



ΕΦΗΜΕΡΙΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΟΥ ΒΑΣΙΛΕΙΟΥ ΤΗΣ ΕΛΛΑΔΟΣ

ΕΝ ΑΘΗΝΑΙΣ
ΤΗ 21 ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 1971

ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟΝ

ΑΡΙΘΜΟΣ ΦΥΛΛΟΥ
13

ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

Αριθ. Δ2)Β)40052)13529

Περί κυρώσεως πρωτοκόλλου αφορώντος αὐθεντικὸν τρίγλωσσον κείμενον Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας.

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ
ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΚΑΙ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Ἐχόντες ὑπ' ὄψιν:

1. Τὸν Ν. 5017)1931 «περὶ Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».
2. Τὸν Ν. 211)1947 «περὶ κυρώσεως τῆς ἐν Σικάγῳ τῆ 7ῃ Δεκεμβρίου 1944 ὑπογραφείσης Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».
3. Τὸ Πρωτόκολλον ἐπὶ τοῦ Αὐθεντικοῦ τριγλώσσου κειμένου τῆς Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας (Μπουένος Ἀϊρες 24 Σεπτεμβρίου 1968).
4. Τὸ ὑπ' ἀριθ. Ζ 223.77' (25)—2)29.5.1969 ἔγγραφο τῆς Διευθύνσεως Εἰδικῆς Νομικῆς Ὑπηρεσίας τοῦ Ὑπουργείου Ἐξωτερικῶν, ἀποφασίζομεν:

Ἀποδεχόμεθα τὸ, κατὰ τὴν 24.9.1968 ἐν Μπουένος Ἀϊρες διεθνῶς υἱοθετηθέν, Πρωτόκολλον τὸ ἀφορῶν εἰς τὸ αὐθεντικὸν τρίγλωσσον κείμενον τῆς ὑπογραφείσης ἐν Σικάγῳ τὴν 7.12.1944 Συμβάσεως Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας.

Τὸ κείμενον τῆς, εἰς ἣν τὸ Πρωτόκολλον τοῦτο ἀφορᾷ, Συμβάσεως ἐπιτεταῖ ἐν πρωτοτύπῳ εἰς τὴν γαλλικὴν, τῆς μεταφράσεως αὐτοῦ εἰς τὴν ἑλληνικὴν δημοσιευθείσης ἤδη διὰ τοῦ Ν. 211)1947 ΦΕΚ 35)47 τεύχος Α' «περὶ κυρώσεως τῆς ἐν Σικάγῳ τὴν 7.12.1944 ὑπογραφείσης Συμβάσεως «Περί Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας».

Ἐν Ἀθήναις τῆ 4 Δεκεμβρίου 1970

ΟΙ ΥΠΟΥΡΓΟΙ

ΕΠΙ ΤΩΝ ΕΞΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΥΡΓΟΣ

ΕΠΙ ΤΩΝ ΣΥΓΚΟΙΝΩΝΙΩΝ

Χ. ΞΑΝΘΟΠΟΥΛΟΣ—ΠΑΛΑΜΑΣ

Γ. ΒΑΛΛΗΣ

PROTOCOL

ON THE AUTHENTIC TRILINGUAL TEXT
OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL
AVIATION (CHICAGO, 1944)

THE UNDERSIGNED GOVERNMENTS

CONSIDERING that the last paragraph of the Convention on International Civil aviation, hereinafter

called «the Convention», provides that a text of the Convention, drawn up in the English, French and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature;

CONSIDERING that the Convention was opened for signature, at Chicago, on the seventh day of December, 1944, in a text in the English language;

CONSIDERING, accordingly, that it is appropriate to make the necessary provision for the text to exist in three languages as contemplated in the Convention;

CONSIDERING that in making such provision, it should be taken into account that there exist amendments to the Convention in the English, French and Spanish languages, and that the text of the Convention in the French and Spanish languages should not incorporate those amendments because, in accordance with Article 94(a) of the Convention, each such amendment can come into force only in respect of any State which has ratified it;

HAVE AGREED as follows:

Article I

The text of the Convention in the French and Spanish languages annexed to this Protocol, together with the text of the Convention in the English language, constitutes the text equally authentic in the three languages as specifically referred to in the last paragraph of the Convention.

Article II

If a State party to this Protocol has ratified or in the future ratifies any amendment made to the Convention in accordance with Article 94(a) thereof, then the text of such amendment in the English, French and Spanish languages shall be deemed to refer to the text, equally authentic in the three languages which results from this Protocol.

Article III

1) The States members of the International Civil Aviation Organization may become parties to this Protocol either by:

- (a) signature without reservation as to acceptance, or
- (b) signature with reservation as to acceptance followed by acceptance, or
- (c) acceptance.

2) This Protocol shall remain open for signature at Buenos Aires until the twenty-seventh day of September 1968 and thereafter at Washington, D.C.

3) Acceptance shall be affected by the deposit of an instrument of acceptance with the Government of the United States of America.

4) Adherence to or ratification or approval of this Protocol shall be deemed to be acceptance thereof.

Article IV

1) This Protocol shall come into force on the thirtieth day after twelve States shall, in accordance with the provisions of Article III, have signed it without reservation as to acceptance or accepted it.

2) As regards any State which shall subsequently become a party to this Protocol, in accordance with Article III, the Protocol shall come into force on the date of its signature without reservation as to acceptance or of its acceptance.

Article V

Any future adherence of a State to the Convention shall be deemed to be acceptance of this Protocol.

Article VI

As soon as this Protocol comes into force, it shall be registered with the United Nations and with the International Civil Aviation Organization by the Government of the United States of America.

Article VII

1) This Protocol shall remain in force so long as the Convention is in force.

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

Alto Volta
Upper Volta
Haute - Volta

Argentina

Argentina (Signature illegible)

Argentine

Bélgica

Belgium

Belgique

Brasil

Brazil

Brésil

Camboya

Cambodia

Cambodge

Cameroun

Cameroon

Cameroun

Canada

Canada

Canada

Colombia

Colombia

Colombie

Congo (Brazzaville)

Congo (Brazzaville)

Congo (Brazzaville)

Corea, Republica de

Korea, Republic of

Corée, République de

Costa Rica

Costa Rica

Costa Rica

Cuba

Cuba

Cuba

Checoslovaquia,

Republica Socialista de

Czechoslovakia, (Signature illegible)

2) This Protocol shall cease to be in force for a State only when that State ceases to be a party to the Convention.

Article VIII

The Government of the United States of America shall give notice to all States members of the International Civil Aviation Organization and to the Organization itself :

(a) of any signature of this Protocol and the date thereof, with an indication whether the signature is with or without reservation as to acceptance;

(b) of the deposit of any instrument of acceptance and the date thereof;

(c) of the date on which this Protocol comes into force in accordance with the provisions of Article IV, paragraph 1).

Article IX

This Protocol, drawn up in the English, French and Spanish languages, each text being equally authentic, shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall transmit duly certified copies thereof to the Government of the States members of the International Civil Aviation Organization.

IN WITNESS WHEREOF, the undersigned Plenipotentiaries, duly authorized, have signed this Protocol.

DONE at Buenos Aires this twenty-fourth day of September, one thousand nine hundred and sixty-eight.

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

(Signature illegible)

» »

» »

25 September 1968

» »

» »

» »

F. X. OLLASSA

(Signature illegible)

» »

Socialist Republic of Tchécoslovaquie, République socialiste de		
Chile		
Chile	»	»
Chili		
China, Republica de		
China, Republic of		Signature illegible)
China, République de		
Dinamarca		
Denmark	»	»
Danemark		
Ecuador		
Ecuador	»	»
Equateur	27 de Septiembre, 1968	
Espagna		
Spain	(Signature illegible)	
Espagne		
Estados Unidos de América		
United States of America	»	»
Etats - Unis d'Amérique	October 17, 1968	
Filipinas		
Philippines		(Signature illegible)
Philippines		
Francia	»	»
France	»	»
France		
Guatemala		
Guatemala	»	»
Guatemala		
India		
India		B. S. GIDWANI
Inde		
Mali		
Mali		MOUSSA MA-I-GA
Mali		
México		
Mexico		(Signature illegible)
Mexique		
Noruega		
Norway	(Signature illegible)	
Norvège		
Paquistan		
Pakistan	»	»
Pakistan		
Paraguay		
Paraguay		(Signature illegible)
Paraguay		
Perù		
Peru		
Pérou		
Signed without reservation as to acceptance		Signed with reservation as to acceptance
Signé sans réserve d'acceptation		Signé sous réserve d'acceptation
Firmado sin reserva de aceptación		Firmado bajo reserva de aceptación
Polonia		
Poland	»	»
Pologne		
Portugal		
Portugal	»	»
Portugal		
Reino Unido de Gran Bretaña et Irlanda del Norte		
United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland		
Royaume - Uni de Grande- Bretagne et d'Irlande du Nord		
Rwanda		
Rwanda	»	»

Rwanda
Senegal
Senegal
Sénégal
Siria
Syria
Syrie
Sudafrica
South Africa
Afrique du Sud
Suecia
Sweden
Suède
Togo
Togo
Togo
Uruguay
Uruguay
Uruguay
Venezuela
Venezuela
Venezuela
Yugoslavia
yugoslavia
Yougoslavie
Suiza
Switzerland
Suisse

(Signature illegible)

(Signature illegible)

(Signature illegible)

» »

Π Ρ Ω Τ Ο Κ Ο Λ Λ Ο Ν

ΕΠΙ ΤΟΥ ΑΥΘΕΝΤΙΚΟΥ ΤΡΙΓΛΩΣΣΟΥ ΚΕΙΜΕΝΟΥ
ΤΗΣ ΣΥΜΒΑΣΕΩΣ ΠΕΡΙ ΔΙΕΘΝΟΥΣ ΠΟΛΙΤΙΚΗΣ
ΑΕΡΟΠΟΡΙΑΣ (ΣΙΚΑΓΟΝ, 1944)

ΑΙ ΥΠΟΓΕΓΡΑΜΜΕΝΑΙ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΙΣ,
ΛΑΒΟΥΣΑΙ ΥΠ' ΟΨΙΝ

ὅτι ἡ τελευταία παράγραφος τῆς Συμβάσεως περὶ Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας καλουμένης ἐφεξῆς «Συμβάσεως» προβλέπει ὅπως κείμενον τῆς Συμβάσεως συνταχθὲν εἰς τὴν Ἀγγλικήν, Γαλλικὴν καὶ Ἰσπανικὴν, ὃν ἐξ ἴσου αὐθεντικὸν διὰ τὰς τρεῖς γλώσσας, ἀνοιγῆ πρὸς ὑπογραφήν,

ὅτι ἡ σύμβασις ἠνοιχθῆ πρὸς ὑπογραφήν ἐν Σικάγῳ, τὴν ἐβδόμην ἡμέραν Δεκεμβρίου 1944 εἰς ἓν κείμενον εἰς τὴν Ἀγγλικὴν γλῶσσαν,

ὅτι ἐν συνεχείᾳ δέον ὅπως ληφθοῦν τὰ ἀπαραίτητα μέτρα ἵνα τὸ κείμενον ὑφίσταται εἰς τρεῖς γλώσσας ὡς προβλέπεται ἐν τῇ Συμβάσει,

ὅτι κατὰ τὴν λήψιν τῶν ὡς ἄνω μέτρων θὰ ἔδει νὰ ληφθῇ ὑπ' ὄψιν ὅτι ὑφίστανται τροποποιήσεις τῆς Συμβάσεως εἰς τὴν Ἀγγλικήν, Γαλλικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσαν καὶ ὅτι τὸ κείμενον τῆς Συμβάσεως εἰς τὴν Γαλλικὴν καὶ Ἰσπανικὴν θὰ ἔδει ὅπως μὴ περιλαμβάνη τὰς ὡς ἄνω τροποποιήσεις καθ' ὅτι, συμφώνως πρὸς τὸ Ἄρθρον 94 (α) τῆς Συμβάσεως, ἐκάστη τοιαύτη τροποποίησις δύναται νὰ τεθῆ ἐν ἰσχύϊ μόνον ἀναφορικῶς πρὸς οἰονδήποτε Κράτος τὸ ὁποῖον ἔχει κυρώσει ταύτην.

ΣΥΝΕΦΩΝΗΣΑΝ ὡς κατωτέρω :

Ἄρθρον 1.

Τὸ κείμενον τῆς Συμβάσεως εἰς τὴν Γαλλικὴν καὶ Ἰσπανικὴν προσηρτημένον εἰς τὸ παρὸν Πρωτόκολλον, ὁμοῦ μετὰ τοῦ κειμένου τῆς Συμβάσεως, εἰς τὴν Ἀγγλικὴν ἀποτελεῖ ἐξ ἴσου αὐθεντικὸν τρίγλωσσον κείμενον ὡς σαφῶς ἀναφέρεται εἰς τὴν τελευταίαν παράγραφον τῆς Συμβάσεως.

Ἄρθρον II.

Ἐὰν ἐν Κράτος μέρος τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου ἔχει κυρώσει ἢ κυροῖ μεταγενέστερον τροποποιήσιν ἐπιφερομένην εἰς τὴν Σύμβασιν συμφώνως πρὸς τὸ Ἄρθρον 94 (α) ταύτης, τὸ κείμενον τῆς τοιαύτης τροποποιήσεως εἰς τὴν Ἀγγλικὴν, Γαλλικὴν καὶ Ἰσπανικὴν γλῶσσαν θὰ θεωρῆται ὡς ἀναφερόμενον εἰς τὸ κείμενον ὅπερ εἶναι ἐξ ἴσου αὐθεντικὸν εἰς τὰς τρεῖς γλώσσας, ὡς ἐκ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

Ἄρθρον III.

1) Τὰ Κράτη μέλη τοῦ Ὄργανισμοῦ Διεθνούς Πολιτικῆς Ἀεροπορίας δύναται νὰ καταστοῦν μέρη τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου εἴτε :

(α) δι' ὑπογραφῆς ἄνευ ἐπιφυλάξεως ὡς πρὸς τὴν ἀποδοχήν, ἢ

(β) δι' ὑπογραφῆς ὑπὸ ἐπιφύλαξιν ὡς πρὸς τὴν ἀποδοχήν, ἀκολουθουμένης ὑπὸ ἀποδοχῆς, ἢ

(γ) δι' ἀποδοχῆς

2) Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον θὰ παραμείνῃ ἀνοικτὸν πρὸς ὑπογραφήν ἐν Μπουένος Ἀϊρες μέχρι τῆς εἰκοστῆς ἐβδόμης ἡμέρας Σεπτεμβρίου 1968, μετὰ δὲ τὴν ἡμερομηνίαν ταύτην ἐν Οὐάσιγκτῶν D.C.

3) Ἡ ἀποδοχή, θὰ πραγματοποιεῖται διὰ καταθέσεως ὄργανου ἀποδοχῆς παρὰ τῇ Κυβερνήσει τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν Ἀμερικῆς.

4) Ἡ προσχώρησις εἰς ἢ κύρωσις, ἢ ἔγκρισις τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου θὰ θεωρῆται ὡς ἀποδοχὴ τούτου.

Ἄρθρον IV.

1) Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον θὰ τεθῆ ἐν ἰσχύϊ τὴν τριακοστὴν ἡμέραν, ἀφ' ἧς δώδεκα Κράτη συμφώνως πρὸς τὰς διατάξεις τοῦ Ἄρθρου III θὰ ἔχουν ὑπογράψῃ τοῦτο ἄνευ ἐπιφυλάξεως ὡς πρὸς τὴν ἀποδοχήν του ἢ θὰ ἔχουν ἀποδεχθῆ τοῦτο.

2) Ὅσον ἀφορᾷ οἰονδήποτε Κράτος ὅπερ καθίσταται ἀργότερον μέρος τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, συμφώνως πρὸς τὸ Ἄρθρον III, τὸ Πρωτόκολλον θὰ τίθεται ἐν ἰσχύϊ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ὑπογραφῆς του ἄνευ ἐπιφυλάξεως ὡς πρὸς τὴν ἀποδοχήν ἢ κατὰ τὴν ἡμερομηνίαν ἀποδοχῆς του.

Ἄρθρον V.

Οἰαδήποτε γενομένη ἐν τῷ μέλλοντι προσχώρησις Κράτους εἰς τὴν Σύμβασιν θὰ θεωρεῖται ὡς ἀποδοχὴ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου.

Ἄρθρον VI.

Ἄμα τῇ θέσει ἐν ἰσχύϊ τοῦ παρόντος Πρωτοκόλλου, τοῦτο θέλει καταχωρισθῆ παρὰ τοῖς Ἠνωμένοις Ἔθνεσι καὶ παρὰ τῷ Ὄργανισμῷ Διεθνούς Πολιτ. Ἀερ/ρίας ὑπὸ τῆς Κυβερνήσεως τῶν Ἠνωμένων Πολιτειῶν τῆς Ἀμερικῆς.

Ἄρθρον VII.

1) Τὸ παρὸν Πρωτόκολλον θὰ παραμείνῃ ἐν ἰσχύϊ καθ' ὅν χρόνον ἰσχύει ἡ Σύμβασις.

ANNEX - ANNEXE - ANEXO
CONVENTION
RELATIVE A L'AVIATION
CIVILE INTERNATIONALE

PREAMBULE

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

CONSIDERANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde.

EN CONSEQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique.

Ont conclu la présente Convention à ces fins.

PREMIERE PARTIE

NAVIGATION AERIENNE

CHAPITRE I

PRINCIPES GENERAUX ET
APPLICATION DE LA CONVENTION

Article premier

Souveraineté

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

Article 2

Territoire

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

Article 3

Aéronefs civils et aéronefs d'Etat

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

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

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

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

Article 4

Usage indu 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

VOL AU - DESSUS DU TERRITOIRE
DES ETATS CONTRACTANTS

Article 5

Droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier

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

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

Article 6

Services aériens réguliers

Aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au - dessus ou à l'intérieur du territoire d'un Etat contractant, sauf permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat et conformément aux conditions de cette permission ou autorisation.

Article 7

Cabotage

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

Article 8

Aéronefs sans pilote

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

Article 9

Zones interdites

a) Chaque Etat contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au - dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres Etats, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit Etat qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aé-

ronens des autres Etats contractants qui assurent des services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites sur le territoire d'un Etat contractant et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres Etats contractants et à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

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

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

Article 10

Atterrissage sur un aéroport douanier

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

Article 11

Application des règlements de l'air

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

Article 12

Règles de l'air

Chaque Etat contractant s'engage à adopter des mesures afin d'assurer que tout aéronef survolant son territoire ou y manoeuvrant, ainsi que tout aéronef portant la marque de sa nationalité, en quelque lieu qu'il se trouve, se conformera aux règles et règlements en vigueur en ce lieu pour le vol et la manoeuvre des aéronefs. Chaque Etat contractant s'engage à maintenir ses règlements dans ce domaine conformes, dans toute la mesure du possible, à ceux qui pourraient être établis en vertu de la présente Convention. Au-dessus de la haute mer, les règles en vigueur sont les règles établies en vertu de la présente Convention. Chaque Etat contractant s'engage à poursuivre toute personne contrevenant aux règlements applicables.

Article 13

Règlements d'entrée et de congé
Les lois et règlements d'un Etat contractant concer-

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

Article 14

Prévention de la propagation des maladies

Chaque Etat contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les Etats contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les Etats contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs. Une telle consultation ne préjuge en rien l'application de toute convention internationale existant en la matière et à laquelle les Etats contractants seraient parties.

Article 15

Redevances d'aéroport et droits similaires

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

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

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

b) pour les aéronefs qui assurent des services aériens internationaux réguliers, être supérieures aux redevances qui seraient payées par ses aéronefs nationaux assurant des services internationaux similaires.

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

Article 16

Visite des aéronefs

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

CHAPITRE III

NATIONALITE DES AERONEFS

Article 17

Nationalité des aéronefs

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

Article 18

Double immatriculation

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

Article 19

Lois nationales régissant l'immatriculation

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

Article 20

Port des marques

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

Article 21

Rapports d'immatriculation

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

CHAPITRE IV

MESURES DESTINEES A FACILITER
LA NAVIGATION AERIENNE

Article 22

Simplification des formalités

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

Article 23

Formalités de douane et d'immigration

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

Article 24

Droits de douane

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

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

Article 25

Aéronefs en détresse

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

Article 26

Enquête sur les accidents

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant et ayant entraîné mort ou lésion grave ou révélé de graves déficiences techniques de l'aéronef ou des installations et services de navigation aérienne, l'Etat dans lequel l'accident s'est produit ouvrira une enquête sur les circonstances de l'accident, en se conformant, dans la mesure où ses lois le permettent, à la procédure qui pourra être recommandée par l'Organisation de l'Aviation civile internationale. Il est donné à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de nommer des observateurs pour assister à l'enquête et l'Etat procédant à l'enquête lui communique le rapport et les constatations en la matière.

Article 27

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

a) Lorsqu'un aéronef d'un Etat contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre Etat contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit Etat, avec ou sans atterrissage, ne donne lieu ni à saisie ou retenue de l'aéronef, ni à réclamation à l'encontre de son propriétaire ou exploitant, ni à toute autre intervention de la part ou au nom de cet Etat ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la constru-

ction; le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé dans l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant convenu que, dans cet Etat, il n'est exigé en aucun cas un dépôt de garantie en raison de l'exemption de saisie ou de rétention de l'aéronef visée ci-dessus.

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

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

Article 28

Installations et services de navigation aérienne et systèmes normalisés.

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

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

b) à adopter et mettre en oeuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandés ou établis en vertu de la présente Convention.

c) à collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

CHAPITRE V

CONDITIONS A REMPLIR EN CE QUI CONCERNE LES AERONEFS

Article 29

Documents de bord des aéronefs

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

- a) son certificat d'immatriculation ;
- b) son certificat de navigabilité ;
- c) les licences appropriées pour chaque membre de l'équipage ;
- d) son carnet de route ;
- e) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef ;
- f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination ;
- g) s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

Article 30.

Equipement radio des aéronefs

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

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

Article 31.

Certificats de navigabilité

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

Article 32.

Licences du personnel

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

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

Article 33.

Reconnaissance des certificats et licences

Les certificats de navigabilité, ainsi que les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'Etat contractant dans lequel l'aéronef est immatriculé, seront reconnus valables par les autres Etats contractants si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies conformément à la présente Convention.

Article 34.

Carnets de route

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

Article 35.

Restrictions relatives à la cargaison

a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit Etat. Chaque Etat détermine par voie de règlement ce qu'il fait entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'Aviation civile internationale pourrait formuler le cas échéant.

b) Chaque Etat contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport, à l'intérieur

ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au paragraphe a), à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres Etats employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs, des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

Article 36.

Appareils photographiques.

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

CHAPITRE VI.

NORMES ET PRATIQUES

RECOMMANDEES INTERNATIONALES

Article 37.

Adoption de normes et procédures internationales

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

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

- a) systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;
- b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;
- c) règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne;
- d) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien;
- e) navigabilité des aéronefs;
- f) immatriculation et identification des aéronefs;
- g) collecte et échange de renseignements météorologiques;
- h) livres de bord;
- i) cartes et plans aéronautiques;
- j) formalités de douane et d'immigration;
- k) aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents;

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

Article 38.

Dérogation aux normes et aux procédures internationales.

Tout Etat qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement

à l'Organisation de l'Aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout Etat qui n'apporte pas ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres Etats la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'Etat en question.

Article 39.

Annotation des certificats et licences.

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

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

Article 40.

Validité des certificats et des licences annotés

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

Article 41.

Reconnaissance des normes de navigabilité existantes

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

Article 42.

Reconnaissance des normes existantes de compétence du personnel.

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas au personnel dont les licences ont été délivrées à l'origine avant l'expiration de l'année qui suit la date de l'adoption initiale d'une norme internationale d'aptitude pour ce personnel; mais elles s'appliquent dans tous les cas à tout le personnel dont les licences demeurent validés cinq ans après la date d'adoption de cette norme.

DEUXIEME PARTIE
L'ORGANISATION DE
L' AVIATION CIVILE
INTERNATIONALE
CHAPITRE VII
L' ORGANISATION

Article 43

Nom et composition

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

Article 44.

Objectifs

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

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

Article 45.

Siège permanent

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

Article 46.

Première session de l'Assemblée

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

Article 47.

Capacité juridique

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

CHAPITRE VIII
L'ASSEMBLEE

Article 48.

Sessions de l'Assemblée et vote

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

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

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

Article 49

Pouvoirs et obligations de l'Assemblée

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

- a) élire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;
- b) élire les Etats contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du Chapitre IX;
- c) examiner les rapports du Conseil, leur donner la suite qui convient et statuer sur toute question dont elle est saisie par le Conseil;
- d) établir son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables;
- e) voter un budget annuel et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII;
- f) examiner les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation;
- g) renvoyer, à sa discrétion, au Conseil, aux commissions subsidiaires ou à tout autre organe, toute question de sa compétence.

h) déléguer au Conseil les pouvoirs et l'autorité nécessaires ou souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;

i) donner effet aux dispositions appropriées du Chapitre XIII;

j) examiner les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la présente Convention et, si elle les approuve, les recommander aux Etats contractants conformément aux dispositions du Chapitre XXI;

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

CHAPITRE IX
LE CONSEIL

Article 50

Composition et élection du Conseil

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

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

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

Article 51.

Président du Conseil

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Celui-ci est rééligible. Il n'a pas droit de vote. Le Conseil élit parmi ses membres un ou plusieurs Vice-Présidents, qui conservent leur droit de vote lorsqu'ils remplissent les fonctions de Président. Le Président n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des membres du Conseil mais, si un représentant est élu, son siège est réputé vacant et l'Etat qu'il représentait pourvoit à la vacance. Les fonctions du Président sont les suivantes :

a) convoquer le Conseil, le Comité du Transport aérien et la Commission de Navigation aérienne ;

b) agir comme représentant du Conseil ;

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

Article 52.

Vote au Conseil

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

Article 53.

Participation sans droit de vote

Tout Etat contractant peut participer, sans droit de vote, à l'examen par le Conseil ainsi que par ses comités et commissions de toute question qui touche particulièrement ses intérêts. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie.

Article 54.

Fonctions obligatoires du Conseil

Le Conseil doit :

a) soumettre des rapports annuels à l'Assemblée ;
b) exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquiescer des fonctions et obligations que lui assigne la présente Convention ;

c) arrêter son organisation et son règlement intérieur ;

d) nommer un Comité du Transport aérien dont les membres sont choisis parmi les représentants des membres du Conseil et qui est responsable devant celui-ci et définir les fonctions de ce Comité ;

e) instituer une Commission de Navigation aérienne conformément aux dispositions du Chapitre X ;

f) gérer les finances de l'Organisation conformément aux dispositions des Chapitres XII et XV ;

g) fixer les émoluments du Président du Conseil ;

h) nommer un agent exécutif principal, qui porte le titre de Secrétaire général, et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel

nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre XI ;

i) demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris des renseignements sur les coûts d'exploitation et sur le détail des subventions versées aux entreprises de transport aérien et provenant de fonds publics ;

j) signaler aux Etats contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil ;

k) rendre compte à l'Assemblée de toute infraction à la présente Convention, lorsqu'un Etat contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après notification de l'infraction ;

l) adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des normes et des pratiques recommandées internationales ; pour des raisons de commodité, les désigner comme Annexes à la présente Convention et notifier à tous les Etats contractants les dispositions prises ;

m) examiner les recommandations de la Commission de Navigation aérienne tendant à amender les Annexes et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du Chapitre XX ;

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

Article 55

Fonctions facultatives du Conseil

Le Conseil peut :

a) s'il y a lieu et lorsque cela se révèle souhaitable à l'expérience, créer, sur une base régionale ou autre, des commissions de transport aérien subordonnées et définir des groupes d'Etats ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'employer à faciliter la réalisation des fins de la présente Convention ;

b) déléguer des fonctions à la Commission de Navigation aérienne en sus de celles que prévoit la Convention et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs ;

c) mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux Etats contractants et faciliter l'échange, entre Etats contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne ;

d) étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes principales, et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant.

e) enquêter, à la demande d'un Etat contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

CHAPITRE X

LA COMMISSION DE NAVIGATION AERIENNE

Article 56

Nomination de la Commission

La Commission de Navigation aérienne se compose de douze membres nommés par le Conseil parmi des

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

Article 57

Fonctions de la Commission

La Commission de Navigation aérienne doit :

a) examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la présente Convention ;

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

c) donner des avis au Conseil sur la collecte et la communication aux Etats contractants de tous les renseignements qu'elle juge nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne.

CHAPITRE XI

PERSONNEL

Article 58

Nomination du personnel

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

Article 59

Caractère international du personnel

Le Président du Conseil, le Secrétaire général et les autres membres du personnel ne doivent ni solliciter ni accepter d'instructions, dans l'exécution de leur tâche, d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque Etat contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des fonctions du personnel et à ne chercher à influencer aucun de ses ressortissants dans l'exécution de sa tâche.

Article 60

Immunités et privilèges du personnel

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où son régime constitutionnel le permet, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation les immunités et privilèges accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général sur les immunités et privilèges des fonctionnaires internationaux intervient, les immunités et privilèges accordés au Président du Conseil, au Secrétaire général et aux autres membres du personnel de l'Organisation seront les immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.

CHAPITRE XII

FINANCES

Article 61

Budget et répartition des dépenses

Le Conseil soumet à l'Assemblée un budget annuel, des états de comptes annuels et des prévisions annuelles de toute recettes et dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge

à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des Etats qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les Etats contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin.

Article 62

Suspension du droit de vote

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

Article 63

Dépenses des délégations et des autres représentants

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

CHAPITRE XIII

AUTRES ARRANGEMENTS INTERNATIONAUX

Article 64

Arrangements en matière de sécurité

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

Article 65

Arrangements avec d'autres organismes internationaux

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

Article 66.

Fonctions relatives à d'autres accords

a) L'Organisation exerce également les fonctions que lui confèrent l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux et l'Accord relatif au Transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux dispositions desdits accords.

b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'ont pas accepté l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux ou l'Accord relatif au Transport aérien international établis à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur les questions soumises à l'Assemblée ou au Conseil en vertu des dispositions de l'Accord en cause.

TROISIEME PARTIE

TRANSPORT AERIEN

INTERNATIONAL

CHAPITRE XIV

RENSEIGNEMENTS ET RAPPORTS

Article 67.

Communication de rapports au Conseil

Chaque Etat contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international commu-

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

CHAPITRE XV

AEROPORTS ET AUTRES INSTALLATIONS ET SERVICES DE NAVIGATION AERIENNE

Article 68.

Désignation des itinéraires et des aéroports

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

Article 69.

Amélioration des installations et services de navigation aérienne.

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

Article 70.

Financement des installations et service de navigation aérienne.

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

Article 71.

Fourniture et entretien d'installations et services par le Conseil.

Si un Etat contractant le demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et administrer en totalité ou en partie les aéroports et autres installations et services de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques requis sur le territoire dudit Etat pour l'exploitation sûre, régulière, efficace et économique des services aériens internationaux des autres Etats contractants et peut fixer des redevances justes et raisonnables pour l'utilisation des installations et services fournis.

Article 72.

Acquisition ou utilisation de terrain

Lorsqu'un terrain est nécessaire pour des installations et services financés en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un Etat contractant, cet Etat doit, soit fournir lui-même ce terrain, dont il conservera la propriété s'il le désire, soit en faciliter l'utilisation par le Conseil à des conditions justes et raisonnables et conformément à ses lois.

Article 73.

Dépenses et répartition des fonds.

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis à sa disposition par l'Assemblée en vertu du Chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes

aux fins du présent chapitre en prélevant sur les fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil fixe les contributions au capital requis aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues pour une période de temps raisonnable, entre les Etats contractants qui y consentent et dont les entreprises de transport aérien utilisent les installations et services en cause. Le Conseil peut également fixer les contributions des Etats qui y consentent à tous fonds de roulement nécessaires.

Article 74.

Assistance technique et utilisation des revenus

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

Article 75.

Reprise des installations et services fournis par le Conseil

Un Etat contractant peut à tout moment se dégager de toute obligation contractée par lui en vertu de l'article 70 et prendre en charge les aéroports et autres installations et services établis par le Conseil sur son territoire en vertu des dispositions des articles 71 et 72, en versant au Conseil une somme qui, de l'avis du Conseil, est raisonnable en l'occurrence. Si l'Etat estime que la somme fixée par le Conseil n'est pas raisonnable, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée et l'Assemblée peut confirmer ou modifier la décision du Conseil.

Article 76.

Restitution de fonds

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

CHAPITRE XVI

ORGANISATIONS D'EXPLOITATION EN COMMUN ET SERVICES EN POOL

Article 77.

Organisations d'exploitation en commun autorisées

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

Article 78.

Rôle du Conseil

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

Article 79.

Participation aux organisations d'exploitation

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

QUATRIEME PARTIE

DISPOSITIONS FINALES

CHAPITRE XVII

AUTRES ACCORDS ET
ARRANGEMENTS AERONAUTIQUES

Article 80.

Conventions de Paris et de La Havane

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

Article 81.

Enregistrement des accords existants

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

Article 82.

Abrogation d'arrangements incompatibles

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

Article 83.

Enregistrement des nouveaux arrangements

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

CHAPITRE XVIII
DIFFERENDS
ET MANQUEMENTS

Article 84.

Règlement des différends

Si un désaccord entre deux ou plusieurs Etats contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout Etat impliqué dans ce désaccord. Aucun membre du Conseil ne peut voter lors de l'examen par le Conseil d'un différend auquel il est partie. Tout Etat contractant peut, sous réserve de l'article 85, appeler de la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage ad hoc établi en accord avec les autres parties au différend ou à la Cour permanente de Justice internationale. Un tel appel doit être notifié au Conseil dans les soixante jours à compter de la réception de la notification de la décision du Conseil.

Article 85.

Procédure d'arbitrage

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

Article 86.

Appels

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

Article 87.

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

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

Article 88.

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

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

CHAPITRE XIX

GUERRE

Article 89.

Guerre et état de crise

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

CHAPITRE XX

ANNEXES

Article 90.

Adoption et amendement des Annexes

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

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

CHAPITRE XXI.

RATIFICATIONS, ADHESIONS,
AMENDEMENTS ET DENONCIATIONS

Article 91.

Ratification de la Convention

a) La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification sont déposés dans les archives du Gouvernement des Etats - Unis d'Amérique, qui notifie la date du 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 après le dépôt du ving - sixième instrument. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

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

Article 92.

Adhésion à la Convention

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

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

Article 93.

Admission d'autres Etats

Les Etats autres que ceux auxquels s'appliquent les articles 91 et 92 a) peuvent, sous réserve de l'appro-

bation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour préserver la paix, être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée dans les conditions que l'Assemblée pourra prescrire, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué au cours de la présente guerre par l'Etat qui demande son admission sera nécessaire.

Article 94.

Amendement de la Convention

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

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

Article 95.

Dénonciation de la Convention

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

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

CHAPITRE XXII

DEFINITIONS

Article 96

Aux fins de la présente Convention

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

b) «Service aérien international» signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats ;

c) «Entreprise de transport aérien» signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international ;

d) «Escale non commerciale» signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

SIGNATURE

DE LA CONVENTION

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

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