

5107

**MESSAGE**

du

Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant la ratification par la Suisse de la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale (convention de Chicago).

(Du 27 septembre 1946.)

---

Monsieur le Président et Messieurs,

Nous avons l'honneur de vous soumettre ci-après un message concernant la ratification par la Suisse de la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.

**I.**

Par arrêté du 18 juin 1934 (\*), l'Assemblée fédérale avait autorisé le Conseil fédéral à adhérer à la convention du 13 octobre 1919 révisée portant réglementation de la navigation aérienne (convention de Paris).

L'adhésion de la Suisse à cette convention fut donnée le 1<sup>er</sup> octobre 1934. Dès cette date, notre pays fit partie de la commission internationale de navigation aérienne, dont le siège est à Paris, et prit une part active à ses travaux, ainsi qu'à ceux des divers comités spéciaux qu'elle avait créés.

Les Etats qui font partie de la commission internationale de navigation aérienne sont: Argentine, Australie, Belgique, Bulgarie, Canada, Danemark, Espagne, Finlande, France, Grande-Bretagne et Irlande du Nord, Grèce, Inde, Irak, Irlande, Italie, Japon, Norvège, Nouvelle-Zélande, Paraguay, Pays-Bas, Pérou, Pologne, Portugal, Roumanie, Siam, Suède, Suisse, Tchécoslovaquie, Union Sud-africaine, Uruguay, Yougoslavie.

La guerre interrompit forcément les travaux de cette commission internationale. Mais elle fit prévoir que la navigation aérienne serait, dès

(\*) RO 50, 665.



que les hostilités auraient pris fin, intercontinentale, par suite des extraordinaires progrès accomplis dans la construction des avions et les méthodes de navigation.

Les Etats-Unis d'Amérique, sous la pression des nécessités de la guerre, ont augmenté considérablement leur production aéronautique, plus spécialement celle des bombardiers et des avions de transport militaire. Ils se sont rendu compte de l'important développement que prendrait l'aviation commerciale et ont vu qu'il était, en prévision de ce développement, nécessaire d'unifier pour le monde entier les principes du droit public aérien international. Les transports aériens destinés à relier entre eux les continents doivent être soumis dans tous les Etats à un seul et même régime juridique, sinon leur exploitation se heurtera à des difficultés insurmontables.

Les Etats-Unis d'Amérique prirent donc l'initiative de convoquer une conférence internationale de l'aviation civile, qui se tint à Chicago du 1<sup>er</sup> novembre au 7 décembre 1944 et à laquelle prirent part les représentants de 54 Etats, membres des Nations Unies, ou associés à celles-ci, ou qui étaient restés neutres pendant le conflit mondial, la Suisse figurant parmi ces derniers.

Cette conférence de Chicago rédigea les documents suivants:

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

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

Le 26 juin 1945, nous décidâmes:

de faire savoir au gouvernement des Etats-Unis d'Amérique que la signature apposée en notre nom sur l'accord provisoire sur l'aviation civile internationale constitue une acceptation par nous de cet accord;

de charger notre ministre à Washington de signer en notre nom la convention relative à l'aviation civile internationale;

de charger notre ministre à Washington de signer en notre 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 nous de cet accord.

Notre décision du 26 juin 1945 contenait les considérations suivantes:

*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 nécessaires.

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. Le président 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'Union des Républiques socialistes soviétiques.

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.

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 des 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<sup>er</sup> 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 (radio-communications, 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 radiocommunications.

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 délivrés 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 1<sup>er</sup> 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 obligation 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 de 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 trois ans dès sa mise en vigueur, le Conseil fédéral peut l'approuver lui-même.

#### *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 actuel du droit public aérien international, 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<sup>o</sup> Le privilège de survoler le territoire d'un Etat contractant sans atterrir;
- 2<sup>o</sup> Le privilège d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant pour des raisons non commerciales;
- 3<sup>o</sup> 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<sup>o</sup> 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 5<sup>e</sup> 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.

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, 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.

Ajoutons qu'au 30 août 1946, l'état des signatures et des ratifications des accords et conventions de Chicago était le suivant:

*Acte final*: 54 signatures.

*Accord provisoire sur l'aviation civile internationale*:

54 signatures                      46 ratifications.

*Convention relative à l'aviation civile internationale*:

50 signatures                      12 ratifications.

*Accord relatif au transit des services aériens internationaux*:

47 signatures                      29 ratifications.

*Accord relatif au transport aérien international*:

30 signatures                      15 ratifications.

Ainsi, la Suisse est à ce jour partie à l'accord provisoire sur l'aviation civile internationale et à l'accord relatif au transit des services aériens internationaux. Le Conseil fédéral était compétent pour ratifier directement ces deux accords internationaux, le premier étant provisoire et sa durée ne pouvant pas excéder trois ans, le second pouvant être résilié moyennant dénonciation donnée une année d'avance au gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et étant en réalité un accord provisoire réglant une partie de la circulation aérienne internationale. Or de tels accords ont toujours été ratifiés directement par le Conseil fédéral (convention provisoire réglant la circulation aérienne entre la Suisse et l'Allemagne du 28 décembre 1920, entre la Suisse et la Belgique du 1<sup>er</sup> août 1922, entre la Suisse et la France du 1<sup>er</sup> mars 1920, entre la Suisse et la Grande-Bretagne du 1<sup>er</sup> mars 1920, entre la Suisse et les Pays-Bas du 26 août 1926, entre la Suisse et le territoire de la Sarre du 15 septembre 1928, entre la Suisse et l'Autriche du 7 septembre 1935, entre la Suisse et la Hongrie du 9 décembre 1936). Ces conventions provisoires étaient d'ailleurs plus complètes et détaillées que l'accord relatif au transit des services aériens.

## II.

La convention relative à l'aviation civile internationale reproduit les principes qui sont déjà contenus dans la convention de Paris du 13 octobre 1919, à laquelle, ainsi que nous l'avons dit, la Suisse a adhéré le 1<sup>er</sup> octobre 1934. Elle contient en outre des dispositions nouvelles, qui complètent heureusement le droit actuel.

Nous nous trouvons donc non pas en face d'un droit nouveau, mais en face d'une confirmation du droit actuel, auquel la Suisse est soumise. En passant en revue les articles de cette convention, nous indiquerons les articles de la convention de Paris (appelée par abréviation « Paris ») qui contiennent les mêmes principes.

*1<sup>re</sup> PARTIE*  
NAVIGATION AÉRIENNE

*Chapitre I.*

**Principes généraux et domaine de la convention.**

*L'article 1* reconnaît la souveraineté de chaque Etat sur l'espace atmosphérique au-dessus de son territoire. (Paris, art. 1<sup>er</sup>, 1<sup>er</sup> al.)

*L'article 2* définit le territoire d'un Etat. (Paris, art. 1<sup>er</sup>, 2<sup>e</sup> al., et 40.)

*L'article 3* définit les aéronefs d'Etat et précise qu'ils ne pourront pas survoler un autre Etat sans autorisation spéciale préalable. (Paris, art. 30, 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> al., et 32.)

*L'article 4* traitant de l'abus de l'aviation civile contient un principe qui ne se retrouve pas dans la convention de Paris, probablement parce que celle-ci l'estimait évident.

*Chapitre II.*

**Survol du territoire des Etats contractants.**

*L'article 5* accorde la liberté de survol du territoire des Etats contractants aux aéronefs d'un Etat contractant qui ne sont pas affectés à des transports aériens internationaux réguliers. (Paris, art. 2 et 15, 1<sup>er</sup> al.)

*L'article 6* soumet les services aériens internationaux réguliers à une concession délivrée par les Etats survolés. L'article 15, 4<sup>e</sup> al., de la convention de Paris donnait le droit à chaque Etat contractant de subordonner à son autorisation spéciale la création et l'exploitation de lignes aériennes internationales régulières. En pratique, chaque Etat avait fait usage de ce droit, et toutes les lignes aériennes internationales régulières devaient être, pour pouvoir être exploitées, au bénéfice d'une concession de tous les Etats survolés.

*L'article 7* réserve en principe le cabotage aux entreprises de transports aériens nationales. (Paris, art. 16.)

*L'article 8* interdit le survol d'un Etat par un aéronef susceptible d'être dirigé sans pilote, à moins d'une autorisation spéciale de l'Etat survolé. (Paris, art. 15, 2<sup>e</sup> al.)

*L'article 9* donne le droit à chaque Etat de créer des zones interdites, temporaires ou permanentes pour des raisons militaires, ou dans l'intérêt de la sécurité publique, ou dans des circonstances exceptionnelles ou pendant une période de crise nationale. (Paris, art. 3, 1<sup>er</sup> et 4<sup>e</sup> al., et 4.)

*L'article 10* oblige tout aéronef qui n'a pas le droit de survoler le territoire d'un Etat en transit d'atterrir sur un aéroport désigné par cet Etat. (Paris, art. 15, 3<sup>e</sup> al.)

L'article 11 déclare que les règles de la navigation aérienne d'un Etat sont applicables à tous les aéronefs survolant le territoire de celui-ci. (Paris, art. 2, 2<sup>e</sup> al.)

L'article 12 prévoit que chaque Etat contractant s'engage à faire respecter les règles de la navigation aérienne par tous les aéronefs survolant son territoire et par ses aéronefs nationaux en quelque lieu qu'ils se trouvent. (Paris, art. 25.)

L'article 13 soumet les passagers et les équipages à toutes les lois d'un Etat contractant régissant la navigation aérienne, l'immigration, les passeports, la quarantaine lorsqu'ils sont sur son territoire. La convention de Paris ne contient pas ce principe, qui est cependant reconnu par le droit public international.

L'article 14 oblige les Etats à prendre les mesures nécessaires pour éviter la propagation des maladies contagieuses par aéronefs. La convention de Paris n'a aucune disposition semblable, mais cette matière est réglée en détail par une convention sanitaire internationale pour la navigation aérienne signée à La Haye le 12 avril 1933.

L'article 15 régleme les taxes d'aéroport ainsi que des divers services mis à la disposition de la navigation aérienne qui doivent être les mêmes pour les aéronefs de tout Etat contractant que pour les aéronefs nationaux. (Paris, art. 24.)

L'article 16 donne le droit aux autorités compétentes d'un Etat contractant de visiter à leur entrée et à leur sortie les aéronefs d'un autre Etat contractant. (Paris, art. 21.)

### *Chapitre III.*

#### **Nationalité des aéronefs.**

L'article 17 règle la nationalité des aéronefs, qui est celle de l'Etat sur le registre duquel ils sont immatriculés. (Paris, art. 6.)

Les articles 18 et 19 règlent l'immatriculation des aéronefs. (Paris, art. 7 et 8.)

L'article 20 rend obligatoire le port de marques de nationalité et d'immatriculation pour les aéronefs. (Paris, art. 10.)

L'article 21 régleme la communication par un Etat contractant aux autres Etats contractants des renseignements sur l'immatriculation et la propriété de ses aéronefs nationaux. (Paris, art. 9.)

### *Chapitre IV.*

#### **Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne.**

Les articles 22 à 24 règlent des questions douanières et correspondent à la pratique en usage dans la navigation aérienne internationale, pratique

qui est codifiée par l'annexe H de la convention de Paris et par des accords bilatéraux entre Etats.

L'article 25 oblige tout Etat contractant à venir en aide aux aéronefs en détresse sur son territoire. (Paris, art. 22.)

L'article 26 oblige dans certains cas précis tout Etat contractant à ouvrir une enquête lorsqu'un accident est survenu sur son territoire à un aéronef d'un autre Etat contractant, et autorise l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité à envoyer des observateurs à cette enquête et à prendre connaissance du rapport et des conclusions. Cette réglementation correspond à un usage établi dans la navigation aérienne internationale.

L'article 27 accorde des exemptions de saisie pour contrefaçons de brevet en faveur des aéronefs employés dans la navigation aérienne internationale: (Paris, art. 18.)

L'article 28 oblige chaque Etat contractant à créer, dans la mesure du possible, des facilités pour la navigation aérienne et à uniformiser selon des standards internationaux le service de la sécurité aérienne. (Paris, art. 35.)

### Chapitre V.

#### Conditions à remplir par les aéronefs.

Les articles 29, 30 et 31 indiquent les documents qui doivent se trouver à bord des aéronefs, ainsi que les règles à observer pour avoir à bord un appareil de radiocommunication. (Paris, art. 11, 14 et 19.)

Les articles 32 et 33 traitent des brevets et licences du personnel navigant et de la reconnaissance par un Etat contractant de la validité des certificats de navigabilité, des brevets et licences du personnel navigant délivrés par un autre Etat contractant. (Paris, art. 12 et 13.)

L'article 34 impose l'obligation de tenir pour chaque aéronef employé à la navigation internationale un livret de bord. (Paris, art. 19.)

L'article 35, 1<sup>er</sup> al., n'autorise le transport de munitions de guerre ou de matériel de guerre par un aéronef que moyennant l'autorisation de l'Etat survolé. La convention de Paris, article 26, interdisait de tels transports, ce qui à la pratique s'est révélé excessif.

L'article 35, 2<sup>e</sup> alinéa, réserve le droit à tout Etat contractant d'interdire, pour des raisons de sécurité publique, le transport d'autres objets que ceux qui sont mentionnés par le 1<sup>er</sup> alinéa. (Paris, art. 28.)

L'article 36 autorise chaque Etat contractant à réglementer l'emploi d'appareils photographiques à bord d'aéronefs au-dessus de son territoire. (Paris, art. 27.)

## *Chapitre VI.*

### Standards internationaux et règles recommandées.

Ce chapitre prévoit la création d'annexes techniques à la convention pour régler et uniformiser tous les points ayant trait à la sécurité, à la régularité et au bon fonctionnement de la navigation aérienne.

Ce système d'annexes techniques avait aussi été adopté par la convention de Paris, articles 34 et 35. Mais les annexes de la convention de Paris, une fois adoptées par la commission de navigation aérienne, étaient obligatoires pour tous les Etats, avec cette exception que les modifications à l'annexe H réglementant les questions douanières, devaient être ratifiées par les Etats parties à la convention.

Les annexes prévues par la convention de Chicago ne sont en revanche pas obligatoires pour les Etats contractants, et les articles 38 à 40 règlent la procédure à suivre lorsqu'un Etat n'applique pas strictement les principes contenus dans ces annexes.

Les *articles 41 et 42* contiennent des prescriptions transitoires pour les certificats de navigabilité et les licences du personnel navigant.

## DEUXIÈME PARTIE

### L'ORGANISATION INTERNATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

#### *Chapitre VII.*

#### L'organisation.

L'*article 43* crée l'organisation internationale de l'aviation civile, composée d'une assemblée, d'un conseil et de tous autres organismes qui pourraient être créés.

La convention de Paris avait créé (art. 34) la commission internationale de navigation aérienne, qui avait un secrétariat permanent à Paris.

Il est évident que pour veiller à l'application de la convention et des divers règlements qui en découlent, les améliorer et adapter les règles techniques aux progrès accomplis dans la construction des aéronefs et des instruments radioélectriques, il faut disposer d'un organe permanent qui a en outre la mission de maintenir un contact très étroit entre les Etats parties à la convention. Les deux conventions ont reconnu cette nécessité.

L'*article 44* fixe la tâche de l'organisation internationale de l'aviation civile, qui 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.

L'article 45 prévoit qui fixera le siège permanent de l'organisation. Le siège de l'organisation provisoire de l'aviation civile internationale, organe créé par l'accord provisoire sur l'aviation civile internationale, a été fixé par la conférence de Chicago à Montréal (Canada). Il faut s'attendre que l'organisation définitive qui succédera à l'organisation provisoire conservera le même siège.

L'article 46 charge le conseil provisoire créé par l'accord provisoire sur l'aviation civile internationale de convoquer la première assemblée, dès que la convention sera entrée en vigueur.

L'article 47 donne à l'organisation la capacité juridique.

### *Chapitre VIII.*

#### **L'assemblée.**

L'article 48 régleme la convocation de l'assemblée, le droit de représentation des Etats, le droit de vote, le quorum, les votations.

L'article 49 fixe les pouvoirs de l'assemblée qui sont ceux normalement prévus pour toute assemblée.

### *Chapitre IX.*

#### **Le conseil.**

L'article 50 fixe la composition et détermine le mode de nomination du conseil.

L'article 51 précise les fonctions du président du conseil.

L'article 52 régleme les votations au conseil.

L'article 53 donne le droit à tout Etat contractant de participer aux délibérations du conseil, de ses comités ou de ses commissions relatives à toute question l'intéressant directement.

L'article 54 fixe les attributions du conseil, qui est l'organe exécutif de l'organisation.

L'article 55 énumère certaines fonctions que pourra remplir le conseil.

Il y a lieu de relever que c'est le conseil qui adoptera les annexes techniques à la convention. Cela paraît rationnel, car les membres du conseil seront familiarisés avec les questions techniques, et il faut que les modifications à apporter, nécessitées par des progrès techniques, puissent être adoptées rapidement, ce qui ne serait pas le cas si c'était l'assemblée qui devait les approuver.

*Chapitre X.***La commission de navigation aérienne.**

L'article 56 fixe le mode de nomination des membres de cette commission, qui seront au nombre de douze.

L'article 57 détermine les attributions de cette commission qui aura pour tâche primordiale de rédiger les annexes techniques pour qu'elles correspondent aux progrès techniques réalisés.

*Chapitre XI.***Personnel.**

L'article 58 régleme la nomination du personnel du secrétariat général.

L'article 59 attribue au président du conseil, au secrétaire général et au personnel le caractère international.

L'article 60 prévoit que le président du conseil, le secrétaire général et le personnel doivent être mis au bénéfice des mêmes immunités et privilèges que ceux qui sont accordés au personnel d'autres organisations internationales publiques.

*Chapitre XII.***Finances.**

L'article 61 prévoit l'établissement d'un budget et d'un compte annuels. Les dépenses seront supportées par les Etats membres de l'organisation dans des proportions fixées par l'assemblée. (Paris, art. 34, 9<sup>e</sup> al.)

L'article 62 pose le principe excellent que l'assemblée pourra suspendre le droit de vote à tout Etat qui ne s'est pas acquitté, dans un délai raisonnable, de ses obligations financières envers l'organisation.

L'article 63 met à la charge de chaque Etat contractant les frais de sa délégation à l'assemblée et de ses représentants aux divers commissions et comités.

*Chapitre XIII.***Autres arrangements internationaux.**

L'article 64 prévoit la possibilité de conclure des accords spéciaux relatifs aux questions aériennes avec l'organisation générale établie pour le maintien de la paix, soit avec la nouvelle « Société des Nations ».

L'article 65 prévoit la même possibilité de conclure des accords spéciaux avec tout autre organisme international pour pourvoir à des services



communs, prendre des arrangements au sujet du personnel ou toute autre mesure en vue de faciliter la tâche de l'organisation.

L'article 66 donne la compétence à l'organisation d'exercer les fonctions qui lui sont dévolues par les accords sur le transit des services aériens internationaux et sur le transport aérien international. Ces fonctions sont: examen des droits à payer pour l'utilisation des aéroports, examen des plaintes d'un Etat contractant contre un autre Etat contractant relatives à une mesure estimée injuste ou préjudiciable prise en application de l'un ou de l'autre de ces accords et sanction contre l'Etat fautif, règlement des différends entre Etats contractants relatifs à l'interprétation ou à l'application de ces deux accords.

Les Etats qui ne sont pas parties à l'un ou l'autre de ces accords ne peuvent pas voter sur des questions qui y sont relatives.

### III<sup>e</sup> PARTIE

## TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

### Chapitre XIV.

#### Renseignements et rapports.

L'article 67 oblige les Etats contractants à exiger de ses entreprises de transports aériens internationaux la remise au conseil de rapports sur leur trafic et sur leurs prix de revient et d'états financiers indiquant le montant et l'origine de leurs recettes.

On espère, par ce contrôle du conseil, « éviter le gaspillage économique qu'engendre une concurrence immodérée ».

### Chapitre XV.

#### Aéroports et autres installations de navigation aérienne.

L'article 68 donne le droit à chaque Etat contractant de désigner des routes aériennes internationales et de fixer les aérodromes à utiliser. (Paris, art. 15, 1<sup>er</sup> et 3<sup>e</sup> al.)

Les articles 69 à 76 contiennent des principes tout à fait nouveaux. Ils donnent le droit à l'organisation internationale de l'aviation civile de demander à un Etat contractant d'améliorer son infrastructure et son service de sécurité aérienne, et si cet Etat n'est pas en situation de supporter ces dépenses, de les prendre avec son consentement à la charge du conseil. Le conseil peut même faire exploiter lui-même les aéroports qu'il aurait créés sur le territoire de l'Etat contractant de même que les services de radiocommunications ou météorologiques qu'il aurait organisés. Les autres

Etats contractants, dont les entreprises de transports aériens utilisent les installations créées par le conseil, peuvent prendre à leur charge une partie des dépenses nécessitées par celles-ci. L'Etat contractant peut à tout moment racheter les installations à un prix à fixer d'un commun accord avec le conseil, et si cet accord ne peut se réaliser par l'assemblée de l'organisation internationale de l'aviation civile.

L'originalité de ces dispositions réside en ceci : l'organisme international, pour assurer la sécurité des transports aériens internationaux, se substitue à un Etat qui n'a pas les moyens de faire les dépenses indispensables pour créer une infrastructure et un service de sécurité aérienne qui se sont révélés nécessaires. Mais l'organisme international ne peut agir qu'avec le consentement de l'Etat intéressé. Les droits de ce dernier sont donc sauvegardés. Aucune sanction ne peut être prise contre un Etat qui refuserait de donner suite à la demande du conseil, soit de créer lui-même les installations requises, soit d'en remettre la création au conseil.

### *Chapitre XVI.*

#### **Exploitation en commun et pools aériens.**

L'article 77 autorise l'exploitation en commun de lignes aériennes par des entreprises nationales d'Etats contractants, à la condition que les dispositions de la convention soient respectées et que le conseil en soit informé. (Paris, art. 5.)

L'article 78 autorise le conseil à recommander à des Etats contractants de former des entreprises communes pour exploiter certaines lignes aériennes déterminées.

L'article 79 permet à un Etat contractant de participer lui-même à l'exploitation de lignes aériennes en commun.

## *IV<sup>e</sup> PARTIE*

### **DISPOSITIONS FINALES**

#### *Chapitre XVII*

#### **Autres accords et arrangements aéronautiques.**

L'article 80 oblige chaque Etat contractant à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente convention, la convention de Paris du 13 octobre 1919 — à laquelle la Suisse est partie — ou celle de La Havane du 20 février 1928 dont faisaient partie uniquement certains Etats de l'Amérique du Nord et du Sud.

Les Etats qui sont parties à la convention de Paris du 13 octobre 1919 sont convenus, lors de la séance de la commission internationale de navigation aérienne qui s'est tenue au mois d'août 1945, à Londres, d'une

formule de dénonciation de cette convention, pour éviter qu'un Etat cesse d'être partie contractante à la convention de 1919 avant la mise en vigueur en ce qui le concerne de la convention de Chicago. En effet, les Etats parties à la convention de Paris sont tous d'accord que celle-ci doit être remplacée par la convention de Chicago. La preuve en est qu'ils ont autorisé le secrétaire général de la commission internationale de navigation aérienne à accepter les fonctions de secrétaire général de l'organisation internationale provisoire de l'aviation civile.

Il est en effet normal qu'une seule convention et un seul organisme international règlent la navigation aérienne internationale, puisqu'on veut obtenir l'unification du droit public aérien international.

L'article 81 dispose que les accords aéronautiques en vigueur au moment de l'entrée en vigueur de la convention seront déposés auprès du conseil.

L'article 82 prévoit que tout Etat contractant qui aurait conclu des accords aéronautiques dont les dispositions ne seraient pas compatibles avec celles de la présente convention devra les dénoncer aussitôt que possible. Cette prescription est naturelle puisque l'on veut unifier le droit public aérien international.

L'article 83 autorise la conclusion d'accords aéronautiques par les Etats contractants à la condition que leurs dispositions soient compatibles avec celles de la présente convention et qu'ils soient déposés auprès du conseil. (Paris, art. 5.)

### *Chapitre XVIII.*

#### **Différends et manquements aux engagements.**

L'article 84 charge le conseil de régler les différends qui pourraient surgir entre les Etats contractants relativement à l'interprétation ou à l'application de la convention, sa décision pouvant faire l'objet d'un appel auprès d'un tribunal arbitral ad hoc ou auprès de la cour permanente de justice internationale. (Paris, art. 37, 1<sup>er</sup> al.)

L'article 85 règle la procédure d'arbitrage. (Paris, art. 37, 2<sup>e</sup> al.)

L'article 86 prévoit qu'on peut interjeter appel contre les décisions du conseil auprès de la cour permanente de justice internationale ou auprès d'un tribunal arbitral.

L'article 87 interdit à tout Etat contractant d'autoriser le survol de son territoire par une entreprise de transports aériens d'un autre Etat contractant si le conseil a décidé que cette entreprise ne s'est pas soumise à une décision rendue souverainement par une des autorités prévues par la convention.

L'article 88 prévoit comme sanction à l'égard d'un Etat fautif selon les dispositions du présent chapitre la suspension de son droit de vote à l'assemblée et au conseil.

*Chapitre XIX.***Guerre.**

L'article 89 dit qu'en cas de guerre ou de crise nationale, la liberté d'action des Etats contractants ne sera pas atteinte par les dispositions de la présente convention. (Paris, art. 38.)

*Chapitre XX.***Annexes.**

L'article 90 régleme l'adoption des annexes techniques à la convention ainsi que de leurs amendements. (Paris, art. 39.)

Ces annexes, à la différence de celles de la convention de Paris, ne sont pas obligatoires pour les Etats. Ce ne sont que des « standards internationaux et des règles recommandées ». (Art. 37 à 40 du chapitre VI de la convention.)

*Chapitre XXI.***Ratifications, adhésions, amendements et dénonciations.**

L'article 91 porte à 26 le nombre des ratifications ou adhésions nécessaires pour que la convention entre en vigueur.

L'article 92 permet aux Etats qui n'ont pas signé la convention d'y adhérer.

L'article 93 traite de l'admission d'autres Etats que ceux qui sont visés par les deux articles précédents, soit des Etats membres des Nations Unies, des Etats associés à celles-ci et des Etats neutres, c'est-à-dire des Etats ennemis des Nations Unies ou associées lors du dernier conflit mondial.

Les conditions de leur admission sont très sévères. On avait primitivement prévu que les Etats ennemis ne pourraient pas être parties à la convention. Mais comme il est invraisemblable qu'ils soient pour toujours mis au ban de l'aéronautique internationale, on a créé pour eux des conditions d'admission spéciales, soit: l'approbation à leur entrée de l'organisation internationale créée pour le maintien de la paix — nouvelle Société des Nations — vote favorable des quatre cinquièmes de l'assemblée et sous réserve du respect des conditions spéciales qu'elle pourrait prescrire et enfin l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué au cours de la dernière guerre mondiale par l'Etat posant sa candidature. Cette dernière condition a été posée ensuite d'une vigoureuse intervention à la conférence de Chicago, de la Grèce.

L'article 94 crée la procédure et fixe la majorité nécessaire pour adopter des amendements à la convention.

L'article 95 a trait à la dénonciation de la convention qui prend effet un an après la date de réception de sa notification.

Nous sommes donc en présence d'une convention conclue pour une durée indéterminée, mais qui peut être dénoncée en tout temps moyennant préavis d'une année. Elle n'est donc pas soumise au referendum. Il n'en serait autrement que si la dénonciation ne pouvait intervenir qu'après une période de quinze années (cf. Burkhardt, 3<sup>e</sup> édition, page 713).

## Chapitre XXII.

### Définitions.

L'article 96 définit certaines expressions utilisées par la convention.

En résumé, la convention de Chicago reproduit des principes qui existent déjà dans la convention de Paris dans ses articles 1<sup>er</sup> à 3, 5 à 12, 15 à 25, 27 à 37, 68, 77, 83 à 85, 89, 90, qui confirment ainsi le droit actuellement en vigueur.

Il faut considérer comme originaux, ne reprenant pas des principes actuellement en vigueur, les autres articles de la convention: article 4, abus de l'aviation civile, 13, règlement d'entrée et de congé, 14, mesures sanitaires, 28, enquêtes sur les accidents, 38, déviation des standards internationaux, 39, annotation des certificats, 40, validité des certificats annotés, 41, reconnaissance des conditions de validité, 42, reconnaissance des qualifications existantes du personnel, 43 à 47, création de l'organisation internationale de l'aviation civile, 48 et 49, organisation de l'assemblée, 50 à 55, organisation du conseil, 56 et 57, organisation de la commission de navigation aérienne, 58 à 60, organisation du personnel, 61 à 63, finances de l'organisation, 64 à 66, autres arrangements internationaux, 67 renseignements et rapports, 69 à 76, installations de navigation aérienne créées par l'organisation, 78, rôle du conseil, 79, participation aux entreprises communes, 80 à 82, autres accords et arrangements aéronautiques, 86, appel, 87, sanctions à l'égard d'une entreprise, 88 sanction à l'égard d'un État, 91 à 95, ratification, adhésion, amendements et dénonciation, 96, définitions. Mais nous avons vu par leur exposition sommaire que leurs dispositions sont, parce que raisonnables, tout à fait acceptables pour nous.

### III.

Ainsi que nous le disons dans notre message recommandant d'accepter le projet d'arrêté concernant l'adhésion de la Suisse à la convention portant réglementation de la navigation aérienne du 13 octobre 1919 révisée, la navigation aérienne est d'essence internationale. Elle est devenue intercontinentale par suite des progrès accomplis par la construction aéronautique et les procédés de navigation pendant la guerre. Elle doit donc être réglée par un droit international, auquel doivent se soumettre non seulement les États européens, mais aussi les États du monde entier, si l'on veut

« éviter tout désaccord et développer entre nations et entre peuples cette coopération dont dépend la paix universelle » et si l'on veut 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 ».

Avant la guerre, la Suisse participait au réseau aérien international. Elle entend bien continuer à l'avenir cette participation, et même l'étendre au réseau intercontinental.

Nous pouvons nous borner à répéter les arguments que nous avons avancés en faveur de l'adhésion de la Suisse à la convention de Paris: La ratification de la convention de Chicago permettra aux aviateurs suisses de survoler le territoire de tous les États contractants et d'y atterrir sans demander au préalable d'autorisation. La Suisse aura l'avantage de pouvoir discuter toutes les améliorations que l'on voudrait apporter à la convention ainsi qu'aux règlements annexés; elle pourra faire des propositions de modifications; elle contribuera ainsi au développement du droit aérien et de l'aéronautique plus spécialement, en l'avenir de laquelle elle a confiance.

La convention de Chicago présente un grand avantage sur celle de Paris: les États de l'Amérique du Nord et du Sud, plus spécialement les États-Unis d'Amérique qui sont aujourd'hui à la tête du développement des transports aériens, en feront partie, ainsi que tous les États les plus importants, du point de vue aéronautique, des autres continents. Elle aura un caractère d'universalité, qui faisait malheureusement défaut à la convention de Paris.

#### IV.

Nous ne devons pas cacher que les conséquences financières de notre ratification de la convention de Chicago seront plus élevées que celles de notre adhésion à la convention de Paris.

Le budget de 1945/1946 de l'organisation provisoire internationale de l'aviation civile prévoit des dépenses pour le montant total de 997 180 dollars canadiens. 36 États faisaient au 17 septembre 1945 partie de cette organisation provisoire. Une échelle des contributions à payer aux frais de l'organisation provisoire a été établie par le conseil. Il y a 7 catégories d'États, les premiers payant une unité, soit 3972 dollars canadiens, les deuxièmes trois unités, soit 11 916 dollars, les troisièmes 5 unités, soit 19 860 dollars, les quatrièmes 8 unités, soit 31 776 dollars, les cinquièmes 10 unités, soit 39 720 dollars, les sixièmes 15 unités, soit 59 580 dollars, les septièmes 30 unités, soit 119 160 dollars. La Suisse a été classée dans la quatrième catégorie, ce qui correspond bien à son importance dans le trafic aérien.

Il faut relever que le budget contient des dépenses de premier établissement qui ne se répéteront pas, et que pour le moment 36 Etats seulement font partie de cette organisation provisoire.

On doit espérer que le nombre des Etats qui feront partie de l'organisation internationale de l'aviation civile sera plus élevé — 54 Etats avaient assisté à la conférence de Chicago —. On est donc en droit de s'attendre que la contribution annuelle de la Suisse aux frais de cette organisation sera à l'avenir d'un montant variant entre 30 000 et 40 000 dollars canadiens, soit entre 125 000 et 170 000 francs suisses.

Si cette contribution est plus élevée que celle que la Suisse devait payer pour le fonctionnement de la commission internationale de navigation aérienne, créée par la convention de Paris, qui se montait normalement à 90 000 francs français par an, cela est justifié par les faits suivants:

L'organisation prévue par la convention de Chicago sera beaucoup plus complète que celle de la convention de Paris. Son secrétariat comprendra un nombre assez important de spécialistes dans quantités de branches intéressant la navigation aérienne internationale: radiotélégraphie, instruction du personnel navigant, construction d'aéroports, météorologie, cartes géographiques, économie des transports, statistiques, droit aérien. Ce secrétariat devra lui-même faire des études, établir des projets de nouveaux règlements. Il devra prendre des initiatives alors que sous le régime de la convention de Paris celles-ci étaient prises par les Etats parties à la convention.

L'organisation, telle qu'elle est prévue, sera capable, par ses organes permanents, de venir en aide aux Etats contractants et de favoriser le développement, dans toutes ses branches, de l'aéronautique civile internationale.

Elle rendra certainement des services beaucoup plus considérables que ne pouvait le faire la commission internationale de navigation aérienne, en raison même de sa composition qui sera plus complète.

De plus, cette organisation s'étendant au monde entier, alors que la commission internationale de navigation aérienne groupait essentiellement des Etats européens, doit forcément avoir un plus grand nombre de fonctionnaires.

Une fois de plus, nous ne pouvons que répéter ce que nous disions dans notre message concernant notre adhésion à la convention de Paris: «Nous estimons que ces dépenses seront compensées amplement par le bénéfice que la Suisse retirera d'être partie contractante et qui lui permettra de garder dans l'aviation internationale la place à laquelle elle a droit.»

Nous vous recommandons d'accepter le projet d'arrêté ci-joint et saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous présenter les assurances de notre haute considération.

Berne, le 27 septembre 1946.

Au nom du Conseil fédéral suisse,

*Le président de la Confédération,*

KOBELT.

5934

*Le chancelier de la Confédération,*

LEIMGRUBER.

(Projet.)

---

## **Arrêté fédéral**

concernant

**la ratification par la Suisse de la convention du 7 décembre 1944  
relative à l'aviation civile internationale.**

---

L'ASSEMBLÉE FÉDÉRALE

DE LA

CONFÉDÉRATION SUISSE,

vu le message du Conseil fédéral du 27 septembre 1946,

*arrête :*

Article unique.

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier la convention du 7 décembre 1944 relative à l'aviation civile internationale.



CONVENTION RELATIVE  
A 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 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'égales 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 I.*

**Principes généraux et domaine de la Convention.**

**Article 1.**

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

**Article 2.**

Au sens de la présente Convention, le territoire d'un Etat sera entendu comme comprenant les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat. Territoire.

**Article 3.**

a. La Présente Convention s'appliquera uniquement aux aéronefs civils, et ne s'appliquera pas aux aéronefs d'Etat. Aéronefs civils et aéronefs d'Etat.

- b. Les aéronefs militaires, de douane ou de police seront considérés comme aéronefs d'Etat.
- c. Un aéronef d'Etat d'un Etat Contractant ne pourra survoler le territoire d'un autre Etat ou y atterrir que s'il en a reçu l'autorisation par un accord spécial ou d'une autre façon, et conformément aux conditions ainsi stipulées.
- d. Les Etats 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'Etat.

#### Article 4.

Abus de l'aviation civile.

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

### *Chapitre II.*

#### Survol du territoire des Etats contractants.

#### Article 5.

Liberté de survol.

Chaque Etat Contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats Contractants qui ne sont pas affectés à des services aériens internationaux réguliers auront 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 dispositions de la présente Convention et sous réserve du droit de l'Etat survolé d'exiger un atterrissage. Toutefois, chaque Etat Contractant se réserve le droit, pour des raisons de sécurité de vol, d'exiger que les aéronefs devant survoler des régions inaccessibles, ou non pourvues d'installations adéquates de 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 privilège, sans contrevenir aux dispositions de l'Article 7, d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier, sous réserve du droit de l'Etat où a lieu l'embarquement ou le débarquement d'imposer telles réglementations, conditions ou restrictions qu'il pourra juger utiles.

#### Article 6.

Services aériens réguliers.

Aucun service aérien international régulier ne pourra survoler ou desservir le territoire d'un Etat Contractant s'il ne possède une

permission spéciale ou une autre autorisation dudit Etat, et conformément aux termes de cette permission ou de cette autorisation.

#### Article 7.

Chaque Etat Contractant aura le droit de refuser aux aéronefs d'un autre Etat Contractant 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 Etat Contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorderait spécifiquement, sur la base de l'exclusivité, tout privilège de cette nature à un autre Etat ou à une entreprise de transports aériens d'un autre Etat, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat.

Cabotage.

#### Article 8.

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

Aéronefs sans pilote.

#### Article 9.

a. Chaque Etat Contractant aura le droit, pour des raisons de nécessités militaires ou dans l'intérêt de la sécurité publique, d'interdire uniformément aux aéronefs des autres Etats le survol de certaines zones de son territoire ou d'y imposer des conditions restrictives, pourvu qu'aucune distinction à cet égard ne soit faite entre ses propres aéronefs affectés à des services internationaux de transports aériens réguliers et ceux des autres Etats Contractants affectés à des services semblables. Ces zones interdites seront d'étendue raisonnable et seront situées de façon à ne pas gêner inutilement la navigation aérienne. Les limites des zones interdites situées sur le territoire d'un Etat Contractant et tous changements qui pourraient y être apportés ultérieurement devront être communiqués dès que possible aux autres Etats Contractants ainsi qu'à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile.

Zones interdites.

b. Chaque Etat Contractant se réserve en outre le droit, dans des circonstances exceptionnelles ou pendant une période de crise nationale 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 Etats.

- c. Chaque Etat 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.

#### Article 10.

Atterrissage sur un aéroport douanier.

Sauf dans le cas où, aux termes de la présente Convention ou par autorisation spéciale, un aéronef peut traverser le territoire d'un Etat Contractant sans y atterrir, tout aéronef pénétrant sur le territoire d'un Etat Contractant devra, si les règlements de cet Etat l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet Etat aux fins d'inspections douanière et autres. Tout aéronef quittant le territoire d'un Etat Contractant devra partir d'un aéroport douanier ainsi désigné. Les caractéristiques de tous les aéroports désignés comme aéroports douaniers seront publiées par chaque Etat 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 Etats Contractants.

#### Article 11.

Application des règles de l'Air.

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un Etat Contractant régissant l'entrée et la sortie de son territoire pour les aéronefs employés à la navigation internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour sur son territoire s'appliqueront, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les Etats Contractants, et lesdits aéronefs devront s'y conformer à l'arrivée, au départ et pendant leur séjour sur le territoire de cet Etat.

#### Article 12.

Règles de l'Air.

Chaque Etat Contractant s'engage à adopter les mesures propres à assurer 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, se conformeront aux règlements applicables en cet endroit au vol et à la manœuvre d'aéronefs. Il s'engage également à maintenir ses propres règlements conformes, 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 Etat Contractant s'engage à poursuivre toute personne en contravention avec les règlements applicables en l'espèce.

### Article 13.

Les lois et règlements d'un Etat Contractant régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie par aéronef des passagers, des équipages ou des 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 seront observés par ces passagers, équipages ou marchandises, soit par eux-mêmes, soit par un tiers pour leur compte, à l'arrivée, au départ et pendant leur séjour sur le territoire de cet Etat.

Règlements d'entrée et de congé.

### Article 14.

Les Etats 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 Etats Contractants jugeront, de temps à autre, utile de désigner. Dans ce but, les Etats 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 Etats Contractants pourraient être parties.

Mesures sanitaires.

### Article 15.

Tout aéroport d'un Etat Contractant qui est ouvert à l'usage public des aéronefs nationaux sera, sous réserve des dispositions de l'Article 68, ouvert dans les mêmes conditions aux aéronefs ressortissant à tous les autres Etats Contractants. Des conditions également uniformes seront appliquées pour l'utilisation par les aéronefs de chacun des Etats Contractants de toutes installations de navigation aérienne, y compris les services de radiocommunications et de météorologie, mises à la disposition du public pour faciliter la navigation aérienne et contribuer à sa sécurité.

Taxes d'aéroports et droits analoges.

Les droits perçus ou autorisés par un Etat Contractant, relativement à l'utilisation desdits aéroports et installations par les aéronefs de tout autre Etat Contractant, ne devront pas excéder,

- a. pour les aéronefs qui ne sont pas affectés à des services aériens internationaux réguliers, les droits acquittés par ses aéronefs nationaux de même type affectés à des services analoges;

- b. pour les aéronefs affectés à des services aériens internationaux réguliers, les droits acquittés par ses aéronefs nationaux affectés à des services internationaux analogues.

Tous ces droits seront publiés et communiqués à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile: étant entendu que, sur les représentations d'un Etat Contractant intéressé, les droits imposés pour l'utilisation des aéroports et autres installations feront l'objet d'un examen par le Conseil, qui établira un rapport et soumettra des recommandations à ce sujet à l'Etat ou aux Etats intéressés. Aucuns droits, taxes ou autres charges visant uniquement le droit de transit, d'entrée ou de sortie, relativement à son territoire, ne seront imposés par un Etat Contractant ni aux aéronefs d'un autre Etat Contractant, ni aux personnes et biens se trouvant à bord desdits aéronefs.

#### Article 16.

**Visite des aéronefs.** Les autorités compétentes de chacun des Etats Contractants auront le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, mais sans retard déraisonnable, les aéronefs des autres Etats Contractants, et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par la présente Convention.

### *Chapitre III.*

#### Nationalité des aéronefs.

##### Article 17.

**Nationalité des aéronefs.** Les aéronefs ont la nationalité de l'Etat sur les registres duquel ils sont immatriculés.

##### Article 18.

**Immatriculation multiple.** Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats, mais son immatriculation pourra être transférée d'un Etat à un autre.

##### Article 19.

**Lois nationales régissant l'immatriculation.** L'immatriculation ou le transfert d'immatriculation d'un aéronef seront faits conformément aux lois et règlements de chaque Etat Contractant.

##### Article 20.

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

##### Article 21.

**Relevé des immatriculations.** Chaque Etat Contractant s'engage à fournir, sur demande, à tout autre Etat Contractant ou à l'Organisation Internationale de

l'Aviation Civile, des renseignements concernant l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans cet Etat. De plus, chaque Etat Contractant remettra à l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, conformément aux conditions que celle-ci pourrait prescrire, des comptes rendus donnant tous les renseignements précis qu'il lui sera possible de fournir sur les personnes qui ont propriété et autorité sur les aéronefs immatriculés dans cet Etat et normalement affectés à la navigation aérienne internationale. L'Organisation Internationale de l'Aviation Civile, sur demande, mettra les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres Etats Contractants.

#### *Chapitre IV.*

### Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne.

#### Article 22.

Les Etats Contractants conviennent d'adopter, par règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures ayant pour but de faciliter et d'accélérer la navigation des aéronefs entre les territoires des Etats Contractants, et d'éviter des retards inutiles aux aéronefs, à leurs équipages, à leurs passagers et à leur chargement, spécialement en ce qui concerne l'application des lois relatives à l'immigration, à la quarantaine, aux douanes et aux formalités de congé.

Simplification des formalités.

#### Article 23.

Tout Etat 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.

Douanes et immigration.

#### Article 24.

a. Un aéronef allant vers le territoire d'un autre Etat Contractant, en provenant ou le traversant, sera temporairement exempt de droits, sous réserve des règlements douaniers de cet Etat. 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 Etat Contractant, à l'arrivée dans le territoire d'un autre Etat Contractant et restant à bord à son départ de ce territoire, seront exempts de droits de douane, de frais de visite ou autres droits et taxes de ce genre, qu'ils soient nationaux ou locaux. Cette exemption ne s'appliquera à aucune quantité

Exemption de droits de douane.

ou à aucun objet déchargé, sauf dispositions contraires des règlements douaniers de cet Etat, lesquels pourront exiger que ces quantités ou objets soient soumis à la surveillance de la douane.

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

#### Article 25.

Aéronefs en détresse.

Chaque Etat Contractant s'engage à venir en aide, 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'Etat dans lequel ces aéronefs sont immatriculés de prendre toutes les mesures d'assistance nécessitées par les circonstances. Chaque Etat Contractant, lorsqu'il effectuera des recherches pour des aéronefs disparus, y participera selon les mesures coordonnées qui pourraient être recommandées de temps à autre en vertu de la présente Convention.

#### Article 26.

Enquêtes sur les accidents.

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un Etat Contractant, sur le territoire d'un autre Etat Contractant, entraînant un décès ou des blessures graves, ou indiquant l'existence d'importantes déficiences techniques dans l'aéronef ou dans les installations de navigation aérienne, l'Etat 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'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé sera autorisé à envoyer des observateurs qui assisteront à l'enquête, et l'Etat procédant à cette enquête lui en communiquera le rapport et les conclusions.

#### Article 27.

Exemption de saisie pour contrefaçon de brevet.

- a. Tout aéronef d'un Etat Contractant employé à la navigation aérienne internationale entrant dans des conditions régulières sur le territoire d'un autre Etat Contractant ou y transitant dans les mêmes conditions, avec ou sans atterrissage, ne pourra être ni saisi, ni retenu, ou motiver des poursuites quelconques contre son propriétaire ou le transporteur qui l'emploie, ni aucune autre action exercée de la part ou au nom de cet Etat ou d'une personne qui y réside, sous prétexte que la construction, le mécanisme,



les pièces de rechange, les accessoires, les commandes ou les ensembles composant l'aéronef constituent une contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle quelconque enregistré dans l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef; étant entendu que le dépôt d'un cautionnement, relativement à l'exemption de saisie ou de détention susmentionnée, ne sera en aucun cas exigé par l'Etat 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 d'installer ces pièces et accessoires pour la réparation des aéronefs d'un Etat Contractant sur le territoire d'une autre Etat Contractant, pourvu que toutes pièces de rechange ou accessoires brevetés ainsi emmagasinés ne soient pas vendus ou distribués à l'intérieur de l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou réexportés commercialement hors de cet Etat.
- c. Ne bénéficieront des dispositions du présent Article que les Etats parties à la présente Convention 1) qui sont parties à la Convention Internationale pour la Protection de la Propriété Industrielle et à ses amendements, ou 2) qui ont promulgué sur les brevets des lois reconnaissant les inventions appartenant aux ressortissants des autres Etats parties à la présente Convention et leur accordant une protection adéquate.

#### Article 28.

Chaque Etat Contractant s'engage, dans la mesure du possible,

- a. A établir, sur son territoire, des aéroports, des services de radio-communications, des services météorologiques et toutes autres installations susceptibles de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux standards et aux méthodes recommandés ou établis de temps à autre, en vertu de la présente Convention;
- b. A adopter et à appliquer les systèmes uniformes appropriés de procédures pour communications, de codes, marques, signalisations, éclairages, et les autres méthodes et règles d'exploitation, qui pourront être recommandés ou établis de temps à autre, en vertu de la présente Convention;
- c. A collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et de diagrammes aéronautiques, en conformité avec les standards qui pourront être recommandés ou établis de temps à autre, en vertu de la présente Convention.

Installations de navigation aérienne, et systèmes standardisés.

*Chapitre V.***Conditions à remplir par les aéronefs.****Article 29.**

Documents de  
bord des  
aéronefs.

Tout aéronef d'un Etat Contractant employé à la navigation internationale 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 de chacun des membres de l'équipage;
- d. Son livret de bord;
- e. Si l'aéronef est équipé d'un appareil de radiocommunications, le permis d'exploitation de la station de radiocommunications de bord;
- f. S'il transporte des passagers, la liste nominale de ceux-ci indiquant leurs points de départ et de destination;
- g. S'il transporte des marchandises, le manifeste et les déclarations en détail du chargement.

**Article 30.**

Appareils de radio-  
communications.

- a. Les aéronefs d'aucun Etat Contractant, lorsqu'ils sont au-dessus ou à l'intérieur du territoire d'autres Etats Contractants, ne pourront avoir à bord des appareils de radiotransmission que si une licence spéciale en permettant l'installation et l'emploi a été délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé. L'emploi d'appareils de radiotransmission dans le territoire de l'Etat Contractant survolé devra être conforme aux règlements prescrits par cet Etat;
- b. Les appareils de radiotransmission ne pourront être employés que par le personnel navigant de l'équipage muni d'une licence spéciale à cet effet, délivrée par les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé.

**Article 31.**

Certificats de na-  
vigabilité.

Tout aéronef employé à la navigation internationale sera muni d'un certificat de navigabilité délivré ou rendu exécutoire par l'Etat dans lequel il est immatriculé.

**Article 32.**

Licences du per-  
sonnel.

- a. Le pilote et les autres membres du personnel de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale seront pourvus de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé;

- b. Chaque Etat 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 Etat Contractant.

#### Article 33.

Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat Contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres Etats Contractants, pourvu toutefois que les conditions requises pour la délivrance ou la validation de ces brevets ou licences soient équivalentes ou supérieures aux conditions minima qui pourraient de temps à autre être établies en vertu de la présente Convention.

Reconnaissance  
des certificats et  
licences.

#### Article 34.

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, sera tenu un livret de bord, sur lequel seront enregistrés les caractéristiques de l'aéronef et les renseignements relatifs à l'équipage et à chaque voyage, de la manière qui pourrait, de temps à autre, être prescrite en vertu de la présente Convention.

Livrets de bord.

#### Article 35.

- a. Les munitions de guerre ou le matériel de guerre ne pourront être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat par un aéronef employé à la navigation internationale, sauf permission spéciale de cet Etat. Pour l'application du présent Article, chaque Etat déterminera, par des 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 Etat Contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre et de sécurité publique, 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), pourvu qu'aucune distinction ne soit faite à ce sujet entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs d'autres Etats employés aux mêmes fins; et pourvu, en outre, qu'il ne soit 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.

Restrictions sur la  
nature du char-  
gement.

## Article 36.

Appareils photo-  
graphiques.

Chaque Etat Contractant aura la faculté d'interdire ou de régler l'usage d'appareils photographiques dans les aéronefs se trouvant au-dessus de son territoire.

*Chapitre VI.*

## Standards internationaux et méthodes d'exploitation recommandées.

## Article 37.

Adoption de pro-  
cédures et stan-  
dards inter-  
nationaux.

Chaque Etat 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 faciliterait et améliorerait la navigation aérienne.

Dans ce but, l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile adoptera et, périodiquement, pourra amender selon les nécessités les standards, les méthodes et procédures recommandées relatifs aux :

- a. Systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris les repères au sol;
- b. Caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;
- c. Règles de l'air et méthodes de contrôle de la circulation aérienne;
- d. Délivrance de licences au personnel navigant 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 et diagrammes aéronautiques;
- j. Formalités de douanes et d'immigration;
- k. Aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents.

ainsi qu'à toute autre question ayant trait à la sécurité, à la régularité et au bon fonctionnement de la navigation aérienne, qui pourrait, de temps à autre, paraître le nécessiter.

## Art. 38.

Déviation des  
standards et pro-  
cédures inter-  
nationaux.

Tout Etat à qui il sera impossible de se conformer à tous égards à de tels standards et procédures internationaux et 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, avisera immédiatement l'Organisation Internationale de l'Aviation Civile des différences existant entre ses propres méthodes et celles d'usage international. S'il s'agit d'amendements à des standards internationaux, tout Etat qui n'apportera pas à ses propres règlements ou méthodes des amendements correspondants devra en aviser le Conseil dans les 60 jours qui suivront l'adoption de l'amendement aux standards internationaux, ou indiquer ses intentions. Dans un tel cas, le Conseil avisera immédiatement tous les autres Etats des différences existant entre une ou plusieurs des spécifications du standard international et la méthode correspondante en usage dans l'Etat en question.

#### Article 39.

- a. Tout aéronef ou partie d'aéronef au sujet duquel il existe un standard international de navigabilité ou de performance, mais qui n'était pas, en tout point, au niveau de ce standard lors de la délivrance de son certificat de navigabilité, portera sur ce certificat, ou en annexe à celui-ci, une énumération complète des points qui n'atteignent pas ce niveau;
- 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 n'a pas satisfait à de telles conditions.

Annotation des  
certificats et des  
licences.

#### Article 40.

Aucun aéronef ou aucun membre du personnel possédant un certificat ou une licence ainsi annotés ne pourra prendre part à la navigation internationale, s'il n'en a reçu l'autorisation de l'Etat ou des Etats sur le territoire duquel ou desquels l'aéronef pénétrera. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef, ou d'une pièce quelconque d'aéronef ainsi homologuée, dans le territoire d'un Etat autre que celui d'immatriculation d'origine, seront laissés à la discrétion de l'Etat dans lequel l'aéronef, ou la pièce en question, est importé.

Validité des li-  
cences et des  
certificats  
annotés.

#### Article 41.

Les dispositions du présent Chapitre ne s'appliqueront ni aux aéronefs ni à l'équipement d'aéronef 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.

Reconnaissance  
des conditions  
de validité des  
certificats.

## Article 42.

Reconnaissance  
des conditions  
de validité des  
licences.

Les dispositions du présent Chapitre ne s'appliqueront pas au personnel dont les licences originales auront été 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 sont 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.

## Article 43.

Nom et composition.

Il est institué une Organisation qui portera le nom d'Organisation Internationale de l'Aviation Civile. Cette Organisation sera composée d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organismes qui pourraient devenir nécessaires.

## Article 44.

Objet.

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 afin de pouvoir:

- a. Assurer le développement ordonné et sain de l'aviation civile internationale dans le monde entier;
- b. Améliorer la construction des aéronefs et leur exploitation à des fins pacifiques;
- c. Encourager le développement de routes aériennes, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne destinés à l'aviation civile internationale;
- d. Fournir aux peuples du monde les transports aériens sûrs, réguliers, efficaces et économiques dont ils ont besoin;
- e. Eviter le gaspillage économique qu'engendre une concurrence immodérée;
- f. Assurer que les droits des Etats Contractants soient pleinement respectés et que l'exploitation des lignes aériennes soit également accessible à tous les Etats Contractants;
- g. Eviter toute discrimination entre Etats Contractants;

- h. Contribuer à la sécurité du vol en navigation aérienne internationale;
- i. Favoriser, d'une manière générale, le développement de tous les aspects de l'aéronautique civile internationale.

#### Article 45.

Le lieu du siège permanent de l'Organisation sera fixé, à sa dernière réunion, par l'Assemblée Intérimaire de l'Organisation Internationale Provisoire de l'Aviation Civile établie par l'Accord Provisoire sur l'Aviation Civile Internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en un autre lieu par décision du Conseil. Siège permanent

#### Article 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. Première réunion de l'Assemblée.

#### Article 47.

L'Organisation aura, dans le territoire de chaque Etat Contractant, 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. Capacité juridique.

### Chapitre VIII.

#### L'assemblée.

#### Article 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 demande de dix Etats Contractants, adressée au Secrétaire Général. Réunions et  
Vote.
- b. Tous les Etats Contractants auront droit égal de se faire représenter aux réunions de l'Assemblée et chaque Etat Contractant aura droit à une voix. Les délégués représentant les Etats Contractants pourront s'adjoindre des conseillers techniques, qui pourront participer aux réunions mais n'auront pas le droit de voter.
- c. La majorité des Etats Contractants est requise pour constituer le quorum, lors des réunions de l'Assemblée. Sauf lorsqu'il en a

été prévu différemment aux termes de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée seront prises à la majorité des voix exprimées.

#### Article 49.

Pouvoirs et attributions de l'Assemblée.

- Les pouvoirs et attributions de l'Assemblée seront les suivants:
- a. Elire à chaque session son Président et autres chargés de fonctions;
  - b. Elire les Etats Contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du Chapitre IX;
  - c. Examiner les rapports du Conseil et prendre les mesures qu'elle jugera nécessaires à ce sujet; décider de toute question dont elle est saisie par le Conseil;
  - d. Déterminer ses propres règles de procédure et instituer toutes commissions secondaires qu'elle jugera nécessaires ou utiles;
  - e. Voter un budget annuel et déterminer les dispositions financières de 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 secondaires 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 d'autorité;
  - i. Mettre à exécution les dispositions résultant du Chapitre XIII;
  - j. Examiner toutes propositions à l'effet de modifier ou d'amender les dispositions de la présente Convention, et, si elle les approuve, les recommander aux Etats Contractants conformément aux dispositions du Chapitre XXI;
  - k. Se préoccuper de toute question de la compétence de l'Organisation, dont le Conseil n'est pas expressément chargé.

#### Chapitre IX.

#### Le Conseil.

#### Article 50.

Composition et nomination du Conseil.

- 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 fonction jusqu'à l'élection suivante.



- b. En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée accordera une représentation suffisante (1) aux Etats les plus importants en matière de transport aérien; (2) aux Etats, s'ils ne sont pas autrement représentés, qui contribuent le plus en fait d'installations de navigation aérienne civile internationale; et (3) aux Etats, s'ils ne sont pas autrement représentés, 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 Etat membre ainsi élu au Conseil restera en fonctions jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.
- c. Aucun représentant d'un Etat Contractant au Conseil ne devra avoir une part active ou un intérêt financier dans l'exploitation d'un service aérien international.

#### Article 51.

Le Conseil élira son Président pour une période de trois ans; celui-ci sera rééligible, mais 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 représentants des membres du Conseil, mais si un représentant est élu, sa place sera considérée vacante, et il y sera pourvu par l'Etat qu'il représentait. Les attributions du Président seront les suivantes:

Président du Conseil.

- a. Convoquer le Conseil, le Comité de Transport Aérien et la Commission de Navigation Aérienne;
- b. Agir comme représentant du Conseil; et
- c. Exercer au nom du Conseil toutes fonctions qui pourraient lui être dévolues par celui-ci.

#### Article 52.

Les décisions du Conseil devront être approuvées par la majorité des membres du Conseil. Le Conseil pourra donner pleine autorité, relativement à un sujet déterminé, à un comité composé de ses membres. Tout Etat Contractant intéressé pourra en appeler auprès du Conseil des décisions de tout comité de ce Conseil.

Votation au Conseil.

#### Article 53.

Tout Etat 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.

Participation sans vote.

## Article 54.

Fonctions obligatoires du Conseil.

Le Conseil devra :

- a. Soumettre des rapports annuels à l'Assemblée;
- b. Mettre à exécution les instructions de l'Assemblée et s'acquitter de tous les devoirs et obligations qui lui incombent de par la présente Convention;
- c. Etablir 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 le traitement du Président du Conseil;
- h. Nommer un agent exécutif principal qui portera le titre de Secrétaire Général, et prévoir la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre XI;
- i. Demander, recevoir, étudier et publier tous renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris tous renseignements sur les frais d'exploitation et des indications détaillées sur les subventions, provenant des fonds publics, accordées aux entreprises de transports aériens;
- j. Aviser les Etats intéressés 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 Etat membre 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 Etats Contractants les dispositions prises à cet effet;
- m. Examiner les propositions d'amendement des Annexes présentées par la Commission de 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 Etat Contractant.

## Article 55.

Le Conseil pourra :

- a. Là où il y aura lieu et si l'expérience en démontre l'utilité, créer des commissions secondaires de transport aérien, sur une base régionale ou autre, et désigner des groupes d'Etat ou d'entreprises de transports aériens auxquels il pourra s'adresser pour faciliter l'accomplissement des buts de la présente Convention;
- b. Assigner à la Commission de Navigation Aérienne toutes attributions non déjà prescrites par la présente Convention, et révoquer ou modifier de telles attributions à tout moment;
- c. Diriger des recherches dans tous les domaines du transport aérien et de la navigation aérienne présentant un intérêt international; communiquer le résultat de ses recherches aux Etats Contractants et faciliter l'échange, entre Etats Contractants, d'informations en matière de transport aérien et de navigation aérienne.
- d. Etudier toute question ayant trait à l'organisation et à l'exploitation des transports aériens internationaux, y compris la propriété et l'exploitation internationales 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 Etat Contractant, sur toute situation susceptible d'opposer au développement de la navigation aérienne internationale des obstacles évitables et, ces enquêtes terminées, faire toutes recommandations qui lui sembleraient indiquées.

Fonctions facultatives du Conseil.

## Chapitre X.

## La commission de navigation aérienne.

## Article 56.

La Commission de Navigation Aérienne sera composée de douze membres nommés par le Conseil parmi les personnes désignées par les Etats 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 Etats Contractants de lui soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de Navigation Aérienne sera nommé par le Conseil.

Nomination de la Commission.

## Article 57.

Les attributions de la Commission de Navigation Aérienne seront les suivantes :

- a. Examiner les modifications à apporter aux Annexes de la présente Convention et en recommander l'adoption au Conseil;

Attributions de la Commission.

- b. Instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout Etat Contractant pourra être représenté, s'il le désire;
- c. Donner des avis au Conseil relativement à la centralisation et à la communication aux Etats Contractants de tous renseignements qu'elle considère nécessaires ou utiles au progrès de la navigation aérienne.

## *Chapitre XI.*

### **Personnel.**

#### Article 58.

Nomination du personnel.

Sous réserve des règlements établis par l'Assemblée et des dispositions de la présente Convention, le Conseil déterminera le mode de nomination et de licenciement, les compétences, le traitement, les indemnités et les conditions de service du Secrétaire Général et des autres membres du personnel de l'Organisation, et pourra employer des ressortissants de n'importe quel Etat Contractant de l'Organisation ou avoir recours à leurs services.

#### Article 59.

Caractère international du personnel.

Le Président du Conseil, le Secrétaire Général et les autres membres du personnel ne devront, relativement à l'exercice de leurs fonctions, ni demander ni recevoir d'instructions d'aucune autorité en dehors de l'Organisation. Chaque Etat Contractant s'engage à respecter en tout point le caractère international des fonctions de ce personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exercice de ses fonctions.

#### Article 60.

Immunités et privilèges du personnel.

Chaque Etat Contractant s'engage, dans toute la mesure permise par 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 aux autres membres du personnel de l'Organisation seront les mêmes que ceux qui sont accordés aux termes de cet accord international général.

*Chapitre XII.***Finances.****Article 61.**

Le Conseil soumettra annuellement à l'Assemblée un budget, un état des comptes et le chiffre prévu de toutes recettes et dépenses. L'Assemblée votera le budget en y apportant toutes modifications qu'elle jugera nécessaires, et, exception faite des participations consenties par les Etats et visées au Chapitre XV, répartira les dépenses de l'Organisation entre les Etats Contractants dans des proportions qu'elle déterminera de temps à autre.

Budget et répartition des dépenses.

**Article 62.**

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

Suspension du droit de vote.

**Article 63.**

Chaque Etat 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 secondaires de l'Organisation.

Dépenses des délégations et des autres représentants.

*Chapitre XIII.***Autres arrangements internationaux.****Article 64.**

Moyennant un vote de l'Assemblée, l'Organisation pourra, relativement aux questions aériennes de son ressort intéressant directement la sécurité universelle, conclure des arrangements spéciaux avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour le maintien de la paix.

Arrangement visant la sécurité.

**Article 65.**

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

Arrangements avec d'autres organismes internationaux.

## Article 66.

Rôle au sujet  
d'autres accords.

- 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, rédigés 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, rédigés à Chicago le 7 Décembre 1944, n'auront pas le droit de voter 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.

## Article 67.

Dépôt de rapports  
au Conseil.

Chaque Etat Contractant prend l'engagement que ses entreprises de transports aériens internationaux adresseront au Conseil, conformément aux conditions établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic et sur leurs prix de revient, ainsi que des états financiers indiquant, entre autres, le montant et l'origine de toutes leurs recettes.

### Chapitre XV.

#### Aéroports et autres installations de navigation aérienne.

## Article 68.

Désignation des  
routes et des  
aéroports.

Chaque Etat 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.

## Article 69.

Amélioration des  
Installations de  
navigation  
aérienne.

Si le Conseil estime que les aéroports ou autres installations de navigation aérienne d'un Etat Contractant, y compris les services de radiocommunications 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'Etat

en question et les autres Etats intéressés en vue de trouver les moyens de remédier à la situation, et pourra faire des recommandations à cet effet. Aucun Etat Contractant ne sera considéré coupable d'infraction à la présente Convention s'il manque de mettre ces recommandations à exécution.

#### Article 70.

Un Etat 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'Etat 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'Etat, de fournir la totalité ou une partie des fonds nécessaires.

Financement d'installations de navigation aérienne.

#### Article 71.

Si un Etat 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 installations de navigation aérienne, y compris les services de radiocommunications et de météorologie qui, sur le territoire dudit Etat, sont nécessaires à la sécurité, la régularité, l'efficacité et l'exploitation économique des services aériens internationaux des autres Etats Contractants, et pourra établir des droits justes et raisonnables pour l'utilisation des installations fournies.

Fourniture et entretien d'installations par le Conseil.

#### Article 72.

Au cas où des terrains seraient nécessaires pour des installations dont la totalité ou une partie des frais est supportée par le Conseil sur la demande d'un Etat Contractant, celui-ci devra soit fournir lui-même ces terrains, en conservant s'il le désire les titres s'y rapportant, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et en conformité avec ses lois propres.

Acquisition ou utilisation de terrains.

#### Article 73.

Dans la limite des fonds qui pourraient être destinés à cet emploi par l'Assemblée, en vertu du Chapitre XII, le Conseil pourra pourvoir aux dépenses courantes, aux fins du présent Chapitre, au moyen des fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil répartira les capitaux nécessaires aux opérations prévues par le présent Chapitre selon des proportions préalablement convenues, et sur une période de temps raisonnable, entre les Etats Contractants qui y consentent et dont les entreprises de transports aériens utilisent ces installations. Le Conseil pourra aussi répartir les fonds de roulement nécessaires entre les Etats consentants.

Dépenses et répartition des fonds.

## Article 74.

Assistance technique et destination des recettes.

Lorsqu'à la demande d'un Etat Contractant, le Conseil fournit la totalité ou une partie des aéroports ou autres installations, l'arrangement peut prévoir, si cet Etat y consent, une assistance technique pour la direction et l'exploitation des aéroports et autres installations, et le paiement, au moyen des recettes d'exploitation de ces aéroports et installations, des frais d'exploitations desdits aéroports et autres installations, des intérêts et des amortissements.

## Article 75.

Prise de possession des installations.

Un Etat Contractant pourra à tout moment se dégager des obligations qu'il a contractées en vertu de l'Article 70 et prendre possession des aéroports et autres installations que le Conseil a établis sur son territoire, conformément aux dispositions des Articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme que celui-ci considère raisonnable en la circonstance. Si l'Etat intéressé estime que la somme fixée par le Conseil est excessive, il pourra appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée, qui confirmera ou modifiera cette décision.

## Article 76.

Remboursement de fonds.

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 Etats 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.***Exploitations en commun et pools aériens.**

## Article 77.

Entreprises en commun autorisées.

Rien dans la présente Convention n'empêchera deux ou plusieurs Etats Contractants de constituer, pour le transport aérien, des entreprises 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, mais ces entreprises ou organismes et ces services en pool seront soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait au dépôt 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.

## Article 78.

Rôle du Conseil.

Le Conseil pourra recommander aux Etats Contractants intéressés de former des entreprises communes pour exploiter des services aériens sur toute route ou dans toute région.



## Article 79.

Un Etat pourra faire partie d'entreprises d'exploitation en commun ou participer à des pools par l'intermédiaire soit de son gouvernement, soit d'une ou de plusieurs entreprises de transports aériens désignées par son gouvernement. Ces entreprises pourront, au seul gré de l'Etat intéressé, lui appartenir en tout ou en partie, ou appartenir à des particuliers.

Participation aux entreprises communes.

*QUATRIÈME PARTIE*

## DISPOSITIONS FINALES

*Chapitre XVII.*

## Autres accords et arrangements aéronautiques.

## Article 80.

Chaque Etat Contractant s'engage à dénoncer, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, la Convention portant Règlementation 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 Etats Contractants, les Conventions susmentionnées de Paris et de La Havane.

Conventions de Paris et de La Havane.

## Article 81.

Tous accords aéronautiques existant, au moment de l'entrée en vigueur de la présente Convention, entre un Etat Contractant et tout autre Etat, ou entre une entreprise de transports aériens ressortissant à un Etat Contractant et tout autre Etat ou une entreprise de transports aériens ressortissant à tout autre Etat, devront être immédiatement déposés au Conseil.

Dépôt des accords en vigueur.

## Article 82.

Les Etats Contractants conviennent que la présente Convention abroge toutes obligations et tous engagements existant entre eux qui sont incompatibles avec les termes de ladite Convention et s'engagent à ne pas contracter de telles obligations ou de tels engagements. Tout Etat Contractant qui, avant de devenir membre de l'Organisation, a assumé envers un Etat non Contractant ou un ressortissant d'un Etat Contractant ou d'un Etat non Contractant des obligations en contradiction 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 Etat Contractant a assumé de telles obligations, l'Etat auquel elle est ressortissante s'efforcera d'obtenir l'abrogation immédiate de ces obliga-

Abrogation d'arrangements incompatibles.

tions et, en tout cas, les fera abroger aussitôt que cela sera également possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

#### Article 83.

Dépôt de tout nouvel arrangement.

Sous réserve des dispositions de l'Article précédent, tout Etat Contractant pourra conclure tous arrangements compatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout arrangement de cette nature sera immédiatement déposé au Conseil, qui le publiera aussitôt que possible.

### *Chapitre XVIII.*

#### Différends et manquement aux engagements.

#### Article 84.

Règlement des différends.

Dans le cas où un dissentiment entre deux ou plusieurs Etats Contractants, relativement à l'interprétation ou à l'application de la présente Convention et de ses Annexes, ne pourrait être réglé par voie de négociations, le Conseil statuera après demande de tout Etat qui y serait 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 Etat 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.

#### Article 85.

Procédure d'arbitrage.

Si un Etat Contractant, partie au différend dont il a été fait appel, n'a pas accepté les Statuts de la Cour Permanente de Justice Internationale et si les Etats Contractants parties à ce différend ne s'entendent pas sur le choix d'un tribunal arbitral, chacun des Etats Contractants partie au différend désignera un arbitre et ces arbitres nommeront un surarbitre. Au cas où l'un ou l'autre des Etats Contractants parties à la controverse ne désignerait pas d'arbitre dans les trois mois qui suivent la date de l'appel, un arbitre sera désigné au nom de cet Etat par le Président du Conseil, qui le choisira sur une liste de personnes qualifiées établie d'avance par le Conseil. Si, dans un délai de 30 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, à condition toutefois que le Conseil ait la faculté de décider des questions de procédure, en cas de retards qu'il estimerait excessifs.

#### Article 86.

Sauf avis contraire du Conseil, toute décision du Conseil qui porterait sur la question de savoir si une entreprise de transports aériens internationaux est exploitée conformément aux dispositions de la présente Convention restera valable, à moins qu'elle ne soit rejetée 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 finales et obligatoires.

Appel.

#### Article 87.

Chaque Etat Contractant s'engage à ne pas autoriser le survol de son territoire par une entreprise de transports aériens ressortissant à un Etat Contractant, si le Conseil a décidé que l'entreprise en question ne se conforme pas à la décision finale arrêtée selon les dispositions de l'Article précédent.

Sanctions à l'égard d'une entreprise.

#### Article 88.

L'Assemblée suspendra le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat Contractant trouvé en faute d'après les dispositions du présent Chapitre.

Sanction à l'égard d'un Etat.

### Chapitre XIX.

#### Guerre.

#### Article 89.

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne porteront pas atteinte à la liberté d'action des Etats Contractants, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'appliquera à tout Etat Contractant qui proclamera un état de crise nationale et le notifiera au Conseil.

Guerre et état de crise nationale.

### Chapitre XX.

#### Annexes.

#### Article 90.

a. Les Annexes décrites à l'Article 54, alinéa (1), seront adoptées par le Conseil à une majorité des deux-tiers lors d'une réunion convoquée à cette fin et seront ensuite soumises par le Conseil à chaque Etat Contractant. Ces Annexes et tout amendement aux dispositions d'une Annexe auront plein effet dans

Adoption et amendement des Annexes.

les trois mois qui suivront leur notification aux Etats Contractants ou à une date ultérieure fixée par le Conseil, à moins qu'entre-temps, la majorité des Etats aient notifié leur désapprobation au Conseil.

- b. Le Conseil avisera immédiatement tous les Etats Contractants de l'entrée en vigueur de toute Annexe ou de tout amendement d'Annexe.

### *Chapitre XXI.*

#### **Ratifications, adhésions, amendements et dénonciations.**

##### **Article 91.**

**Ratification de la Convention.**

- a. La présente Convention sera ratifiée par les Etats signataires. Les instruments de ratification seront déposés dans les archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui notifiera la date de ce dépôt à chacun des Etats signataires et adhérents.
- b. Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six Etats, elle entrera en vigueur entre ces Etats le trentième jour qui suivra la date du dépôt du vingt-sixième instrument de ratification ou d'adhésion. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, le trentième jour qui suivra la date du dépôt de l'instrument de ratification dudit Etat.
- c. Il incombera au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique de donner avis au Gouvernement de chacun des Etats signataires et adhérents de la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

##### **Article 92.**

**Adhésion à la Convention.**

- a. La présente Convention sera ouverte à l'adhésion des Etats membres des Nations Unies, des Etats associés à elles, et des Etats qui sont restés neutres pendant le conflit mondial actuel.
- b. Cette adhésion sera effectuée par une notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et prendra effet le trentième jour qui suivra la date de la réception de cette notification par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui la notifiera à tous les Etats Contractants.

##### **Article 93.**

**Admission d'autres Etats.**

Sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour le maintien de la paix, des Etats autres que ceux visés aux Articles 91 et 92 (a) 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 Etat envahi ou attaqué au cours de la guerre actuelle par l'Etat demandant à être admis.

#### Article 94.

- a.* Tout amendement à la présente Convention devra être approuvé par les deux-tiers des voix de l'Assemblée et sera mis en vigueur, à l'égard des Etats qui l'auront ratifié, après ratification par un nombre d'Etats Contractants stipulé par l'Assemblée. Ce nombre ne sera pas inférieur aux deux-tiers du nombre total des Etats Contractants. Amendement à la Convention.
- b.* Si l'Assemblée estime qu'un amendement est de nature à justifier cette mesure, elle pourra, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, prévoir qu'un Etat qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai fixé à partir du jour où l'amendement est entré en vigueur cessera alors d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

#### Article 95.

- a.* Tout Etat Contractant pourra dénoncer la présente Convention trois ans après son entrée en vigueur, moyennant notification adressée au Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique, qui en avisera immédiatement chacun des Etats Contractants. Dénonciation de la Convention.
- b.* Cette dénonciation prendra effet un an après la date de réception de la notification et ne vaudra qu'à l'égard de l'Etat qui y aura procédé.

### Chapitre XXII.

#### Définitions.

#### Article 96.

Aux fins de la présente Convention, l'expression :

- a.* « Service aérien » signifie un service aérien régulier assuré par un aéronef affecté au transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;
- b.* « Service aérien international » signifie un service aérien qui survole le territoire de plusieurs Etats.
- c.* « Entreprise de transports aériens » signifie toute entreprise de transports aériens offrant ou exploitant un service aérien international.
- d.* « Escale pour raisons non commerciales » signifie une escale ne comportant ni embarquement ni débarquement de passagers, de marchandises ou de 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 Etats-Unis d'Amérique, qui en transmettra des copies certifiées conformes aux gouvernements de tous les Etats qui signeront la présente Convention ou qui y adhéreront.