

Convention relative à l'aviation civile internationale¹

Conclue à Chicago le 7 décembre 1944

Approuvée par l'Assemblée fédérale le 13 décembre 1946²

Instruments de ratification déposés par la Suisse le 6 février 1947

Entrée en vigueur pour la Suisse le 4 avril 1947

(Etat le 18 juin 2019)

Préambule

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

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

en 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 transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

ont conclu la présente Convention à ces fins.

Première partie Navigation aérienne

Chapitre I Principes généraux et application de la convention

Art. 1 Souveraineté

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

Art. 2 Territoire

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

RS 13 619; FF 1946 III 583

¹ Version consolidée (RO 1971 1296).

² RO 63 1377

Art. 3 Aéronefs civils et aéronefs d'État

- a) La présente Convention s'applique uniquement aux aéronefs civils et ne s'applique pas aux aéronefs d'État.
- b) Les aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police sont considérés comme aéronefs d'État.
- c) Aucun aéronef d'État d'un État contractant ne peut survoler le territoire d'un autre État ou y atterrir, sauf autorisation donnée par voie d'accord spécial ou de toute autre manière et conformément aux conditions de cette autorisation.
- d) Les États contractants s'engagent à tenir dûment compte de la sécurité de la navigation des aéronefs civils lorsqu'ils établissent des règlements pour leurs aéronefs d'État.

Art. 3^{bis}³

- a) Les États contractants reconnaissent que chaque État doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs ne doivent pas être mises en danger. Cette disposition ne saurait être interprétée comme modifiant de quelque manière que ce soit les droits et obligations des États en vertu de la Charte des Nations Unies⁴.
- b) Les États contractants reconnaissent que chaque État, dans l'exercice de sa souveraineté, est en droit d'exiger l'atterrissage, à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans titre, survole son territoire ou s'il y a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention; il peut aussi donner à cet aéronef toutes autres instructions pour mettre fin à ces violations. À cet effet, les États contractant peuvent recourir à tous moyens appropriés compatibles avec les règles pertinentes du droit international, y compris les dispositions pertinentes de la présente Convention, spécifiquement l'al. a du présent article. Chaque État contractant convient de publier ses règlements en vigueur pour l'interception des aéronefs civils.
- c) Tout aéronef civil doit respecter un ordre donné conformément à l'al. b du présent article. À cette fin, chaque État contractant prend toutes les mesures nécessaires dans ses lois ou règlements nationaux pour faire obligation à tout aéronef immatriculé dans ledit État ou utilisé par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État de se conformer à cet ordre. Chaque État contractant rend toute violation de ces lois ou règlements applicables passible de sanctions sévères et soumet l'affaire à ses autorités compétentes conformément à son droit interne.
- d) Chaque État contractant prendra des mesures appropriées pour interdire l'emploi délibéré de tout aéronef civil immatriculé dans ledit État ou utilisé

³ Introduit par le prot. du 10 mai 1984, approuvé par l'Ass. féd. le 2 déc. 1985, en vigueur pour la Suisse depuis le 1^{er} oct. 1998 (RO 2004 3999 3997; FF 1985 II 187).

⁴ RS 0.120

par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation ou sa résidence permanente dans ledit État à des fins incompatibles avec les buts de la présente Convention. Cette disposition ne porte pas atteinte à l'al. a et ne déroge pas aux al. b et c du présent article.

Art. 4 Usage indu de l'aviation civile

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

Chapitre II Vol au-dessus du territoire des États contractants

Art. 5 Droits des aéronefs n'assurant pas de service régulier

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

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

Art. 6 Services aériens réguliers

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

Art. 7 Cabotage

Chaque État contractant a le droit de refuser aux aéronefs d'autres États contractants la permission d'embarquer sur son territoire des passagers, du courrier ou des marchandises pour les transporter, contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, à destination d'un autre point de son territoire. Chaque État contractant s'engage à ne conclure aucun arrangement qui accorde expressément un tel privilège, à

titre exclusif, à un autre État ou à une entreprise de transport aérien d'un autre État, et à ne pas se faire octroyer un tel privilège exclusif par un autre État.

Art. 8 Aéronefs sans pilote

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

Art. 9 Zones interdites

- a) Chaque État contractant peut, pour des raisons de nécessité militaire ou de sécurité publique, restreindre ou interdire uniformément le vol au-dessus de certaines zones de son territoire par les aéronefs d'autres États, pourvu qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre les aéronefs dudit État qui assurent des services aériens internationaux réguliers et les aéronefs des autres États contractants qui assurent des services similaires. Ces zones interdites doivent avoir une étendue et un emplacement raisonnables afin de ne pas gêner sans nécessité la navigation aérienne. La définition desdites zones interdites sur le territoire d'un État contractant et toute modification ultérieure seront communiquées dès que possible aux autres États contractants et à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.
- b) Chaque État contractant se réserve également le droit, dans des circonstances exceptionnelles, en période de crise ou dans l'intérêt de la sécurité publique, de restreindre ou d'interdire temporairement et avec effet immédiat les vols au-dessus de tout ou partie de son territoire, à condition que cette restriction ou interdiction s'applique, sans distinction de nationalité, aux aéronefs de tous les autres États.
- c) Chaque État contractant peut, selon des règlements qu'il a la faculté d'édicter, exiger que tout aéronef qui pénètre dans les zones visées aux al. a) et b) ci-dessus, atterrisse dès que possible sur un aéroport désigné à l'intérieur de son territoire.

Art. 10 Atterrissage sur un aéroport douanier

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

Art. 11 Application des règlements de l'air

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

Art. 12 Règles de l'air

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

Art. 13 Règlements d'entrée et de congé

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

Art. 14 Prévention de la propagation des maladies

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

Art. 15 Redevances d'aéroport et droits similaires

Tout aéroport situé dans un État contractant et ouvert aux aéronefs de cet État aux fins d'usage public est aussi, sous réserve des dispositions de l'art. 68, ouvert dans des conditions uniformes aux aéronefs de tous les autres États contractants. De même, des conditions uniformes s'appliquent à l'utilisation, par les aéronefs de chaque État contractant, de toutes installations et tous services de navigation aérienne, y

compris les services radioélectriques et météorologiques, mis en place aux fins d'usage public pour la sécurité et la rapidité de la navigation aérienne.

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

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

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

Art. 16 Visite des aéronefs

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

Chapitre III Nationalité des aéronefs

Art. 17 Nationalité des aéronefs

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

Art. 18 Double immatriculation

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

Art. 19 Lois nationales régissant l'immatriculation

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

Art. 20 Port des marques

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

Art. 21 Rapports d'immatriculation

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

Chapitre IV Mesures destinées à faciliter la navigation aérienne**Art. 22** Simplification des formalités

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

Art. 23 Formalités de douane et d'immigration

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

Art. 24 Droits de douane

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

aux quantités ou aux objets déchargés, à moins que ne l'admettent les règlements douaniers de l'État, qui peuvent exiger que ces quantités ou objets soient placés sous la surveillance de la douane.

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

Art. 25 Aéronefs en détresse

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

Art. 26 Enquête sur les accidents

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

Art. 27 Exemption de saisie en cas de contestation sur les brevets d'invention

- a) Lorsqu'un aéronef d'un État contractant est employé à la navigation aérienne internationale, l'entrée autorisée sur le territoire d'un autre État contractant ou le transit autorisé à travers le territoire dudit État, avec ou sans atterrissage, ne donne 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 État ou de toute personne qui s'y trouve, du fait que la construction, le mécanisme, les pièces, les accessoires ou l'exploitation de l'aéronef porteraient atteinte aux droits afférents à tout brevet, dessin ou modèle dûment délivré ou déposé dans l'État sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, étant convenu que, dans cet État, il n'est exigé en aucun cas un dépôt de garantie en raison de l'exemption de saisie ou de rétention de l'aéronef visée ci-dessus.

- b) Les dispositions du par. a) du présent article s'appliquent aussi à l'entreposage des pièces et du matériel de rechange pour les aéronefs, ainsi qu'au droit d'utiliser et de monter ces pièces et matériel lors de la réparation d'un aéronef d'un État contractant sur le territoire d'un autre État contractant, aucune pièce ni aucun matériel breveté ainsi entreposé ne pouvant être vendu ou cédé à l'intérieur de l'État contractant sur le territoire duquel a pénétré l'aéronef, ou exporté de cet État à des fins commerciales.
- c) Seuls bénéficient des dispositions du présent article les États parties à la présente Convention 1) qui sont également parties à la Convention internationale sur la protection de la propriété industrielle et à tous amendements à la dite Convention⁵ ou 2) qui ont promulgué, sur les brevets, des lois reconnaissant et protégeant d'une manière adéquate les inventions des ressortissants des autres États parties à la présente Convention.

Art. 28 Installations services de navigation aérienne et systèmes normalisés

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

- a) À fournir sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux normes et pratiques qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention;
- b) À adopter et mettre en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui pourraient être recommandés ou établis en vertu de la présente Convention;
- c) À collaborer aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui pourraient être recommandées ou établies en vertu de la présente Convention.

Chapitre V Conditions à remplir en ce qui concerne les aéronefs

Art. 29 Documents de bord des aéronefs

Tout aéronef d'un État 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;

⁵ RS 0.232.01/02

- e) s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef;
- f) s'il transporte des passagers, la liste de leurs noms et lieux d'embarquement et de destination;
- g) s'il transporte, du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret.

Art. 30 Équipement radio des aéronefs

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

Art. 31 Certificats de navigabilité

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

Art. 32 Licences du personnel

- a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.
- b) Chaque État contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre État contractant.

Art. 33 Reconnaissance des certificats et licences

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

Art. 34 Carnets de route

Pour chaque aéronef employé à la navigation internationale, il est tenu un carnet de route sur lequel sont portés les renseignements relatifs à l'aéronef, à l'équipage et à

chaque voyage, sous la forme qui pourrait être prescrite en vertu de la présente Convention.

Art. 35 Restrictions relatives à la cargaison

- a) Les munitions de guerre et le matériel de guerre ne peuvent être transportés à l'intérieur ou au-dessus du territoire d'un État à bord d'aéronefs employés à la navigation internationale, sauf permission dudit État. Chaque État 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 pourrait formuler le cas échéant.
- b) Chaque État contractant se réserve le droit, pour des raisons d'ordre public et de sécurité, de réglementer ou d'interdire le transport, à l'intérieur ou au-dessus de son territoire, d'articles autres que ceux qui sont mentionnés au par. a), à condition qu'il ne soit fait aucune distinction à cet égard entre ses aéronefs nationaux employés à la navigation internationale et les aéronefs des autres États employés aux mêmes fins, et à condition aussi qu'il ne soit imposé aucune restriction pouvant gêner le transport et l'usage, à bord des aéronefs des appareils nécessaires à l'exploitation ou à la navigation desdits aéronefs, ou à la sécurité du personnel ou des passagers.

Art. 36 Appareils photographiques

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

Chapitre VI Normes et pratiques recommandées internationales

Art. 37 Adoption de normes et procédures internationales

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

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

- a) systèmes de communications et aides à la navigation aérienne, y compris le balisage au sol;
- b) caractéristiques des aéroports et des aires d'atterrissage;
- c) règles de l'air et pratiques de contrôle de la circulation aérienne;
- d) licences et brevets du personnel technique d'exploitation et d'entretien;

- e) navigabilité des aéronefs;
- f) immatriculation et identification des aéronefs;
- g) collecte et échange de renseignements météorologiques;
- h) livres de bord;
- i) cartes et plans aéronautiques;
- j) formalités de douane et d'immigration;
- k) aéronefs en détresse et enquêtes sur les accidents;

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

Art. 38 Dérégulation aux normes et aux procédures internationales

Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'Aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. Dans le cas d'amendements à des normes internationales, tout État qui n'apporte pas à ses propres règlements ou pratiques les amendements appropriés en avise le Conseil dans les soixante jours à compter de l'adoption de l'amendement à la norme internationale ou indique les mesures qu'il se propose de prendre. En pareil cas, le Conseil notifie immédiatement à tous les autres États la différence existant entre un ou plusieurs points de la norme internationale et la pratique nationale correspondante de l'État en question.

Art. 39 Annotation des certificats et licences

- a) Tout aéronef ou élément d'aéronef au sujet duquel il existe une norme internationale de navigabilité ou de performance et qui n'a pas satisfait sur un point quelconque à cette norme lors de l'établissement de son certificat de navigabilité, doit avoir sous forme d'annotation sur son certificat de navigabilité, ou en annexe à celui-ci, l'énumération complète des détails sur lesquels l'aéronef ou l'élément d'aéronef s'écartait de cette norme.
- b) Tout titulaire d'une licence qui ne satisfait pas entièrement aux conditions imposées par la norme internationale relative à la classe de la licence ou du brevet qu'il détient doit avoir sous forme d'annotation sur sa licence, ou en annexe à celle-ci, l'énumération complète des points sur lesquels il ne satisfait pas auxdites conditions.

Art. 40 Validité des certificats et des licences annotés

Aucun aéronef ou membre du personnel dont le certificat ou la licence a été ainsi annoté ne peut participer à la navigation internationale si ce n'est avec la permission

de l'État ou des États sur le territoire desquels il pénètre. L'immatriculation ou l'emploi d'un tel aéronef ou d'un élément certifié d'aéronef dans un État autre que celui où il a été certifié à l'origine, est laissé à la discrétion de l'État dans lequel cet aéronef ou élément est importé.

Art. 41 Reconnaissance des normes de navigabilité existantes

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

Art. 42 Reconnaissance des normes existantes de compétence du personnel

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

Deuxième partie L'Organisation de l'Aviation civile internationale

Chapitre VII L'organisation

Art. 43 Nom et composition

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

Art. 44 Objectifs

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

- a) assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier;
- b) encourager, les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques;
- c) encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale;
- d) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique;
- e) prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable;

- f) assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international;
- g) éviter la discrimination entre États contractants;
- h) promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale;
- i) promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

Art. 45⁶ Siège permanent

L'Organisation aura son siège permanent au lieu que fixera, au cours de sa dernière session, l'Assemblée intérimaire de l'Organisation provisoire de l'Aviation civile internationale, établie par l'Accord intérimaire sur l'aviation civile internationale signé à Chicago le 7 décembre 1944. Ce siège pourra être transféré provisoirement en tout autre lieu par décision du Conseil et autrement que de façon provisoire par décision de l'Assemblée, cette décision devant recueillir le nombre des suffrages fixé par l'Assemblée. Le nombre des suffrages ainsi fixé ne sera pas inférieur aux trois cinquièmes du nombre total des États contractants.

Art. 46 Première session de l'Assemblée

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

Art. 47 Capacité juridique

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

Chapitre VIII L'Assemblée

Art. 48 Sessions de l'Assemblée et vote

- a)⁷ L'Assemblée se réunit au moins une fois tous les trois ans et est convoquée par le Conseil en temps et lieu utiles. Elle peut tenir une session extraordinaire à tout moment sur convocation du Conseil ou sur requête adressée au Secrétariat général par un nombre d'États contractants égal au cinquième au moins du nombre total de ces États.

⁶ Amendé par le Prot. du 14 juin 1954, approuvé par l'Ass. féd. le 12 mars 1956, en vigueur depuis le 16 mai 1958 (RO 1958 289; FF 1955 II 499).

⁷ Amendée par les Prot. du 14 juin 1954, approuvé par l'Ass. féd. le 12 mars 1956 (RO 1957 206; FF 1955 II 499) et du 15 sept. 1962, approuvé par l'Ass. féd. le 19 juil. 1963, en vigueur pour la Suisse le 11 sept. 1975 (RO 1976 496; FF 1963 II 171).

- b) Tous les États contractants ont un droit égal d'être représentés aux sessions de l'Assemblée et chaque État contractant a droit à une voix. Les délégués représentant les États contractants peuvent être assistés de conseillers techniques, qui peuvent participer aux séances mais n'ont pas droit de vote.
- c) La majorité des États contractants est requise pour constituer le quorum lors des réunions de l'Assemblée. Sauf dispositions contraires de la présente Convention, les décisions de l'Assemblée sont prises à la majorité des votes émis.

Art. 49 Pouvoirs et obligations de l'Assemblée

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

- a) élire à chaque session son Président et les autres membres du bureau;
- b) élire les États contractants qui seront représentés au Conseil, conformément aux dispositions du Chapitre IX;
- c) examiner les rapports du Conseil, leur donner la suite qui convient et statuer sur toute question dont elle est saisie par le Conseil;
- d) établir son propre règlement intérieur et instituer les commissions subsidiaires qu'elle pourra juger nécessaires ou souhaitables;
- e)⁸ voter des budgets annuels et déterminer le régime financier de l'Organisation, conformément aux dispositions du Chapitre XII;
- f) examiner les dépenses et approuver les comptes de l'Organisation;
- g) renvoyer, à sa discrétion, au Conseil, aux commissions subsidiaires ou à tout autre organe, toute question de sa compétence;
- h) déléguer au Conseil les pouvoirs et l'autorité nécessaires ou souhaitables pour l'exercice des fonctions de l'Organisation et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;
- i) donner effet aux dispositions appropriées du Chapitre XIII;
- j) examiner les propositions tendant à modifier ou à amender les dispositions de la présente Convention et, si elle les approuve, les recommander aux États contractants conformément aux dispositions du Chapitre XXI;
- k) traiter de toute question relevant de la compétence de l'Organisation et dont le Conseil n'est pas expressément chargé.

⁸ Amendée par le Prot. du 14 juin 1954, approuvé par l'Ass. féd. le 12 mars 1956, en vigueur depuis le 12 déc. 1956 (RO 1957 206; FF 1955 II 499).

Chapitre IX Le Conseil

Art. 50 Composition et élection du Conseil

- a) Le Conseil est un organe permanent responsable devant l'Assemblée. Il se compose de trente-six États contractants élus par l'Assemblée.⁹ Il est procédé à une élection lors de la première session de l'Assemblée et ensuite tous les trois ans; les membres du Conseil ainsi élus restent en fonction jusqu'à l'élection suivante.
- b) En élisant les membres du Conseil, l'Assemblée donne une représentation adéquate: 1) aux États d'importance majeure dans le transport aérien; 2) aux États, non inclus à un autre titre, qui contribuent le plus à fournir des installations et services pour la navigation aérienne civile internationale; 3) aux États, non inclus à un autre titre, dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les grandes régions géographiques du monde. L'Assemblée pourvoit aussitôt que possible à toute vacance au Conseil; tout État contractant ainsi élu au Conseil reste en fonction jusqu'à l'expiration du mandat de son prédécesseur.
- c) Aucun représentant d'un État contractant au Conseil ne peut être activement associé à l'exploitation d'un service aérien international ou avoir des intérêts financiers dans un tel service.

Art. 51 Président du Conseil

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

- a) convoquer le Conseil, le Comité du Transport aérien et la Commission de Navigation aérienne;
- b) agir comme représentant du Conseil;
- c) exercer au nom du Conseil les fonctions que celui-ci lui assigne.

Art. 52 Vote au Conseil

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

⁹ Amendé par le Prot. du 26 oct. 1990, en vigueur pour la Suisse depuis le 28 nov. 2002 (RO 2004 3999).

Art. 53 Participation sans droit de vote

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

Art. 54 Fonctions obligatoires du Conseil

Le Conseil doit:

- a) soumettre des rapports annuels à l'Assemblée;
- b) exécuter les instructions de l'Assemblée et s'acquitter des fonctions et obligations que lui assigne la présente Convention;
- c) arrêter son organisation et son règlement intérieur;
- d) nommer un Comité du Transport aérien, dont les membres sont choisis parmi les représentants des membres du Conseil et qui est responsable devant celui-ci, et définir les fonctions de ce Comité;
- e) instituer une Commission de Navigation aérienne, conformément aux dispositions du Chapitre X;
- f) gérer les finances de l'Organisation conformément aux dispositions des Chapitres XII et XV;
- g) fixer les émoluments du Président du Conseil;
- h) nommer un agent exécutif principal, qui porte le titre de Secrétaire général, et prendre des dispositions pour la nomination de tout autre personnel nécessaire, conformément aux dispositions du Chapitre XI;
- i) demander, réunir, examiner et publier des renseignements relatifs au progrès de la navigation aérienne et à l'exploitation des services aériens internationaux, y compris des renseignements sur les coûts d'exploitation et sur le détail des subventions versées aux entreprises de transport aérien et provenant de fonds publics;
- j) signaler aux États contractants toute infraction à la présente Convention, ainsi que tout cas de non-application de recommandations ou décisions du Conseil;
- k) rendre compte à l'Assemblée de toute infraction à la présente Convention, lorsqu'un État contractant n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après notification de l'infraction;
- l) adopter, conformément aux dispositions du Chapitre VI de la présente Convention, des normes et des pratiques recommandées internationales; pour des raisons de commodité, les désigner comme Annexes à la présente Convention et notifier à tous les États contractants les dispositions prises;
- m) examiner les recommandations de la Commission de Navigation aérienne tendant à amender les Annexes et prendre toutes mesures utiles conformément aux dispositions du Chapitre XX;

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

Art. 55 Fonctions facultatives du Conseil

Le Conseil peut:

- a) s'il y a lieu et lorsque cela se révèle souhaitable à l'expérience, créer, sur une base régionale ou autre, des commissions de transport aérien subordonnées et définir des groupes d'États ou d'entreprises de transport aérien avec lesquels ou par l'intermédiaire desquels il pourra s'employer à faciliter la réalisation des fins de la présente Convention;
- b) déléguer des fonctions à la Commission de Navigation aérienne en sus de celles que prévoit la Convention et révoquer ou modifier à tout moment ces délégations de pouvoirs;
- c) mener des recherches sur tous les aspects du transport aérien et de la navigation aérienne qui sont d'importance internationale, communiquer les résultats de ses recherches aux États contractants et faciliter l'échange, entre États contractants, de renseignements sur des questions de transport aérien et de navigation aérienne;
- d) étudier toutes questions touchant l'organisation et l'exploitation du transport aérien international, y compris la propriété et l'exploitation internationales de services aériens internationaux sur les routes principales, et soumettre à l'Assemblée des propositions s'y rapportant;
- e) enquêter, à la demande d'un État contractant, sur toute situation qui paraîtrait comporter, pour le développement de la navigation aérienne internationale, des obstacles qui peuvent être évités et, après enquête, publier les rapports qui lui semblent indiqués.

Chapitre X La Commission de Navigation aérienne

Art. 56¹⁰ Nomination de la Commission

La Commission de Navigation aérienne se compose de dix-neuf membres, nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par des États contractants. Ces personnes doivent posséder les titres et qualités ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique. Le Conseil invite tous les États contractants à soumettre des candidatures. Le Président de la Commission de Navigation aérienne est nommé par le Conseil.

¹⁰ Amendé par le Prot. du 6 oct. 1989, en vigueur pour la Suisse depuis le 18 avril 2005 (RO 2005 3335).

Art. 57 Fonctions de la Commission

La Commission de Navigation aérienne doit:

- a) examiner et recommander au Conseil, pour adoption, des modifications aux Annexes à la présente Convention;
- b) instituer des sous-commissions techniques, auxquelles tout État contractant peut être représenté, s'il le désire;
- c) donner des avis au Conseil sur la collecte et la communication aux États contractants de tous les renseignements qu'elle juge nécessaires et utiles au progrès de la navigation aérienne.

Chapitre XI Personnel**Art. 58** Nomination du personnel

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

Art. 59 Caractère international du personnel

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

Art. 60 Immunités et privilèges du personnel

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

Chapitre XII Finances

Art. 61¹¹ Budgets et répartition des dépenses

Le Conseil soumet à l'Assemblée des budgets annuels, ainsi que des états de comptes et des prévisions de recettes et de dépenses annuelles. L'Assemblée vote les budgets en y apportant les modifications qu'elle juge à propos et, exception faite des contributions fixées en vertu du Chapitre XV à l'égard des États qui y consentent, répartit les dépenses de l'Organisation entre les États contractants sur la base qu'elle détermine en tant que de besoin.

Art. 62 Suspension du droit de vote

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

Art. 63 Dépenses des délégations et des autres représentants

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

Chapitre XIII Autres arrangements internationaux

Art. 64 Arrangements en matière de sécurité

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

Art. 65 Arrangements avec d'autres organismes internationaux

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

¹¹ Amendé par le Prot. du 14 juin 1954, approuvé par l'Ass. féd. le 12 mars 1956, en vigueur depuis le 12 déc. 1956 (RO 1957 206; FF 1955 II 499).

Art. 66 Fonctions relatives à d'autres accords

- a) L'Organisation exerce également les fonctions que lui confèrent l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux¹² et l'Accord relatif au Transport aérien international, établis à Chicago le 7 décembre 1944, conformément aux dispositions desdits accords.
- b) Les membres de l'Assemblée et du Conseil qui n'ont pas accepté l'Accord relatif au Transit des Services aériens internationaux ou l'Accord relatif au Transport aérien international établis à Chicago le 7 décembre 1944, n'ont pas droit de vote sur les questions soumises à l'Assemblée ou au Conseil en vertu des dispositions de l'Accord en cause.

Troisième partie Transport aérien international**Chapitre XIV Renseignements et rapports****Art. 67** Communication de rapports au Conseil

Chaque État contractant s'engage à ce que ses entreprises de transport aérien international communiquent au Conseil, conformément aux règles établies par celui-ci, des rapports sur leur trafic, des statistiques sur leur prix de revient et des états financiers indiquant, notamment, le montant et la source de tous leurs revenus.

Chapitre XV**Aéroports et autres installations et services de navigation aérienne****Art. 68** Désignation des itinéraires et des aéroports

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

Art. 69 Amélioration des installations et services de navigation aérienne

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

¹² RS 0.748.111.2

Art. 70 Financement des installations et services de navigation aérienne

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

Art. 71 Fourniture et entretien d'installations et services par le Conseil

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

Art. 72 Acquisition ou utilisation de terrain

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

Art. 73 Dépenses et répartition des fonds

Dans la limite des fonds qui peuvent être mis à sa disposition par l'Assemblée en vertu du Chapitre XII, le Conseil peut pourvoir aux dépenses courantes aux fins du présent chapitre en prélevant sur les fonds généraux de l'Organisation. Le Conseil fixe les contributions au capital requis aux fins du présent chapitre, selon des proportions préalablement convenues pour une période de temps raisonnable, entre les États contractants qui y consentent et dont les entreprises de transport aérien utilisent les installations et services en cause. Le Conseil peut également fixer les contributions des États qui y consentent à tous fonds de roulement nécessaires.

Art. 74 Assistance technique et utilisation des revenus

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

Art. 75 Reprise des installations et services fournis par le Conseil

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

Art. 76 Restitution de fonds

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

Chapitre XVI**Organisations d'exploitation en commun et services en pool****Art. 77** Organisations d'exploitation en commun autorisées

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

Art. 78 Rôle du Conseil

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

Art. 79 Participation aux organisations d'exploitation

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

Quatrième partie Dispositions finales

Chapitre XVII Autres accords et arrangements aéronautiques

Art. 80 Conventions de Paris et de La Havane

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

Art. 81 Enregistrement des accords existants

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

Art. 82 Abrogation d'arrangements incompatibles

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

Art. 83 Enregistrement des nouveaux arrangements

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

Art. 83^{bis}¹³ Transfert de certaines fonctions et obligations

- a) Nonobstant les dispositions des art. 12, 30 31 et 32a, lorsqu'un aéronef immatriculé dans un État contractant est exploité en vertu d'un accord de lo-

¹³ Introduit par le prot. du 6 oct. 1980, approuvé par l'Ass. féd. le 26 nov. 1984, en vigueur pour la Suisse depuis le 20 juin 1997 (RO 2004 3999 3995; FF 1984 I 666).

cation, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État d'immatriculation peut, par accord avec cet autre État, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les art. 12, 30, 31 et 32a lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'État d'immatriculation. L'État d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

- b) Le transfert ne portera pas effet à l'égard des autres États contractants avant que l'accord dont il fait objet ait été enregistré au Conseil et rendu public conformément à l'art. 83 ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'État ou des autres États contractants intéressés par un État partie à l'accord.
- c) Les dispositions des al. a et b ci-dessus sont également applicables dans les cas envisagés à l'art. 77.

Chapitre XVIII Différends et manquements

Art. 84 Règlement des différends

Si un désaccord entre deux ou plusieurs États contractants à propos de l'interprétation ou de l'application de la présente Convention et de ses Annexes ne peut être réglé par voie de négociation, le Conseil statue à la requête de tout État 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 État contractant peut, sous réserve de l'art. 85, appeler de la décision du Conseil à un tribunal d'arbitrage ad hoc établi en accord avec les autres parties au différend ou à la Cour permanente de Justice internationale¹⁴. Un tel appel doit être notifié au Conseil dans les soixante jours à compter de la réception de la notification de la décision du Conseil.

Art. 85 Procédure d'arbitrage

Si un État contractant, partie à un différend dans lequel la décision du Conseil est en instance d'appel, n'a pas accepté le Statut de la Cour permanente de Justice internationale¹⁵ et si les États contractants parties à ce différend ne peuvent se mettre d'accord sur le choix du tribunal d'arbitrage, chacun des États contractants parties au différend désigne un arbitre et ces arbitres désignent un surarbitre. Si l'un des États contractants parties au différend n'a pas désigné d'arbitre dans les trois mois à compter de la date de l'appel, un arbitre sera choisi au nom de cet État par le Président du Conseil sur une liste de personnes qualifiées et disponibles tenue par le Conseil. Si, dans les trente jours, les arbitres ne peuvent se mettre d'accord sur un

¹⁴ Actuellement: Cour internationale de justice (art. 37 du statut de la Cour internationale de justice, RS **0.193.501**).

¹⁵ Actuellement: Cour internationale de justice (art. 37 du statut de la Cour internationale de justice, RS **0.193.501**).

surarbitre, le Président du Conseil désigne un surarbitre choisi sur la liste susmentionnée. Les arbitres et le surarbitre se constituent alors en tribunal d'arbitrage. Tout tribunal d'arbitrage établi en vertu du présent article ou de l'article précédent détermine ses règles de procédure et rend ses décisions à la majorité des voix, étant entendu que le Conseil peut décider des questions de procédure dans le cas d'un retard qu'il estimerait excessif.

Art. 86 Appels

À moins que le Conseil n'en décide autrement, toute décision du Conseil sur la question de savoir si l'exploitation d'une entreprise de transport aérien international est conforme aux dispositions de la présente Convention conserve son effet, tant qu'elle n'a pas été infirmée en appel. Sur toute autre question, les décisions du Conseil sont suspendues en cas d'appel, jusqu'à ce qu'il soit statué sur l'appel. Les décisions de la Cour permanente de Justice internationale¹⁶ et celles d'un tribunal d'arbitrage sont définitives et obligatoires.

Art. 87 Sanctions à l'encontre d'une entreprise de transport aérien qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

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

Art. 88 Sanctions à l'encontre d'un État qui ne se conforme pas aux dispositions prévues

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

Chapitre XIX Guerre

Art. 89 Guerre et état de crise

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

¹⁶ Actuellement: Cour internationale de justice (art. 37 du statut de la Cour internationale de justice, RS **0.193.501**).

Chapitre XX Annexes

Art. 90 Adoption et amendement des Annexes

- a) L'adoption par le Conseil des Annexes visées à l'al. 1) de l'art. 54 requiert les voix des deux tiers du Conseil lors d'une réunion convoquée à cette fin et lesdites Annexes sont ensuite soumises par le Conseil à chaque État contractant. Toute Annexe ou tout amendement à une Annexe prend effet dans les trois mois qui suivent sa communication aux États contractants ou à la fin d'une période plus longue fixée par le Conseil, à moins qu'entre temps la majorité des États contractants n'ait fait connaître sa désapprobation au Conseil.
- b) Le Conseil notifie immédiatement à tous les États contractants l'entrée en vigueur de toute Annexe ou de tout amendement à une Annexe.

Chapitre XXI Ratifications, adhésions, amendements et dénonciations

Art. 91 Ratification de la Convention

- a) La présente Convention est soumise à la ratification des États signataires. Les instruments de ratification sont déposés dans les archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui notifie la date du dépôt à chacun des États signataires et adhérents.
- b) Dès que la présente Convention aura réuni les ratifications ou adhésions de vingt-six États, elle entrera en vigueur entre ces États le trentième jour après le dépôt du vingt-sixième instrument. Elle entrera en vigueur, à l'égard de chaque État qui la ratifiera par la suite, le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
- c) Il incombe au Gouvernement des États-Unis d'Amérique de notifier au Gouvernement de chacun des États signataires et adhérents la date d'entrée en vigueur de la présente Convention.

Art. 92 Adhésion à la Convention

- a) La présente Convention est ouverte à l'adhésion des États membres des Nations Unies, des États associés à ceux-ci et des États demeurés neutres pendant le présent conflit mondial.
- b) L'adhésion s'effectue par une notification adressée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique et prend effet le trentième jour qui suit la réception de la notification par le Gouvernement des États-Unis d'Amérique, lequel en avise tous les États contractants.

Art. 93 Admission d'autres États

Les États autres que ceux auxquels s'appliquent les art. 91 et 92 a) peuvent, sous réserve de l'approbation de toute organisation internationale générale créée par les nations du monde pour préserver la paix, être admis à participer à la présente Convention par un vote des quatre cinquièmes de l'Assemblée dans les conditions que l'Assemblée pourra prescrire, étant entendu que dans chaque cas l'assentiment de tout État envahi ou attaqué au cours de la présente guerre par l'État qui demande son admission sera nécessaire.

Art. 94 Amendement de la Convention

- a) Toute proposition d'amendement à la présente Convention doit être approuvée par les deux tiers de l'Assemblée et entre alors en vigueur à l'égard des États qui ont ratifié cet amendement, après sa ratification par le nombre d'États contractants fixé par l'Assemblée. Le nombre ainsi fixé ne doit pas être inférieur aux deux tiers du nombre total des États contractants.
- b) Si à son avis l'amendement est de nature à justifier cette mesure, l'Assemblée peut, dans sa résolution qui en recommande l'adoption, stipuler que tout État qui n'aura pas ratifié ledit amendement dans un délai déterminé après que cet amendement sera entré en vigueur cessera alors d'être membre de l'Organisation et partie à la Convention.

Art. 95 Dénonciation de la Convention

- a) Tout État contractant peut dénoncer la présente Convention trois ans après son entrée en vigueur au moyen d'une notification adressée au Gouvernement des États-Unis d'Amérique, qui en informe immédiatement chacun des États contractants.
- b) La dénonciation prend effet un an après la date de réception de la notification et ne vaut qu'à l'égard de l'État qui a effectué la dénonciation.

Chapitre XXII Définitions**Art. 96** Aux fins de la présente Convention

- a) «Service aérien» signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises;
- b) «Service aérien international» signifie un service aérien qui traverse l'espace aérien au-dessus du territoire de deux ou plusieurs États;
- c) «Entreprise de transport aérien» signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international;
- d) «Escale non commerciale» signifie un atterrissage ayant un but autre que l'embarquement ou le débarquement de passagers, de marchandises ou de courrier.

Signature de la Convention

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

Fait à Chicago, le septième jour du mois de décembre 1944, en langue anglaise. Les textes de la présente Convention rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe font également foi. Ces textes seront déposés aux archives du Gouvernement des États-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce gouvernement aux gouvernements de tous les États qui signeront la présente Convention ou y adhéreront. La présente Convention sera ouverte à la signature à Washington (D.C.).¹⁷

(Suivent les signatures)

¹⁷ Amendé par le prot. du 30 sept. 1977, approuvé par l'Ass. féd. le 12 déc. 1979, en vigueur pour la Suisse depuis le 17 août 1999 (RO 2004 3999 3993; FF 1979 II 1).

Annexes¹⁸

1. Les annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale en vigueur sont les éditions suivantes:

Annexe 1 Licences du personnel

Douzième édition, juillet 2018, applicable depuis le 8 novembre 2018

Dernier amendement: –

Annexe 2 Règles de l'air

Dixième édition, juillet 2005

Dernier amendement: n° 46, applicable depuis le 8 novembre 2018

Annexe 3 Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale

Vingtième édition, juillet 2018, applicable depuis le 8 novembre 2018

Partie I: SARP essentielles

Partie II: Appendices et suppléments

Dernier amendement: –

Annexe 4 Cartes aéronautiques

Onzième édition, juillet 2009

Dernier amendement: n° 60, applicable depuis le 8 novembre 2018

Annexe 5 Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol

Cinquième édition, juillet 2010, applicable depuis le 10 novembre 2010

Dernier amendement: –

Annexe 6 Exploitation technique des aéronefs

Partie I: Aviation de transport commercial international – Avions

Onzième édition, juillet 2018, applicable depuis le 8 novembre 2018

Dernier amendement: –

Partie II: Aviation générale internationale – Avions

Dixième édition, juillet 2018, applicable depuis le 8 novembre 2018

Dernier amendement: –

Partie III: Vols internationaux d'hélicoptères

¹⁸ Ces annexes ne sont publiées ni au RO, ni au RS (RO 2019 3433).

Neuvième édition, juillet 2018, applicable depuis le 8 novembre 2018

Dernier amendement: –

Annexe 7 Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs

Sixième édition, juillet 2012, applicable depuis le 15 novembre 2012

Dernier amendement: –

Annexe 8 Navigabilité des aéronefs

Douzième édition, juillet 2018, applicable depuis le 8 novembre 2018

Dernier amendement: –

Annexe 9 Facilitation

Quinzième édition, octobre 2017, applicable depuis le 23 février 2018

Dernier amendement: –

Annexe 10 Télécommunications aéronautiques

Volume I: Aides radio à la navigation

Septième édition, juillet 2018, applicable depuis le 8 novembre 2018

Dernier amendement: –

Volume II: Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne

Septième édition, juillet 2016, applicable depuis le 10 novembre 2016

Dernier amendement: n° 91, applicable depuis le 8 novembre 2018

Volume III: Systèmes de télécommunication (Partie 1 – Systèmes de communication de données numériques; Partie 2 – Systèmes de communications vocales)

Deuxième édition, juillet 2007

Dernier amendement: n° 90, applicable depuis le 10 novembre 2016

Volume IV: Systèmes de surveillance et anticollision

Cinquième édition, juillet 2014, applicable depuis le 13 novembre 2014

Dernier amendement: n° 90, applicable depuis le 8 novembre 2018

Volume V: Emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques

Troisième édition, juillet 2013, applicable depuis le 14 novembre 2013

Dernier amendement: –

Annexe 11 Services de la circulation aérienne

Quinzième édition, juillet 2018, applicable depuis le 8 novembre 2018

Dernier amendement: –

Annexe 12 Recherches et sauvetage

Huitième édition, juillet 2004

Dernier amendement: n° 18, applicable depuis le 22 novembre 2007

Annexe 13 Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation

Onzième édition, juillet 2016, applicable depuis le 10 novembre 2016

Dernier amendement: –

Annexe 14 Aérodromes

Volume I: Conception et exploitation technique des aérodromes

Huitième édition, juillet 2018, applicable depuis le 8 novembre 2018

Dernier amendement: –

Volume II: Hélistations

Quatrième édition, juillet 2013

Dernier amendement: n° 8, applicable depuis le 8 novembre 2018

Annexe 15 Services d'information aéronautique

Seizième édition, juillet 2018, applicable depuis le 8 novembre 2018

Dernier amendement: –

Annexe 16 Protection de l'environnement

Volume I: Bruit des aéronefs

Huitième édition, juillet 2017, applicable depuis le 1^{er} janvier 2018

Dernier amendement: –

Volume II: Emissions des moteurs d'aviation

Quatrième édition, juillet 2017, applicable depuis le 1^{er} janvier 2018

Dernier amendement: –

Volume III: Emissions de CO₂ des avions

Première édition, juillet 2017, applicable depuis le 1^{er} janvier 2018

Dernier amendement: –

Volume IV: Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation civile internationale (CORSA)

Première édition, octobre 2018, applicable depuis le 1^{er} janvier 2019

Dernier amendement: –

Annexe 17 Sûreté

Dixième édition, avril 2017, applicable depuis le 3 août 2017

Dernier amendement: n° 16, applicable depuis le 16 novembre 2018

Annexe 18 Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

Quatrième édition, juillet 2011

Dernier amendement: n° 12, applicable depuis le 12 novembre 2015

Annexe 19 Gestion de la sécurité

Première édition, juillet 2013, applicable depuis le 14 novembre 2013

Dernier amendement: –

2. Les annexes et leurs amendements ne sont pas publiés dans le Recueil officiel du droit fédéral ni traduits dans les langues nationales suisses, à l'exception du français qui est une langue officielle de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

3. Le texte des annexes et de leurs amendements est accessible sur le site web de l'office fédéral de l'aviation civile (OFAC)¹⁹. Il peut d'autre part être obtenu contre paiement auprès de l'OACI.

¹⁹ Site de l'OFAC: www.bazl.admin.ch

Champ d'application le 18 juin 2019²⁰

Etats parties	Ratification Adhésion (A)		Entrée en vigueur	
Afghanistan	4 avril	1947	4 mai	1947
Afrique du Sud	1 ^{er} mars	1947	4 avril	1947
Albanie	28 mars	1991	27 avril	1991
Algérie	7 mai	1963 A	6 juin	1963
Allemagne	9 mai	1956 A	8 juin	1956
Andorre	26 janvier	2001 A	25 février	2001
Angola	11 mars	1977 A	10 avril	1977
Antigua-et-Barbuda	10 novembre	1981 A	10 décembre	1981
Arabie Saoudite	19 février	1962 A	21 mars	1962
Argentine	4 juin	1946 A	4 avril	1947
Arménie	18 juin	1992 A	18 juillet	1992
Australie	1 ^{er} mars	1947	4 avril	1947
Autriche	26 août	1948 A	25 septembre	1948
Azerbaïdjan	9 octobre	1992 A	8 novembre	1992
Bahamas	27 mai	1975 A	26 juin	1975
Bahreïn	20 août	1971 A	19 septembre	1971
Bangladesh	22 décembre	1972 A	21 janvier	1973
Barbade	21 mars	1967 A	20 avril	1967
Bélarus	4 juin	1993	4 juillet	1993
Belgique	5 mai	1947	4 juin	1947
Belize	7 décembre	1990 A	6 janvier	1991
Bénin	29 mai	1961 A	28 juin	1961
Bhoutan	17 mai	1989 A	16 juin	1989
Bolivie	4 avril	1947	4 mai	1947
Bosnie et Herzégovine	13 janvier	1993 A	12 février	1993
Botswana	28 décembre	1978 A	27 janvier	1979
Brésil	8 juillet	1946	4 avril	1947
Brunéi	4 décembre	1984 A	3 janvier	1985
Bulgarie	8 juin	1967 A	8 juillet	1967
Burkina Faso	21 mars	1962 A	20 avril	1962
Burundi	19 janvier	1968 A	18 février	1968
Cambodge	16 janvier	1956 A	15 février	1956
Cameroun	15 janvier	1960 A	14 février	1960
Canada	13 février	1946	4 avril	1947
Cap-Vert	19 août	1976 A	18 septembre	1976
Chili	11 mars	1947	10 avril	1947

²⁰ RO 1971 1300, 1973 1616, 1975 1551, 1976 496, 1977 1299, 1978 190, 1980 418, 1981 1438, 1985 771, 1987 1073, 1989 859, 1990 1566, 2004 3999, 2008 1647, 2014 2613, 2019 2371.

Une version du champ d'application mise à jour est publiée sur le site web du DFAE (www.dfae.admin.ch/traites).

Etats parties	Ratification Adhésion (A)	Entrée en vigueur
Chine	20 février	1946
Hong Kong* a	3 juin	1997
Macao* b	6 octobre	1999
Chypre	17 janvier	1961 A
Colombie	31 octobre	1947
Comores	15 janvier	1985 A
Congo (Brazzaville)	26 avril	1962 A
Congo (Kinshasa)	27 juillet	1961 A
Corée (Nord)	16 août	1977 A
Corée (Sud)	11 novembre	1952 A
Costa Rica	1 ^{er} mai	1958
Côte d'Ivoire	31 octobre	1960 A
Croatie	9 avril	1992 A
Cuba	11 mai	1949
Danemark	28 février	1947
Djibouti	30 juin	1978 A
Dominique	14 mars	2019 A
Égypte	13 mars	1947
El Salvador	11 juin	1947
Émirats arabes unis	25 avril	1972 A
Équateur	20 août	1954
Érythrée	17 septembre	1993 A
Espagne	5 mars	1947
Estonie	24 janvier	1992 A
Eswatini	14 février	1973 A
États-Unis	9 août	1946
Éthiopie	1 ^{er} mars	1947
Fidji	5 mars	1973 A
Finlande	30 mars	1949 A
France	25 mars	1947
Gabon	18 janvier	1962 A
Gambie	13 mai	1977 A
Géorgie	21 janvier	1994 A
Ghana	9 mai	1957 A
Grèce	13 mars	1947
Grenade	31 août	1981 A
Guatemala	28 avril	1947
Guinée	27 mars	1959 A
Guinée équatoriale	22 février	1972 A
Guinée-Bissau	15 décembre	1977 A
Guyana	3 février	1967 A
Haïti	25 mars	1948
Honduras	7 mai	1953
Hongrie	30 septembre	1969 A
Îles Cook	29 août	2005 A

Etats parties	Ratification Adhésion (A)		Entrée en vigueur	
Îles Marshall	18 mars	1988 A	17 avril	1988
Inde	1 ^{er} mars	1947	4 avril	1947
Indonésie	27 avril	1950 A	27 mai	1950
Iran	19 avril	1950	19 mai	1950
Iraq	2 juin	1947	2 juillet	1947
Irlande	31 octobre	1946	4 avril	1947
Islande	21 mars	1947	20 avril	1947
Israël	24 mai	1949 A	23 juin	1949
Italie	31 octobre	1947 A	30 novembre	1947
Jamaïque	26 mars	1963 A	25 avril	1963
Japon	8 septembre	1953 A	8 octobre	1953
Jordanie	18 mars	1947 A	17 avril	1947
Kazakhstan	21 août	1992 A	20 septembre	1992
Kenya	1 ^{er} mai	1964 A	31 mai	1964
Kirghizistan	25 février	1993	27 mars	1993
Kiribati	14 avril	1981 A	14 mai	1981
Koweït	18 mai	1960 A	17 juin	1960
Laos	13 juin	1955 A	13 juillet	1955
Lesotho	19 mai	1975 A	18 juin	1975
Lettonie	13 juillet	1992 A	12 août	1992
Liban	19 juin	1949	19 octobre	1949
Libéria	11 février	1947	4 avril	1947
Libye	29 janvier	1953 A	28 février	1953
Lituanie	8 janvier	1992 A	7 février	1992
Luxembourg	28 avril	1948	28 mai	1948
Macédoine du Nord	10 décembre	1992 A	9 janvier	1993
Madagascar	14 avril	1962 A	14 mai	1962
Malaisie	7 avril	1958 A	7 mai	1958
Malawi	11 septembre	1964 A	11 octobre	1964
Maldives	12 mars	1974 A	11 avril	1974
Mali	8 novembre	1960 A	8 décembre	1960
Malte	5 janvier	1965 A	4 février	1965
Maroc	13 novembre	1956 A	13 décembre	1956
Maurice	30 janvier	1970 A	1 ^{er} mars	1970
Mauritanie	13 janvier	1962 A	12 février	1962
Mexique	25 juin	1946	4 avril	1947
Micronésie	27 septembre	1988 A	27 octobre	1988
Moldova	1 ^{er} juin	1992 A	1 ^{er} juillet	1992
Monaco	4 janvier	1980 A	3 février	1980
Mongolie	7 septembre	1989 A	7 octobre	1989
Monténégro	12 février	2007 A	14 mars	2007
Mozambique	5 janvier	1977 A	4 février	1977
Myanmar	8 juillet	1948 A	7 août	1948
Namibie	30 avril	1991 A	30 mai	1991
Nauru	25 août	1975 A	24 septembre	1975

Etats parties	Ratification Adhésion (A)		Entrée en vigueur	
Népal	29 juin	1960 A	29 juillet	1960
Nicaragua	28 décembre	1945	4 avril	1947
Niger	29 mai	1961 A	28 juin	1961
Nigéria	14 novembre	1960 A	14 décembre	1960
Norvège	5 mai	1947	4 juin	1947
Nouvelle-Zélande*	7 mars	1947	6 avril	1947
Îles Cook	20 août	1986 A	19 septembre	1986
Oman	24 janvier	1973 A	23 février	1973
Ouganda	10 avril	1967 A	10 mai	1967
Ouzbékistan	13 octobre	1992 A	12 novembre	1992
Pakistan	6 novembre	1947 A	6 décembre	1947
Palaos	4 octobre	1995 A	3 novembre	1995
Panama*	18 janvier	1960 A	17 février	1960
Papouasie-Nouvelle-Guinée	15 décembre	1975 A	14 janvier	1976
Paraguay	21 janvier	1946	4 avril	1947
Pays-Bas	26 mars	1947	25 avril	1947
Aruba	9 janvier	1986	1 ^{er} janvier	1986
Curaçao	1 ^{er} octobre	2010	1 ^{er} octobre	2010
Partie caraïbe (Bonaire, Sint Eustatius et Saba)	1 ^{er} octobre	2010	1 ^{er} octobre	2010
Sint Maarten	1 ^{er} octobre	2010	1 ^{er} octobre	2010
Pérou	8 avril	1946	4 avril	1947
Philippines	1 ^{er} mars	1947	4 avril	1947
Pologne	6 avril	1945	4 avril	1947
Portugal	27 février	1947	4 avril	1947
Qatar	5 septembre	1971 A	5 octobre	1971
République centrafricaine	28 juin	1961 A	28 juillet	1961
République dominicaine	25 janvier	1946	4 avril	1947
République tchèque ^c	4 mars	1993 A	3 avril	1993
Roumanie	30 avril	1965 A	30 mai	1965
Royaume-Uni	1 ^{er} mars	1947	4 avril	1947
Russie	15 octobre	1970 A	14 novembre	1970
Rwanda	3 février	1964 A	4 mars	1964
Saint-Kitts-et-Nevis	21 mai	2002 A	20 juin	2002
Sainte-Lucie	20 novembre	1979 A	20 décembre	1979
Saint-Marin	13 mai	1988 A	12 juin	1988
Saint-Vincent-et-les Grenadines	15 novembre	1983 A	15 décembre	1983
Salomon, Îles	11 avril	1985 A	11 mai	1985
Samoa	21 novembre	1996 A	21 décembre	1996
Sao Tomé-et-Principe	28 février	1977 A	30 mars	1977
Sénégal	11 novembre	1960 A	11 décembre	1960
Serbie	14 décembre	2000	13 janvier	2001
Seychelles	25 avril	1977 A	25 mai	1977
Sierra Leone	22 novembre	1961 A	22 décembre	1961
Singapour	20 mai	1966 A	19 juin	1966

Etats parties	Ratification Adhésion (A)	Entrée en vigueur
Slovaquie	15 mars 1993 A	14 avril 1993
Slovénie	9 avril 1992 A	9 mai 1992
Somalie	2 mars 1964 A	1 ^{er} avril 1964
Soudan	29 juin 1956 A	29 juillet 1956
Soudan du Sud	11 octobre 2011 A	10 novembre 2011
Sri Lanka	1 ^{er} juin 1948 A	1 ^{er} juillet 1948
Suède	7 novembre 1946	4 avril 1947
Suisse*	6 février 1947	4 avril 1947
Suriname	5 mars 1976 A	4 avril 1976
Syrie	21 décembre 1949	20 janvier 1950
Tadjikistan	3 septembre 1993 A	3 octobre 1993
Tanzanie	23 avril 1962 A	23 mai 1962
Tchad	3 juillet 1962 A	2 août 1962
Thaïlande	4 avril 1947	4 mai 1947
Timor-Leste	4 août 2005 A	3 septembre 2005
Togo	18 mai 1965 A	17 juin 1965
Tonga	2 novembre 1984 A	2 décembre 1984
Trinité-et-Tobago	14 mars 1963 A	13 avril 1963
Tunisie	18 novembre 1957 A	18 décembre 1957
Turkménistan	15 mars 1993 A	14 avril 1993
Turquie	20 décembre 1945	4 avril 1947
Tuvalu	19 octobre 2017 A	18 novembre 2017
Ukraine	10 août 1992 A	9 septembre 1992
Uruguay	14 janvier 1954	13 février 1954
Vanuatu	17 août 1983 A	16 septembre 1983
Venezuela	1 ^{er} avril 1947 A	1 ^{er} mai 1947
Vietnam	13 mars 1980 A	12 avril 1980
Yémen	17 avril 1964 A	17 mai 1964
Zambie	30 octobre 1964 A	29 novembre 1964
Zimbabwe	11 février 1981 A	13 mars 1981

* Réserves et déclarations.

Les réserves et déclarations, à l'exception de celles de la Suisse, ne sont pas publiées au RO. Les textes en anglais peuvent être consultés à l'adresse du site Internet des États-Unis d'Amérique, dépositaire de cette convention: www.state.gov > Policy Issues > Treaties and International Agreements > Offices of Treaty Affairs > Agreement Texts, ou obtenus à la Direction du droit international public (DDIP), Section des traités internationaux, 3003 Berne

- a Du 4 avril 1947 au 30 juin 1997, la convention était applicable à Hong Kong dû à son appartenance au territoire du Royaume-Uni. À partir du 1^{er} juillet 1997, Hong Kong est devenue une Région administrative spéciale (RAS) de la République populaire de Chine. En vertu de la déclaration chinoise du 3 juin 1997, la convention est également applicable à la RAS Hong Kong à partir du 1^{er} juillet 1997.
- b 1^{er} avril 1947: Entrée en vigueur. En vertu d'une déclaration de la République populaire de Chine du 8 déc. 1999, la Convention est applicable à la Région administrative spéciale (RAS) de Macao à partir du 20 déc. 1999.

Réserves et déclarations**Suisse**

Lors du dépôt de son instrument de ratification, le 6 février 1947, la Suisse a fait la déclaration suivante:

«Mon gouvernement m'a chargé de vous notifier que les autorités suisses ont convenu avec les autorités de la Principauté de Liechtenstein que la convention s'appliquera également à la Principauté de Liechtenstein aussi longtemps que le traité du 29 mars 1923 concernant la réunion de la Principauté de Liechtenstein au territoire douanier suisse²¹ sera en vigueur.»

²¹ RS 0.631.112.514

