

1402

Mardi 26 juin 1945.

Accords de Chicago.

Département des postes et des chemins de fer. Proposition  
du 22 juin 1945.

Le département des postes et des chemins de fer expose ce  
qui suit:

"Une conférence internationale de l'aviation civile, à la  
quelle une délégation suisse a pris part, s'est tenue à Chicago  
du 1 novembre au 7 décembre 1944.

Cette conférence a rédigé les actes suivants:

1. Final Act (Acte final).
2. Interim Agreement on international civil aviation (Ac-  
cord provisoire sur l'aviation civile internationale).
3. Convention on international civil aviation (Convention  
relative à l'aviation civile internationale).
4. International air services transit agreement (Accord  
relatif au transit des services aériens internationaux).
5. International air transport agreement (Accord relatif au  
transport aérien international).

Notre délégation à la conférence de Chicago a signé les deux  
premiers actes, soit: l'acte final et l'accord provisoire sur  
l'aviation civile internationale. Elle n'avait pas reçu les pou-  
voirs de signer les trois autres documents.

La Légation des Etats-Unis à Berne a fait savoir au départe-  
ment politique fédéral que "le gouvernement des Etats-Unis saura  
gré d'être informé de l'action que le gouvernement suisse envi-  
sage de prendre en ce qui concerne l'acceptation des accords que  
sa délégation a déjà signés, mais que le gouvernement suisse n'a  
pas encore acceptés, ou en ce qui concerne la signature éventuel-  
le et l'acceptation des accords que sa délégation n'a pas signés  
à Chicago."

Nous avons de notre côté envisagé la procédure suivante:

Pour l'acte que notre délégation a signé - Accord provisoi-  
re sur l'aviation civile internationale - attendre d'être en  
possession de sa copie certifiée conforme et ensuite proposer au  
Conseil fédéral de faire parvenir au gouvernement des Etats-Unis  
la déclaration que la signature donnée en son nom constitue une  
acceptation de l'accord.

Pour les trois autres actes que notre délégation n'a pas  
signés - Convention relative à l'aviation civile internationale,  
Accord relatif au transit des services aériens internationaux,  
Accord relatif au transport aérien international - procéder par  
la voie de l'adhésion, ce qui aurait supprimé la formalité de la  
signature.

Mais il semble que le gouvernement des Etats-Unis attacherait un certain prix à ce que ces accords soient signés par nous. Comme nous avons tout intérêt à entretenir avec lui de bonnes relations, nous pouvons, pour lui donner satisfaction, envisager une autre procédure qui serait celle de la signature, suivie de la ratification.

Nous pouvons d'ailleurs suivre cette voie, puisque nous avons reçu récemment la copie certifiée conforme de l'acte final de la conférence de Chicago et de ses quatre appendices. En conséquence, nous avons l'honneur de vous présenter nos propositions relatives à ces accords et convention.

#### Accord provisoire sur l'aviation civile internationale.

Cet accord crée une organisation provisoire internationale de caractère technique et consultatif aux fins d'une collaboration générale dans le domaine de l'aviation civile internationale, qui portera le nom d'Organisation internationale provisoire de l'Aviation civile. Elle sera composée d'une Assemblée provisoire et d'un Conseil provisoire avec siège au Canada. Elle est établie pour une période qui durera jusqu'à ce qu'une nouvelle convention permanente de l'Aviation civile entre en vigueur ou qu'une autre conférence internationale d'aviation civile prenne d'autres dispositions, cette période ne pouvant en aucun cas dépasser une durée de trois ans à compter de la mise en vigueur du présent accord.

L'Assemblée se réunira une fois par an et en outre sur convocation du Conseil ou à la demande de dix Etats membres de l'organisation. Chaque Etat membre aura droit à une voix, les votes de l'Assemblée ayant lieu à la majorité des Etats membres présents, le quorum requis pour que l'Assemblée puisse délibérer valablement étant formé par la majorité des Etats membres.

Les pouvoirs de l'Assemblée sont:

Elire son président, les autres hauts fonctionnaires, les Etats membres qui seront représentés au Conseil.

Examiner les rapports du Conseil et décider de toute question dont elle est saisie par celui-ci.

Fixer ses règles de procédure et établir tous comités et commissions qu'elle jugera nécessaire.

Approuver le budget et déterminer les dispositions financières de l'organisation.

Saisir le Conseil de toute question particulière aux fins d'examen et de rapport, lui déléguer tous pouvoirs jugés nécessaires à l'exercice des fonctions de l'organisation.

Traiter toute question qui n'est pas du ressort du Conseil.

Le Conseil est composé au maximum de 21 Etats membres élus pour deux ans par l'Assemblée. Il nommera son président dont il fixera le traitement. Celui-ci n'aura pas le droit de vote. Il ne sera pas forcément 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 sera remplacé par l'Etat qu'il représentait. Le Président convoque le Conseil, préside ses séances, représente le Conseil



et remplit en son nom les fonctions qui lui sont attribuées. Un ou plusieurs vice-présidents sont élus par le Conseil.

Le premier Conseil, élu par la conférence de Chicago, sera composé des représentants des Etats suivants: Grande-Bretagne, Etats-Unis, France, Brésil, Pays-Bas, Mexique, Belgique, Canada, Inde, Irak, Norvège, Pérou, Chine, Australie, Egypte, Tchécoslovaquie, Turquie, Salvador, Chili, Colombie. Un siège n'a pas été pourvu, étant réservé en principe à l'URSS.

Les décisions du Conseil ne sont valables que si elles ont été approuvées par la majorité de tous les membres du Conseil.

Tout Etat membre peut participer aux délibérations du Conseil lorsque la décision à prendre l'intéresse particulièrement, mais sans droit de vote.

Les pouvoirs du Conseil sont:

Donner suite aux directives de l'Assemblée.

Déterminer sa propre organisation et ses règles de procédure.

Déterminer le mode de nomination, le traitement et les conditions de service des employés.

Nommer le secrétaire général.

Etablir tous comités utiles, entre autres: un comité de transport aérien, un comité de navigation aérienne, un comité de convention internationale sur l'aviation civile. Chaque Etat membre pourra nommer un représentant à ces comités.

Soumettre à l'Assemblée le projet de budget et les comptes de l'exercice.

Conclure avec d'autres organismes internationaux tous arrangements susceptibles de faciliter la tâche de l'organisation.

Maintenir la liaison avec les Etats membres et leur demander tous renseignements dont il pourrait avoir besoin.

Recevoir, enregistrer et tenir à la disposition des Etats membres tous contrats ou accords relatifs à l'aviation internationale.

Diriger et coordonner les travaux des divers comités, recevoir et examiner leurs rapports et les transmettre aux Etats membres avec ses décisions.

Faire des recommandations aux Etats membres relatives aux questions techniques.

Soumettre un rapport annuel à l'Assemblée.

Sur demande des parties intéressées, fonctionner comme tribunal arbitral pour tout différend entre Etats membres portant sur des questions d'aviation civile internationale.

Convoquer sur demande de l'Assemblée une autre conférence internationale de l'aviation civile.

Les fonctions du Comité de transport aérien sont:

Observer, classer et rapporter tous les faits relatifs à l'origine et au volume du trafic aérien international ainsi qu'au rapport entre ce trafic ou la demande qui en est faite et les services en exploitation.

- 4 -

Recueillir, analyser et rapporter les renseignements relatifs aux subventions, tarifs et frais d'entretien.

Etudier toutes questions se rapportant à l'organisation et à l'exploitation des services aériens internationaux.

Etudier toutes les questions laissées en suspens par la conférence de Chicago et faire rapport à l'Assemblée,

Les fonctions du Comité de navigation aérienne sont:

Etudier, interpréter et donner des avis sur toutes les questions techniques faisant l'objet des annexes à la convention relative à l'aviation civile internationale, et recommander l'adoption de conditions minima et de règles uniformes.

Poursuivre la préparation des annexes techniques.

Les fonctions du Comité de convention internationale d'aviation civile sont de continuer l'étude d'une convention internationale d'aviation civile.

Le Secrétaire général est le principal agent exécutif et administratif de l'organisation. Il soumettra à intervalles réguliers des rapports sur la marche des travaux du Secrétariat au Conseil. Il nommera les membres du Secrétariat et le personnel nécessaire au bon fonctionnement de l'organisation.

Chaque Etat membre supporte les frais de ses représentants à l'Assemblée, au Conseil et aux divers Comités.

Les frais de l'organisation sont supportés par les Etats membres dans les proportions à établir par l'Assemblée, chaque Etat membre devant avancer les fonds pour faire face aux dépenses initiales de l'organisation.

L'Assemblée pourra suspendre le droit de vote à tout Etat membre qui ne se serait pas acquitté dans un délai raisonnable de ses obligations financières.

L'organisation remplira aussi les fonctions spéciales qui lui sont dévolues par les accords sur le transit des services aériens et sur les transports aériens.

Cet accord reproduit en outre certaines règles de droit public aérien qui sont contenues dans la convention de Paris du 13 octobre 1919, à laquelle la Suisse a adhéré le 1 octobre 1934. Ce sont en particulier:

Droit de souveraineté de chaque Etat sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire.

Définition du territoire.

Application de l'accord aux aéronefs civils à l'exclusion des aéronefs d'Etat.

Obligation d'atterrir sur un aéroport douanier pour tout aéronef venant de l'étranger, et obligation de partir d'un aéroport douanier pour tout aéronef se rendant à l'étranger.

Application de la réglementation de la navigation aérienne d'un Etat à tous les aéronefs survolant son territoire, ainsi que de tous règlements relatifs à la police d'entrée



et de sortie, à l'immigration, aux passeports, à la douane.

Obligation pour les Etats de prendre les mesures sanitaires pour éviter la propagation de maladies contagieuses.

Droit de désigner des routes aériennes et les aérodromes à utiliser.

Droit d'imposer le paiement de taxes pour l'utilisation des aéroports et des installations, ces taxes devant être les mêmes pour les aéronefs des autres Etats membres que pour les aéronefs nationaux.

Droit de visite à l'arrivée et au départ de tout aéronef.

Obligation de fournir toutes aides utiles à la navigation aérienne (radiocommunications, services météorologiques).

Obligation de venir en aide aux aéronefs en détresse sur son territoire.

Faire en cas d'accidents graves survenus à un aéronef une enquête à laquelle l'Etat dont l'aéronef a la nationalité peut assister par des observateurs.

Enumération des documents de bord qui doivent se trouver à bord de l'aéronef.

Réglementation de l'utilisation des appareils de radiocommunication.

Obligation pour les aéronefs d'avoir un certificat de navigabilité, et pour les membres du personnel navigant des brevets et licences.

Reconnaissance de la validité des certificats, des brevets et des licences délivrées par tout autre Etat membre.

Obligation de tenir un livret de bord.

Faculté d'interdire ou de contrôler l'emploi d'appareils photographiques à bord d'aéronefs.

Possibilité de demander l'assistance du Conseil pour construire des aéroports ou des installations techniques.

Droit d'exploiter des lignes aériennes en pool entre une société nationale et une société étrangère.

Obligation pour chaque Etat de transmettre au Conseil la copie de tous les contrats et accords se rapportant à l'aviation internationale, et d'exiger de leurs entreprises de transports aériens le dépôt auprès du Conseil de rapports sur leur trafic et leur prix de revient, ainsi que des états financiers indiquant entre autres le montant et l'origine de leurs recettes.

L'accord pourra être dénoncé moyennant préavis de six mois donné au Secrétaire général.

Il y a lieu de relever intégralement l'article traitant de la signature de l'accord:

"Les soussignés, délégués à la conférence internationale d'aviation civile réunie à Chicago le 1er novembre 1944 ont apposé leurs signatures au présent accord provisoire, étant entendu que chacun des gouvernements au nom desquels l'accord a été signé fera savoir aussitôt que possible au gouvernement des Etats-Unis d'Amérique si la signature donnée en son nom constitue ou non une acceptation de l'accord par ce gouvernement et une o-

bligation irrévocable."

L'accord entrera en vigueur lorsqu'il aura été accepté par 26 Etats.

En résumé, cet accord provisoire crée une nouvelle organisation internationale provisoire de l'aviation civile et sanctionne un certain nombre de règles actuelles du droit public aérien international.

Un organe international, de caractère technique et consultatif est nécessaire, l'aviation commerciale étant par essence internationale. Nous sommes d'avis que la Suisse, qui a toujours pris part aux travaux des commissions internationales dans le domaine de l'aviation, doit continuer cette politique et participer à la nouvelle organisation provisoire. Elle devra naturellement supporter une part des frais de cette organisation, part qui est encore indéterminée. Comme il s'agit d'une convention provisoire, dont la durée ne peut pas excéder 3 ans dès sa mise en vigueur, le Conseil fédéral est compétent pour la ratifier.

#### Convention relative à l'aviation civile internationale.

Cette convention reproduit également les principes du droit public aérien international qui sont déjà contenus dans la convention de Paris du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne, à laquelle la Suisse a adhéré le 1er octobre 1934, et contenus en partie dans l'accord provisoire sur l'aviation civile internationale que nous avons analysé ci-dessus. Aussi nous ne relèverons ici que les dispositions de cette convention qui ne se retrouvent pas dans la convention de Paris.

L'article 4 prévoit que chaque Etat contractant convient de ne pas se servir de l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la présente convention.

Tandis que l'article 26 de la convention de Paris interdit le transport par aéronef des explosifs, armes et munitions de guerre dans la navigation internationale, l'article 35 de la convention de Chicago soumet ces transports à une permission spéciale de l'Etat survolé.

La convention de Paris comprenait des annexes techniques qui avaient la même valeur que la convention et qui étaient par conséquent obligatoires. La convention de Chicago sera aussi suivie d'annexes, dont l'application est recommandée aux Etats contractants. Si ceux-ci n'appliquent pas strictement les annexes, ils doivent informer l'Organisation internationale de l'aviation civile des différences existant entre leurs propres méthodes et celles d'usage international (art. 37, 38 et 39).

La convention de Chicago institue une "Organisation internationale de l'aviation civile" qui remplacera, lorsqu'elle entrera en vigueur, l'organisation provisoire que nous avons analysée ci-dessus. Cette organisation se compose d'une assemblée, d'un conseil et de tous autres organismes qui pourraient devenir nécessaires. Le but de cette organisation est de développer les principes et la technique de la navigation aérienne, de favoriser l'établissement et de stimuler le développement des transports aériens internationaux.



- 7 -

Toute cette organisation est réglée par des dispositions qui sont semblables à celles qui règlent l'organisation provisoire instituée par l'accord provisoire sur l'aviation civile internationale. Nous pouvons donc nous dispenser de les examiner en détail.

L'organisation pourra conclure des accords spéciaux avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour le maintien de la paix, ainsi qu'avec d'autres organismes internationaux dans le but de faciliter l'exécution de sa tâche.

Le conseil peut prendre avec les Etats contractants des arrangements pour que les aéroports et installations de navigation aérienne assurent la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'exploitation économique des services aériens internationaux. Les frais en résultant sont, ensuite d'entente entre parties, supportés totalement ou partiellement par l'organisation ou par l'Etat intéressé.

La convention autorise l'exploitation en commun entre plusieurs Etats de lignes aériennes ou la création de pools.

Chaque Etat contractant s'engage, dès l'entrée en vigueur de la convention de Chicago, de dénoncer la convention de Paris du 13 octobre 1919, qui sera dès lors remplacée par celle de Chicago. Tout autre accord, dont les dispositions ne seraient pas compatibles avec celles de la convention de Chicago, doit également être résilié.

La convention institue une procédure d'arbitrage pour résoudre les différends entre Etats contractants relatifs à l'interprétation ou à l'application de la convention et de ses annexes.

Les Etats signataires de la convention doivent la ratifier. Elle entrera en vigueur lorsque 26 Etats l'auront ratifiée ou y auront adhéré.

Sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée pour le maintien de la paix, tous Etats autres que les Etats membres des Nations Unies, les Etats associés à celles-ci et les Etats qui sont restés neutres pendant le conflit mondial actuel pourront être admis à participer à la convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée et dans les conditions qu'elle pourrait stipuler pourvu que l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué au cours de la guerre actuelle par l'Etat candidat soit obtenu.

Tout Etat contractant pourra dénoncer la convention trois ans après son entrée en vigueur, la dénonciation prenant effet un an après la date de la réception de la notification qui doit être adressée au gouvernement des Etats-Unis.

Cette convention relative à l'aviation civile internationale peut sans inconvénient être signée par la Suisse puisque ses dispositions en dehors de celles qui ne font que reproduire des principes que nous avons déjà acceptés par notre adhésion à la convention de Paris du 13 octobre 1919 sont logiques et raisonnables. Nous estimons cependant que sa ratification ne devra intervenir que plus tard, soit à un moment où l'on saura que les principaux Etats du monde l'ont ratifiée.

aussitôt que possible au gouvernement des Etats-Unis et la

Accord relatif au transit des services aériens internationaux.

Cet accord institue pour les services aériens internationaux réguliers les deux premières libertés de l'air, soit:

le privilège de survoler le territoire d'un Etat contractant sans atterrir (droit de survol en transit);

le privilège d'atterrir sur le territoire d'un Etat pour des raisons non commerciales (droit aux escales techniques).

La création de ces deux libertés offre un réel progrès et est de nature à faciliter l'exploitation des lignes aériennes internationales.

Sous le régime du droit public aérien international actuel, une ligne aérienne ne peut pas survoler en transit le territoire d'un Etat sans avoir obtenu au préalable une concession de celui-ci. Pour exploiter une ligne directe Zurich-Londres, il faut être au bénéfice d'une concession de la France, dont le territoire est survolé en transit. A l'avenir, si l'accord proposé est accepté, il ne sera plus nécessaire pour l'exploitation de cette ligne directe Zurich-Londres d'avoir une concession de la France. Les avions en service sur cette ligne pourront même effectuer des escales techniques en France sans qu'on ait l'obligation de demander une autorisation spéciale. Il en résultera une simplification des formalités à remplir, puisqu'on ne devra plus traiter qu'avec l'Etat de destination de la ligne, ce qui supprime par là-même tous les marchandages auxquels on était exposé de la part de l'Etat dont le territoire était survolé en transit.

L'accord prévoit qu'un Etat contractant qui accorde aux entreprises de transports aériens d'un autre Etat contractant le privilège de faire des escales techniques pourra exiger que ces entreprises les transforment en escale commerciale.

Il autorise chaque Etat contractant à désigner la route aérienne qui devra être suivie au-dessus de son territoire et les aéroports qui devront être utilisés par un service aérien international. Chaque Etat peut réclamer le paiement de taxes pour l'usage de ses aéroports et installations, à la condition que ces taxes soient les mêmes pour tous les aéronefs affectés à des services internationaux.

Chaque Etat contractant peut refuser ou révoquer une autorisation accordée à une entreprise de transports aériens d'un autre Etat s'il a des doutes qu'une part importante de propriété et le contrôle effectif de cette entreprise sont entre les mains de ressortissants d'un Etat partie à l'accord, ou si cette entreprise ne se conforme pas à ses lois ou ne remplit pas les obligations que lui impose le présent accord.

L'accord prévoit encore la procédure à suivre en cas de conflits entre deux Etats, soit lorsqu'un Etat contractant s'estime lésé par une mesure prise par un autre Etat contractant, soit lorsqu'un différend surgit relativement à l'interprétation ou l'application de l'accord.

Chaque Etat contractant pourra dénoncer l'accord moyennant un préavis d'un an notifié au gouvernement des Etats-Unis.

Les Etats qui auront signé cet accord devront faire savoir aussitôt que possible au gouvernement des Etats-Unis si la



signature donnée en leur nom constitue une acceptation de l'accord et une obligation irrévocable. Tout Etat membre de l'organisation internationale de l'aviation civile pourra adhérer à cet accord.

Ainsi que nous l'avons dit, cet accord offre des avantages qui faciliteront l'exploitation des lignes aériennes internationales, et nous sommes d'avis qu'il peut être signé et ratifié par le Conseil fédéral.

#### Accord relatif au transport aérien international.

Cet accord consacre ce que l'on a appelé les 5 libertés de l'air, soit:

1. Le privilège de survoler le territoire d'un Etat contractant sans atterrir;
2. Le privilège d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant pour des raisons non commerciales;
3. Le privilège de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises embarqués sur le territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité;
4. Le privilège d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité;
5. Le privilège d'embarquer des passagers, du courrier et des marchandises à destination du territoire de tout autre Etat contractant et le privilège de débarquer des passagers, du courrier et des marchandises en provenance du territoire de tout autre Etat contractant.

Les privilèges des chiffres 3, 4 et 5 ne visent que les services long-courrier sur une route constituant un itinéraire raisonnablement direct à travers le territoire d'un Etat contractant, pour des aéronefs en provenance ou à destination du territoire métropolitain de l'Etat dont ces aéronefs possèdent la nationalité. Ainsi, pour ces lignes, il ne sera plus nécessaire, pour pouvoir les exploiter, d'être au bénéfice d'une concession ou d'une autorisation d'un Etat contractant. C'est donc, pour ces lignes, la liberté complète. Un Etat contractant sera obligé d'accepter sur son territoire l'exploitation d'une ligne aérienne au long-courrier, même s'il estime qu'elle n'est pas nécessaire à son économie, et même si elle constitue une concurrence dangereuse pour ses entreprises nationales de transport aérien.

Cet accord reproduit en outre les dispositions qui sont contenues dans l'accord relatif au transit des services aériens internationaux. Il stipule de plus que les Etats contractants doivent résilier tout accord qui comprendrait des obligations en contradiction avec ses dispositions. Chaque Etat contractant prend l'engagement de tenir compte, lors de l'établissement de ses lignes long-courrier, des intérêts des autres Etats contractants, afin de ne pas gêner leurs services régionaux ou leurs services long-courrier. Un Etat contractant peut ne pas accepter la 5e liberté telle qu'elle est prévue par l'accord; il n'accordera et ne recevra dans ce cas que les quatre premiers privilèges prévus par l'accord.

Chaque Etat contractant peut dénoncer l'accord moyennant un préavis d'un an notifié au gouvernement des Etats-Unis.

- 10 -

Les Etats qui auront signé cet accord devront faire savoir aussitôt que possible au gouvernement des Etats-Unis si la signature donnée en leur nom constitue une acceptation de l'accord et une obligation irrévocable. Tout Etat membre de l'organisation internationale de l'aviation civile pourra adhérer à cet accord.

Nous estimons que nous devons faire preuve d'une certaine prudence en ce qui concerne cet accord. Les libertés qu'il accorde sont de telle nature qu'il est difficile aujourd'hui, alors que l'exploitation normale des lignes aériennes est suspendue, de se faire une image exacte des avantages et des inconvénients qu'il apporte. Il serait prématuré à notre avis de signer cet accord, alors que nous ne sommes pas encore convaincus qu'il pourrait être ratifié par le Conseil fédéral. Nous devons cependant ne pas perdre de vue la question de la ratification de cet accord et nous devons continuer nos études pour pouvoir plus tard faire une proposition à ce sujet.

Au 23 mars 1945, les accords de Chicago étaient signés:

Acte final	par 54 Etats.
Accord provisoire sur l'aviation civile internationale	par 44 Etats.
Convention relative à l'aviation civile internationale	par 41 Etats.
Accord relatif au transit des services aériens internationaux	par 37 Etats.
Accord relatif au transport aérien international	par 24 Etats.

Ont ratifié la signature: de l'accord provisoire sur l'aviation civile internationale: Canada, Hollande, Etats-Unis, Norvège, Ethiopie, Pologne;

de l'accord relatif au transit des services aériens internationaux: Canada, Hollande, Etats-Unis, Norvège, Ethiopie, Pologne;

de l'accord relatif au transport aérien international: Hollande (seulement les quatre premières libertés), Etats-Unis, Ethiopie.

Le département politique fédéral, à qui nous avons soumis la présente proposition, l'a approuvée."

Il est dès lors

La décision est la suivante :

1. de faire savoir au gouvernement des Etats-Unis d'Amérique que la signature apposée en son nom sur l'accord provisoire sur l'aviation civile internationale constitue une acceptation par lui de cet accord;
2. de charger notre ministre à Washington de signer en son nom la convention relative à l'aviation civile internationale;
3. de charger notre ministre à Washington de signer en son nom l'accord relatif au transit des services aériens internationaux et de faire savoir au gouvernement des Etats-Unis d'Amérique que cette signature constitue une acceptation par lui de cet accord.

Extrait du procès-verbal (2) à la chancellerie pour l'établissement des pleins-pouvoirs, au département politique pour exécution, au département des finances et des douanes et au département des postes et des chemins de fer pour leur information.

Pour extrait conforme:

Le secrétaire,

*Ch. Oser*