la présente convention ; notifier à tous les États contractants les dispositions prises à cet effet ;

m) Examiner les propositions d'amendement aux annexes présentées par la commission de la navigation aérienne, et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du chapitre XX ;

n) Examiner toute question relative à la convention dont il pourrait être saisi par un État contractant.

Fonctions facultatives du conseil.

ART. 55. — Le conseil pourra :

a) S'il y a lieu et si l'expérience en démontre l'utilité, créer des commissions du transport aérien subordonnées, sur une base régionale ou autre, et désigner des groupes d'États ou d'entreprises de transports aériens auxquels il pourra s'adresser pour atteindre plus facilement les buts de la présente convention ;

b) Déléguer à la commission de la navigation aérienne toutes attributions en sus de celles déjà fixées par la présente convention et révoquer ou modifier à tout moment de telles délégations d'autorité ;

c) Diriger des recherches dans tous les domaines du transport aérien et de la navigation aérienne présentant un intérêt international ; communiquer les résultats de ses recherches aux États contractants et faciliter l'échange, entre États contractants, d'informations en matière de transport aérien et de navigation aérienne ;

d) Étudier toute question 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) Enquêter, à la demande de tout État contractant, sur toute situation susceptible d'opposer au développement de la navigation aérienne internationale des obstacles évitables et, ces enquêtes terminées, faire tous rapports qui lui sembleraient indiqués.

CHAPITRE X.

La commission de la navigation aérienne.

Candidatures et nomination à la commission.

ART. 56. — La commission de la navigation aérienne sera composée de douze membres nommés par le conseil parmi les personnes désignées par les États contractants. Ces personnes posséderont les compétences et l'expérience convenables en ce qui concerne la science et la pratique des questions aéronautiques. Le conseil priera tous les États contractants de lui soumettre des candidatures. Le président de la commission de la navigation aérienne sera nommé par le conseil.

Attributions de la commission.

ART. 57. — Les attributions de la commission aérienne seront les suivantes :

a) Examiner les modifications à apporter aux annexes de la présente convention et en recommander l'adoption au conseil ;

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

c) Donner des avis au conseil relativement à la centralisation et à la communication aux États contractants de tous renseignements qu'elle considère nécessaires ou utiles au progrès de la navigation aérienne.

CHAPITRE XI.

Personnel.

Nomination du personnel.

ART. 58. — Sous réserve des règlements établis par l'assemblée et des dispositions de la présente convention, le conseil déterminera le mode de nomination et de licenciement, les compétences, le traitement, les indemnités et le statut du secrétaire général et des autres membres du personnel de l'organisation et pourra employer des ressortissants de n'importe quel État contractant ou avoir recours à leurs services.

Caractère international du personnel.

ART. 59. — Le président du conseil, le secrétaire général et les autres membres du personnel ne devront, en ce qui concerne l'exercice de leurs responsabilités, ni demander ni recevoir d'instruction d'aucune autorité en dehors de l'organisation. Chaque État contractant s'engage à respecter en tout point le caractère international des responsabilités de ce personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exercice de ses responsabilités.

Immunités et privilèges du personnel.

ART. 60. — Chaque État contractant s'engage, dans toute la mesure permise par sa procédure constitutionnelle, à accorder au président du conseil, au secrétaire général et à tout autre membre du personnel de l'organisation tous privilèges et immunités accordés aux membres correspondants du personnel d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général intervient relativement aux immunités et privilèges de fonctionnaires internationaux, les immunités et privilèges accordés au président du conseil, au secrétaire général et autres membres du personnel de l'organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.

CHAPITRE XII.

*Finances.**Budget et répartition des dépenses.*

ART. 61. — Le conseil soumettra annuellement à l'assemblée un budget, des états de comptes et des estimations de toutes recettes et dépenses. L'assemblée votera le budget en y apportant toutes modifications qu'elle jugera à propos et, exception faite des participations consenties par les États et visées au chapitre XV, répartira les dépenses de l'organisation entre les États contractants dans les proportions qu'elle déterminera de temps à autre.

Suspension du droit de vote.

ART. 62. — L'assemblée pourra suspendre le droit de vote à l'assemblée et au conseil de tout État contractant qui ne s'acquitterait pas, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'organisation.

Dépenses des délégations et des autres représentants.

ART. 63. — Chaque État contractant prendra 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 au conseil, de ses représentants ou de toutes personnes nommées par lui aux comités ou commissions subsidiaires de l'organisation.

CHAPITRE XIII.

*Autres arrangements internationaux.**Arrangements visant la sécurité.*

ART. 64. — En ce qui concerne les questions aériennes de son ressort intéressant directement la sécurité du monde, l'organisation pourra, 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.

Arrangements avec d'autres organismes internationaux.

ART. 65. — Le conseil pourra, au nom de l'organisation, conclure des accords avec d'autres organismes internationaux en vue du maintien de services communs et en vue d'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.

Fonctions relatives à d'autres accords.

ART. 66. — a) L'organisation exercera également les fonctions qui lui sont dévolues par l'accord sur le transit des services aériens internationaux et par l'accord sur le transport aérien international, faits à Chicago le 7 décembre 1944, et ce, conformément aux termes et conditions desdits accords.

b) Les membres de l'assemblée et du conseil qui n'auront pas accepté l'accord sur le transit des services aériens internationaux ou l'accord sur le transport aérien international, faits à Chicago le

7 décembre 1944, n'auront pas droit de vote sur les questions dont l'assemblée ou le conseil seront saisis en vertu des dispositions de l'un ou l'autre desdits accords.

TROISIÈME PARTIE.

Transport aérien international.

CHAPITRE XIV.

*Renseignements et rapports.**Dépôt de rapports au conseil*

ART. 67. — Chaque État contractant s'engage à obliger ses entreprises de transports aériens internationaux à adresser au conseil, conformément aux prescriptions établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic et sur leurs prix de revient ainsi que des États comptables indiquant, entre autres, le montant et l'origine de toutes leurs recettes.

CHAPITRE XV.

*Aéroports et autres facilités pour la navigation aérienne.**Désignation des routes et des aéroports.*

ART. 68. — Chaque État contractant pourra, sous réserve des dispositions de la présente convention, désigner la route à suivre sur son territoire par tout service aérien international et les aéroports pouvant être utilisés par ce service.

Amélioration des facilités pour la navigation aérienne.

ART. 69. — Si le conseil estime que, dans un État contractant, les aéroports ou autres facilités pour la navigation aérienne y compris les services de radiocommunication et de météorologie 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 procédera à des consultations avec l'État directement en cause et les autres États intéressés en vue de trouver les moyens de remédier à la situation et il pourra faire des recommandations à cet effet. Aucun État contractant ne sera considéré comme coupable d'infraction à la présente convention s'il manque à mettre ces recommandations à exécution.

Financement des facilités pour la navigation aérienne.

ART. 70. — Un État contractant pourra, dans les circonstances prévues à l'article 69, conclure un arrangement avec le conseil en vue de donner suite à de telles recommandations. L'État pourra décider de prendre à sa charge tous les frais entraînés par ledit arrangement. Dans le cas contraire, le conseil pourra accepter, à la demande de l'État, de fournir la totalité ou une partie des fonds nécessaires.

Fourniture et entretien des facilités par le conseil.

ART. 71. — Si un État contractant en fait la demande, le conseil pourra accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer la totalité ou une partie des aéroports et autres facilités pour la navigation aérienne, y compris les services de radiocommunication et de météorologie qui, sur le territoire dudit État, sont nécessaires à la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'exploitation économique des services aériens internationaux des autres États contractants ; il pourra aussi établir les taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des facilités fournies.

Acquisition ou utilisation de terrains.

ART. 72. — Là où des terrains seraient nécessaires pour des facilités financées en totalité ou en partie par le conseil sur la demande d'un État contractant, celui-ci devra soit procurer lui-même ces terrains, en conservant s'il le désire les titres s'y rapportant, soit en faciliter l'utilisation par le conseil en conformité avec ses lois propres et à des conditions justes et raisonnables.

Dépenses et répartition des charges.

ART. 73. — Dans la limite des fonds que l'assemblée pourrait rendre disponibles pour cet usage en vertu du chapitre XII, le conseil pourra assurer sur les ressources générales de l'organisation les dépenses courantes correspondant aux fins envisagées dans

le présent article. Le conseil répartira les charges en capital nécessaires à l'objet du présent article, dans des proportions préalablement convenues et sur une période de temps raisonnable, entre les États contractants consentants dont les entreprises de transports aériens utilisent ces installations. Le conseil pourra également répartir entre ceux de ces États qui y consentent la charge des fonds de roulement nécessaires.

Assistance technique et destination des recettes.

ART. 74. — Lorsque le conseil, à la demande d'un État contractant, avance des fonds ou fournit la totalité ou une partie des aéroports ou facilités, l'arrangement peut pourvoir avec le consentement de cet État d'une part à une assistance technique pour le contrôle général et l'exploitation des aéroports et autres facilités, et d'autre part au paiement sur les recettes d'exploitation de ces aéroports et autres facilités, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres facilités, des intérêts et des amortissements.

Prise de possession des facilités.

ART. 75. — Un État contractant pourra à tout moment se dégarer de toute obligation contractée en vertu de l'article 70 et prendre possession des aéroports et autres facilités que le conseil a établis sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au conseil une somme que celui-ci considère raisonnable en la circonstance. Si l'État intéressé estime que la somme fixée par le conseil est déraisonnable, il pourra en appeler de la décision du conseil à l'assemblée, qui confirmera ou modifiera cette décision.

Remboursement de fonds.

ART. 76. — Les fonds remboursés au conseil en vertu de l'article 75 ou provenant d'intérêts et d'amortissements versés en vertu de l'article 74 seront restitués aux États visés à l'article 73 qui les ont avancés, proportionnellement à la quote-part initiale fixée par le conseil pour chacun d'eux.

CHAPITRE XVI.

Organisations d'exploitation en commun et services en pool.

Faculté d'établir des organisations d'exploitation en commun

ART. 77. — Rien dans la présente convention n'empêchera deux ou plusieurs États contractants de constituer, pour le transport aérien, 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 de quelle manière les dispositions de la présente convention visant la nationalité des aéronefs seront appliquées aux aéronefs exploités par des organismes internationaux d'exploitation.

Rôle du conseil.

ART. 78. — Le conseil pourra recommander aux États contractants intéressés de former des organisations communes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.

Participation aux organisations d'exploitation.

ART. 79. — Un État pourra faire partie d'organisations d'exploitation en commun ou participer à des accords de pool par l'intermédiaire, soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens désignées par son gouvernement. Ces entreprises pourront, au seul gré de l'État intéressé, lui appartenir en tout ou en partie ou appartenir à des personnes privées.

QUATRIÈME PARTIE.

Dispositions finales.

CHAPITRE XVII.

Autres accords et arrangements aéronautiques.

Conventions de Paris et de la Havane.

ART. 80. — 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 sur 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 États contractants, les conventions susmentionnées de Paris et de la Havane.

Enregistrement des accords en vigueur.

ART. 81. — Tous accords aéronautiques existant au moment de l'entrée en vigueur de la présente convention entre un État contractant et tout autre État, tout accord entre une entreprise de transports aériens d'un État contractant, soit avec tout autre État, soit avec une entreprise de transports aériens d'un autre État, devront être immédiatement enregistrés au conseil.

Abrogation d'arrangements incompatibles avec la convention.

ART. 82. — Les États contractants conviennent que la présente convention abroge toutes obligations et tous engagements existants entre eux qui sont incompatibles avec les dispositions de ladite convention et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ou de tels engagements. Tout État contractant qui, avant de devenir membre de l'organisation, a assumé envers un État non contractant ou un ressortissant d'un État contractant ou d'un État non contractant des obligations incompatibles avec les termes de la présente convention, prendra sans délai les mesures nécessaires pour s'en libérer. Si une entreprise de transports aériens ressortissant à un État contractant a assumé de telles obligations incompatibles, l'État auquel elle ressortit s'efforcera d'obtenir l'abrogation immédiate de ces obligations et, en tout cas, les fera abroger aussitôt que cela sera légalement possible après l'entrée en vigueur de la présente convention.

Enregistrement de tout nouvel arrangement.

ART. 83. — Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout État contractant pourra conclure tous arrangements compatibles avec les dispositions de la présente convention. Tout arrangement de cette nature sera immédiatement enregistré au conseil, qui le publiera aussitôt que possible.

CHAPITRE XVIII.

Différends et manquements aux engagements.

Règlement des différends.

ART. 84. — Dans le cas où un désaccord entre deux ou plusieurs États contractants, relativement à l'interprétation ou à l'application de la présente convention ou de ses annexes, ne pourrait être réglé par voie de négociation, le conseil statuera sur la demande de tout État qui y sera impliqué. Aucun membre du conseil ne pourra voter lors de l'examen par le conseil d'un différend auquel il est partie. Sous réserve de l'article 85, tout État contractant pourra faire appel de la décision du conseil à un tribunal arbitral *ad hoc*, accepté par les autres parties en désaccord, ou à la cour permanente de justice internationale. Tout appel de ce genre devra être notifié au conseil dans les soixante jours qui suivront la date à laquelle notification de la décision du conseil aura été reçue.

Procédure d'arbitrage.

ART. 85. — Si un État contractant, partie à un différend dont il a été fait appel, n'a pas accepté les statuts de la cour permanente de justice internationale et si les États contractants, parties au différend, ne s'entendent pas sur le choix d'un tribunal arbitral, chacun des États contractants, partie au différend, désignera un arbitre et ces arbitres nommeront un surarbitre. Au cas où l'un ou l'autre des États contractants, parties au différend, ne désignerait pas d'arbitre dans les trois mois qui suivront la date de l'appel, un arbitre sera désigné au nom de cet État par le président du conseil, qui le choisira sur une liste de personnes pleinement qualifiées établie d'avance par le conseil. Si, dans un délai de trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur le choix d'un surarbitre, le président du conseil désignera comme surarbitre une des personnes figurant sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre ensemble constitueront alors un tribunal arbitral. Tout tribunal arbitral constitué aux termes du présent article ou de l'article précédent déterminera ses propres règles de procédure et se prononcera à la majorité des voix, étant entendu toutefois que le conseil aura la faculté de décider de la procédure, en cas de retards qu'il estimerait excessifs.

Appels.

ART. 86. — A moins que le conseil n'en dispose autrement, toute décision du conseil relative à la non-conformité entre l'exploitation d'une entreprise de transports aériens internationaux et les dispositions de la présente convention, restera en vigueur tant qu'elle ne sera pas infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du conseil seront 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 seront définitives et lieront les parties.

Sanction à l'égard d'une entreprise.

ART. 87. — Chaque État contractant s'engage à ne pas autoriser le survol de son territoire par une entreprise de transports aériens ressortissant à un État contractant, si le conseil a jugé que l'entreprise en question ne se conforme pas à la décision définitive prise selon les dispositions de l'article précédent.

Sanction à l'égard d'un État.

ART. 88. — L'assemblée suspendra le droit de vote à l'assemblée et au conseil de tout État contractant trouvé en défaut par rapport aux dispositions du présent chapitre.

CHAPITRE XIX.

*Guerre.**Guerre et état de crise.*

ART. 89. — En cas de guerre, les dispositions de la présente convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des États contractants, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'appliquera à tout État contractant qui proclamera un état de crise nationale et le notifiera au conseil.

CHAPITRE XX.

*Annexes.**Adoption et amendement des annexes.*

ART. 90. — a) Les annexes prévues à l'article 54, alinéa 1) devront, pour être adoptées réunir une majorité des deux tiers des voix du conseil convoqué à cet effet et seront ensuite soumises par le conseil à chaque État contractant. Chacune de ces annexes ou tout amendement aux dispositions d'une annexe aura plein effet dans les trois mois qui suivront sa notification aux États contractants ou à une date ultérieure fixée par le conseil, à moins qu'entre temps, la majorité des États contractants aient notifié leur désapprobation au conseil.

b) Le conseil avisera immédiatement tous les États contractants de l'entrée en vigueur de toute annexe ou de tout amendement à une annexe.

CHAPITRE XXI.

*Ratifications, adhésions, amendements et dénonciations.**Ratification de la convention.*

ART. 91. — a) La présente convention sera soumise à la ratification des États signataires. Les instruments de ratification seront déposés dans les archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui notifiera la date de ce 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 qui suivra la date de dépôt du vingt-sixième instrument de ratification ou d'adhésion. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, le trentième jour qui suivra la date du dépôt de l'instrument de ratification dudit État.

c) Il incombera 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.

Adhésion à la convention.

ART. 92. — a) Après la date de la clôture des signatures, la présente convention sera ouverte à l'adhésion des États membres des Nations unies, des États associés à celles-ci et des États restés neutres pendant le conflit mondial actuel.

b) Cette adhésion s'effectuera par une notification adressée au gouvernement des États-Unis d'Amérique et prendra effet le trentième jour qui suivra la date de la réception de cette notification par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui informera tous les États contractants.

Admission d'autres États.

ART. 93. — Sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour le maintien de la paix, des États autres que ceux visés aux articles 91 et 92 a) pourront être admis à participer à la présente convention par un vote des quatre cinquièmes de l'assemblée et dans les conditions qu'elle pourrait stipuler, pourvu qu'en chaque cas soit obtenu l'assentiment de tout État envahi ou attaqué au cours de la guerre actuelle par l'État demandant à être admis.

Amendement à la convention.

ART. 94. — a) Tout amendement à la présente convention devra être approuvé par les deux tiers des voix de l'assemblée et entrera en vigueur, pour les États qui l'auront ratifié, après ratification par un nombre d'États contractants stipulé par l'assemblée. Ce nombre ne sera pas inférieur aux deux tiers du nombre total des États contractants.

b) Si l'assemblée estime qu'un amendement est de nature à justifier cette mesure elle pourra, dans la résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout État qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai fixé à partir du jour où l'amendement est entré en vigueur cessera *ipso facto* d'être membre de l'organisation et partie à la convention.

Dénonciation de la convention.

ART. 95. — a) Tout État contractant pourra dénoncer la présente convention trois ans après son entrée en vigueur, moyennant notification adressée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique qui en avisera immédiatement chacun des États contractants.

b) Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification et n'aura effet qu'à l'égard de l'État qui y aura procédé.

CHAPITRE XXII.

Définitions.

ART. 96. — Pour l'application de la présente convention, l'expression :

a) « Service aérien » signifie tout service régulier, assuré par aéronef, pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises ;

b) « Service aérien international » signifie un service aérien qui survole le territoire de deux ou plusieurs États ;

c) « Entreprise de transports aériens » signifie toute entreprise de transports aériens qui propose d'exploiter ou qui exploite un service aérien international ;

d) « Escale non commerciale » signifie une escale à toutes fins autres que celles 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, chacune faisant également foi, sera ouvert aux signatures à Washington, D. C. Les deux textes seront déposés dans les archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui en transmettra des copies certifiées conformes aux gouvernements de tous les États qui signeront la présente convention ou qui y adhéreront.