

KONWENCJA O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM, PODPISANA W CHICAGO  
DNIA 7 GRUDNIA 1944 R.

Przekład.

W imieniu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej

RADA PAŃSTWA  
POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

podaje do powszechnej wiadomości:

W dniu 7 grudnia 1944 roku podpisana została w Chicago Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym.

Po zaznajomieniu się z powyższą Konwencją Rada Państwa uznała ją i uznaje za słuszną zarówno w całości, jak i każde z postanowień w niej zawartych, oświadcza, że wyżej wymieniona Konwencja jest przyjęta, ratyfikowana i potwierdzona, oraz przyrzeka, że będzie niezmiennie zachowywana.

Na dowód czego wydany został Akt niniejszy opatrzony pieczęcią Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

Dano w Warszawie, dnia 20 listopada 1958 roku.

L. S.

Minister Spraw Zagranicznych:  
w z. J. Winiewicz

Przewodniczący Rady Państwa:  
A. Zawadzki

Au Nom de la République Populaire de Pologne

LE CONSEIL D'ETAT  
DE LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DE POLOGNE

à tous ceux qui ces Présentés Lettres verront  
fait savoir ce qui suit:

Une Convention relative à l'Aviation civile internationale a été signée à Chicago le 7 décembre 1944.

Après avoir vu et examiné ladite Convention le Conseil d'Etat l'a approuvée et approuve en toutes et chacune des dispositions qui y sont contenues; déclare que la Convention susmentionnée est acceptée, ratifiée et confirmée et promet qu'elle sera inviolablement observée.

En Foi de Quoi les Présentés Lettres ont été délivrés revêtus du Sceau de la République Populaire de Pologne.

Donné à Varsovie, le 20 novembre 1958.

L. S.

Ministre des Affaires Etrangères:  
w z. J. Winiewicz

Président du Conseil d'Etat:  
A. Zawadzki

(Tekst Konwencji zamieszczony jest w załączniku do niniejszego numeru).

Przekład.

212

## KONWENCJA O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM

## WSTĘP

Zważywszy, że przyszły rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego może przyczynić się w znacznej mierze do stworzenia i utrzymania przyjaźni i zrozumienia między narodami i ludami świata oraz że wszelkie jego nadużycie może zagrozić bezpieczeństwu powszechnemu;

zważywszy, że pożądanym jest uniknięcie wszelkich nieporozumień i rozwijanie współpracy między narodami i ludami, od której zależy pokój świata;

należąco podpisane Rządy, uzgodniwszy zasady i osiągnąwszy porozumienie w tym celu, by międzynarodowe lotnictwo cywilne mogło się rozwijać w sposób pewny i prawidłowy, a międzynarodowe służby transportu lotniczego mogły być ustanawiane na zasadzie jednakowych możliwości dla wszystkich i prowadzone w sposób właściwy i ekonomiczny —

zawarły w tym celu niniejszą Konwencję.

## CZĘŚĆ I. ŻEGLUGA POWIETRZNA

## Rozdział I

## Ogólne zasady i zastosowanie Konwencji

## Artykuł 1

*Suverenność*

Umawiające się Państwa uznają, że każde Państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium.

## Artykuł 2

*Terytorium*

Dla celów niniejszej Konwencji uważa się, że terytorium Państwa stanowią obszary lądowe i przylegające do nich wody terytorialne, objęte suwerennością, suzerennością, mandatem lub opieką tego Państwa.

## Artykuł 3

*Cywilne i państwowe statki powietrzne*

a) Niniejsza Konwencja stosuje się wyłącznie do cywilnych statków powietrznych, nie stosuje się zaś do statków powietrznych państwowych.

b) Statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej uważa się za statki powietrzne państwowe.

c) Żaden państwowy statek powietrzny Umawiającego się Państwa nie może przelatywać nad terytorium innego Państwa ani lądować na nim bez zezwolenia udzielonego w drodze specjalnego porozumienia lub w inny sposób albo niezgodnie z warunkami takiego zezwolenia.

d) Umawiające się Państwa zobowiązują się, przy ustalaniu przepisów dotyczących swoich państwowych statków powietrznych, mieć na względzie bezpieczeństwo żeglugi statków powietrznych cywilnych.

## Artykuł 4

*Nadużycie lotnictwa cywilnego*

Każde Umawiające się Państwo zgadza się na nieużywanie lotnictwa cywilnego do jakichkolwiek celów sprzecznych z celami niniejszej Konwencji.

## Rozdział II

## Przełot nad terytorium Umawiających się Państw

## Artykuł 5

*Prawo nieregularnego przełotu*

Każde Umawiające się Państwo zgadza się, by wszelkie statki powietrzne innych Umawiających się Państw, nie używane w regularnej międzynarodowej służbie powietrznej, posiadały prawo wlotu lub przełotu nad jego terytorium bez lądowania oraz prawo lądowania w celach niehandlowych, bez konieczności otrzymania uprzedniego zezwolenia, pod warunkiem przestrzegania postanowień niniejszej Konwencji i z zastrzeżeniem prawa Państwa nad którego terytorium przelatują, do żądania lądowania. Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie jednak prawo żądania ze względów bezpieczeństwa lotu, by statki powietrzne mające przelatywać nad obszarami nieprzystępnymi lub nie posiadającymi odpowiednich udogodnień dla żeglugi powietrznej trzymały się określonych dróg lub uzyskały specjalne zezwolenie na takie loty.

Jeżeli wspomnianych statków powietrznych używa się do odpłatnego przewozu pasażerów, towarów lub poczty poza międzynarodową regularną służbą powietrzną, mają one również przywilej zabierania i pozostawiania pasażerów, towarów i poczty, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 7 i z zastrzeżeniem prawa Państwa, w którym się to odbywa, do ustanowienia takich przepisów, warunków lub ograniczeń, jakie uzna ono za pożyteczne.

## Artykuł 6

*Regularna służba powietrzna*

Regularna międzynarodowa służba powietrzna może być wykonywana nad terytorium lub na terytorium Umawiającego się Państwa tylko na mocy specjalnego zezwolenia lub innego upoważnienia udzielonego przez to Państwo i zgodnie z warunkami takiego zezwolenia lub upoważnienia.

## Artykuł 7

### Kabotaż

Każde Umawiające się Państwo ma prawo odmówić statkom powietrznym innych Umawiających się Państw zezwolenia na zabieranie na jego terytorium pasażerów, poczty i towarów celem odpłatnego przewiezienia z przeznaczeniem do innej miejscowości na tym terytorium. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do niezawierania porozumień przyznających specjalne innemu Państwu lub linii lotniczej innego Państwa tego rodzaju przywilejów na zasadzie wyłączności oraz do nieprzyjmowania tego rodzaju wyłącznych przywilejów od innego Państwa.

## Artykuł 8

### Statki powietrzne bez pilota

Statek powietrzny nadający się do lotu bez pilota może bez pilota przelatywać nad terytorium Umawiającego się Państwa tylko za specjalnym upoważnieniem ze strony tego Państwa i zgodnie z warunkami takiego upoważnienia. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zapewniać kontrolę lotów statków powietrznych bez pilota w rejonach otwartych dla cywilnych statków powietrznych w taki sposób, by uniknąć niebezpieczeństwa dla cywilnych statków powietrznych.

## Artykuł 9

### Strefy zakazane

a) Każde Umawiające się Państwo ma prawo, ze względu na konieczność wojskową lub na bezpieczeństwo publiczne, wprowadzić jednolite ograniczenia lub zakazy przelotu statków powietrznych innych Państw nad pewnymi strefami swojego terytorium z zastrzeżeniem, że żadne różnice nie będą pod tym względem czynione między statkami powietrznymi danego Państwa używanymi do regularnej międzynarodowej służby powietrznej a statkami innych Umawiających się Państw używanymi do podobnych celów. Rozmiary i rozmieszczenie wspomnianych stref zakazanych powinno się ustalać w rozsądny sposób, ażeby nie stwarzać niepotrzebnych przeszkód dla żeglugi powietrznej. Określenie takich stref zakazanych na terytorium Umawiającego się Państwa, jak również wszelkie późniejsze ich zmiany, powinny być możliwie wcześniej podawane do wiadomości innych Umawiających się Państw oraz Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

b) Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie również prawo wprowadzenia ze skutkiem natychmiastowym, w okolicznościach wyjątkowych lub w razie nagłej konieczności lub też w interesie bezpieczeństwa publicznego, czasowych ograniczeń lub zakazów przelotu nad całym swoim terytorium lub jego częścią, pod warunkiem, że ograniczenia lub zakazy będą stosowane bez względu na przynależność państwową do statków powietrznych wszystkich innych Państw.

c) Każde Umawiające się Państwo może żądać, w warunkach przez siebie określonych, ażeby każdy statek powietrzny wlatujący do stref wymienionych powyżej w ustępach a) i b) wylądował tak prędko, jak to jest praktycznie możliwe, w porcie lotniczym wyznaczonym na terytorium tego Państwa.

## Artykuł 10

### Lądowanie w celnym porcie lotniczym

Z wyjątkiem przypadków, gdy na podstawie postanowień niniejszej Konwencji lub na mocy specjalnego upoważnienia statek powietrzny może przelatywać nad terytorium Umawiającego się Państwa bez lądowania, każdy statek powietrzny

przybywający na terytorium Umawiającego się Państwa powinien lądować, jeżeli wymagają tego przepisy danego Państwa, w porcie lotniczym wyznaczonym przez to Państwo dla celów kontroli celnej i innej. Statek powietrzny opuszczający terytorium Umawiającego się Państwa powinien odlatywać z podobnie wyznaczonego celnego portu lotniczego. Szczegóły dotyczące wszystkich portów lotniczych wyznaczonych jako celne porty lotnicze będą przez Państwa ogłaszane i przekazywane Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, utworzonej na mocy części drugiej niniejszej Konwencji, celem przekazania do wiadomości wszystkim innym Umawiającym się Państwom.

## Artykuł 11

### Stosowanie przepisów lotniczych

Z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Konwencji ustawy i przepisy Umawiającego się Państwa dotyczące dopuszczenia na jego terytorium statków powietrznych używanych w międzynarodowej żegludze powietrznej lub opuszczania przez nie tego terytorium albo dotyczące eksploatacji i żeglugi wspomnianych statków powietrznych w czasie ich pobytu w jego granicach będą stosowane do statków powietrznych wszystkich Umawiających się Państw bez względu na przynależność państwową i powinny być przestrzegane przez wspomniane statki powietrzne przy przybyciu na terytorium danego Państwa, przy opuszczaniu tego terytorium bądź podczas pobytu w jego granicach.

## Artykuł 12

### Reguły lotnicze

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zastosować właściwe środki w celu zapewnienia, by każdy statek powietrzny przelatujący nad jego terytorium lub manewrujący w granicach jego terytorium, jak również każdy statek powietrzny noszący znak jego przynależności państwowej niezależnie od miejsca, w którym się znajduje, musiał stosować się do obowiązujących w danym miejscu reguł i przepisów, dotyczących lotu i manewrowania statków powietrznych. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się utrzymywać swoje własne przepisy w tej dziedzinie, w możliwie jak najszerszym zakresie, w zgodności z przepisami ustanowionymi co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji. Nad pełnym moim obowiązkiem będą reguły ustanowione na podstawie niniejszej Konwencji. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zapewnić ściganie wszystkich osób naruszających obowiązujące przepisy.

## Artykuł 13

### Przepisy dotyczące przybycia i odprawy

Z chwilą przybycia na terytorium Umawiającego się Państwa, przy opuszczaniu tego terytorium lub podczas pobytu na nim pasażerowie i załogi statków powietrznych oraz towary przewiezione tymi statkami podlegają ustawom i przepisom tego Państwa, dotyczącym przybycia wspomnianych pasażerów, załóg lub towarów na jego terytorium i opuszczeniu przez nich tego terytorium takim, jak przepisy w sprawie przyjęcia, odprawy, imigracji, paszportów, ceł i kwarantanny.

## Artykuł 14

### Zapobieganie szerzeniu się chorób

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zastosować skuteczne środki w celu przeciwdziałania szerzeniu się

### Rozdział III

#### Przynależność Państwowa statków powietrznych

##### Artykuł 17

#### *Przynależność państwowa statków powietrznych*

Statki powietrzne mają przynależność państwową Państwa, w którym są zarejestrowane.

##### Artykuł 18

#### *Rejestracja wielokrotna*

Statek powietrzny nie może być ważnie zarejestrowany więcej niż w jednym Państwie, jednakże jego rejestracja może być przeniesiona z jednego Państwa do innego.

##### Artykuł 19

#### *Ustawy krajowe o rejestracji*

Rejestracja lub przeniesienie rejestracji statku powietrznego powinny się odbywać w każdym Umawiającym się Państwie zgodnie z ustawami i przepisami danego Państwa.

##### Artykuł 20

#### *Umieszczenie znaków.*

Każdy statek powietrzny używany w międzynarodowej żegludze powietrznej powinien nosić właściwe znaki przynależności państwowej i rejestracyjne.

##### Artykuł 21

#### *Zawiadamianie o rejestracji.*

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do dostarczania na życzenie innego Umawiającego się Państwa lub Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego informacji dotyczących rejestracji i własności poszczególnych statków powietrznych zarejestrowanych w danym Państwie. Ponadto każde Umawiające się Państwo powinno dostarczać Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, zgodnie z przepisami, jakie ta organizacja może ustanowić, sprawozdań zawierających takie dane, jakie może udostępnić co do własności i kontroli statków powietrznych zarejestrowanych w tym Państwie i używanych zazwyczaj w międzynarodowej żegludze powietrznej. Otrzymaane w ten sposób przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego dane będą na życzenie udostępnione przez nią innym Umawiającym się Państwom.

### Rozdział IV

#### Srodki mające na celu ułatwienie żeglugi powietrznej

##### Artykuł 22

#### *Uproszczenie formalności*

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zastosować wszelkie możliwe w praktyce środki przez wydanie specjalnych przepisów lub w inny sposób, w celu ułatwienia i usprawnienia żeglugi statków powietrznych między terytoriami Umawiających się Państw i zapobieżenia wszelkiej zbytecznej zwłoki w stosunku do statków powietrznych, ich za-

za pośrednictwem żeglugi powietrznej cholery, tyfusu (epidemicznego), ospy, żółtej febry i dżumy, jak również wszelkich innych chorób zakaźnych, których określenie w razie potrzeby należy do Umawiających się Państw.

W tym celu Umawiające się Państwa będą się porozumiewać w sposób ściśle z organizacjami właściwymi w sprawach przepisów międzynarodowych dotyczących środków sanitarnych, które stosuje się do statków powietrznych. Takie porozumiewanie się nie może w niczym uchybiać stosowaniu jakiegokolwiek będącej w mocy międzynarodowej konwencji w tych sprawach, której stronami mogłyby być Umawiające się Państwa.

##### Artykuł 15

#### *Oplaty za korzystanie z portów lotniczych i inne podobne należności*

Każdy port lotniczy w Umawiającym się Państwie otwarty do użytku publicznego dla krajowych statków powietrznych będzie również, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 68, otwarty na jednakowych warunkach dla statków powietrznych wszystkich innych Umawiających się Państw. Jednakowe również warunki będą stosowane w sprawie korzystania przez statki powietrzne każdego Umawiającego się Państwa ze wszelkich udogodnień dla żeglugi powietrznej, oddanych do użytku publicznego dla zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności żeglugi powietrznej, łącznie z obsługą radiową i meteorologiczną.

Wszelkie opłaty za używanie takich portów lotniczych i udogodnień dla żeglugi powietrznej przez statki powietrzne jakiegokolwiek innego Umawiającego się Państwa, jakie Umawiające się Państwo może nakładać lub na których nakładanie może zezwolić, nie mogą przewyższać:

a) w odniesieniu do statków powietrznych nie używanych do wykonywania regularnej międzynarodowej służby powietrznej — opłat uiszczanych przez krajowe statki powietrzne tego samego typu używane do podobnej służby,

b) w odniesieniu do statków powietrznych używanych do wykonywania regularnej międzynarodowej służby powietrznej — opłat uiszczanych przez krajowe statki powietrzne używane do podobnej służby.

Opłaty powyższe powinny być ogłaszane i podawane do wiadomości Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego; zastrzega się przy tym, że opłaty nałożone za korzystanie z portów lotniczych i innych udogodnień podlegają na wniosek zainteresowanego Umawiającego się Państwa rozpatrzeniu przez Radę, która sporządza sprawozdanie i czyni zalecenia w tym przedmiocie, w celu ich rozpatrzenia przez zainteresowane Państwo lub Państwa.

Zadne Umawiające się Państwo nie będzie nakładać opłat i innych należności z tytułu samego tylko korzystania z prawa tranzytu nad jego terytorium, przybycia na to terytorium, lub opuszczenia tego terytorium przez statek powietrzny któregoś z Umawiających się Państw albo przez osoby lub rzeczy znajdujące się na jego pokładzie.

##### Artykuł 16

#### *Inspekcja statków powietrznych*

Właściwe władze każdego z Umawiających się Państw będą miały prawo przy lądowaniu lub odlocie statków powietrznych innych Umawiających się Państw poddać te statki powietrzne inspekcji bez powodowania nie usprawiedliwionej zwłoki, jak również sprawdzić świadectwa i inne dokumenty, przewidziane przez niniejszą Konwencję.

łóg, pasażerów i ładunku, w szczególności o ile chodzi o zastosowanie ustaw dotyczących imigracji, kwarantanny, cła i odprawy.

### Artykuł 23

#### Formalności celne i imigracyjne

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się, jak dalece uzna to za możliwe w praktyce, wydawać przepisy celne i imigracyjne dotyczące międzynarodowej żeglugi powietrznej, w zgodności z zasadami postępowania, które mogą być co pewien czas ustalane lub zalecane w zastosowaniu niniejszej Konwencji. Żadnego przepisu niniejszej Konwencji nie można tłumaczyć jako sprzeciwiającego się ustanawianiu wolnocłowych portów lotnicznych.

### Artykuł 24

#### Oplaty celne

a) Statek powietrzny przylatujący na terytorium innego Umawiającego się Państwa, odlatujący z takiego terytorium lub przelatujący nad nim będzie czasowo zwolniony od opłat przy zachowaniu przepisów celnych danego Państwa. Materiały pędne, smary, części zapasowe, normalne wyposażenie i zapasy podkładowe, znajdujące się na pokładzie statku powietrznego Umawiającego się Państwa, przybywającego na terytorium innego Umawiającego się Państwa i pozostające na jego pokładzie przy opuszczaniu tego terytorium, powinny być zwolnione od opłat celnych, kosztów inspekcji i tym podobnych opłat i należności państwowych lub miejscowych. Zwolnienie powyższe nie stosuje się do ilości lub materiałów wyładowanych, z wyjątkiem przypadków określonych przez przepisy celne danego Państwa, które mogą wymagać poddania tych ilości i materiałów nadzorowi celnemu.

b) Części zapasowe i wyposażenie, wwożone na terytorium Umawiającego się Państwa celem wbudowania lub używania na statku powietrznym innego Umawiającego się Państwa, używanym do międzynarodowej żeglugi powietrznej, powinny być zwolnione od opłat celnych, pod warunkiem wypełnienia przepisów danego Państwa, które mogą wymagać poddania tych przedmiotów nadzorowi celnemu lub kontroli celnej.

### Artykuł 25

#### Statki powietrzne w niebezpieczeństwie

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się do zapewnienia takich środków pomocy statkom powietrznym w niebezpieczeństwie na jego terytorium, jakie uzna za możliwe w praktyce, oraz do zezwolenia, z zastrzeżeniem kontroli swoich własnych władz, właścicielom statków powietrznych lub władzom Państwa, w którym dany statek powietrzny jest zarejestrowany, na udzielanie takich środków pomocy, jakich wymagają okoliczności. Każde Umawiające się Państwo podejmując poszukiwania zaginionego statku powietrznego będzie brać udział w stosowaniu skoordynowanych środków, jakie mogą być co pewien czas zalecane na podstawie niniejszej Konwencji.

### Artykuł 26

#### Dochodzenia w sprawie wypadków

W razie wypadku, którego doznał statek powietrzny jednego Umawiającego się Państwa na terytorium innego Umawiającego się Państwa i który pociągnął za sobą śmierć lub

poważne obrażenia albo wskazuje na istnienie poważnych usterek technicznych na statku powietrznym lub w dogodnieniach dla żeglugi powietrznej, Państwo, na którego terytorium wypadek nastąpił, wdroy dochodzenie co do okoliczności wypadku, stosując się, jak dalece jego własne ustawy na to pozwalają, do zasad postępowania zaleconych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Państwu, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, powinno się umożliwić wyznaczenie obserwatorów, którzy byłiby obecni przy dochodzeniu; Państwo prowadzące dochodzenie poda do wiadomości temu drugiemu Państwu sprawozdanie i wnioski w danej sprawie.

### Artykuł 27

#### Wyłączenie spod zajęcia z tytułu roszczeń patentowych

a) Jeżeli statek powietrzny Umawiającego się Państwa jest używany do międzynarodowej żeglugi powietrznej, żadne dozwolone przybycie tego statku powietrznego na terytorium drugiego Umawiającego się Państwa ani dozwolony tranzyt przez terytorium takiego Państwa z lądowaniem lub bez lądowania nie może stanowić okazji ani do zajęcia lub zatrzymania statku powietrznego, ani do jakiegokolwiek roszczenia przeciwko osobie, która jest właścicielem statku powietrznego lub która go używa, ani do innego działania ze strony lub z upoważnienia takiego Państwa lub osoby tam przebywającej, z tego powodu, że konstrukcja, mechanizm, części, akcesoria lub funkcjonowanie statku powietrznego stanowią naruszenie jakiegokolwiek patentu, rysunku lub wzoru należycie uznanego lub zarejestrowanego w Państwie, na którego terytorium statek powietrzny przybył; rozumie się przy tym, że w Państwie, na którego terytorium taki statek powietrzny przybył, nie może być w żadnym przypadku wymagane złożenie zabezpieczenia w związku ze wspomnianym wyłączeniem spod zajęcia lub zatrzymania.

b) Przepisy ust. a) niniejszego artykułu stosuje się również do składania części zamiennych i wyposażenia zapasowego statków powietrznych oraz do prawa używania i wbudowania powyższych części i wyposażenia celem dokonania naprawy statku powietrznego Umawiającego się Państwa na terytorium innego Umawiającego się Państwa z zastrzeżeniem, że tak składowanych opatentowanych części lub wyposażenie nie można sprzedawać lub rozprowadzać wewnątrz Państwa na którego terytorium statek powietrzny przybył, albo wwozić w celach handlowych poza granice tego Państwa.

c) Przywileje niniejszego artykułu stosuje się jedynie do tych Państw — stron niniejszej Konwencji, które 1) są stronami międzynarodowej konwencji o ochronie własności przemysłowej z wszelkimi późniejszymi poprawkami do niej albo 2) wydały ustawy patentowe uznające wynalazki dokonane przez obywateli innych Państw będących stronami niniejszej Konwencji i udzielające tym wynalazkom odpowiednią ochronę.

### Artykuł 28

#### Udogodnienia w dziedzinie żeglugi powietrznej i znormalizowane systemy

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się w zakresie, w jakim uzna to za możliwe, w praktyce:

a) urządzić na swoim terytorium w celu ułatwienia międzynarodowej żeglugi powietrznej porty lotnicze, obsługę radiową, obsługę meteorologiczną i inne udogodnienia dla żeglugi powietrznej, zgodnie z wzorami i metodami postępowania zalecanymi lub ustalonymi co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji,

b) przyjąć i wprowadzić w życie właściwe systemy wzorcowe w zakresie metod łączności, kodów, znakowań, sygnalizacji, oświetlenia i innych metod i reguł eksploatacji, jakie mogą być zalecane lub ustalane co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji,

c) współpracować w międzynarodowych poczynaniach, podejmowanych w celu zapewnienia publikowania map i planów lotniczych zgodnie z wzorami, jakie mogą być zalecane lub ustalane co pewien czas na podstawie niniejszej Konwencji.

## Rozdział V

### Warunki dotyczące statków powietrznych.

#### Artykuł 29

##### *Dokumenty pokładowe statku powietrznego*

Każdy statek powietrzny Umawiającego się Państwa używany do żeglugi międzynarodowej powinien mieć na pokładzie następujące dokumenty, odpowiadające warunkom przepisany w niniejszej Konwencji:

- a) swoją kartę rejestracyjną,
- b) swoje świadectwo zdatości do lotu,
- c) odpowiednie licencje dla każdego członka załogi,
- d) swój dziennik podróży,
- e) licencję na pokładową stację radiową, jeżeli jest wyposażony w aparat radiowy,
- f) listę imienną pasażerów z podaniem miejsca wejścia na pokład i miejsca przeznaczenia, jeżeli przewozi pasażerów,
- g) manifest i szczegółowe deklaracje towarowe, jeżeli przewozi towary.

#### Artykuł 30

##### *Wyposażenie radiowe statku powietrznego*

a) Statek powietrzny każdego Umawiającego się Państwa może podczas przebywania na terytorium i nad terytorium innych Umawiających się Państw mieć na pokładzie radiowy aparat nadawczy jedynie wówczas, gdy właściwe władze Państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, wydały licencję na zainstalowanie i używanie tego aparatu. Używanie radiowego aparatu nadawczego w obrębie terytorium Umawiającego się Państwa, nad którym statek powietrzny przelatuje, powinno być zgodne z przepisami wydanymi przez to Państwo.

b) Radiowy aparat nadawczy może być używany jedynie przez tych członków załogi uczestniczącej w locie, którzy posiadają na to specjalną licencję wydaną przez właściwe władze Państwa, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

#### Artykuł 31

##### *Świadectwa zdolności do lotu*

Każdy statek powietrzny używany do międzynarodowej żeglugi powietrznej powinien być zaopatrzony w świadectwo zdolności do lotu, wydane lub potwierdzone przez Państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

#### Artykuł 32

##### *Licencje personelu*

a) Pilot i inni członkowie załogi eksploatacyjnej każdego statku powietrznego używanego do żeglugi międzynarodowej

powinni posiadać świadectwa uzdolnienia i licencje wydane lub potwierdzone przez Państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany.

b) Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie prawo odmowy uznania ważności, gdy chodzi o loty nad jego terytorium, świadectw uzdolnienia i licencji, przyznanych którejkolwiek z jego obywateli przez inne umawiające się Państwo.

#### Artykuł 33

##### *Uznanie świadectw i licencji*

Świadectwa zdolności do lotu oraz świadectwa uzdolnienia i licencje, wydane lub potwierdzone przez Umawiające się Państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, powinny być uznane za ważne przez inne Umawiające się Państwa pod warunkiem, że wymagania, które były stawiane przy wydawaniu lub potwierdzaniu wspomnianych świadectw i licencji, są równe lub wyższe od wymagań minimalnych, jakie mogą być co pewien czas ustalane na podstawie niniejszej Konwencji.

#### Artykuł 34

##### *Dzienniki podróży*

Dla każdego statku powietrznego używanego do żeglugi międzynarodowej powinno się prowadzić dziennik podróży, w którym wpisuje się szczegóły dotyczące samego statku powietrznego, jego załogi i każdej podróży w sposób, jaki może być co pewien czas ustalany na podstawie niniejszej Konwencji.

#### Artykuł 35

##### *Ograniczenia dotyczące ładunku*

a) Na statkach powietrznych używanych do żeglugi międzynarodowej nie można przewozić amunicji wojennej lub sprzętu wojennego na terytorium lub nad terytorium któregośkolwiek Państwa, chyba że Państwo to udzieliło zezwolenia. Każde Państwo powinno ustalić, w drodze wydania przepisów, co się uważa za amunicję wojenną lub sprzęt wojenny w rozumieniu niniejszego artykułu, biorąc pod uwagę, w celu ujednostajnienia przepisów, zalecenia, jakie może co pewien czas wydawać Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

b) Każde Umawiające się Państwo zastrzega sobie prawo regulowania lub zakazywania z uwagi na porządek publiczny i bezpieczeństwo, przewozu na swoim terytorium lub nad swoim terytorium przedmiotów innych, niż wymienione w ustępie a) pod warunkiem, że nie będą czynione żadne różnice w tym względzie między krajowymi statkami powietrznymi danego Państwa a statkami powietrznymi innych Państw używanymi do tejże żeglugi i że ponadto nie będą stosowane żadne ograniczenia, które mogłyby kępować przewóz i używanie na statkach powietrznych urządzeń niezbędnych do ich eksploatacji lub nawigacji albo dla bezpieczeństwa personelu lub pasażerów.

#### Artykuł 36

##### *Aparaty fotograficzne*

Każde umawiające się Państwo może zakazać lub regulować używanie aparatów na statkach powietrznych nad swoim terytorium.



## Rozdział VI

## Artykuł 39

## Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania.

## Artykuł 37

*Przyjęcie międzynarodowych norm i zasad postępowania*

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się współpracować w celu zapewnienia najwyższego możliwego w praktyce ujednostajnienia przepisów, norm, zasad postępowania i organizacji w odniesieniu do statków powietrznych, personelu, dróg lotniczych i służb pomocniczych we wszelkich przypadkach, w których takie ujednostajnienie może ułatwić i ulepszyć żeglugę powietrzną.

W tym celu Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego będzie przymować i zmieniać co pewien czas w miarę potrzeby międzynarodowe normy oraz zalecane metody i zasady postępowania, odnoszące się do:

- a) systemów łączności i udogodnień, dla żeglugi powietrznej, łącznie ze znakowaniem naziemnym,
  - b) cech charakterystycznych portów lotniczych i pól wzlotów,
  - c) reguł lotniczych i metod kontroli ruchu lotniczego,
  - d) wydawania licencji personelowi eksploatacyjnemu i mechanicznemu,
  - e) zdatności statków powietrznych do lotu,
  - f) rejestracji i identyfikacji statków powietrznych,
  - g) gromadzenia i wymiany informacji meteorologicznych,
  - h) ksiąg pokładowych,
  - i) map i planów lotniczych,
  - j) formalności celnych i imigracyjnych,
  - k) statków powietrznych w niebezpieczeństwie i dochożeń w sprawie wypadków
- oraz do wszelkich innych zagadnień, związanych z bezpieczeństwem, regularnością i sprawnością żeglugi powietrznej, które mogą tego co pewien czas wymagać.

## Artykuł 38

*Odchylenia od międzynarodowych norm i zasad postępowania*

Każde Państwo, które uważa za niemożliwe w praktyce zastosowanie się pod każdym względem do którychkolwiek ze wspomnianych międzynarodowych norm lub zasad postępowania albo całkowite dostosowanie wprowadzonych przez siebie przepisów lub metod postępowania do międzynarodowych norm i zasad postępowania w przypadkach ich zmian, albo które uważa za konieczne wprowadzenie przepisów lub metod postępowania, różniących się pod jakimkolwiek względem od przepisów i metod postępowania ustalonych zgodnie z normami międzynarodowymi, powinno niezwłocznie podać do wiadomości Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego różnice zachodzące między jego własną praktyką a praktyką ustaloną przez normy międzynarodowe. W przypadku zmian w normach międzynarodowych każde Państwo, które nie dokonało odpowiednich zmian we wprowadzonych przez siebie przepisach lub metodach postępowania, powinno zawiadomić o tym Radę w ciągu sześćdziesięciu dni od daty przyjęcia zmian do normy międzynarodowej albo wskazać środki, jakie zamierza zastosować. W każdym takim przypadku Rada powiadamia niezwłocznie wszystkie inne Państwa o różnicach istniejących między jedną lub większą ilością cech normy międzynarodowej a krajową praktyką stosowaną w tym zakresie przez wspomniane Państwo.

*Wpisy dodatkowe na świadectwach i licencjach.*

a) Jeżeli jakkolwiek statek powietrzny lub jego część składowa, co do których istnieje międzynarodowa norma zdatności do lotu lub funkcjonowania, w chwili wydania świadectwa zdatności do lotu nie odpowiada pod jakimkolwiek względem wspomnianej normie, wówczas na świadectwie zdatności do lotu lub w załączniku do niego powinny być wpisane wszystkie punkty, co do których norma nie została zachowana.

b) Jeżeli jakakolwiek osoba posiadająca licencję nie odpowiada w pełni wymaganiom ustalonym przez normę międzynarodową dla klasy licencji lub świadectwa, które posiada, wówczas na licencji tej osoby lub w załączniku do tej licencji powinny być wpisane wszystkie szczegóły, co do których dana osoba nie odpowiada wspomnianym wymaganiom.

## Artykuł 40

*Ważność świadectw i licencji posiadających dodatkowe wpisy*

Zaden statek powietrzny i zaden członek personelu, który posiada świadectwo lub licencję z wyżej wspomnianym dodatkowym wpisem, nie może brać udziału w żegludze międzynarodowej, chyba że otrzyma na to pozwolenie Państwa lub Państw, na których terytorium przebywa. Rejestrowanie lub używanie takiego statku powietrznego lub jakiegokolwiek części składowej statku powietrznego dopuszczanej do użytku na podstawie świadectwa w Państwie innym niż Państwo, w którym świadectwo zostało pierwotnie wydane, jest uzależnione od decyzji Państwa, na którego terytorium statek powietrzny lub część składowa zostały sprowadzone.

## Artykuł 41

*Uznanie dotychczasowych norm zdatności do lotu*

Przepisów niniejszego rozdziału nie stosuje się do typów statków powietrznych i wyposażenia statków powietrznych, których pierwotny został przedstawiony do homologacji odpowiednim władzom krajowym przed upływem trzech lat, licząc od daty przyjęcia normy międzynarodowej dotyczącej zdatności do lotu danego sprzętu.

## Artykuł 42

*Uznanie dotychczasowych norm uzdolnienia personelu*

Przepisów niniejszego rozdziału nie stosuje się do członków personelu, których licencje zostały wydane po raz pierwszy przed upływem roku, licząc od daty przyjęcia po raz pierwszy normy międzynarodowej, dotyczącej kwalifikacji danego personelu; niemniej jednak przepisy te stosuje się w każdym przypadku do wszystkich członków personelu, których licencje zachowują jeszcze ważność po upływie pięciu lat, licząc od daty przyjęcia takiej normy.

## CZĘŚĆ II. ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

## Rozdział VII

## Organizacja.

## Artykuł 43

*Nazwa i skład*

Niniejszą Konwencją tworzy się organizację pod nazwą: Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Organi-

zacja składa się ze Zgromadzenia, Rady i wszelkich innych organów, jakie mogą się okazać potrzebne.

Artykuł 44

*Przedmiot działalności*

Celem i przedmiotem działalności Organizacji jest rozwijanie zasad i techniki międzynarodowej żeglugi powietrznej oraz popieranie planowania i rozwoju międzynarodowego przewozu lotniczego w taki sposób, aby:

- a) zapewnić bezpieczny i prawidłowy rozwój międzynarodowego lotnictwa cywilnego na całym świecie,
- b) popierać uniejętności konstruowania i eksploataowania statków powietrznych dla celów pokojowych,
- c) popierać rozwój dróg lotniczych, portów lotniczych i udogodnień dla żeglugi powietrznej do użytku międzynarodowego lotnictwa cywilnego,
- d) zapewnić potrzebny ludom świata bezpieczny, regularny, sprawny i ekonomiczny przewóz lotniczy,
- e) zapobiegać marnotrawstwu gospodarczemu spowodowanemu nierozsądną konkurencją,
- f) zapewniać, by prawa umawiających się Państw były w pełni szanowane i aby każde umawiające się Państwo miało należytą możliwość eksploataowania międzynarodowych linii lotniczych,
- g) unikać czynienia dyskryminacji między Umawiającymi się Państwami,
- h) zwiększać bezpieczeństwo lotów w międzynarodowej żegludze powietrznej,
- i) popierać w ogóle rozwój międzynarodowej cywilnej żeglugi powietrznej pod każdym względem.

Artykuł 45

*Stała siedziba*

Stała siedziba Organizacji będzie się znajdować w miejscu wyznaczonym na końcowym posiedzeniu Tymczasowego Zgromadzenia Prowizorycznej Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, ustanowionej na mocy Tymczasowego Układu o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanego w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Decyzją Rady siedziba Organizacji może być czasowo przeniesiona w inne miejsce.

Artykuł 46

*Pierwsze zebranie Zgromadzenia*

Pierwsze zebrania Zgromadzenia zostanie zwołane przez Tymczasową Radę wyżej wymienioną Prowizoryczną Organizacji bezpośrednio po wejściu w życie niniejszej Konwencji i odbędzie się w czasie i miejscu, wyznaczonych przez Tymczasową Radę.

Artykuł 47

*Zdolność prawna*

Organizacja korzysta na terytorium każdego Umawiającego się Państwa z takiej zdolności prawnej, jaka może się okazać konieczna dla wykonywania funkcji Organizacji. Przyznaje się jej pełną osobowość prawną tam, gdzie jest to zgodne z konstytucją i ustawami danego Państwa.

Rozdział VIII

**Zgromadzenie.**

Artykuł 48

*Zebranie Zgromadzenia i głosowanie*

a) Zgromadzenie zbiera się raz do roku i jest zwoływane przez Radę w dogodnym czasie i miejscu. Zebrania nadzwyczajne Zgromadzenia mogą się odbywać w każdym czasie na wezwanie Rady lub na życzenie dziesięciu Umawiających się Państw skierowane do Generalnego Sekretarza.

b) Wszystkie Umawiające się Państwa mają równe prawa reprezentacji na zebraniach Zgromadzenia, przy czym każde Umawiające się Państwo ma prawo do jednego głosu. Delegaci reprezentujący Umawiające się Państwo mogą korzystać z pomocy doradców technicznych, którzy mogą brać udział w zebraniach, lecz nie posiadają prawa głosowania.

c) Do stworzenia quorum na zebraniach Zgromadzenia potrzebna jest większość Umawiających się Państw. O ile w niniejszej Konwencji nie postanowiono inaczej, uchwały Zgromadzenia zapadają większością oddanych głosów.

Artykuł 49

*Uprawnienia i obowiązki Zgromadzenia*

Uprawnienia i obowiązki Zgromadzenia są następujące:

- a) wybieranie na każdym zebraniu swojego Przewodniczącego i innych urzędników,
- b) wybieranie tych Umawiających się Państw, które mają być reprezentowane w Radzie, zgodnie z postanowieniami rozdziału IX,
- c) rozpatrywanie sprawozdań Rady i podejmowanie w związku z nimi odpowiedniego działania oraz decydowanie we wszelkich sprawach przedłożonych Zgromadzeniu przez Radę,
- d) ustalanie własnego regulaminu i powoływanie takich pomocniczych komisji, jakie Zgromadzenie może uznać za konieczne lub pożądane,
- e) uchwalanie rocznego budżetu i decydowanie w sprawach finansowych Organizacji, zgodnie z postanowieniami rozdziału XII,
- f) badanie wydatków i zatwierdzanie rachunków Organizacji,
- g) przekazywanie Radzie, komisjom pomocniczym lub jakimkolwiek innemu organowi, według uznania Zgromadzenia, wszelkich spraw należących do jego zakresu działania,
- h) przelewanie na Radę pełnomocnictw i uprawnień koniecznych lub pożądanych dla wykonywania przez Organizację jej funkcji oraz odwoływanie lub zmiana w każdym czasie przelanych uprawnień,
- i) wykonywanie właściwych postanowień rozdziału XIII,
- j) rozpatrywanie wniosków dotyczących wprowadzenia zmian lub poprawek do przepisów niniejszej Konwencji oraz w przypadku zatwierdzenia przez Zgromadzenie zalecanie ich Umawiającym się Państwom, zgodnie z postanowieniami rozdziału XXI,
- k) rozpatrywanie każdej sprawy należącej do zakresu działania Organizacji, a nie przekazanej wyraźnie Radzie.

Rozdział IX

**Rada**

Artykuł 50

*Skład i wybór Rady*

a) Rada jest organem stałym, odpowiedzialnym przed Zgromadzeniem. Rada składa się z dwudziestu jeden Umawia-



jących się Państw wybranych przez Zgromadzenie. Wybory powinny się odbyć na pierwszym zebraniu Zgromadzenia, następnie zaś powinny się odbywać co trzy lata. Wybrani w ten sposób członkowie Rady sprawują swoje funkcje aż do najbliższych wyborów.

b) Przy wyborze członków Rady Zgromadzenie zapewni odpowiednią reprezentację: 1) Państwowi odgrywającym główną rolę w dziedzinie przewozów lotniczych, 2) Państwowi nie reprezentowanym z innego tytułu, a mającym największy wkład w dostarczaniu udogodnień dla międzynarodowej cywilnej żeglugi powietrznej, 3) Państwowi nie reprezentowanym z innego tytułu, a których wybór zapewni reprezentowanie w Radzie wszystkich głównych rejonów geograficznych świata. Każde wakujące miejsce w Radzie powinno być obsadzone przez Zgromadzenie w możliwie krótkim czasie; każde Umawiające się Państwo wybrane w ten sposób członkiem Rady, zatrzymuje mandat aż do czasu, kiedy miał wygasnąć mandat jego poprzednika.

c) Żaden przedstawiciel Umawiającego się Państwa w Radzie nie może być czynnie związany z eksploatacją międzynarodowej służby powietrznej ani finansowo zainteresowany w takiej służbie.

#### Artykuł 51

##### Przewodniczący Rady

Rada wybiera Przewodniczącego na okres trzech lat z prawem ponownego wyboru. Przewodniczący nie ma prawa głosowania. Rada wybiera spośród swoich członków jednego lub więcej wiceprzewodniczących, którzy zachowują prawo głosowania w czasie, gdy pełnią funkcje Przewodniczącego. Przewodniczący nie musi być wybrany spośród przedstawicieli członków Rady, lecz jeżeli jeden z przedstawicieli członków Rady zostanie wybrany Przewodniczącym, jego miejsce w Radzie uważa się za wakujące, a Państwo które wybrany reprezentował, wyznacza nowego przedstawiciela. Do obowiązków Przewodniczącego należy:

a) zwoływanie zebrań Rady, Komitetu Przewozu Lotniczego i Komisji Żeglugi Powietrznej,

b) działanie w charakterze przedstawiciela Rady oraz

c) wykonywanie w imieniu Rady czynności zleconych Przewodniczącemu przez Radę.

#### Artykuł 52

##### Głosowanie w Radzie

Uchwały Rady wymagają przyjęcia przez większość jej członków. Rada może upoważnić do załatwienia określonej sprawy komitet wyłoniony spośród jej członków. Każde zainteresowane Umawiające się Państwo będzie mogło odwołać się do Rady od postanowień każdego jej komitetu.

#### Artykuł 53

##### Uczestnictwo bez prawa głosowania

Każde Umawiające się Państwo może brać udział bez prawa głosowania w rozpatrywaniu przez Radę lub przez jej komitety i komisje każdej sprawy dotyczącej bezpośrednio jego interesów. Żaden z członków Rady nie może głosować przy rozpatrywaniu przez Radę sporu, w którym jest on stroną.

#### Artykuł 54

##### Czynności obowiązkowe Rady

Rada:

a) przedkłada Zgromadzeniu roczne sprawozdanie,

b) wykonuje dyrektywy Zgromadzenia i spełnia funkcje i obowiązki nałożone na nią przez niniejszą Konwencję,

c) ustala swoją organizację i regulamin,

d) wyznacza Komitet Przewozu Lotniczego składający się z przedstawicieli członków Rady i przed nią odpowiedzialny oraz określa jego obowiązki,

e) powołuje Komisję Żeglugi Powietrznej zgodnie z postanowieniami rozdziału X,

f) zarządza finansami Organizacji zgodnie z postanowieniami rozdziałów XII i XV,

g) określa pobory przewodniczącego Rady,

h) wyznacza głównego urzędnika wykonawczego, który ma tytuł Generalnego Sekretarza i wydaje zarządzenia dotyczące powoływania innego potrzebnego personelu zgodnie z postanowieniami rozdziału XI,

i) zwraca się o informacje dotyczące postępów żeglugi powietrznej i eksploatacji międzynarodowych służb powietrznych, łącznie z informacjami o kosztach eksploatacji i o subsydiach wypłacanych liniom lotniczym z funduszy publicznych, jak również zbiera, bada i ogłasza wspomniane informacje,

j) zawiadamia Umawiające się Państwa o wszelkich naruszeniach niniejszej Konwencji, jak również o każdym uchybieniu w wykonywaniu zaleceń lub postanowień Rady,

k) zawiadamia Zgromadzenie o wszelkich naruszeniach niniejszej Konwencji w przypadku, gdy zainteresowane Umawiające się Państwo zaniedbało, po zwróceniu uwagi na istnienie naruszenia, podjęcia odpowiednich kroków we właściwym czasie,

l) przyjmuje zgodnie z postanowieniami rozdziału VI niniejszej Konwencji międzynarodowe normy i zalecone metody postępowania, które dla większej dogodności oznacza jako załączniki do niniejszej Konwencji, oraz powiadamia wszystkie Umawiające się Państwa o krokach podjętych w tym przedmiocie,

m) rozważa zalecenia Komisji Żeglugi Powietrznej dotyczące poprawek do załączników i podejmuje działanie zgodnie z postanowieniami rozdziału XX,

n) rozważa każdą sprawę dotyczącą Konwencji przedłożoną Radzie przez którekolwiek Umawiające się Państwo.

#### Artykuł 55

##### Czynności fakultatywne Rady

Rada może:

a) jeżeli jest to właściwe i w świetle doświadczenia požądane, tworzyć podległe komisje przewozu lotniczego na podstawie regionalnej lub innej i oznaczyć grupy Państw lub linii lotniczych, do których lub za pośrednictwem których może się zwracać dla łatwiejszego osiągnięcia celów niniejszej Konwencji,

b) upoważniać Komisję Żeglugi Powietrznej do wykonywania funkcji dodatkowych oprócz tych, które są przewidziane w Konwencji, oraz odwoływać lub zmieniać w każdym czasie tego rodzaju upoważnienia,

c) prowadzić badania we wszystkich dziedzinach przewozu lotniczego i żeglugi powietrznej, mających znaczenie międzynarodowe, podawać do wiadomości Umawiających się Państw wyniki swoich badań i ułatwiać wymianę informacji między Umawiającymi się Państwami w sprawach przewozu lotniczego i żeglugi powietrznej,

d) studiować wszelkie zagadnienia dotyczące organizacji i eksploatacji międzynarodowego przewozu lotniczego, łącznie z międzynarodową własnością i eksploatacją międzynarodowych służb powietrznych na głównych drogach, oraz przedkładać Zgromadzeniu projekty odnoszące się do tych zagadnień,

c) badać na żądanie któregokolwiek Umawiającego się Państwa każdą sytuację mogącą wywołać nadające się do usunięcia przeszkody w rozwoju międzynarodowej żeglugi powietrznej i po przeprowadzeniu takiego badania ogłaszać sprawozdania, jakie mogą się jej wydać pożądane.

## Rozdział X

### Komisja Żeglugi Powietrznej

#### Artykuł 56

#### *Przedstawianie kandydatur i powoływanie członków Komisji*

Komisja Żeglugi Powietrznej składa się z dwunastu członków powołanych przez Radę spośród osób przedstawionych przez Umawiające się Państwa. Osoby te powinny mieć odpowiednie kwalifikacje i doświadczenie w dziedzinie teorii i praktyki lotnictwa. Rada zwraca się do wszystkich Umawiających się Państw o przedstawianie kandydatur. Przewodniczącego Komisji Żeglugi Powietrznej powołuje Rada.

#### Artykuł 57

#### *Obowiązki Komisji*

Komisja Żeglugi Powietrznej:

a) rozpatruje zmiany załączników niniejszej Konwencji i zaleca Radzie ich przyjęcie,

b) ustanawia techniczne podkomisje, w których może być reprezentowane każde Umawiające się Państwo, o ile sobie tego życzy,

c) przedstawia Radzie opinie co do zbierania i podawania do wiadomości Umawiającym się Państwom wszelkich informacji, które uważa za potrzebne i przydatne dla postępu w żegludze powietrznej.

## Rozdział XI

### Personel

#### Artykuł 58

#### *Powoływanie personelu*

Z zastrzeżeniem regulaminów ustalonych przez Zgromadzenie i postanowień niniejszej Konwencji, Rada określa tryb powoływania i zwalniania, sposób szkolenia, pobory, diety oraz warunki pełnienia służby Generalnego Sekretarza i pozostałego personelu Organizacji, przy czym może ona powoływać lub korzystać z usług obywateli któregokolwiek Umawiającego się Państwa.

#### Artykuł 59

#### *Międzynarodowy charakter personelu*

Przewodniczący Rady, Generalny Sekretarz i pozostały personel nie może w odniesieniu do wypełnianych przez siebie obowiązków zwracać się o instrukcje ani przyjmować ich od jakiegokolwiek władzy poza Organizacją. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się w pełni szanować międzynarodowy charakter obowiązków personelu i powstrzymać się od prób wpływania na któregokolwiek ze swych obywateli w związku z wypełnianiem przez nich tych obowiązków.

#### Artykuł 60

#### *Immunitety i przywileje personelu.*

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się, jak dalece jest to możliwe według jego prawa konstytucyjnego, przyznawać Przewodniczącemu Rady, Generalnemu Sekretarzowi i innemu personelowi Organizacji immunitety i przywileje przyznawane podobnemu personelowi innych publicznych organizacji międzynarodowych. Jeżeli ogólny układ międzynarodowy o immunitetach i przywilejach cywilnych funkcjonariuszy międzynarodowych zostanie zawarty, immunitety i przywileje przyznane Przewodniczącemu Rady, Generalnemu Sekretarzowi i innemu personelowi Organizacji będą jednakowe z immunitetami i przywilejami, przyznawanymi w myśl wspomnianego ogólnego układu międzynarodowego.

## Rozdział XII

### Finanse

#### Artykuł 61

#### *Budżet i rozłożenie wydatków*

Rada przedkłada Zgromadzeniu roczny budżet, roczne zestawienie rachunkowe oraz preliminarz wszelkich wpływów i wydatków. Zgromadzenie uchwała budżet z wszelkimi zmianami, jakie uzna za stosowne wprowadzić, oraz — z wyjątkiem wpłat przypadających w myśl rozdziału XV od Państw wyrażających na to zgodę — rozkłada wydatki Organizacji pomiędzy Umawiające się Państwa na zasadach ustalonych przez siebie co pewien czas.

#### Artykuł 62

#### *Zawieszenie prawa głosowania*

Zgromadzenie może zawiesić w prawie głosowania w Zgromadzeniu i w Radzie każde Umawiające się Państwo, które nie wywiązało się w należytnym czasie ze swoich zobowiązań finansowych wobec Organizacji.

#### Artykuł 63

#### *Wydatki delegacji i innych przedstawicieli*

Każde Umawiające się Państwo pokrywa wydatki swojej własnej delegacji na Zgromadzenie, jak również wynagrodzenia, koszty podróży i inne wydatki każdej osoby wyznaczonej przez siebie do pełnienia obowiązków w Radzie oraz osób przedstawionych lub wyznaczonych przez siebie na przedstawicieli we wszelkich komitetach lub komisjach pomocniczych Organizacji.

## Rozdział XIII

### Inne porozumienia międzynarodowe

#### Artykuł 64

#### *Porozumienia dotyczące bezpieczeństwa*

W odniesieniu do należących do jej kompetencji spraw lotniczych, dotyczących bezpośrednio bezpieczeństwa świata, Organizacja może zawierać na mocy uchwały Zgromadzenia odpowiednie porozumienia z jakąkolwiek organizacją ogólną ustanowioną przez narody świata dla zachowania pokoju.

### Artykuł 65

#### *Porozumienia z innymi instytucjami międzynarodowymi*

Rada może w imieniu Organizacji zawierać układy z innymi organizacjami międzynarodowymi celem utrzymania wspólnych służb, jak również celem uzgadniania wspólnych postanowień dotyczących personelu oraz może zawierać za zgodą Zgromadzenia inne porozumienia, mogące ułatwić prace Organizacji.

### Artykuł 66

#### *Funkcje dotyczące innych układów*

a) Organizacja pełni również funkcje powierzone jej przez układ o transzycie międzynarodowych służb powietrznych oraz przez układ o międzynarodowym przewozie lotniczym, sporządzone w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., zgodnie z postanowieniami i warunkami wspomnianych układów.

b) Członkowie Zgromadzenia i Rady, którzy nie przyjęli układu o transzycie międzynarodowych służb powietrznych lub układu o międzynarodowym przewozie lotniczym, sporządzonych w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., nie mają prawa głosowania w sprawach przedłożonych Zgromadzeniu lub Radzie na mocy postanowień jednego lub drugiego ze wspomnianych układów.

## CZĘŚĆ III. MIĘDZYNARODOWY PRZEWOZ LOTNICZY

### Rozdział XIV

#### Informacje i sprawozdania

### Artykuł 67

#### *Nadsyłanie sprawozdań Radzie*

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się, by jego międzynarodowe linie lotnicze przedstawiały Radzie, zgodnie z ustalonymi przez nią wymaganiami, sprawozdania dotyczące ruchu i statystykę kosztów, jak również sprawozdania finansowe wykazujące między innymi wysokość wszystkich wpływów oraz ich źródła.

### Rozdział XV

#### Porty lotnicze i inne udogodnienia dla żeglugi powietrznej

### Artykuł 68

#### *Wyznaczanie dróg i portów lotniczych*

Każde Umawiające się Państwo może, z zastrzeżeniem postanowień niniejszej Konwencji, wyznaczyć dla każdej międzynarodowej służby lotniczej drogę, która ma być używana w obrębie jego terytorium, oraz porty lotnicze, z których dana służba może korzystać.

### Artykuł 69

#### *Ulepszenie udogodnień dla żeglugi powietrznej*

Jeżeli Rada jest zdania, że porty lotnicze lub inne udogodnienia dla żeglugi powietrznej któregoś Umawiającego się Państwa ze służbą radiową i meteorologiczną włącznie nie są według rozsądnej oceny wystarczające do bezpiecznej, regularnej, wydajnej i ekonomicznej eksploatacji istniejących lub projektowanych międzynarodowych służb powietrznych, powinna ona przeprowadzić konsultacje z Państwem bezpośrednio zainteresowanym i z innymi Państwami zainteresowanymi

celem znalezienia środków zaradczych w danej sytuacji; będzie ona też mogła w tym celu czynić zalecenia. Żadne Umawiające się Państwo nie będzie uznane za winne naruszenia postanowień niniejszej Konwencji, jeżeli uchyli się od wykonania takich zaleceń.

### Artykuł 70

#### *Finansowanie udogodnień dla żeglugi powietrznej*

Każde Umawiające się Państwo może w warunkach przewidzianych w artykule 69 zawrzeć porozumienie z Radą w celu wykonania wspomnianych zaleceń. Państwo może przyjąć na siebie pokrycie wszelkich kosztów wynikających z wykonania takiego porozumienia; w przeciwnym razie Rada może na życzenie danego Państwa wyrazić zgodę na pokrycie kosztów w całości lub części.

### Artykuł 71

#### *Organizowanie i utrzymywanie udogodnień przez Radę*

Na życzenie Umawiającego się Państwa Rada może wyrazić zgodę na urządzenie, zapewnienie obsługi, utrzymywanie i administrację wszystkich lub niektórych portów lotniczych lub innych udogodnień dla żeglugi powietrznej ze służbą radiową i meteorologiczną włącznie, jakie są na terytorium danego Państwa potrzebne do bezpiecznej, regularnej, wydajnej i ekonomicznej eksploatacji międzynarodowych służb powietrznych innych Umawiających się Państw. Rada może również ustalić słuszne i umiarkowane opłaty za korzystanie z danych udogodnień.

### Artykuł 72

#### *Nabycie lub używanie terenów*

W przypadku gdy dla urządzenia udogodnień finansowanych w całości lub części przez Radę na życzenie Umawiającego się Państwa potrzebne są odpowiednie tereny, Państwo to jest obowiązane albo samo zapewnić potrzebne tereny zachowując, jeżeli tego pragnie, odnoszące się do nich tytuły własności, albo ułatwić ich używanie przez Radę na słusznych i umiarkowanych warunkach zgodnie z ustawodawstwem krajowym.

### Artykuł 73

#### *Wydatki i rozłożenie obciążeń*

W granicach funduszków, które mogą być oddane do dyspozycji Rady przez Zgromadzenie na podstawie postanowień rozdziału XII, Rada może pokrywać bieżące wydatki na cele określone w niniejszym rozdziale z ogólnych funduszków Organizacji. Obciążenia z tytułu utworzenia funduszu kapitałowego niezbędnego dla celów określonych w niniejszym rozdziale są rozkładane przez Radę według uzgodnionych uprzednio proporcji i na odpowiednie okresy czasu pomiędzy Umawiające się Państwa, które wyraziły na to zgodę, a których linie lotnicze korzystają z danych udogodnień. Rada może również rozłożyć pomiędzy Państwa, które wyrażą na to zgodę, obciążenia z tytułu niezbędnego funduszu obrotowego.

### Artykuł 74

#### *Pomoc techniczna i przeznaczenie wpływów*

W przypadku gdy Rada na życzenie Umawiającego się Państwa wyklada fundusze albo urządza w całości lub części

porty lotnicze lub inne udogodnienia, porozumienie może przewidywać za zgodą wspomnianego Państwa pomoc techniczną w zakresie nadzoru i eksploatacji portów lotniczych i innych udogodnień, jak również pokrycie z wpływów z eksploatacji wspomnianych portów lotniczych i innych udogodnień kosztów tejże eksploatacji oraz odsetek i rat amortyzacyjnych.

#### Artykuł 75

#### *Przejęcie udogodnień od Rady*

Każde Umawiające się Państwo może w każdym czasie uwolnić się od zobowiązania przyjętego na siebie na podstawie artykułu 70 i przejąć porty lotnicze lub inne udogodnienia, urządzone przez Radę na jego terytorium zgodnie z postanowieniami artykułów 71 i 72, wpłacając Radzie kwotę, którą ona uzna w danych okolicznościach za odpowiednią. Jeżeli Państwo uważa, że kwota ustalona przez Radę jest nieodpowiednia, może ono od decyzji Rady odwołać się do Zgromadzenia, które może decyzję Rady zatwierdzić lub zmienić.

#### Artykuł 76

#### *Zwrot funduszy*

Fundusze uzyskane przez Radę ze spłaty dokonanej w myśl postanowień artykułu 75 oraz z wpływów otrzymanych w myśl postanowień artykułu 74 tytułem odsetek i rat amortyzacyjnych powinny być, w przypadku uprzedniego wyłączenia funduszy przez Państwa w myśl postanowień artykułu 73, zwrócone tym Państwom proporcjonalnie do wkładów ustalonych pierwotnie dla każdego z nich przez Radę.

### Rozdział XVI

#### **Organizacje wspólnej eksploatacji i służby poolowe**

#### Artykuł 77

#### *Dozwolone organizacje wspólnej eksploatacji*

Nic w niniejszej Konwencji nie sprzeciwia się tworzeniu przez dwa lub więcej Umawiających się Państw organizacji wspólnej eksploatacji przewozu lotniczego lub międzynarodowych agencji eksploatacyjnych ani też ustanawianiu poolu służb powietrznych tych Państw na jakichkolwiek drogach lub w jakichkolwiek rejonach. Takie organizacje lub agencje i takie poola służb powietrznych podlegają jednakże wszelkim postanowieniom niniejszej Konwencji, łącznie z postanowieniami dotyczącymi rejestracji układów w Radzie. Rada ustala sposób, w jaki postanowienia niniejszej Konwencji odnoszące się do przynależności państwowej statków powietrznych stosuje się do statków powietrznych eksploatowanych przez międzynarodowe agencje eksploatacyjne.

#### Artykuł 78

#### *Działanie Rady*

Rada może proponować zainteresowanym Umawiającym się Państwom tworzenie wspólnych organizacji w celu eksploatacji służb powietrznych na wszelkich drogach lub w jakichkolwiek rejonach.

#### Artykuł 79

#### *Udział w organizacjach eksploatacyjnych*

Państwo może brać udział we wspólnych organizacjach eksploatacyjnych lub w porozumieniach poolowych albo za pośrednictwem swojego Rządu, albo za pośrednictwem przedsiębiorstwa lub przedsiębiorstw linii lotniczych przez swój Rząd wyznaczonych. Przedsiębiorstwa te mogą według wyłącznego uznania zainteresowanego Państwa stanowić własność państwową, częściowo państwową lub prywatną.

### CZEŚĆ IV. POSTANOWIENIA KOŃCOWÉ

#### Rozdział XVII

#### **Inne układy i porozumienia lotnicze**

#### Artykuł 80

#### *Konwencja paryska i hawańska*

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się niezwłocznie po wejściu w życie niniejszej Konwencji wypowiedzieć konwencję urządzającą żeglugę powietrzną, podpisaną w Paryżu dnia 13 października 1919 r., lub konwencję w sprawie lotnictwa handlowego, podpisaną w Hawannie dnia 20 lutego 1928 r., o ile jest stroną którejkolwiek z tych konwencji. Między Umawiającymi się Państwami niniejsza Konwencja zastępuje wspomniane wyżej konwencje paryską i hawańską.

#### Artykuł 81

#### *Rejestracja obowiązujących układów*

Wszelkie układy lotnicze obowiązujące w chwili wejścia w życie niniejszej Konwencji między Umawiającymi się Państwami a jakimkolwiek innym Państwem albo między linią lotniczą Umawiającego się Państwa a jakimkolwiek innym Państwem lub linią lotniczą jakiegokolwiek innego Państwa powinny być niezwłocznie zarejestrowane w Radzie.

#### Artykuł 82

#### *Uchylenie porozumień niezgodnych z Konwencją*

Umawiające się Państwa postanawiają, że niniejsza Konwencja uchyła wszelkie zobowiązania i porozumienia między nimi niezgodne z jej postanowieniami oraz zobowiązują się do niezaciągania tego rodzaju zobowiązań i niezawierania tego rodzaju porozumień. Umawiające się Państwo, które zanim stało się członkiem Organizacji przyjęło zobowiązania niezgodne z postanowieniami niniejszej Konwencji wobec nie umawiającego się Państwa albo wobec obywatela lub osoby prawnej Umawiającego się Państwa, albo wobec obywatela lub osoby prawnej nie umawiającego się Państwa, poczyni niezwłocznie kroki w celu uwolnienia się od tych zobowiązań. Jeżeli linia lotnicza jakiegokolwiek Umawiającego się Państwa zaciągnęła tego rodzaju niezgodne z niniejszą Konwencją zobowiązania, Państwo, którego przynależność ta linia lotnicza posiada, poczyni wszelkie starania, by zapewnić niezwłoczne uchylenie tych zobowiązań, a w każdym razie spowoduje ich uchylenie natychmiast, gdy tylko po wejściu w życie niniejszej Konwencji stanie się to prawnie możliwe.

## Artykuł 83

### *Rejestracja nowych porozumień*

Z zastrzeżeniem postanowień poprzedniego artykułu, każde Umawiające się Państwo może zawierać porozumienia nie będące w sprzeczności z postanowieniami niniejszej Konwencji.

Każde takie porozumienie powinno być niezwłocznie zarejestrowane w Radzie, która poda je możliwie szybko do publicznej wiadomości.

## Rozdział XVIII

### Spory i uchybienia

#### Artykuł 84

#### *Zalätwianie sporów*

Jeżeli jakiegokolwiek nieporozumienie między dwoma lub większą ilością Umawiających się Państw, dotyczące wykładni lub zastosowania niniejszej Konwencji lub jej załączników, nie może być zalätwione w drodze rokowań, Rada rozstrzyga nieporozumienie na prośbę jakiegokolwiek Państwa, którego nieporozumienie dotyczy. Żaden członek Rady nie może głosować przy rozpatrywaniu przez Radę jakiegokolwiek sporu, w którym jest on stroną. Każde Umawiające się Państwo może, z zastrzeżeniem postanowień artykułu 85, odwołać się od decyzji Rady do powołanego ad hoc sądu polubownego określonego w uzgodnieniu z pozostałymi stronami sporu lub do Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej. O każdym tego rodzaju odwołaniu należy zawiadomić Radę w ciągu sześćdziesięciu dni od otrzymania zawiadomienia o decyzji Rady.

#### Artykuł 85

#### *Postępowanie rozjemcze*

Jeżeli jakiegokolwiek Umawiające się Państwo będące stroną w sporze, w którym nastąpiło odwołanie od decyzji Rady, nie przyjęło statutu Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej albo jeżeli Umawiające się Państwa będące stronami w sporze nie mogą uzgodnić sprawy wyboru sądu rozjemczego, każde z Umawiających się Państw będących stronami w sporze wyznacza jednego arbitra, ci zaś wyznaczają superarbitra. W przypadku gdyby którekolwiek Umawiające się Państwo będące stroną w sporze nie wyznaczyło arbitra w ciągu trzech miesięcy od daty odwołania, przewodniczący Rady wyznacza w imieniu tego Państwa arbitra wybranego z ustalonej z góry przez Radę listy osób wykwalifikowanych, będących do dyspozycji. Jeżeli w ciągu trzydziestu dni arbitrzy nie mogą dojść do porozumienia co do superarbitra, przewodniczący Rady wyznaczy superarbitra z wyżej wspomianej listy osób. Arbitrzy i superarbitra tworzą razem sąd rozjemczy. Każdy sąd rozjemczy utworzony na podstawie niniejszego lub poprzedniego artykułu ustala swoją własną procedurę i wydaje decyzję większością głosów z tym zastrzeżeniem, że Rada może rozstrzygnąć kwestie proceduralne w przypadku jakiegokolwiek zwłoki uznanej przez Radę za nadmierną.

#### Artykuł 86

#### *Odwołania*

Jeżeli Rada nie postanowiła inaczej, każda decyzja Rady o tym, czy międzynarodowa linia lotnicza działa zgodnie z po-

stanowieniami niniejszej Konwencji, pozostaje w mocy tak długo, dopóki nie zostanie uchylona na skutek odwołania. W każdej innej sprawie decyzje Rady w razie wniesienia odwołania są zawieszane do czasu rozstrzygnięcia odwołania. Decyzje Stałego Trybunału Sprawiedliwości Międzynarodowej oraz sądu rozjemczego są ostateczne i wiążące.

#### Artykuł 87

#### *Sankcje w stosunku do linii lotniczych*

Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się nie zzwalać na eksploatację linii lotniczej któregokolwiek Umawiającego się Państwa w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium, jeżeli Rada wydała decyzję stwierdzającą, że dana linia lotnicza nie zastosowała się do ostatecznej decyzji podjętej zgodnie z postanowieniami poprzedniego artykułu.

#### Artykuł 88

#### *Sankcje w stosunku do Państwa*

Zgromadzenie zawiesza w prawie głosowania w Zgromadzeniu i w Radzie każde Umawiające się Państwo, które zostało uznane za nie stosujące się do postanowień niniejszego rozdziału.

## Rozdział XIX

### Wojna

#### Artykuł 89

#### *Wojna i stan wyjątkowy*

W razie wojny postanowienia niniejszej Konwencji nie naruszają swobody działania każdego z zainteresowanych Umawiających się Państw, tak biorących udział w wojnie, jak i neutralnych. Ta sama zasada stosuje się do każdego Umawiającego się Państwa, które ogłasza stan wyjątkowy i zawiadamia o tym Radę.

## Rozdział XX

### Załączniki

#### Artykuł 90

#### *Przyjęcie i zmiany załączników*

a) Przyjęcie przez Radę załączników określonych w artykule 54 punkt 1) wymaga uchwały dwóch trzecich członków Rady na zwołanym w tym celu zebraniu; wspomniane załączniki powinny być następnie przedłożone przez Radę każdemu Umawiającemu się Państwu. Każdy taki załącznik lub każda poprawka do załącznika wchodzi w życie w trzy miesiące po ich przedłożeniu Umawiającym się Państwom albo po upływie dłuższego okresu wyznaczonego przez Radę, chyba że w międzyczasie większość Umawiających się Państw złożyła w Radzie swój sprzeciw.

b) Rada zawiadamia niezwłocznie wszystkie Umawiające się Państwa o wejściu w życie każdego załącznika lub poprawki do niego.

## Rozdział XXI

### Ratyfikacje, przystąpienia, poprawki i wypowiedzenia

#### Artykuł 91

##### *Ratyfikacja Konwencji*

a) Niniejsza Konwencja wymaga ratyfikowania przez Państwa sygnatariuszy. Dokumenty ratyfikacyjne powinny być złożone w archiwach Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki, który o dniu złożenia dokumentów powinien zawiadomić każde z Państw sygnatariuszy i Państw przystępujących.

b) Z chwilą uzyskania ratyfikacji lub przystąpienia dwudziestu sześciu Państw niniejsza Konwencja wchodzi w życie między tymi Państwami trzydziestego dnia licząc od dnia złożenia dwudziestego szóstego dokumentu. W stosunku do każdego Państwa, które ją ratyfikuje w późniejszym czasie, Konwencja wchodzi w życie trzydziestego dnia licząc od dnia złożenia dokumentu ratyfikacyjnego przez dane Państwo.

c) Do Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki należy obowiązek zawiadamiania Rządów każdego z Państw sygnatariuszy i Państw przystępujących o dniu wejścia w życie niniejszej Konwencji.

#### Artykuł 92

##### *Przystąpienie do Konwencji*

a) Niniejsza Konwencja jest otwarta do przystąpienia dla członków Narodów Zjednoczonych, Państw z nimi stowarzyszonych oraz Państw, które pozostały neutralnymi podczas obecnego konfliktu światowego.

b) Przystąpienie jest dokonywane drogą zawiadomienia przesłanego Rządowi Stanów Zjednoczonych Ameryki i nabiera mocy prawnej trzydziestego dnia licząc od dnia otrzymania zawiadomienia przez Rząd Stanów Zjednoczonych Ameryki. Ten ostatni zawiadamia o przystąpieniu wszystkie Umawiające się Państwa.

#### Artykuł 93

##### *Dopuszczenie innych Państw*

Pod warunkiem uzyskania zgody ogólnej organizacji międzynarodowej utworzonej przez narody świata dla utrzymania pokoju, Państwa nie wymienione w artykułach 91 i 92 ustęp a) mogą być dopuszczone do uczestniczenia w niniejszej Konwencji na podstawie uchwały podjętej większością czterech piątych głosów Zgromadzenia i na warunkach, jakie mogą być określone przez Zgromadzenie, przy czym w każdym przypadku konieczne jest uzyskanie zgody każdego Państwa, które było przedmiotem inwazji lub ataku w ciągu obecnej wojny ze strony Państwa ubiegającego się o dopuszczenie.

#### Artykuł 94

##### *Poprawki do Konwencji*

a) Wszelkie poprawki do niniejszej Konwencji muszą być uchwalone większością dwóch trzecich głosów Zgromadzenia, a następnie wchodzi w życie w stosunku do Państw,

które je ratyfikowały, po złożeniu ratyfikacji przez liczbę Umawiających się Państw określoną przez Zgromadzenie. Liczba ta nie może być mniejsza niż dwie trzecie ogólnej liczby Umawiających się Państw.

b) Jeżeli Zgromadzenie uważa, że charakter określonej poprawki usprawiedliwia takie postępowanie, może ono w uchwale zalecającej poprawki postanowić, że każde Państwo, które nie dokonało ratyfikacji danej poprawki w określonym terminie po jej wejściu w życie, przestaje wskutek tego być członkiem Organizacji i stroną Konwencji.

#### Artykuł 95

##### *Wypowiedzenie Konwencji*

a) Każde Umawiające się Państwo może wypowiedzieć niniejszą Konwencję po trzech latach od jej wejścia w życie przez zawiadomienie skierowane do Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki, który niezwłocznie powiadamia o tym każde z Umawiających się Państw.

b) Wypowiedzenie nabiera mocy po upływie roku od daty otrzymania zawiadomienia i ma skutek tylko w stosunku do Państwa, które wypowiedzenia dokonało.

## Rozdział XXII

### Określenia

#### Artykuł 96

Dla celów niniejszej Konwencji wyrażenie:

a) „Służba powietrzna” oznacza każdą regularną służbę powietrzną wykonywaną przez statki powietrzne w celu publicznego przewozu pasażerów, poczty lub towarów,

b) „Międzynarodowa służba powietrzna” oznacza służbę powietrzną wykonywaną w przestrzeni powietrznej więcej niż jednego Państwa,

c) „Linia lotnicza” oznacza każde przedsiębiorstwo przewozu lotniczego oferujące lub wykonujące międzynarodową służbę powietrzną,

d) „Łądowanie w celach niehandlowych” oznacza lądowanie dla jakiegokolwiek celu innego niż zabieranie lub pozostawienie pasażerów, towarów lub poczty.

### PODPISANIE KONWENCJI

Na dowód czego niżej podpisani pełnomocnicy należycie do tego upoważnieni podpisują niniejszą Konwencję w imieniu swoich Rządów w dniach podanych przy podpisach.

Sporządzono w Chicago dnia 7 grudnia 1944 roku w języku angielskim. Tekst sporządzony w językach angielskim, francuskim i hiszpańskim, z których każdy będzie uważany za jednakowo autentyczny, zostanie wyłożony do podpisu w Waszyngtonie (D. C.). Obydwa teksty zostaną złożone do archiwum Rządu Stanów Zjednoczonych Ameryki, a poświadczony za zgodność odpisu zostaną przez ten Rząd przesłane Rządowi wszystkich Państw, które podpiszą niniejszą Konwencję lub do niej przystąpią.



CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION

PREAMBLE

Whereas the future development of international civil aviation can greatly help to create and preserve friendship and understanding among the nations and peoples of the world, yet its abuse can become a threat to the general security; and

Whereas it is desirable to avoid friction and to promote that cooperation between nations and peoples upon which the peace of the world depends;

Therefore, the undersigned governments having agreed on certain principles and arrangements in order that international civil aviation may be developed in a safe and orderly manner and that international air transport services may be established on the basis of equality of opportunity and operated soundly and economically;

Have accordingly concluded this Convention to that end.

PART I. AIR NAVIGATION

Chapter I

General principles and application of the Convention

Article 1

*Sovereignty*

The contracting States recognize that every State has complete and exclusive sovereignty over the airspace above its territory.

Article 2

*Territory*

For the purposes of this Convention the territory of a State shall be deemed to be the land areas and territorial waters adjacent thereto under the sovereignty, suzerainty, protection or mandate of such State.

Article 3

*Civil and state aircraft*

(a) This Convention shall be applicable only to civil aircraft, and shall not be applicable to state aircraft.

(b) Aircraft used in military, customs and police services shall be deemed to be state aircraft.

(c) No state aircraft of a contracting State shall fly over the territory of another State or land thereon without authorization by special agreement or otherwise, and in accordance with the terms thereof.

(d) The contracting States undertake, when issuing regulations for their state aircraft, that they will have due regard for the safety of navigation of civil aircraft.

Article 4

*Misuse of civil aviation*

Each contracting State agrees not to use civil aviation for any purpose inconsistent with the aims of this Convention.

Chapter II

Flight over territory of contracting States

Article 5

*Right of non-scheduled flight*

Each contracting State agrees that all aircraft of the other contracting States, being aircraft not engaged in scheduled international air services shall have the right, subject to the observance of the terms of this Convention, to make flights into or in transit non-stop across its territory and to make stops for non-traffic purposes without the necessity of obtaining prior permission, and subject to the right of the State flown over to require landing. Each contracting State nevertheless reserves the right, for reasons of safety of flight, to require aircraft desiring to proceed over regions which are inaccessible or without adequate air navigation facilities to follow prescribed routes, or to obtain special permission for such flights.

Such aircraft, if engaged in the carriage of passengers, cargo, or mail for remuneration or hire on other than scheduled international air services, shall also, subject to the provisions of Article 7, have the privilege of taking on or discharging passengers, cargo or mail, subject to the right of any State where such embarkation or discharge takes place to impose such regulations, conditions or limitations as it may consider desirable.

Article 6

*Scheduled air services*

No scheduled international air service may be operated over or into the territory of a contracting State, except with the special permission or other authorization of that State, and in accordance with the terms of such permission or authorization.

Article 7

*Cabotage*

Each contracting State shall have the right, to refuse permission to the aircraft of other contracting States to take on in its territory passengers, mail and cargo carried for remuneration or hire and destined for another point within its territory. Each contracting State undertakes not to enter into any arrangements which specifically grant any such privilege on an exclusive basis to any other State or an airline of any other State, and not to obtain any such exclusive privilege from any other State.

Article 8

*Pilotless aircraft*

No aircraft capable of being flown without a pilot shall be flown without a pilot over the territory of a contracting State without special authorization by that State and in accordance with the terms of such authorization. Each contracting State undertakes to insure that the flight of such aircraft without a pilot in regions open to civil aircraft shall be so controlled as to obviate danger to civil aircraft.

## Article 9

### *Prohibited areas*

(a) Each contracting State may, for reasons of military necessity or public safety, restrict or prohibit uniformly the aircraft of other States from flying over certain areas of its territory, provided that no distinction in this respect is made between the aircraft of the State whose territory is involved, engaged in international scheduled airline services, and the aircraft of the other contracting States likewise engaged. Such prohibited areas shall be of reasonable extent and location so as not to interfere unnecessarily with air navigation. Descriptions of such prohibited areas in the territory of a contracting State, as well as any subsequent alterations therein, shall be communicated as soon as possible to the other contracting States and to the International Civil Aviation Organization.

(b) Each contracting State reserves also the right, in exceptional circumstances or during a period of emergency, or in the interest of public safety, and with immediate effect, temporarily to restrict or prohibit flying over the whole or any part of its territory, on condition that such restriction or prohibition shall be applicable without distinction of nationality to aircraft of all other States.

(c) Each contracting State, under such regulations as it may prescribe, may require any aircraft entering the areas contemplated in subparagraphs (a) or (b) above to effect a landing as soon as practicable thereafter at some designated airport within its territory.

## Article 10

### *Landing at customs airport*

Except in a case where, under the terms of this Convention or a special authorization, aircraft are permitted to cross the territory of a contracting State without landing, every aircraft which enters the territory of a contracting State shall, if the regulations of that State so require, land at an airport designated by that State for the purpose of customs and other examination. On departure from the territory of a contracting State, such aircraft shall depart from a similarly designated customs airport. Particulars of all designated customs airports shall be published by the State and transmitted to the International Civil Aviation Organization established under Part II of this Convention for communication to all other contracting States.

## Article 11

### *Applicability of air regulations*

Subject to the provisions of this Convention, the laws and regulations of a contracting State relating to the admission to or departure from its territory of aircraft engaged in international air navigation, or to the operation and navigation of such aircraft while within its territory, shall be applied to the aircraft of all contracting States without distinction as to nationality, and shall be complied with by such aircraft upon entering or departing from or while within the territory of that State.

## Article 12

### *Rules of the air*

Each contracting State undertakes to adopt measures to insure that every aircraft flying over or maneuvering within

its territory and that every aircraft carrying its nationality mark, wherever such aircraft may be, shall comply with the rules and regulations relating to the flight and maneuver of aircraft there in force. Each contracting State undertakes to keep its own regulations in these respects uniform, to the greatest possible extent, with those established from time to time under this Convention. Over the high seas, the rules in force shall be those established under this Convention. Each contracting State undertakes to insure the prosecution of all persons violating the regulations applicable.

## Article 13

### *Entry and clearance regulations*

The laws and regulations of a contracting State as to the admission to or departure from its territory of passengers, crew or cargo of aircraft, such as regulations relating to entry, clearance, immigration, passports, customs, and quarantine shall be complied with by or on behalf of such passengers, crew or cargo upon entrance into or departure from, or while within the territory of that State.

## Article 14

### *Prevention of spread of disease*

Each contracting State agrees to take effective measures to prevent the spread by means of air navigation of cholera, typhus (epidemic), smallpox, yellow fever, plague, and such other communicable diseases as the contracting States shall from time to time decide to designate, and to that end contracting States will keep in close consultation with the agencies concerned with international regulations relating to sanitary measures applicable to aircraft. Such consultation shall be without prejudice to the application of any existing international convention on this subject to which the contracting States may be parties.

## Article 15

### *Airport and similar charges*

Every airport in a contracting State which is open to public use by its national aircraft shall likewise, subject to the provisions of Article 68, be open under uniform conditions to the aircraft of all the other contracting States. The like uniform conditions shall apply to the use, by aircraft of every contracting State, of all air navigation facilities, including radio and meteorological services, which may be provided for public use for the safety and expedition of air navigation.

Any charges that may be imposed or permitted to be imposed by a contracting State for the use of such airports and air navigation facilities by the aircraft of any other contracting State shall not be higher,

(a) As to aircraft not engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft of the same class engaged in similar operations, and

(b) As to aircraft engaged in scheduled international air services, than those that would be paid by its national aircraft engaged in similar international air services.

All such charges shall be published and communicated to the International Civil Aviation Organization: provided that, upon representation by an interested contracting State, the charges imposed for the use of airports and other facilities shall be subject to review by the Council, which shall report and make recommendations thereon for the consideration of

the State or States concerned. No fees, dues or other charges shall be imposed by any contracting State in respect solely of the right of transit over or entry into or exit from its territory of any aircraft of a contracting State or persons or property thereon.

Article 16

*Search of Aircraft*

The appropriate authorities of each of the contracting States shall have the right, without unreasonable delay, to search aircraft of the other contracting States on landing or departure, and to inspect the certificates and other documents prescribed by this Convention.

Chapter III

**Nationality of aircraft**

Article 17

*Nationality of aircraft*

Aircraft have the nationality of the State in which they are registered.

Article 18

*Dual registration*

An aircraft cannot be validly registered in more than one State, but its registration may be changed from one State to another.

Article 19

*National laws governing registration*

The registration or transfer of registration of aircraft in any contracting State shall be made in accordance with its laws and regulations.

Article 20

*Display of marks*

Every aircraft engaged in international air navigation shall bear its appropriate nationality and registration marks.

Article 21

*Report of registrations*

Each contracting State undertakes to supply to any other contracting State or to the International Civil Aviation Organization, on demand, information concerning the registration and ownership of any particular aircraft registered in that State. In addition, each contracting State shall furnish reports to the International Civil Aviation Organization, under such regulations as the latter may prescribe, giving such pertinent data as can be made available concerning the ownership and control of aircraft registered in that State and habitually engaged in international air navigation. The data thus obtained by the International Civil Aviation Organization shall be made available by it on request to the other contracting States.

Chapter IV

**Measures to facilitate air navigation**

Article 22

*Facilitation of formalities*

Each contracting State agrees to adopt all practicable measures, through the issuance of special regulations or otherwise, to facilitate and expedite navigation by aircraft between the territories of contracting States and to prevent unnecessary delays to aircraft, crews, passengers and cargo, especially in the administration of the laws relating to immigration, quarantine, customs and clearance.

Article 23

*Customs and immigration procedures*

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to establish customs and immigration procedures affecting international air navigation in accordance with the practices which may be established or recommended from time to time, pursuant to this Convention. Nothing in this Convention shall be construed as preventing the establishment of customs-free airports.

Article 24

*Customs duty*

(a) Aircraft on a flight to, from, or across the territory of another contracting State shall be admitted temporarily free of duty, subject to the customs regulations of the State. Fuel, lubricating oils, spare parts, regular equipment and aircraft stores on board an aircraft of a contracting State, on arrival in the territory of another contracting State and retained on board on leaving the territory of that State shall be exempt from customs duty, inspection fees or similar national or local duties and charges. This exemption shall not apply to any quantities or articles unloaded, except in accordance with the customs regulations of the State, which may require that they shall be kept under customs supervision.

(b) Spare parts and equipment imported into the territory of a contracting State for incorporation in or use on an aircraft of another contracting State engaged in international air navigation shall be admitted free of customs duty, subject to compliance with the regulations of the State concerned, which may provide that the articles shall be kept under customs supervision and control.

Article 25

*Aircraft in distress*

Each contracting State undertakes to provide such measures of assistance to aircraft in distress in its territory as it may find practicable, and to permit, subject to control by its own authorities, the owners of the aircraft or authorities of the State in which the aircraft is registered to provide such measures of assistance as may be necessitated by the circumstances. Each contracting State, when undertaking search for missing aircraft, will collaborate in coordinated measures which may be recommended from time to time pursuant to this Convention.

Article 26

*Investigation of accidents*

In the event of an accident to an aircraft of a contracting State occurring in the territory of another contracting State, and involving death or serious injury, or indicating serious technical defect in the aircraft or air navigation facilities, the State in which the accident occurs will institute an inquiry into the circumstances of the accident, in accordance, so far as its laws permit, with the procedure which may be recommended by the International Civil Aviation Organization. The State in which the aircraft is registered shall be given the opportunity to appoint observers to be present at the inquiry and the State holding the inquiry shall communicate the report and findings in the matter to that State.

Article 27

*Exemption from seizure on patent claims*

(a) While engaged in international air navigation, any authorized entry of aircraft of a contracting State into the territory of another contracting State or authorized transit across the territory of such State with or without landings shall not entail any seizure or detention of the aircraft or any claim against the owner or operator, thereof or any other interference therewith by or on behalf of such State or any person therein, on the ground that the construction, mechanism, parts, accessories or operation of the aircraft is an infringement of any patent, design, or model duly granted or registered in the State whose territory is entered by the aircraft, it being agreed that no deposit of security in connection with the foregoing exemption from seizure or detention of the aircraft shall in any case be required in the State entered by such aircraft.

(b) The provisions of paragraph (a) of this Article shall also be applicable to the storage of spare parts and spare equipment for the aircraft and the right to use and install the same in the repair of an aircraft of a contracting State in the territory of any other contracting State, provided that any patented part or equipment so stored shall not be sold or distributed internally in or exported commercially from the contracting State entered by the aircraft.

(c) The benefits of this Article shall apply only to such States, parties to this Convention, as either (1) are parties to the International Convention for the Protection of Industrial Property and to any amendments thereof; or (2) have enacted patent laws which recognize and give adequate protection to inventions made by the nationals of the other States parties to this Convention.

Article 28

*Air navigation facilities and standard systems*

Each contracting State undertakes, so far as it may find practicable, to:

(a) Provide, in its territory, airports, radio services, meteorological services and other air navigation facilities to facilitate international air navigation, in accordance with the standards and practices recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

(b) Adopt and put into operation the appropriate standard systems of communications procedure, codes, markings, signals, lighting and other operational practices and rules which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention;

(c) Collaborate in international measures to secure the publication of aeronautical maps and charts in accordance with standards which may be recommended or established from time to time, pursuant to this Convention.

Chapter V

Conditions to be fulfilled with respect to aircraft

Article 29

*Documents carried in aircraft*

Every aircraft of a contracting State, engaged in international navigation, shall carry the following documents in conformity with the conditions prescribed in this Convention:

- (a) Its certificate of registration;
- (b) Its certificate of airworthiness;
- (c) The appropriate licenses for each member of the crew;
- (d) Its journey log book;
- (e) If it is equipped with radio apparatus, the aircraft radio station license;
- (f) If it carries passengers, a list of their names and places of embarkation and destination;
- (g) If it carries cargo, a manifest and detailed declarations of the cargo.

Article 30

*Aircraft radio equipment*

(a) Aircraft of each contracting State may, in or over the territory of other contracting States, carry radio transmitting apparatus only if a license to install and operate such apparatus has been issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered. The use of radio transmitting apparatus in the territory of the contracting State whose territory is flown over shall be in accordance with the regulations prescribed by that State.

(b) Radio transmitting apparatus may be used only by members of the flight crew who are provided with a special license for the purpose, issued by the appropriate authorities of the State in which the aircraft is registered.

Article 31

*Certificates of airworthiness*

Every aircraft engaged in international navigation shall be provided with a certificate of airworthiness issued or rendered valid by the State in which it is registered.

Article 32

*Licenses of personnel*

(a) The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged in international navigation shall be provided with certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the State in which the aircraft is registered.

(b) Each contracting State reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to any of its nationals by another contracting State.

Article 33

*Recognition of certificates and licenses*

Certificates of airworthiness and certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the contracting State in which the aircraft is registered, shall be recognized as valid by the other contracting States, provided that the requirements under which such certificates or licenses were issued or rendered valid are equal to or above the minimum standards which may be established from time to time pursuant to this Convention.

Article 34

*Journey log books*

There shall be maintained in respect of every aircraft engaged in international navigation a journey log book in which shall be entered particulars of the aircraft, its crew and of each journey, in such form as may be prescribed from time to time pursuant to this Convention.

Article 35

*Cargo restrictions*

(a) No munitions of war or implements of war may be carried in or above the territory of a State in aircraft engaged in international navigation, except by permission of such State. Each State shall determine by regulations what constitutes munitions of war or implements of war for the purposes of this Article, giving due consideration, for the purposes of uniformity, to such recommendations as the International Civil Aviation Organization may from time to time make.

(b) Each contracting State reserves the right, for reasons of public order and safety, to regulate or prohibit the carriage in or above its territory of articles other than those enumerated in paragraph (a); provided that no distinction is made in this respect between its national aircraft engaged in international navigation and the aircraft of the other States so engaged; and provided further that no restriction shall be imposed which may interfere with the carriage and use on aircraft of apparatus necessary for the operation or navigation of the aircraft or the safety of the personnel or passengers.

Article 36

*Photographic apparatus*

Each contracting State may prohibit or regulate the use of photographic apparatus in aircraft over its territory.

Chapter VI

*International standards and recommended practices*

Article 37

*Adoption of international standards and procedures*

Each contracting State undertakes to collaborate in securing the highest practicable degree of uniformity in regulations, standards, procedures, and organization in relation to aircraft, personnel, airways and auxiliary services in all matters in which such uniformity will facilitate and improve air navigation.

To this end the International Civil Aviation Organization shall adopt and amend from time to time, as may be necessary, international standards and recommended practices and procedures dealing with:

- (a) Communications systems and air navigation aids, including ground marking;
- (b) Characteristics of airports and landing areas;
- (c) Rules of the air and air traffic control practices;
- (d) Licensing of operating and mechanical personnel;
- (e) Airworthiness of aircraft;
- (f) Registration and identification of aircraft;
- (g) Collection and exchange of meteorological information;

- (h) Log books;
  - (i) Aeronautical maps and charts;
  - (j) Customs and immigration procedures;
  - (k) Aircraft in distress and investigation of accidents;
- and such other matters concerned with the safety, regularity, and efficiency of air navigation as may from time to time appear appropriate.

Article 38

*Departures from international standards and procedures*

Any State which finds it impracticable to comply in all respects with any such international standards or procedure, or to bring its own regulations or practices into full accord with any international standard or procedure after amendment of the latter, or which deems it necessary to adopt regulations or practices differing in any particular respect from those established by an international standard, shall give immediate notification to the International Civil Aviation Organization of the differences between its own practice and that established by the international standard. In the case of amendments to international standards, any State which does not make the appropriate amendments to its own regulations or practices shall give notice to the Council within sixty days of the adoption of the amendment to the international standard, or indicate the action which it proposes to take. In any such case, the Council shall make immediate notification to all other States of the difference which exists between one or more features of an international standard and the corresponding national practice of that State.

Article 39

*Endorsement of certificates and licenses*

(a) Any aircraft or part thereof with respect to which there exists an international standard of airworthiness or performance, and which failed in any respect to satisfy that standard at the time of its certification, shall have endorsed on or attached to its airworthiness certificate a complete enumeration of the details in respect of which it so failed.

(b) Any person holding a license who does not satisfy in full the conditions laid down in the international standard relating to the class of license or certificate which he holds shall have endorsed on or attached to his license a complete enumeration of the particulars in which he does not satisfy such conditions.

Article 40

*Validity of endorsed certificates and licenses*

No aircraft or personnel having certificates or licenses so endorsed shall participate in international navigation.

except with the permission of the State or States whose territory is entered. The registration or use of any such aircraft, or of any certificated aircraft part, in any State other than that in which it was originally certificated shall be at the discretion of the State into which the aircraft or part is imported.

Article 41

*Recognition of existing standards of airworthiness*

The provisions of this Chapter shall not apply to aircraft and aircraft equipment of types of which the prototype is submitted to the appropriate national authorities for certification prior to a date three years after the date of adoption of an international standard of airworthiness for such equipment.

Article 42

*Recognition of existing standards of competency of personnel*

The provisions of this Chapter shall not apply to personnel whose licenses are originally issued prior to a date one year after initial adoption of an international standard of qualification for such personnel; but they shall in any case apply to all personnel whose licenses remain valid five years after the date of adoption of such standard.

PART II. THE INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION

Chapter VII

The Organization

Article 43

*Name and composition*

An organization to be named the International Civil Aviation Organization is formed by the Convention. It is made up of an Assembly, a Council, and such other bodies as may be necessary.

Article 44

*Objectives*

The aims and objectives of the Organization are to develop the principles and techniques of international air navigation and to foster the planning and development of international air transport so as to:

- (a) Insure the safe and orderly growth of international civil aviation throughout the world;
- (b) Encourage the arts of aircraft design and operation for peaceful purposes;
- (c) Encourage the development of airways, airports, and air navigation facilities for international civil aviation;
- (d) Meet the needs of the peoples of the world for safe, regular, efficient and economical air transport;
- (e) Prevent economic waste caused by unreasonable competition;
- (f) Insure that the rights of contracting States are fully respected and that every contracting State has a fair opportunity to operate international airlines;
- (g) Avoid discrimination between contracting States;
- (h) Promote safety of flight in international air navigation;
- (i) Promote generally the development of all aspects of international civil aeronautics.

Article 45

*Permanent seat*

The permanent seat of the Organization shall be at such place as shall be determined at the final meeting of the Interim Assembly of the Provisional International Civil Aviation Organization set up by the Interim Agreement on International Civil Aviation signed at Chicago on December 7, 1944. The seat may be temporarily transferred elsewhere by decision of the Council.

Article 46

*First meeting of Assembly*

The first meeting of the Assembly shall be summoned by the Interim Council of the above-mentioned Provisional Organization as soon as the Convention has come into force, to meet at a time and place to be decided by the Interim Council.

Article 47

*Legal capacity*

The Organization shall enjoy in the territory of each contracting State such legal capacity as may be necessary for the performance of its functions. Full juridical personality shall be granted wherever compatible with the constitution and laws of the State concerned.

Chapter VIII

The Assembly

Article 48

*Meetings of Assembly and voting*

(a) The Assembly shall meet annually and shall be convened by the Council at a suitable time and place. Extraordinary meetings of the Assembly may be held at any time upon the call of the Council or at the request of any ten contracting States addressed to the Secretary General.

(b) All contracting States shall have an equal right to be represented at the meetings of the Assembly and each contracting State shall be entitled to one vote. Delegates representing contracting States may be assisted by technical advisers who may participate in the meetings but shall have no vote.

(c) A majority of the contracting States is required to constitute a quorum for the meetings of the Assembly. Unless otherwise provided in this Convention, decisions of the Assembly shall be taken by a majority of the votes cast.

Article 49

*Powers and duties of Assembly*

The powers and duties of the Assembly shall be to:

- (a) Elect at each meeting its President and other officers;
- (b) Elect the contracting States to be represented on the Council, in accordance with the provisions of Chapter IX;
- (c) Examine and take appropriate action on the reports of the Council and decide on any matter referred to it by the Council;
- (d) Determine its own rules of procedure and establish such subsidiary commissions as it may consider to be necessary or desirable;



(e) Vote an annual budget and determine the financial arrangements of the Organization, in accordance with the provisions of Chapter XII;

(f) Review expenditures and approve the accounts of the Organization;

(g) Refer, at its discretion, to the Council, to subsidiary commissions, or to any other body any matter within its sphere of action;

(h) Delegate to the Council the powers and authority necessary or desirable for the discharge of the duties of the Organization and revoke or modify the delegations of authority at any time;

(i) Carry out the appropriate provisions of Chapter XIII;

(j) Consider proposals for the modification or amendment of the provisions of this Convention and, if it approves of the proposals, recommend them to the contracting States in accordance with the provisions of Chapter XXI;

(k) Deal with any matter within the sphere of action of the Organization not specifically assigned to the Council.

Chapter IX

The Council

Article 50

Composition and election of Council

(a) The Council shall be a permanent body responsible to the Assembly. It shall be composed of twenty-one contracting States elected by the Assembly. An election shall be held at the first meeting of the Assembly and thereafter every three years, and the members of the Council so elected shall hold office until the next following election.

(b) In electing the members of the Council, the Assembly shall give adequate representation to (1) the States of chief importance in air transport; (2) the States not otherwise included which make the largest contribution to the provision of facilities for international civil air navigation; and (3) the States not otherwise included whose designation will insure that all major geographic areas of the world are represented on the Council. Any vacancy on the Council shall be filled by the Assembly as soon as possible; any contracting State so elected to the Council shall hold office for the unexpired portion of its predecessor's term of office.

(c) No representative of a contracting State on the Council shall be actively associated with the operation of an international air service or financially interested in such a service.

Article 51

President of Council

The Council shall elect its President for a term of three years. He may be reelected. He shall have no vote. The Council shall elect from among its members one or more Vice Presidents who shall retain their right to vote when serving as acting President. The President need not be selected from among the representatives of the members of the Council but, if a representative is elected, his seat shall be deemed vacant and it shall be filled by the State which he represented. The duties of the President shall be to:

(a) Convene meetings of the Council, the Air Transport Committee, and the Air Navigation Commission;

(b) Serve as representative of the Council; and

(c) Carry out on behalf of the Council the functions which the Council assigns to him.

Article 52

Voting in Council

Decisions by the Council shall require approval by a majority of its members. The Council may delegate authority with respect to any particular matter to a committee of its members. Decisions of any committee of the Council may be appealed to the Council by any interested contracting State.

Article 53

Participation without a vote

Any contracting State may participate, without a vote, in the consideration by the Council and by its committees and commissions on any question which especially affects its interests. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of a dispute to which it is a party.

Article 54

Mandatory functions of Council

The Council shall:

(a) Submit annual reports to the Assembly;

(b) Carry out the directions of the Assembly and discharge the duties and obligations which are laid on it by this Convention;

(c) Determine its organization and rules of procedure;

(d) Appoint and define the duties of an Air Transport Committee, which shall be chosen from among the representatives of the members of the Council, and which shall be responsible to it;

(e) Establish an Air Navigation Commission, in accordance with the provisions of Chapter X;

(f) Administer the finances of the Organization in accordance with the provisions of Chapters XII and XV;

(g) Determine the emoluments of the President of the Council;

(h) Appoint a chief executive officer who shall be called the Secretary General, and make provision for the appointment of such other personnel as may be necessary, in accordance with the provisions of Chapter XI;

(i) Request, collect, examine and publish information relating to the advancement of air navigation and the operation of international air services, including information about the costs of operation and particulars of subsidies paid to airlines from public funds;

(j) Report to contracting States any infraction of this Convention, as well as any failure to carry out recommendations or determinations of the Council;

(k) Report to the Assembly any infraction of this Convention where a contracting State has failed to take appropriate action within a reasonable time after notice of the infraction;

(l) Adopt, in accordance with the provisions of Chapter VI of this Convention, international standards and recommended practices; for convenience, designate them as Annexes to this Convention; and notify all contracting States of the action taken;

(m) Consider recommendations of the Air Navigation Commission for amendment of the Annexes and take action in accordance with the provisions of Chapter XX;

(n) Consider any matter relating to the Convention which any contracting State refers to it.

Article 55

*Permissive functions of Council*

The Council may:

(a) Where appropriate and as experience may show to be desirable, create subordinate air transport commissions on a regional or other basis and define groups of states or airlines with or through which it may deal to facilitate the carrying out of the aims of this Convention;

(b) Delegate to the Air Navigation Commission duties additional to those set forth in the Convention and revoke or modify such delegations of authority at any time;

(c) Conduct research into all aspects of air transport and air navigation which are of international importance, communicate the results of its research to the contracting States, and facilitate the exchange of information between contracting States on air transport and air navigation matters;

(d) Study any matters affecting the organization and operation of international air transport, including the international ownership and operation of international air services on trunk routes, and submit to the Assembly plans in relation thereto;

(e) Investigate, at the request of any contracting State, any situation which may appear to present avoidable obstacles to the development of international air navigation; and, after such investigation, issue such reports as may appear to it desirable.

Chapter X

The Air Navigation Commission

Article 56

*Nomination and appointment of Commission*

The Air Navigation Commission shall be composed of twelve members appointed by the Council from among persons nominated by contracting States. These persons shall have suitable qualifications and experience in the science and practice of aeronautics. The Council shall request all contracting States to submit nominations. The President of the Air Navigation Commission shall be appointed by the Council.

Article 57

*Duties of Commission*

The Air Navigation Commission shall:

(a) Consider, and recommend to the Council for adoption, modifications of the Annexes to this Convention;

(b) Establish technical subcommissions on which any contracting State may be represented, if it so desires;

(c) Advise the Council concerning the collection and communication to the contracting States of all information which it considers necessary and useful for the advancement of air navigation.

Chapter XI

Personnel

Article 58

*Appointment of personnel*

Subject to any rules laid down by the Assembly and to the provisions of this Convention, the Council shall determine

the method of appointment and of termination of appointment, the training, and the salaries, allowances, and conditions of service of the Secretary General and other personnel of the Organization, and may employ or make use of the services of nationals of any contracting State.

Article 59

*International character of personnel*

The President of the Council, the Secretary General, and other personnel shall not seek or receive instructions in regard to the discharge of their responsibilities from any authority external to the Organization. Each contracting State undertakes fully to respect the international character of the responsibilities of the personnel and not to seek to influence any of its nationals in the discharge of their responsibilities.

Article 60

*Immunities and privileges of personnel*

Each contracting State undertakes, so far as possible under its constitutional procedure, to accord to the President of the Council, the Secretary General, and the other personnel of the Organization, the immunities and privileges which are accorded to corresponding personnel of other public international organizations. If a general international agreement on the immunities and privileges of international civil servants is arrived at, the immunities and privileges accorded to the President, the Secretary General, and the other personnel of the Organization shall be the immunities and privileges accorded under that general international agreement.

Chapter XII

Finance

Article 61

*Budget and apportionment of expenses*

The Council shall submit to the Assembly an annual budget, annual statements of accounts and estimates of all receipts and expenditures. The Assembly shall vote the budget with whatever modification it sees fit to prescribe, and, with the exception of assessments under Chapter XV to States consenting thereto, shall apportion the expenses of the Organization among the contracting States on the basis which it shall from time to time determine.

Article 62

*Suspension of voting power*

The Assembly may suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that fails to discharge within a reasonable period its financial obligations to the Organization.

Article 63

*Expenses of delegations and other representatives*

Each contracting State shall bear the expenses of its own delegation to the Assembly and the remuneration, travel, and other expenses of any person whom it appoints to serve on the Council, and of its nominees or representatives on any subsidiary committees or commissions of the Organization.

## Chapter XIII

### Other international arrangements

#### Article 64

##### *Security arrangements*

The Organization may, with respect to air matters within its competence directly affecting world security, by vote of the Assembly enter into appropriate arrangements with any general organization set up by the nations of the world to preserve peace.

#### Article 65

##### *Arrangements with other international bodies*

The Council, on behalf of the Organization, may enter into agreements with other international bodies for the maintenance of common services and for common arrangements concerning personnel and, with the approval of the Assembly, may enter into such other arrangements as may facilitate the work of the Organization.

#### Article 66

##### *Functions relating to other agreements*

(a) The Organization shall also carry out the functions placed upon it by the International Air Services Transit Agreement and by the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944, in accordance with the terms and conditions therein set forth.

(b) Members of the Assembly and the Council who have not accepted the International Air Services Transit Agreement or the International Air Transport Agreement drawn up at Chicago on December 7, 1944 shall not have the right to vote on any questions referred to the Assembly or Council under the provisions of the relevant Agreement.

## PART III. INTERNATIONAL AIR TRANSPORT

### Chapter XIV

#### Information and reports

#### Article 67

##### *File reports with Council*

Each contracting State undertakes that its international airlines shall, in accordance with requirements laid down by the Council, file with the Council traffic reports, cost statistics and financial statements showing among other things all receipts and the sources thereof.

### Chapter XV

#### Airports and other air navigation facilities

#### Article 68

##### *Designation of routes and airports*

Each contracting State may, subject to the provisions of this Convention, designate the route to be followed within

its territory by any international air service and the airports which any such service may use.

#### Article 69

##### *Improvement of air navigation facilities*

If the Council is of the opinion that the airports or other air navigation facilities, including radio and meteorological services, of a contracting State are not reasonably adequate for the safe, regular, efficient, and economical operation of international air services, present or contemplated, the Council shall consult with the State directly concerned, and other States affected, with a view to finding means by which the situation may be remedied, and may make recommendations for that purpose. No contracting State shall be guilty of an infraction of this Convention if it fails to carry out these recommendations.

#### Article 70

##### *Financing of air navigation facilities*

A contracting State, in the circumstances arising under the provisions of Article 69, may conclude an arrangement with the Council for giving effect to such recommendations. The State may elect to bear all of the costs involved in any such arrangement. If the State does not so elect, the Council may agree, at the request of the State, to provide for all or a portion of the costs.

#### Article 71

##### *Provision and maintenance of facilities by Council*

If a contracting State so requests, the Council may agree to provide, man, maintain, and administer any or all of the airports and other air navigation facilities, including radio and meteorological services, required in its territory for the safe, regular, efficient and economical operation of the international air services of the other contracting States, and may specify just and reasonable charges for the use of the facilities provided.

#### Article 72

##### *Acquisition or use of land*

Where land is needed for facilities financed in whole or in part by the Council at the request of a contracting State, that State shall either provide the land itself, retaining title if it wishes, or facilitate the use of the land by the Council on just and reasonable terms and in accordance with the laws of the State concerned.

#### Article 73

##### *Expenditure and assessment of funds*

Within the limit of the funds which may be made available to it by the Assembly under Chapter XII, the Council may make current expenditures for the purposes of this Chapter from the general funds of the Organization. The Council shall assess the capital funds required for the purposes of this Chapter in previously agreed proportions over a reasonable period of time to the contracting States consenting thereto whose airlines use the facilities. The Council may also assess to States that consent any working funds that are required.

Article 74

*Technical assistance and utilization of revenues*

When the Council, at the request of a contracting State, advances funds or provides airports or other facilities in whole or in part, the arrangement may provide, with the consent of that State, for technical assistance in the supervision and operation of the airports and other facilities, and for the payment, from the revenues derived from the operation of the airports and other facilities, of the operating expenses of the airports and the other facilities, and of interest and amortization charges.

Article 75

*Taking over of facilities from Council*

A contracting State may at any time discharge any obligation into which it has entered under Article 70, and take over airports and other facilities which the Council has provided in its territory pursuant to the provisions of Articles 71 and 72, by paying to the Council an amount which in the opinion of the Council is reasonable in the circumstances. If the State considers that the amount fixed by the Council is unreasonable it may appeal to the Assembly against the decision of the Council and the Assembly may confirm or amend the decision of the Council.

Article 76

*Return of funds*

Funds obtained by the Council through reimbursement under Article 75 and from receipts of interest and amortization payments under Article 74 shall, in the case of advances originally financed by States under Article 73, be returned to the States which were originally assessed in the proportion of their assessments, as determined by the Council.

Chapter XVI

**Joint operating organizations and pooled services**

Article 77

*Joint operating organizations permitted*

Nothing in this Convention shall prevent two or more contracting States from constituting joint air transport operating organizations or international operating agencies and from pooling their air services on any routes or in any regions, but such organizations or agencies and such pooled services shall be subject to all the provisions of this Convention, including those relating to the registration of agreements with the Council. The Council shall determine in what manner the provisions of this Convention relating to nationality of aircraft shall apply to aircraft operated by international operating agencies.

Article 78

*Function of Council*

The Council may suggest to contracting States concerned that they form joint organizations to operate air services on any routes or in any regions.

Article 79

*Participation in operating organizations*

A State may participate in joint operating organizations or in pooling arrangements, either through its government or through an airline company or companies designated by its government. The companies may, at the sole discretion of the State concerned, be state-owned or partly state-owned or privately owned.

PART IV. FINAL PROVISIONS

Chapter XVII

**Other aeronautical agreements and arrangements**

Article 80

*Paris and Habana Conventions*

Each contracting State undertakes, immediately upon the coming into force of this Convention, to give notice of denunciation of the Convention relating to the Regulation of Aerial Navigation signed at Paris on October 13, 1919 or the Convention on Commercial Aviation signed at Habana on February 20, 1928, if it is a party to either. As between contracting States, this Convention supersedes the Conventions of Paris and Habana previously referred to.

Article 81

*Registration of existing agreements*

All aeronautical agreements which are in existence on the coming into force of this Convention, and which are between a contracting State and any other State or between an airline of a contracting State and any other State or the airline of any other State, shall be forthwith registered with the Council.

Article 82

*Abrogation of inconsistent arrangements*

The contracting States accept this Convention as abrogating all obligations and understandings between them which are inconsistent with its terms, and undertake not to enter into any such obligations and understandings. A contracting State which, before becoming a member of the Organization has undertaken any obligations toward a non-contracting State or a national of a contracting State or of a non-contracting State inconsistent with the terms of this Convention, shall take immediate steps to procure its release from the obligations. If an airline of any contracting State has entered into any such inconsistent obligations, the State of which it is a national shall use its best efforts to secure their termination forthwith and shall in any event cause them to be terminated as soon as such action can lawfully be taken after the coming into force of this Convention.

Article 83

*Registration of new arrangements*

Subject to the provisions of the preceding Article, any contracting State may make arrangements not inconsistent

with the provisions of this Convention. Any such arrangement shall be forthwith registered with the Council, which shall make it public as soon as possible.

Chapter XVIII

Disputes and default

Article 84

Settlement of disputes

If any disagreement between two or more contracting States relating to the interpretation or application of this Convention and its Annexes cannot be settled by negotiation, it shall, on the application of any State concerned in the disagreement, be decided by the Council. No member of the Council shall vote in the consideration by the Council of any dispute to which it is a party. Any contracting State may, subject to Article 85, appeal from the decision of the Council to an ad hoc arbitral tribunal agreed upon with the other parties to the dispute or to the Permanent Court of International Justice. Any such appeal shall be notified to the Council within sixty days of receipt of notification of the decision of the Council.

Article 85

Arbitration procedure

If any contracting State party to a dispute in which the decision of the Council is under appeal has not accepted the Statute of the Permanent Court of International Justice and the contracting States parties to the dispute cannot agree on the choice of the arbitral tribunal, each of the contracting States parties to the dispute shall name a single arbitrator who shall name an umpire. If either contracting State party to the dispute fails to name an arbitrator within a period of three months from the date of the appeal, an arbitrator shall be named on behalf of that State by the President of the Council from a list of qualified and available persons maintained by the Council. If, within thirty days, the arbitrators cannot agree on an umpire, the President of the Council shall designate an umpire from the list previously referred to. The arbitrators and the umpire shall then jointly constitute an arbitral tribunal. Any arbitral tribunal established under this or the preceding Article shall settle its own procedure and give its decisions by majority vote, provided that the Council may determine procedural questions in the event of any delay which in the opinion of the Council is excessive.

Article 86

Appeals

Unless the Council decides otherwise, any decision by the Council on whether an international airline is operating in conformity with the provisions of this Convention shall remain in effect unless reversed on appeal. On any other matter, decisions of the Council shall, if appealed from, be suspended until the appeal is decided. The decisions of the Permanent Court of International Justice and of an arbitral tribunal shall be final and binding.

Article 87

Penalty for non-conformity of airline

Each contracting State undertakes not to allow the operation of an airline of a contracting State through the airspace

above its territory if the Council has decided that the airline concerned is not conforming to a final decision rendered in accordance with the previous Article.

Article 88

Penalty for non-conformity by State

The Assembly shall suspend the voting power in the Assembly and in the Council of any contracting State that is found in default under the provisions of this Chapter.

Chapter XIX

War

Article 89

War and emergency conditions

In case of war, the provisions of this Convention shall not affect the freedom of action of any of the contracting States affected, whether as belligerents or as neutrals. The same principle shall apply in the case of any contracting State which declares a state of national emergency and notifies the fact to the Council.

Chapter XX

Annexes

Article 90

Adoption and amendment of Annexes

(a) The adoption by the Council of the Annexes described in Article 54, subparagraph (1), shall require the vote of two-thirds of the Council at a meeting called for that purpose and shall then be submitted by the Council to each contracting State. Any such Annex or any amendment of an Annex shall become effective within three months after its submission to the contracting States or at the end of such longer period of time as the Council may prescribe, unless in the meantime a majority of the contracting States register their disapproval with the Council.

(b) The Council shall immediately notify all contracting States of the coming into force of any Annex or amendment thereto.

Chapter XXI

Ratifications, adherences, amendments, and denunciations

Article 91

Ratification of Convention

(a) This Convention shall be subject to ratification by the signatory States. The instruments of ratification shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, which shall give notice of the date of the deposit to each of the signatory and adhering States.

(b) As soon as this Convention has been ratified or adhered to by twenty-six States it shall come into force between them on the thirtieth day after deposit of the twenty-sixth instrument. It shall come into force for each State ratifying thereafter on the thirtieth day after the deposit of its instrument of ratification.

(c) It shall be the duty of the Government of the United States of America to notify the government of each of the signatory and adhering States of the date on which this Convention comes into force.

Article 92

*Adherence to Convention*

(a) This Convention shall be open for adherence by members of the United Nations and States associated with them, and States which remained neutral during the present world conflict.

(b) Adherence shall be effected by a notification addressed to the Government of the United States of America and shall take effect as from the thirtieth day from the receipt of the notification by the Government of the United States of America, which shall notify all the contracting States.

Article 93

*Admission of other States*

States other than those provided for in Articles 91 and 92 (a) may, subject to approval by any general international organization set up by the nations of the world to preserve peace, be admitted to participation in this Convention by means of a four-fifths vote of the Assembly and on such conditions as the Assembly may prescribe: provided that in each case the assent of any State invaded or attacked during the present war by the State seeking admission shall be necessary.

Article 94

*Amendment of Convention*

(a) Any proposed amendment to this Convention must be approved by a two-thirds vote of the Assembly and shall then come into force in respect of States which have ratified such amendment when ratified by the number of contracting States specified by the Assembly. The number so specified shall not be less than two-thirds of the total number of contracting States.

(b) If in its opinion the amendment is of such a nature as to justify this course, the Assembly in its resolution recommending adoption may provide that any State which has not ratified within a specified period after the amendment has come into force shall thereupon cease to be a member of the Organization and a party to the Convention.

CONVENTION RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

PRÉAMBULE

Considérant que le développement futur de l'aviation civile internationale peut contribuer puissamment à faire naître et à maintenir entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir un danger pour la sécurité générale, et

Considérant qu'il est désirable d'éviter tout désaccord entre nations et entre peuples et de développer entre eux cette coopération dont dépend la paix du monde,

Article 95

*Denunciation of Convention*

(a) Any contracting State may give notice of denunciation of this Convention three years after its coming into effect by notification addressed to the Government of the United States of America, which shall at once inform each of the contracting States.

(b) Denunciation shall take effect one year from the date of the receipt of the notification and shall operate only as regards the State effecting the denunciation.

Chapter XXII

Definitions

Article 96

For the purpose of this Convention the expression:

(a) „Air service“ means any scheduled air service performed by aircraft for the public transport of passengers, mail or cargo.

(b) „International air service“ means an air service which passes through the airspace over the territory of more than one State.

(c) „Airline“ means any air transport enterprise offering or operating an international air service.

(d) „Stop for non-traffic purposes“ means a landing for any purpose other than taking on or discharging passengers, cargo or mail.

SIGNATURE OF CONVENTION

In witness whereof, the undersigned plenipotentiaries, having been duly authorized, sign this Convention on behalf of their respective governments on the dates appearing opposite their signatures.

Done at Chicago the seventh day of December 1944, in the English language. A text drawn up in the English, French, and Spanish languages, each of which shall be of equal authenticity, shall be open for signature at Washington, D. C. Both texts shall be deposited in the archives of the Government of the United States of America, and certified copies shall be transmitted by that Government to the governments of all the States which may sign or adhere to this Convention.

En conséquence, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transports aériens puissent être établis en donnant à tous des chances égales, et exploités d'une manière saine et économique;

Ont conclu la présente Convention à ces fins.



PREMIÈRE PARTIE. — NAVIGATION AÉRIENNE

Chapitre I

Principes généraux et application de la Convention

Article premier

*Souveraineté*

Les 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 placées sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat.

Article 3

*Aéronefs civils et aéronefs d'Etat*

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

b) Les aéronefs utilisés pour 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 sans en avoir obtenu l'autorisation par voie d'accord spécial ou de toute autre manière, et conformément aux conditions ainsi stipulées.

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

Article 4

*Emploi abusif de l'aviation civile*

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

Chapitre II

Survol des territoires des Etats contractants

Article 5

*Droit de survol pour les aéronefs n'assurant pas des services réguliers*

Chaque Etat contractant convient que tous les aéronefs des autres Etats contractants qui ne sont pas employés à des services aériens internationaux réguliers ont le droit de pénétrer sur son territoire, ou de le traverser en transit sans escale, et d'y faire des escales non commerciales sans avoir à obtenir une autorisation préalable, à condition que soient respectés les termes de la présente Convention et sous réserve du droit pour l'Etat survolé d'exiger l'atterrissage. Néanmoins, chaque Etat contractant se réserve, pour des raisons de sécurité de vol, le droit d'exiger que les aéronefs qui

désirent survoler des régions inaccessibles, ou non pourvues de facilités adéquates pour la navigation aérienne, suivent les routes prescrites ou obtiennent une autorisation spéciale.

Si lesdits aéronefs assurent le transport de passagers, de marchandises ou de courrier, moyennant rémunération ou en exécution 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 du territoire d'un Etat contractant ou à l'intérieur de celui-ci, sauf avec une permission spéciale ou toute autre autorisation dudit Etat et à condition de se conformer aux termes de ladite 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 à destination d'un autre point situé à l'intérieur de son territoire, moyennant rémunération ou en exécution d'un contrat de location. Chaque Etat contractant s'engage d'une part à ne conclure aucun arrangement aux termes duquel tout privilège de cette nature serait expressément accordé, sur la base de l'exclusivité, à un autre Etat ou à une entreprise de transports aériens d'un autre Etat, et d'autre part à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre Etat.

Article 8

*Aéronefs sans pilote*

Aucun aéronef susceptible de voler sans pilote ne peut survoler sans pilote le territoire d'un Etat contractant à moins d'une autorisation spéciale dudit Etat et conformément aux termes de ladite 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 soumis à contrôle de manière à éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Article 9

*Zones interdites*

a) Chaque Etat contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou dans l'intérêt de la sécurité publique, restreindre ou interdire d'une manière uniforme pour tous aéronefs d'autres Etats le survol de certaines zones de son territoire, étant entendu qu'il ne sera fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs de l'Etat en question employés à des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres Etats contractants employés à des services similaires. Lesdites zones interdites devront avoir une étendue et un emplacement raisonnables de façon à ne pas gêner inutilement la navigation aérienne. La définition desdites

zones interdites situées sur le territoire d'un Etat contractant et toutes les modifications dont elles pourraient faire l'objet par la suite doivent être communiquées dès que possible aux autres Etats contractants ainsi qu'à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

b) Chaque Etat contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles ou pendant une période de crise ou encore dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire provisoirement, et avec effet immédiat, le survol de son territoire ou d'une partie de celui-ci, à condition que cette restriction ou interdiction soit applicable, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres Etats.

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

#### Article 10

##### *Atterrissage sur un aéroport douanier*

En dehors du cas où, aux termes de la présente Convention ou d'une autorisation spéciale, des aéronefs ont la permission 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 douanières et autres. En quittant le territoire d'un Etat contractant, tout aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné de la même manière. Les caractéristiques de tous les aéroports désignés comme aéroports douaniers doivent être publiées par chaque Etat et transmises à l'Organisation de l'aviation civile internationale instituée en vertu des dispositions de la deuxième partie de la présente Convention, qui en donnera communication à tous les autres Etats contractants.

#### Article 11

##### *Application des règlements relatifs à la navigation aérienne*

Sous réserve des dispositions de la présente Convention, les lois et règlements d'un Etat contractant régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs employés à la navigation aérienne internationale, ou régissant l'exploitation et la navigation desdits aéronefs pendant leur séjour 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 propres à 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 conforme aux règles et règlements applicables en ce lieu au vol et à la manoeuvre des aéronefs. Chaque Etat contractant prend l'engagement de veiller à ce que ses propres règlements demeurent à cet égard et dans la plus grande mesure possible conformes à ceux qui seront établis de temps à autre en application de la présente Convention. En haute mer, les règles applicables seront les règles établies conformément à la présente

Convention. Chaque Etat contractant s'engage à poursuivre toutes les personnes qui enfreindront les règlements applicables.

#### Article 13

##### *Règlements d'entrée et de congé*

Les lois et règlements d'un Etat contractant régissant, sur son territoire, l'entrée ou la sortie des passagers, des équipages ou des marchandises transportés par aéronefs, tels que les lois et règlements relatifs aux formalités d'entrée, de congé, d'immigration, de passeports, de douane et de quarantaine, doivent être observés par lesdits passagers ou équipages ou pour lesdites marchandises, à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet Etat.

#### Article 14

##### *Protection contre la propagation des maladies*

Chaque Etat contractant s'engage à 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, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse qu'il appartiendra aux Etats contractants, le cas échéant, de désigner. A cette fin, les Etats contractants se tiendront en étroite consultation 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 internationale existante en la matière à laquelle les Etats contractants pourraient être parties.

#### Article 15

##### *Taxes d'aéroports et droits similaires*

Tout aéroport d'un Etat contractant qui est ouvert aux aéronefs nationaux de cet Etat aux fins d'usage public est, sous réserve des dispositions de l'article 68, également ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres Etats contractants. Des conditions également uniformes sont applicables en ce qui concerne l'utilisation par les aéronefs de chaque Etat contractant de toutes les facilités pour la navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, qui peuvent être mises à la disposition du public pour contribuer à la sécurité et à la rapidité de la navigation aérienne.

Les taxes qu'un Etat contractant peut imposer ou permettre d'imposer pour l'utilisation desdits aéroports et facilités pour la navigation aérienne par les aéronefs de tout autre Etat contractant ne doivent pas être plus élevées:

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

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

Toutes ces taxes seront publiées et communiquées à l'Organisation de l'aviation civile internationale, étant entendu que, sur représentation d'un Etat contractant intéressée, les taxes imposées pour l'utilisation des aéroports et autres facilités feront l'objet d'un examen par le Conseil, qui établira un rapport et formulera des recommandations à ce sujet aux fins d'examen par l'Etat ou les Etats intéressés. Aucun Etat

contractant n'imposera de droits, frais ou autres taxes uniquement en raison du droit de transit ou d'entrée, au-dessus du territoire ou sur celui-ci, ou de sortie hors de celui-ci d'un aéronef quelconque d'un Etat contractant, ou des 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 provoquer de retard excessif, les aéronefs des autres Etats contractants, ainsi que 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 dans lequel ils sont immatriculés.

Article 18

*Immatriculation multiple*

Un aéronef ne peut être valablement immatriculé dans plusieurs Etats. Toutefois, 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'un aéronef dans un Etat contractant quelconque s'effectuera conformément aux lois et règlements dudit Etat.

Article 20

*Port des marques*

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

Article 21

*Communication des immatriculations*

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 concernant l'immatriculation et la propriété de tout aéronef immatriculé dans ledit Etat. De plus, chaque Etat contractant fournira à l'Organisation de l'aviation civile internationale, conformément aux règles que cette dernière pourrait prescrire, des rapports donnant tous les renseignements pertinents qu'il lui sera possible de fournir concernant la propriété et le contrôle des aéronefs immatriculés dans cet Etat et normalement affectés à la navigation aérienne internationale. L'Organisation de l'aviation civile internationale mettra les renseignements ainsi obtenus à la disposition des autres Etats contractants sur leur demande.

Chapitre IV

**Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne**

Article 22

*Simplification des formalités*

Chaque Etat contractant s'engage à adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures pratiques tendant à faciliter et à accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des Etats contractants, ainsi qu'à éviter des retards inutiles aux aéronefs, à leurs équipages, à leurs passagers et à leur cargaison, spécialement en ce qui concerne l'application des lois relatives à l'immigration, à la quarantaine, aux douanes et aux formalités de congé.

Article 23

*Formalités de douane et d'immigration*

Chaque Etat contractant s'engage, dans la mesure où il le jugera réalisable, 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. Aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme empêchant la création d'aéroports francs.

Article 24

*Droits de douane*

a) Tout aéronef effectuant un voyage à destination ou en provenance du territoire d'un autre Etat contractant, ou à travers ledit territoire, est temporairement admis en franchise de douane, dans les conditions prévues par les règlements douaniers de cet Etat. Les carburants, les huiles lubrifiantes, les pièces de rechange, l'équipement normal et les approvisionnements de bord se trouvant à bord d'un aéronef d'un Etat contractant, à son arrivée sur le territoire d'un autre Etat contractant et se trouvant encore à bord dudit aéronef lors de son départ de ce territoire, sont exonérés des droits de douane, frais de visite ou autres droits et taxes similaires imposés par l'Etat ou les autorités locales. Cette exonération ne s'applique pas aux quantités ou aux objets déchargés, sauf dispositions contraires des règlements douaniers de cet Etat, lesquels peuvent stipuler que lesdites quantités ou objets seront gardés sous la surveillance de la douane.

b) Les pièces de rechange et l'équipement importés dans 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 sont admis en franchise de douane, sous réserve de l'observation des règlements de l'Etat intéressé, lesquels peuvent stipuler que les articles en question seront gardés sous la surveillance et le contrôle de la douane.

Article 25

*Aéronefs en détresse*

Chaque Etat contractant s'engage à fournir toute l'assistance qu'il jugera possible aux aéronefs en détresse sur son territoire et, sous réserve de l'exercice d'un droit de contrôle par ses propres autorités, à permettre aux propriétaires ou aux autorités de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatri-

culé de fournir les mesures d'assistance que les circonstances pourraient nécessiter. Chaque Etat contractant, lorsqu'il entreprendra des recherches pour retrouver des aéronefs disparus, participera aux mesures coordonnées qui pourront être recommandées de temps à autre en application de la présente Convention.

#### Article 26

##### *Enquête sur accidents*

En cas d'accident survenu à un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant, entraînant mort ou blessures graves, ou indiquant l'existence de graves imperfections techniques dans l'aéronef ou dans les facilités pour la navigation aérienne, l'Etat sur le territoire duquel l'accident s'est produit ouvre 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 sera accordé à l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé la possibilité de désigner des observateurs pour assister à l'enquête, et l'Etat qui procédera à cette enquête communiquera à l'autre Etat le rapport et les conclusions concernant l'accident.

#### Article 27

##### *Exemption de saisie pour contrefaçon de brevet 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 ledit territoire avec ou sans atterrissage ne peut donner lieu ni à saisie ou rétention 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 y résidant, sous prétexte que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires, ou le mode de fonctionnement de l'aéronef constituent la contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle quelconque dûment accordé ou déposé dans l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant entendu que l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef n'exigera en aucun cas un dépôt de garantie pour l'exemption mentionnée ci-dessus de saisie ou de rétention de l'aéronef.

b) Les dispositions du paragraphe a) du présent article s'appliquent également au magasinage des pièces détachées et équipements de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et d'installer ces pièces et équipements lors de la réparation d'un aéronef d'un Etat contractant sur le territoire d'un autre Etat contractant, étant entendu que toute pièce ou équipement breveté ainsi emmagasiné ne peut être vendu ou distribué à l'intérieur de l'Etat sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté dudit Etat à titre commercial.

c) Ne bénéficient 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 tous amendements à ladite Convention; ou 2) qui ont promulgué des lois sur les brevets reconnaissant les inventions faites par les ressortissants des autres Etats parties à la présente Convention et leur accordant la protection qui convient.

#### Article 28

##### *Facilités et systèmes standards de navigation aérienne*

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

a) A établir, sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres facilités à la navigation aérienne en vue d'aider la navigation aérienne internationale, conformément aux standards et pratiques recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente Convention;

b) A adopter et mettre en application les systèmes standard appropriés en matière de procédures de communications, de codes, de balisage, de signalisation, de feux et d'autres pratiques et règles d'exploitation qui peuvent être recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente Convention;

c) A collaborer aux mesures prises sur le plan international pour assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, en conformité avec les standards qui peuvent être recommandés ou établis de temps à autre en vertu de la présente Convention.

### 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 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 nominative, de ceux-ci, indiquant leurs lieux d'embarquement et de destination;
- g) S'il transporte des marchandises, un manifeste et des déclarations détaillées de la cargaison.

#### Article 30

##### *Equipement radio des aéronefs*

a) Les aéronefs de chaque Etat contractant ne peuvent, lorsqu'ils se trouvent sur le territoire d'autres Etats contractants ou au-dessus dudit territoire, avoir à leur bord des appareils émetteurs que si les autorités compétentes de l'Etat dans lequel l'aéronef est immatriculé ont délivré à cet effet une licence permettant d'installer et d'utiliser lesdits appareils. Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés dans le territoire de l'Etat contractant survolé qu'en conformité des règlements prescrits par cet Etat.

b) Les appareils émetteurs ne peuvent être utilisés que par les membres du personnel de conduite 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 l'aéronef est immatriculé.

## Article 32

### *Licences du personnel*

a) Le pilote et les autres membres du personnel 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 valables, aux fins de 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, à condition toutefois que les conditions sous lesquelles ces brevets ou licences ont été délivrés ou validés soient équivalentes ou supérieures aux standards minima qui pourraient, de temps à autre, être établis en vertu de 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 peut être prescrite de temps à autre en vertu de la présente Convention.

## Article 35

### *Restrictions relatives à la cargaison*

a) Aucun aéronef employé à la navigation internationale ne peut transporter de munitions de guerre ou de matériel de guerre à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un Etat, à moins d'une autorisation dudit Etat. Chaque Etat détermine par voie de règlement ce qu'il faut entendre par munitions de guerre ou matériel de guerre aux fins du présent article, en tenant dûment compte, dans un souci d'uniformité, des recommandations que l'Organisation de l'aviation civile internationale peut faire de temps à autre.

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 énumérés au paragraphe a), étant entendu qu'il ne sera 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 étant en outre entendu qu'il ne sera imposé aucune restriction susceptible de gêner le transport et l'usage, à bord aéronefs, des appareils nécessaires à la manoeuvre ou à la navigation desdits aéronefs, ainsi qu'à la sécurité du personnel ou des passagers.

## Article 36

### *Appareils photographiques*

Chaque Etat contractant a la faculté d'interdire ou de réglementer l'usage des appareils photographiques à bord des aéronefs survolant son territoire.

## Chapitre VI

### *Standards internationaux et pratiques recommandées*

## Article 37

### *Adoption de standards et de procédures internationaux*

Chaque Etat contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, standards, procédures et méthodes d'organisations relatifs aux aéronefs, au personnel, aux routes aériennes et aux services auxiliaires, dans tous les domaines où une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne.

A cet effet, l'Organisation de l'aviation civile internationale adoptera et modifiera, de temps à autre et selon les nécessités, des standards internationaux ainsi que des pratiques et procédures recommandées concernant les domaines suivants:

- a) Systèmes de télécommunications 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 méthodes de contrôle de la circulation aérienne;
  - d) Délivrance de licences au personnel de conduite et aux mécaniciens;
  - e) Navigabilité des aéronefs;
  - f) Immatriculation et identification des aéronefs;
  - g) Centralisation et échange 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 accidents;
- ainsi que tous autres domaines intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne, qui pourraient de temps à autre paraître le nécessiter.

## Article 38

### *Dérogations aux standards et aux formalités internationales*

Tout Etat qui juge impossible de se conformer en tous points à de tels standards ou procédures internationaux, ou de mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec des standards ou procédures internationaux lorsque ceux-ci auront été modifiés, ou qui estime nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles établies par un standard international, notifiera immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences existant entre ses propres pratiques et celles établies par le standard international. S'il s'agit d'amendements à des standards internationaux, tout Etat qui n'apportera pas les modifications correspondantes à ses propres règlements ou pratiques en avisera le Conseil dans les soixante jours qui suivront l'adoption de l'amendement au standard international ou indiquera les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifiera immédiatement à tous les autres Etats les différences existant sur un ou plusieurs points entre le standard international et la pratique correspondante en usage dans l'Etat en question.

## Article 39

### *Mentions portées sur les certificats et licences*

a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe un standard international en matière de navigabilité ou de performance, mais qui au moment de l'établissement de son certificat de navigabilité manque en quelque point à satisfaire à ce standard, doit avoir sur son certificat de navigabilité ou en annexe à celui-ci une liste complète des points sur lesquels il s'écarte de ce standard.

b) Toute personne titulaire d'une licence qui ne remplit pas entièrement les conditions imposées par le standard international relatif à la classe de licence ou de brevet dont elle est titulaire doit avoir sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, une énumération complète des points sur lesquels elle ne remplit pas lesdites conditions.

## Article 40

### *Validité des licences et des certificats sur lesquels des mentions ont été portées*

Aucun aéronef ou aucun membre du personnel possédant un certificat ou une licence sur lequel des mentions ont été ainsi portées ne peut prendre part à la navigation internationale si ce n'est avec l'autorisation de l'Etat ou des Etats dont le territoire est survolé. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef, ou d'une pièce quelconque d'aéronef ainsi homologué, dans un Etat autre que celui où le certificat a été établi à l'origine, est laissé à la discrétion de l'Etat dans lequel l'aéronef ou la pièce en question est importé.

## Article 41

### *Reconnaissance des standards existants en matière de navigabilité*

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent ni aux aéronefs ni aux équipements d'aéronefs appartenant à 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'un standard international de navigabilité pour ce matériel.

## Article 42

### *Reconnaissance des standards existants en ce qui concerne la compétence du personnel*

Les dispositions du présent chapitre ne s'appliquent pas aux membres du 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'un standard international d'aptitude; toutefois, elles s'appliquent en tout état de cause à tous les membres du personnel dont les licences sont encore valides cinq ans après la date de l'adoption de ce standard.

## DEUXIÈME PARTIE. — L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### Chapitre VII

#### L'Organisation

## Article 43

### *Nom et composition*

Il est institué par la présente Convention une organisation qui portera le nom d'Organisation de l'aviation civile

internationale. Elle se compose d'une Assemblée, d'un Conseil et de tous autres organismes qui pourront être nécessaires.

## Article 44

### *Objets*

L'Organisation a pour objet de développer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale, ainsi que de favoriser l'établissement et de stimuler le développement des transports aériens internationaux de façon à:

a) Assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier;

b) Encourager à des fins pacifiques les techniques de construction et d'exploitation des aéronefs;

c) Encourager le développement de routes aériennes, d'aéroports et de facilités de navigation aérienne à l'usage de l'aviation civile internationale;

d) Procurer 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 excessive;

f) Assurer que les droits des Etats contractants soient intégralement respectés et que chaque Etat contractant ait une possibilité équitable d'exploiter des entreprises de transport aérien international;

g) Eviter toute discrimination entre Etats contractants;

h) Améliorer la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;

i) Favoriser, d'une manière générale, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

## Article 45

### *Siège permanent*

L'Organisation a 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 de 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 est convoquée par le Conseil intérimaire de l'Organisation provisoire mentionnée ci-dessus, dès l'entrée en vigueur de la présente Convention, et se tient à la date et au lieu que fixera le Conseil intérimaire.

## Article 47

### *Capacité juridique*

L'Organisation jouit, sur le territoire de chaque Etat contractant, 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'Assemblée

#### Article 48

##### *Session 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) 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 réunions mais n'ont pas droit de vote.

c) La majorité des Etats contractants est requise pour constituer un 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 voix exprimées.

#### Article 49

##### *Pouvoirs et attributions de l'Assemblée*

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

a) Elire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;

b) Elire les Etats contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du chapitre IX;

c) Examiner les rapports du Conseil et leur donner la suite qu'ils comportent; décider de toute question dont elle est saisie par le Conseil;

d) Déterminer son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou utiles;

e) Voter un budget annuel et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du chapitre XII;

f) Vérifier 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 utiles à l'exercice des fonctions de l'Organisation, et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations d'autorité;

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, en recommander l'adoption aux Etats contractants conformément aux dispositions du chapitre XXI;

k) Connaître de toute question relevant de la compétence de l'Organisation, 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 relevant de l'Assemblée. Il se compose de vingt et un Etats contractants élus par l'Assemblée. Il est procédé à une élection lors de la première session de l'Assemblée, et ensuite tous les trois ans; les membres du Conseil ainsi élus restent en fonctions jusqu'à l'élection suivante.

b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donne une représentation appropriée: 1) aux Etats d'importance majeure en matière de transport aérien; 2) aux Etats non représentés par ailleurs qui contribuent le plus à fournir des facilités pour la navigation aérienne civile internationale; 3) aux Etats non représentés par ailleurs dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les principales régions géographiques du monde. Tout siège qui devient vacant au Conseil est pourvu dans le plus bref délai par l'Assemblée; tout Etat contractant ainsi élu au Conseil reste en fonctions jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.

c) Aucun représentant au Conseil d'un Etat contractant ne peut avoir une part active dans l'exploitation d'un service aérien international ou être financièrement intéressé à un tel service.

#### Article 51

##### *Président du Conseil*

Le Conseil élit son Président pour une période de trois ans. Le Président est rééligible; il n'a pas le droit de vote. Le Conseil choisit 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; toutefois, si un représentant est élu, son siège est considéré comme vacant et pourvu par l'Etat qu'il représentait. Les attributions 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; et

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

#### Article 52

##### *Vote au Conseil*

Les décisions du Conseil doivent être approuvées par la majorité de ses membres. Le Conseil peut déléguer son autorité, en ce qui concerne une question déterminée, à un comité choisi parmi ses membres. Tout Etat contractant intéressé peut en appeler au Conseil des décisions prises par un comité du Conseil.

#### 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 com-

missions de toute question mettant directement en jeu ses intérêts. Aucun membre du Conseil ne peut prendre part au vote 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) Mettre à exécution les directives de l'Assemblée et s'acquitter de toutes les fonctions et obligations qui lui incombent de par la présente Convention;
- c) Déterminer son organisation et son règlement intérieur;
- d) Nommer un Comité du transport aérien, composé de représentants des membres du Conseil et responsable envers celui-ci, et définir ses attributions;
- 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 portera le titre de Secrétaire général, et prendre toutes dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du chapitre XI;
- i) Demander, réunir, étudier et publier les renseignements relatifs aux progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris tous renseignements sur les frais d'exploitation et les subventions versées sur fonds publics aux entreprises de transport aérien;
- j) Signaler aux Etats contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout manquement aux recommandations ou aux décisions du Conseil;
- k) Faire rapport à l'Assemblée sur toute infraction à la présente Convention, au cas où un Etat contractant n'aurait pas pris les mesures nécessaires dans un délai raisonnable après que l'infraction aura été signalée;
- l) Adopter, conformément aux dispositions du chapitre VI de la présente Convention, des standards internationaux et des pratiques recommandées; les désigner, pour plus de commodité, sous le nom d'annexes à la présente Convention; et notifier à tous les Etats contractants les dispositions prises à cet effet;
- m) Examiner les recommandations formulées par la Commission de navigation aérienne en vue d'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 si l'expérience en montre l'utilité, créer des commissions subordonnées de transport aérien, sur le plan régional, ou de toute autre façon, et désigner des groupes d'Etats ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'adresser en vue de faciliter la réalisation des fins de la présente Convention;
- b) Déléguer à la Commission de navigation aérienne toutes attributions en sus de celles prévues par la présente Convention et révoquer ou modifier à tout moment de telles délégations;

c) Procéder à des recherches dans tous les domaines du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale; communiquer le résultat de ses recherches aux Etats contractants et faciliter l'échange, entre Etats contractants, de renseignements relatifs au transport aérien et à la navigation aérienne;

d) Etudier toutes questions ayant trait à l'organisation et à l'exploitation des transports aériens internationaux, y compris la propriété et l'exploitation internationale de services aériens internationaux sur les routes principales et soumettre à l'Assemblée des projets s'y rapportant;

e) Effectuer des enquêtes, à la demande de tout Etat contractant, sur toute situation susceptible d'opposer au développement de la navigation aérienne internationale des obstacles qui peuvent être évités et, ces enquêtes terminées, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

### Chapitre X

#### *La Commission de navigation aérienne*

##### Article 56

##### *Candidature et nomination à la Commission*

La Commission de navigation aérienne se compose de douze membres nommés par le Conseil parmi des personnes présentées par les Etats contractants. Ces personnes doivent posséder la compétence et l'expérience nécessaires en matière de science et de pratique aéronautiques. Le Conseil invitera tous les Etats contractants à lui soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de navigation aérienne est nommé par le Conseil.

##### Article 57

##### *Attributions de la Commission*

Les attributions de la Commission de navigation aérienne sont les suivantes:

- a) Examiner les modifications à apporter aux annexes à la présente Convention et en recommander l'adoption au Conseil;
- b) Instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout Etat contractant pourra être représenté, s'il le désire;
- c) Donner des avis au Conseil au sujet de la centralisation et de la communication aux Etats contractants de tous renseignements qu'elle considère nécessaires et utiles aux 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 détermine le mode de nomination et de licenciement, la formation professionnelle, les traitements et indemnités et les conditions d'emploi du Secrétaire général et des autres membres du personnel de l'Organisation; il a en outre la faculté d'employer des ressortissants de tout Etat contractant ou d'utiliser leurs services.

Article 59

*Caractère international du personnel*

Dans l'exercice de leurs fonctions, le Président du Conseil, le Secrétaire général et les autres membres du personnel ne devront ni demander ni accepter d'instructions d'aucune autorité extérieure à l'Organisation. Chaque Etat contractant s'engage à respecter pleinement le caractère international des responsabilités du personnel et à ne pas chercher à influencer un quelconque 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 ses règles constitutionnelles, à accorder au Président du Conseil, au Secrétaire général et à tout autre membre du personnel de l'Organisation les privilèges et immunités accordés au personnel correspondant d'autres organisations internationales publiques. Si un accord international général intervient, concernant les immunités et privilèges des 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 immunités et privilèges accordés aux termes de cet accord international général.

Chapitre XII

**Finances**

Article 61

*Budget et répartition des dépenses*

Le Conseil soumet chaque année à l'Assemblée un budget, des états de comptes et des prévisions de recettes et de dépenses. L'Assemblée vote le budget en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions demandées en vertu du chapitre XV à des Etats qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les Etats contractants dans les proportions qu'elle détermine de temps à autre.

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 les autres dépenses de toute personne nommée par lui pour siéger au Conseil, présentée par lui ou désignée par lui comme représentant dans l'un quelconque des comités ou commissions subsidiaires de l'Organisation.

Chapitre XIII

**Autres arrangements internationaux**

Article 64

*Arrangements visant la sécurité*

En ce qui concerne les questions aériennes de sa compétence qui affectent directement la sécurité du monde, l'Organisation peut, par un vote de l'Assemblée, conclure des arrangements spéciaux avec toute organisation générale établie par les nations du monde pour le maintien de la paix.

Article 65

*Arrangements avec d'autres organismes internationaux*

Le Conseil peut, au nom de l'Organisation, conclure des accords avec d'autres organismes internationaux en vue de maintenir des services communs et de faire 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.

Article 66

*Fonctions relatives à d'autres accords*

a) L'Organisation exerce également les fonctions qui lui sont dévolues par l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux et par l'Accord relatif au transport aérien international, élaborés à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux termes et conditions énoncés dans lesdits 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 élaborés à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur toute question dont l'Assemblée ou le Conseil sera saisi en application des dispositions de l'accord correspondant.

TROISIÈME PARTIE. — TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

Chapitre XIV

**Renseignements et rapports**

Article 67

*Dépôt de rapports au Conseil*

Chaque Etat contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international adressent au Conseil, conformément aux prescriptions établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient, ainsi que des états comptables indiquant, entre autres, le montant et la provenance de toutes leurs recettes.

Chapitre XV

**Aéroports et autres facilités de navigation aérienne**

Article 68

*Désignation des routes et des aéroports*

Chaque Etat contractant peut, sous réserve des dispositions de la présente Convention, désigner la route que doit

suivre à l'intérieur de son territoire tout service international aérien ainsi que les aéroports pouvant être utilisés par l'un quelconque de ces services.

Article 69

*Amélioration des facilités pour la navigation aérienne*

Si le Conseil estime que, dans un Etat contractant, les aéroports ou autres facilités pour la navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques, 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 procède à des consultations avec l'Etat directement en cause et avec les autres Etat intéressés en vue de trouver les moyens de remédier à la situation, et il peut formuler des recommandations à cet effet. Aucun Etat contractant ne sera considéré comme coupable d'infraction à la présente Convention s'il ne met pas à exécution ces recommandations.

Article 70

*Financement des facilités de navigation aérienne*

Un Etat contractant peut, dans les circonstances visées à l'article 69, conclure un arrangement avec le Conseil en vue de donner effet à de telles recommandations. L'Etat peut décider 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 de facilités par le Conseil*

Si un Etat contractant en fait la demande, le Conseil peut accepter de fournir, pourvoir en personnel, entretenir et gérer en totalité ou en partie les aéroports et autres facilités de navigation aérienne, y compris les services radioélectriques et météorologiques 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 peut établir des taxes justes et raisonnables pour l'utilisation des facilités fournies.

Article 72

*Acquisition ou utilisation de terrains*

Là où des terrains sont nécessaires pour des facilités financées en totalité ou en partie par le Conseil à la demande d'un Etat contractant, ce dernier doit, soit fournir lui-même ces terrains, 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 nationales.

Article 73

*Dépenses et répartition des fonds*

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis par l'Assemblée à la disposition du Conseil en vertu du chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes nécessaires aux fins du présent chapitre au moyen de prélèvements effectués sur le fonds général de l'Organisation. Le Conseil

répartit le montant en capital nécessaire aux fins du 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 transport aérien utilisent les facilités en question. Si un fonds de roulement s'avère nécessaire, le Conseil peut également en répartir la charge entre les Etats qui y consentent.

Article 74

*Assistance technique et utilisation des recettes*

Lorsque, à la demande d'un Etat contractant, le Conseil avance des fonds ou établit des aéroports ou d'autres facilités en totalité ou en partie, l'arrangement peut prévoir, si ledit Etat y consent, d'une part une assistance technique en ce qui concerne le contrôle général et l'exploitation des aéroports et autres facilités, et d'autre part le paiement, au moyen des recettes d'exploitation de ces aéroports et autres facilités, des frais d'exploitation desdits aéroports et autres facilités, des intérêts et de l'amortissement.

Article 75

*Reprise des installations détenues par le Conseil*

Un Etat contractant peut à tout moment se dégager des obligations contractées par lui en vertu de l'article 70 et prendre possession des aéroports et autres facilités 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 intéressé estime que la somme fixée par le Conseil est excessive, il peut appeler de la décision du Conseil à l'Assemblée qui confirme ou modifie cette décision.

Article 76

*Restitution des fonds*

Les fonds réunis par le Conseil, qu'il s'agisse de fonds remboursés en vertu des dispositions de l'article 75 ou de fonds provenant du paiement d'intérêts et d'amortissement en vertu de l'article 74, sont, pour ce qui est des avances consenties à l'origine par des Etats en vertu de l'article 73, restitués auxdits Etats proportionnellement aux contributions fixées initialement pour chacun d'eux par le Conseil.

Chapitre XVI

**Organisations d'exploitation en commun et services en pool**

Article 77

*Entreprises 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 seront soumis à toutes les dispositions de la présente Convention, y compris celles qui ont trait à l'enregistrement des accords au Conseil. Le Conseil déterminera 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 toutes routes ou dans toutes régions.

Article 79

*Participation aux entreprises communes*

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

QUATRIÈME PARTIE — DISPOSITIONS FINALES

Chapitre XVII

*Autres accords et arrangements aéronautiques*

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. La présente Convention remplace, entre les Etats contractants, les conventions de Paris et de La Havane ci-dessus mentionnées.

Article 81

*Enregistrement des accords en vigueur*

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 transport aérien d'un Etat contractant et tout autre Etat ou une entreprise de transport aérien d'un autre Etat, doivent être enregistrés immédiatement au Conseil.

Article 82

*Abrogation d'arrangements incompatibles avec les dispositions de la présente Convention*

Les Etats contractants conviennent que la présente Convention abroge toutes obligations et tous engagements existant entre eux qui sont incompatibles avec les dispositions de ladite Convention, et s'engagent à ne pas contracter des obligations ou des engagements de cette nature. Un 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 incompatibles avec les termes de la présente Convention, doit prendre sans délai les mesures nécessaires pour se libérer desdites obligations. Si une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant quelconque a assumé de telles obligations incompatibles, l'Etat dont elle est ressortissante s'emploiera de son mieux pour qu'il soit mis fin à ces obli-

gations et en tout cas veillera à ce qu'il y soit mis fin dès que cela sera juridiquement possible après l'entrée en vigueur de la présente Convention.

Article 83

*Enregistrement de tout nouvel arrangement*

Sous réserve des dispositions de l'article précédent, tout Etat contractant peut conclure des accords qui ne soient pas incompatibles avec les dispositions de la présente Convention. Tout accord de cette nature est immédiatement enregistré au Conseil, qui le rend public aussitôt que faire se peut.

Chapitre XVIII

*Différends et manquements aux engagements*

Article 84

*Règlement des différends*

Si un désaccord survenu 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 demande 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, faire appel de la décision du Conseil soit à un tribunal arbitral *ad hoc* accepté par les autres parties au désaccord, soit à la Cour permanente de Justice internationale. Tout appel de ce genre doit être notifié au Conseil dans les soixante jours qui suivront la date à laquelle notification de la décision du Conseil a été reçue.

Article 85

*Procédure d'arbitrage*

Si un Etat contractant, partie à un différend pour lequel il a été fait appel de la décision du Conseil, 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 arbitral, chacun des Etats contractants partie au différend désigne un arbitre et les arbitres ainsi désignés nomment un surarbitre. Au cas où l'un ou l'autre des Etats contractants parties au différend ne désignerait pas d'arbitre dans les trois mois qui suivent 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 établie par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur le choix d'un surarbitre, le Président du Conseil désigne comme surarbitre une des personnes figurant sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre constituent alors un tribunal arbitral. Tout tribunal arbitral établi en vertu du présent article ou de l'article précédent détermine ses propres règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu toutefois que le Conseil a la faculté de décider des questions de procédure, au cas où se produiraient des retards qu'il estimerait excessifs.

Article 86

*Appels*

A moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si une entre-



prise de transport aérien international est exploitée conformément aux dispositions de la présente Convention reste valable, à moins qu'elle ne soit infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont 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 sont définitives et lient les Parties.

#### Article 87

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

Chaque Etat contractant s'engage à ne pas autoriser une entreprise de transport aérien d'un Etat contractant à survoler son territoire si le Conseil a décidé que l'entreprise en question ne se conforme pas à la décision définitive rendue conformément aux dispositions de l'article précédent.

#### Article 88

#### *Sanctions à l'égard d'un Etat qui ne se conforme pas aux dispositions prévues*

L'Assemblée suspendra le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de tout Etat contractant trouvé en défaut par rapport aux dispositions du présent chapitre.

### Chapitre XIX

#### Guerre

#### Article 89

#### *Etat de guerre et état de crise*

En cas de guerre, les dispositions de la présente Convention ne portent pas atteinte à la liberté d'action des Etats contractants, qu'ils soient belligérants ou neutres. Le même principe s'applique à tout Etat contractant qui proclame l'existence d'un état de crise et en donne notification au Conseil.

### Chapitre XX

#### Annexes

#### Article 90

#### *Adoption et modification des annexes*

a) L'adoption par le Conseil des annexes visées à l'alinéa 1) de l'article 54 requiert un vote des deux tiers des voix du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin; lesdites annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque Etat contractant. Chacune desdites annexes 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'aient notifié leur désapprobation au Conseil.

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

### Chapitre XXI

#### Ratifications, adhésions, amendements et dénonciations

#### Article 91

#### *Ratification de la Convention*

a) La présente Convention est soumise à la ratification des 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 notifier au Gouvernement de chacun des Etats 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 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) peuvent être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée et dans les conditions que l'Assemblée pourra imposer, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout Etat envahi ou attaqué au cours de la guerre actuelle par l'Etat demandant son admission est nécessaire.

#### Article 94

#### *Amendement à la Convention*

a) Tout projet d'amendement à la présente Convention doit être approuvé par les deux tiers des voix de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des Etats qui l'ont ratifié, après ratification par le nombre d'Etats contractants fixé par l'Assemblée. Ce nombre ne devra pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des Etats contractants.

b) Si l'Assemblée estime qu'un amendement est de nature à justifier cette mesure, elle peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler qu'un Etat quelconque qui



ne pas ratifié ledit amendement dans un délai fixé à compter de la date de son entrée en vigueur cesse *ipso iacto* 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 avise immédiatement chacun des Etats contractants.

b) Cette dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification et n'a d'effet qu'à l'égard de l'Etat qui l'a effectuée.

#### Chapitre XXII

##### Définitions

#### Article 96

Aux fins de la présente Convention, il faut entendre par:

a) "Service aérien", tout service aérien régulier assuré par des aéronefs destinés au transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;

b) "Service aérien international", un service qui traverse l'espace aérien situé au-dessus du territoire de deux ou plusieurs Etats;

c) "Entreprise de transport aérien", toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international.

d) "Escale non commerciale", une escale ayant un objet autre que celui d'embarquer ou de débarquer des passagers, des marchandises ou du courrier.

#### SIGNATURE DE LA CONVENTION

En foi de quoi, les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés à cet effet, signent la présente Convention au nom de leurs Gouvernements respectifs, aux dates figurant en regard de leurs signatures.

Fait à Chicago, le sept décembre mil neuf cent quarante-quatre, en langue anglaise. Un texte rédigé dans les langues anglaise, française et espagnole, chacune faisant également foi, sera ouvert à la signature à Washington (D.C.). Les deux textes seront déposés aux 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.