

DECRET N° 2001-442 DU 31 OCTOBRE 2001

Portant transmission à l'Assemblée Nationale pour autorisation de ratification des Conventions et Protocoles relatifs à l'Aviation Civile Internationale.

**LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE
CHEF DE L'ETAT,
CHEF DU GOUVERNEMENT,**

- Vu** la Loi n° 90-032 du 11 décembre 1990 portant Constitution de la République du Bénin ;
- Vu** la Proclamation le 03 avril 2001 par la Cour Constitutionnelle des résultats définitifs de l'élection présidentielle du 22 mars 2001 ;
- Vu** le Décret n° 2001-170 du 07 mai 2001 portant composition du Gouvernement ;
- Vu** le Décret n° 97-93 du 28 février 1997 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Affaires Etrangères et de la Coopération ;
- Vu** le Décret n° 2001-349 du 06 septembre 2001 portant attributions, organisation et fonctionnement du Ministère des Travaux Publics et des Transports ;
- Sur** proposition conjointe du Ministre des Affaires Etrangères et de l'Intégration Africaine et du Ministre des Travaux Publics et des Transports ;
- Le** Conseil des Ministres entendu en sa séance du 17 octobre 2001 ;

DECRETE :

Les Conventions et Protocoles ci-joints relatifs à l'Aviation Civile Internationale seront présentés à l'Assemblée Nationale pour autorisation de ratification par le Ministre des Affaires Etrangères et de la Coopération et le Ministre des Travaux Publics et des Transports qui sont individuellement ou conjointement chargés d'en exposer les motifs et d'en soutenir la discussion.

EXPOSE DES MOTIFS

Monsieur le Président de l'Assemblée Nationale,

Mesdames et Messieurs les Députés ;

Parmi les nombreuses découvertes du monde contemporain, l'Aviation Civile apparaît comme une sorte d'épopée puisque deux générations seulement séparent sa maturité de sa naissance.

En effet, très marquée par la seconde guerre mondiale, à laquelle elle doit une de son étonnante progression, ainsi que par les conflits localisés qui se sont succédés par la suite, l'Aviation Civile est devenue un élément vital des échanges mondiaux. En cela, elle a succédé aux transports maritime et ferroviaire, dont le développement avait profondément modifié les moyens de communication dès le début de la révolution industrielle.

I - Des Généralités : Concepts et genèse

Du point de vue formel, l'Aviation Civile se compose d'un élément technique, la navigation aérienne, sur la base duquel fonctionne une activité commerciale, le transport aérien. C'est la nature et le fonctionnement mais aussi l'évolution et les perspectives de ce dernier qu'on appelle globalement l'aviation commerciale.

Du point de vue matériel, le concept d'aviation est d'approche difficile en raison de sa complexité et des nombreuses activités qu'il recouvre. En effet, au-delà de sa fonction de transport de passagers, de courrier et de fret, il représente pour les Etats un moyen de communication qui le rend étroitement tributaire de la conduite des politiques nationales. En somme, le transport aérien est une activité commerciale s'exerçant sous le contrôle plus ou moins direct des Etats.

La double nature, politique et commerciale, du transport aérien est capitale pour la compréhension des relations aériennes car elle marque profondément l'originalité de ce mode de transport et en détermine largement l'organisation.

En tant qu'activité commerciale, et plus que tout autre moyen de communication du fait de sa mobilité et de sa rapidité, le transport aérien possède la caractéristique d'être national et international et d'ignorer les frontières.

Après la Première Guerre Mondiale, diverses conventions internationales avaient vu le jour, certaines assez larges (Convention de Paris 1919), d'autres plus restreintes (Convention de Madrid de 1926, Convention de La Havane de 1928, Convention de Varsovie de 1929, Convention de Rome de 1933) pour permettre le développement de la navigation civile, mais l'aviation n'était pas encore un instrument de transport international.

La Seconde Guerre Mondiale est venue bouleverser cette situation, par les innovations techniques et les changements politiques multiples qui en ont résulté avec le besoin qui s'est fait sentir de créer un ordre normatif nouveau.

II - De L'Organisation de l'Aviation Civile Internationale : Structures et rôle

La Convention de Chicago du 7 décembre 1944 établit des règles normatives sur la navigation et le transport et des règles organiques, qui sont à la base de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), une Institution Spécialisée des Nations Unies.

Les règles normatives posent des principes généraux et traitent de la navigation, du transport et des conditions d'application de la Convention.

L'OACI est entrée officiellement en fonction le 04 avril 1954, pour une durée illimitée. On remarquera que tout Etat nouveau peut adhérer à l'Organisation sur un vote des quatre cinquièmes (4/5) de l'Assemblée et que tout amendement doit être voté aux deux tiers (2/3) des membres composant l'Assemblée. Ledit amendement entre en vigueur, pour les signatures, après ratification par leurs Gouvernements respectifs. Si les compétences de l'OACI sont essentiellement techniques et juridiques, l'évolution récente démontre que l'organisation tend à diversifier ses activités.

En premier lieu, l'OACI doit « développer les principes et la technique de la navigation aérienne internationale, favoriser l'établissement et stimuler le développement des transports aériens internationaux » (Convention - Art. 44).

En deuxième lieu, l'OACI établit et adopte une réglementation complémentaire, surtout technique, à laquelle les Etats doivent se conformer, comme le stipule assez clairement la Convention.

Il faut noter qu'il ne s'agit pas des règles coercitives mais de modèles sur lesquels les Etats ont l'obligation d'aligner leurs réglementations nationales. En

outre, l'Organisation met au point des « procédures mondiales » pour la navigation, règles techniques pouvant éventuellement devenir des standards ou des méthodes, ainsi que des procédures complémentaires régionales.

Enfin, elle a pour mission générale de favoriser le développement mondial de l'Aviation Civile, ce qui la conduit à donner son appui à des organismes régionaux intergouvernementaux qui tentent, dans un secteur géographique donné, d'harmoniser les législations et réglementations nationales.

III – De l'Aviation Civile Internationale : Contenu et portée des Conventions et Protocoles d'Amendements.

La multiplicité des Conventions et Protocoles d'Amendements postérieurs à la Convention de Chicago procède de deux soucis majeurs :

- renforcer la coopération préventive et répressive (extradition) entre les Etats face à la recrudescence de certaines formes de violence et de délinquance à propos de la circulation aérienne (infractions et autres actes survenant à bord des aéronefs, capture illicite d'aéronefs, actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile, etc) ;

- définir les règles de responsabilité du transporteur aérien.

Ce régime de coopération et de responsabilité se présente comme suit, au travers des Conventions et Protocoles ci-après :

A – Des Conventions

1 – La Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers signée à Rome, le 07 octobre 1952.

Cette Convention autorise en 39 Articles toute personne ayant subi un dommage à la surface causé par un aéronef en vol ou par toute personne ou chose tombant d'un aéronef à demander une compensation juste et équitable, tout en limitant d'une manière raisonnable l'étendue des responsabilités encourues pour de tels dommages afin de ne pas entraver le développement du transport aérien international.

2 – La Convention relative aux infrastructures et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963.

La Convention de Tokyo établit la compétence de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef sur les infractions et actes qui compromettent ou risquent de compromettre la sécurité de l'aéronef en vol ou des personnes ou biens à bord. Elle comprend vingt-six (26) articles.

3 – La Convention pour la Répression d'Actes Illicites dirigés contre la Sécurité de l'Aviation Civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

Composée de seize (16) articles, la Convention signée à Montréal le 23 septembre 1971, vient élargir le concept d'actes illicites aux infractions commises contre les aéronefs en service, les installations et services de navigation aérienne et la sécurité de l'aviation civile en général.

4 – La Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, faite à Montréal le 1^{er} mars 1991.

Aux termes des 15 articles de cette Convention, chaque Etat Partie doit :

- interdire et empêcher l'entrée, la sortie ainsi que la fabrication sur son territoire d'explosifs plastiques et en feuilles non marqués,
- exercer un contrôle strict et effectif sur la détention de tous stocks existants d'explosifs non marqués ;
- marquer ces explosifs au moyen de l'introduction lors du processus de fabrication de l'un des quatre agents de détection convenus par la Conférence et définis dans l'Annexe technique à la Convention ;
- détruire les stocks d'explosifs plastiques ou feuilles non détenus par des Autorités des fonctions militaires ou de police habilitées.

Une Commission Internationale technique des explosifs est établie et composée d'au moins quinze (15) membres et d'au plus dix-neuf (19) membres, tous experts, dans le domaine de la fabrication ou de la détection des explosifs. Sa mission est d'évaluer l'évolution technique de la fabrication, du marquage et de la détection des explosifs, de communiquer ses conclusions, par l'entremise du Conseil, à tous les

Etats Parties et aux Organisations Internationales intéressées et de proposer, en tant que de besoin, des amendements de l'annexe technique à la Convention.

5 – Convention pour l'Unification de certaines règles relatives au Transport Aérien International, signée à Montréal le 28 mai 1999.

Composée des différents représentants de Cent dix-huit (118) Etats dont le Bénin et de onze (11) Organisations Internationales, la Conférence, suite à ses délibérations, a adopté le nouveau texte de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.

En conséquence, ce texte de la nouvelle Convention l'emporte sur toutes les règles s'appliquant au transport international par voie aérienne sous le régime de la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929.

Aux termes de 57 articles qui le composent contre 41 en 1929, le nouveau texte refonde, modernise et surtout appréhende pour le mieux, les conséquences tragiques des accidents d'aviation en faisant en sorte qu'une importance soit particulièrement accordée à la protection des passagers, des équipages, des travailleurs du transport aérien et du public en général. Ainsi donc, désormais :

- la responsabilité du transporteur aérien, en cas de dommage dû à un retard, une destruction, une perte ou une avarie, est limitée à 4 150 Droits de Tirages Spéciaux (DTS) pour le passager, 1 000 DTS pour les bagages et 17 DTS par colis pour les marchandises.

- Quand bien même cette limite est soumise à une révision tous les cinq (5) ans, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité lorsque le préjudice subi par le passager et survenu en cas de mort ou de lésion corporelle, ne dépasse guère 100 000 DTS ;

- il peut également, en cas d'accident entraînant la mort ou la lésion corporelle du passager, verser sans retard des avances pouvant faire l'objet d'une déduction des montants à verser ultérieurement ;

- quant aux préposés et mandataires du transporteur aérien, ils ne pourront se prévaloir des conditions et des limites de responsabilités prévues que s'ils prouvent qu'ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.

Enfin, lorsqu'un expéditeur présente des colis de marchandises dangereuses pour leur transport par voie aérienne, il doit s'assurer que les marchandises ne sont pas interdites pour le transport par voie aérienne et qu'elles sont convenablement classées, emballées, marquées, étiquetées et accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses en règle, comme spécifié dans l'Annexe 18 à la Convention de Chicago du 7 décembre 1944.

B - DES PROTOCOLES

1 - Le Protocole portant Amendement de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Article 56), signé à Vienne le 07 juillet 1971.

L'amendement de l'Article 56 de la Convention lors de la 18^{ème} session de l'Assemblée de l'OACI prévoit de porter de 12 à 15 le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne. Le texte initial de la Convention prévoyait 12 sièges à la Commission de navigation aérienne.

2 - Le Protocole portant Amendement de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Article 50, alinéa a) signé à Montréal le 16 octobre 1974.

L'amendement de l'Article 50 alinéa a lors de la 21^{ème} session de l'Assemblée prévoit de porter de 30 à 33 le nombre total des membres du Conseil de l'OACI afin de permettre d'augmenter la représentation au titre de la troisième Partie de l'élection. Le texte original de ladite convention prévoyait 21 représentants à ce Conseil. Ce nombre était passé à 27 en 1961 au cours de la 13^{ème} session extraordinaire, puis à 30 lors de la 17^{ème} Session Extraordinaire.

3 - Le Protocole concernant un Amendement de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Clause finale, texte russe), signé à Montréal le 30 septembre 1977.

Il s'agit d'un amendement du dernier paragraphe de la Convention de Chicago adopté à Montréal lors de la 22^{ème} Session de l'Assemblée. Conformément à cet Amendement, en plus du texte de la Convention en langues française, anglaise et espagnole, il y aura également le texte de la Convention en langue russe et ce texte de la Convention fait également foi.

4 – Le Protocole portant amendement de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Article 83 bis), signé à Montréal le 06 octobre 1980.

Adopté par consensus le 06 octobre 1980 lors de la 23^{ème} Session de l'Assemblée, ce Protocole traite des questions relatives au transport de certaines fonctions et obligations de l'Etat d'immatriculation à l'Etat de l'Exploitant d'un aéronef en cas de location, d'affrètement ou de banalisation ou de tout arrangement similaire relatif audit aéronef.

5 – Le Protocole portant Amendement de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Article 3 bis) signé à Montréal le 10 mai 1984.

Adopté par consensus le 10 mai 1984 au cours de la 25^{ème} Session extraordinaire de l'Assemblée, le présent Protocole traite des problèmes d'interception et d'autres mesures de police concernant les aéronefs civils en vol et fait, selon l'article 3 bis :

- obligation aux Etats de s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol ;

- obligation, en cas d'interception, de ne pas mettre en danger la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité desdits aéronefs ;

- droit aux États d'exiger l'atterrissage à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans autorisation, survole leur territoire ou s'il a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la Convention.

6 – Le Protocole portant Amendement de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Article 56), signé à Montréal le 6 octobre 1989.

Cet amendement de l'Article 56 adopté par l'Assemblée au cours de sa 27^{ème} Session de 1989, prévoit de porter de 15 à 19, le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne. L'amendement du 7 juillet 1971, avait porté ce nombre à 15.

7 – Le Protocole portant Amendement de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Article 50, alinéa a), signé à Montréal le 26 octobre 1990.

Cet amendement de l'Article 50, alinéa a prévoit de porter de 33 à 36 le nombre des membres du Conseil de l'OACI permettant ainsi une plus grande participation des

diverses régions géographiques aux travaux du Conseil et assure un meilleur équilibre dans la représentation des Etats contractants. Le texte original de la Convention prévoyait 21 représentants au Conseil. Ce nombre était passé à 27 en 1961, à 30 en 1971 et à 33 en 1974 lors de la 21 Session de l'Assemblée.

8 – Le Protocole pour la Répression des Actes Illicites de violence dans les Aéroports servant à l'Aviation Civile Internationale, complémentaire à la Convention pour la Répression d'Actes Illicites dirigés contre la Sécurité de l'Aviation Civile faite à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988.

Ce protocole vient ajouter à la définition d'« infractions » donnée dans la convention de Montréal de 1971, les actes illicites et intentionnels de violence commis contre des personnes dans un Aéroport servant à l'Aviation Civile Internationale, qui causent ou sont de nature à causer des blessures graves ou la mort, et les actes qui détruisent ou endommagent gravement des installations d'un tel aéroport ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport ou interrompent les services de l'aéroport.

Ces infractions sont passibles de peines sévères, et les Etats contractants sont tenus d'établir leur compétence pour connaître de ces infractions non seulement lorsqu'elles sont commises sur leur territoire mais aussi lorsque leur auteur présumé est présent sur leur territoire et que lesdits Etats ne l'extradent pas vers l'Etat où l'infraction a eu lieu.

9 – Le Protocole concernant un amendement de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Clause finale, texte Arabe, signé à Montréal le 29 septembre 1995.

Le présent Protocole amende le dernier paragraphe de la Convention de Chicago adopté à Montréal au cours de la 31^{ème} Session de l'Assemblée. Il prévoit que, en plus du texte français, espagnol, anglais et russe, la Convention sera également rédigée en arabe, le texte arabe de la Convention faisant également foi.

10 – Le Protocole portant modification de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers signée à Rome le 07 octobre 1952, signé à Montréal le 23 septembre 1978.

Adopté à l'unanimité le 23 septembre 1978, le présent Protocole traite des questions de responsabilité du transporteur. Ainsi, lorsque l'aéronef est immatriculé

en tant que propriété de l'Etat, la responsabilité de dommages causés aux tiers à la surface, incombe à la personne chargée de son exploitation.

Au cas où les dommages concerneraient à la fois des pertes de vies humaines ou des lésions et des dommages aux biens, il est exigé la totalité du montant de réparation et ce, par priorité.

Le montant de la réparation est exprimé en Droits de Tirage Spéciaux (DTS) tels que définis par le Fonds Monétaire International.

IV – Des avantages de la ratification des Conventions et Protocoles

A – Des avantages généraux

Les Conventions et Protocoles d'Amendements ci-dessus décrits ont tous été signés ou votés par le Bénin mais n'ont point encore été ratifiés.

Leur mise en vigueur, grâce à leur ratification, permettra au Bénin de s'intégrer dans le système de coopération préventive et répressive mis en place par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et au régime de responsabilité qui régit les membres de l'Organisation.

Devenu plus apte à assumer ses obligations et ses responsabilités liées à sa qualité de membre de l'OACI, notre pays bénéficiera des retombées positives de sa volonté de faire de l'Aéroport International de Cotonou, un Aéroport plus sûr :

- entrée en vigueur de l'accord aérien signé avec les Etats-Unis d'Amérique ;
- amorce et promotion des relations de coopération aérienne avec d'autres partenaires ;
- fréquentation plus accrue de l'Aéroport International de Cotonou par les Compagnies aériennes qui la considèrent jusqu'ici comme un aéroport à risque.

A terme, la ratification de ces instruments juridiques internationaux et ses effets combinés accéléreront le processus d'engorgement de l'Aéroport International de Cadjèhoun dont la seule piste d'atterrissage est déjà devenue trop courte pour certains types d'aéronefs.

La situation actuelle de notre aviation civile dans son intégralité devra être corrigée si nous voulons promouvoir le transport aérien dans notre pays et faire de notre capitale économique un hub, une plate-forme de correspondance moderne et sécurisée en nous inscrivant dans la dynamique internationale irréversible du transport aérien.

B – Des raisons spécifiques de ratifier les Conventions et Protocoles de l'OACI

En prenant part à chacune des sessions de l'Assemblée de l'OACI ayant adopté et/ou voté les instruments juridiques soumis à ratification, le Bénin a manifesté sa volonté de contribuer à l'évolution du droit international aérien.

1- En ce qui concerne les Protocoles des 30 septembre 1977 (clause finale), du 06 octobre 1989 (article 56), du 26 octobre 1990 (article 50, alinéa a) relatifs à l'adoption du texte russe de la Convention sur l'Aviation Civile Internationale, au nombre des membres de la Commission de navigation aérienne et au nombre croissant des Etats contractants de l'OACI, une augmentation du nombre des membres de l'Organisation, de son Conseil et de la Commission permet une participation plus accrue des diverses régions géographiques aux travaux et assure un meilleur équilibre dans la représentation des Etats contractants.

2 - Le Protocole du 24 février 1988 pour la répression des actes illicites de violence dans les Aéroports servant à l'Aviation Civile Internationale complémentaire à la Convention de Montréal du 23 septembre 1971 améliore la sûreté de l'aviation en élargissant l'étendue de la protection offerte par cette dernière Convention aux aéroports servant à l'Aviation Civile Internationale.

3 - S'agissant du Protocole portant amendement de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (article 83 bis) du 06 octobre 1980, le transfert de certaines fonctions et obligation de l'Etat d'immatriculation à l'Etat de l'exploitant d'un aéronef loué, affrété ou banalisé, dans les conditions prévues par l'article 83 bis, précise les responsabilités en matière de sécurité, simplifie les procédures et améliore ainsi la sécurité aérienne.

4 - En signant le 10 mai 1984, le Protocole portant amendement de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (article 3 bis), notre pays s'est engagé à ne pas recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol, emploi incompatible avec les considérations élémentaires d'humanité et les normes qui règlent la conduite internationale, lesquelles sont considérées comme des règles

du droit international coutumier. L'article 3 bis contient des principes fondamentaux essentiels aux développement sûr de l'Aviation Civile Internationale.

5 - De même, la Convention du 1^{er} mars 1991 améliore la sûreté de l'aviation en introduisant des mesures pour le marquage et la détection d'explosifs plastiques et en feuilles et en empêchant la fabrication d'explosifs plastiques et en feuilles non marqués.

Aussi, avons-nous l'honneur, Monsieur le Président de l'Assemblée Nationale, Mesdames et Messieurs les honorables Députés, de soumettre à l'appréciation de votre Auguste Assemblée, aux fins d'autorisation de ratification, les présents Conventions et protocoles relatifs à l'Aviation Civile Internationale.

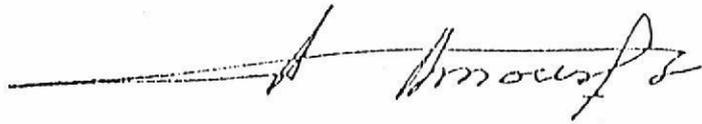
Fait à Cotonou, le 31 octobre 2001

Par le Président de la République,
Chef de l'Etat, Chef du Gouvernement,



Mathieu KERÉKOU

Le Ministre d'Etat Chargé de la Coordination
de l'Action Gouvernementale, de la Prospective
et du Développement,



Bruno AMOUSSOU.-

Le Ministre des Affaires Etrangères
et de l'Intégration Africaine,



Kolawolé A. IDJI

Le Ministre des Travaux
Publics et des Transports,



Joseph Sourou ATTIN.-

AMPLIATIONS : PR 6 AN 85 CC 2 CS 2 CES 2 HAAC 2 MCCAG-PD 4 MTPT 4
MAEIA 4 JOI.

LOI N°

Portant autorisation de ratification des Conventions
et Protocoles relatifs à l'Aviation Civile Internationale.

L'ASSEMBLEE NATIONALE a délibéré et adopté en sa séance du

la loi dont la teneur suit :

Article 1^{er} : Est autorisée la ratification, par le Président de la République, Chef de l'Etat, Chef du Gouvernement, des conventions et Protocoles ci-après relatifs à l'Aviation Civile Internationale.

Il s'agit de :

Des Conventions :

- relative aux dommages causés aux tiers à la surface par les aéronefs étrangers, signée à Rome le 07 octobre 1952 ;
- relative aux infrastructures et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à TOKYO le 14 septembre 1963 ;
- pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'Aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971 ;
- sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection faite à Montréal le 1^{er} mars 1991 ;
- pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signé à Montréal respectivement le 28 mai 1999,

les protocoles

- portant amendements de la Convention relative à l'Aviation Civile internationale signés à Montréal le 30 septembre 1977 et le 19 septembre 1995 ;
- portant amendements des articles suivants de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale :

- * Article 56, signé à Vienne le 07 juillet 1971 aux termes duquel l'expression « douze membres » est remplacée par « quinze membres ».
- * article 50 (a) signé à Montréal le 16 octobre 1974 aux termes duquel l'expression « trente membres » est remplacée par « trente-trois membres » ;
- * article 83 bis signé à Montréal le 06 octobre 1980 relatif au transfert de certaines fonctions et obligations de l'Etat d'immatriculation ;
- * article 03 bis signé à Montréal le 10 mai 1984 relatif à l'obligation pour les Etats de s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils, de ne pas mettre en danger la vie des personnes se trouvant à bord en cas d'interception et à leur droit d'exiger l'atterrissage des aéronefs civils utilisés à des fins incompatibles avec les buts de la Convention.
- * article 56 signé à Montréal le 06 octobre 1989 qui prévoit de porter de quinze à dix-neuf le nombre des membres de la Convention de navigation aérienne ;
- * article 50 (a) signé à Montréal le 26 octobre 1990 qui prévoit de porter de trente-trois à trente-six le nombre des membres du conseil ;
 - concernant un Amendement de la convention relative à l'aviation civile internationale (clause finale, texte russe) signé à Montréal le 30 Septembre 1977
 - pour la répression des actes illicites de violence dans les aéronefs servant à l'aviation civile Internationale complémentaire à la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation Civile faite à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988 ;
 - portant modification de la convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers signés à Rome le 07 octobre 1952, signé à Montréal le 23 septembre 1978 ;

et dont les textes sont ci-joints en annexe.

Article 2 : La présente loi sera exécutée comme loi de l'Etat.

Fait à Porto-Novo, le

Le Président de l'Assemblée Nationale,

Adrien HOUNGBEDJI.-

RATIFICATION DE QUINZE CONVENTIONS ET PROTOCOLES RELATIFS A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

SOMMAIRE

- Les Conventions :

- 01- relative aux dommages causés aux tiers à la surface par les aéronefs étrangers signée à Rome le 07 octobre 1952 ;
- 02- relative aux infractions et à certains actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963 ;
- 03- pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'Aviation Civile signée à Montréal le 23 septembre 1971 ;
- 04- sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection faite à Montréal le 1^{er} mars 1991 ;
- 05- pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signé à Montréal le 28 mai 1999 ;

- les Protocoles :

06- portant amendements de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale signés à Montréal le 30 septembre 1977 et le 29 septembre 1995 ;

portant amendements des articles suivants de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale :

07- Article 56, signé à Vienne le 07 juillet 1971 aux termes duquel l'expression « douze membres » est remplacée par « quinze membres » ;

08- Article 50 (a) signé à Montréal le 16 octobre 1974 aux termes duquel l'expression « trente membres » est remplacée par « trente-trois membres » ;

09- Article 83 bis signé à Montréal le 06 octobre 1980 relatif au transfert de certaines fonctions et obligations de l'Etat d'immatriculation ;

10- Article 03 bis signé à Montréal le 10 mai 1984 relatif à l'obligation pour les Etats de s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils, de ne pas mettre en danger la vie des personnes se trouvant à bord en cas d'interception et à leur droit d'exiger l'atterrissage des aéronefs civils utilisés à des incompatibles avec les buts de la Convention ;

11- Article 56 signé à Montréal le 06 octobre 1989 qui prévoit de porter de quinze à dix-neuf le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne ;

12- Article 50 (a) signé à Montréal le 26 octobre 1990 qui prévoit de porter de trente-trois à trente-six le nombre des membres du Conseil ;

13- concernant un Amendement de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (clause finale, texte russe) signé à Montréal le 30 septembre 1977 ;

14- pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'Aviation Civile Internationale complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'Aviation Civile faite à Montréal le 23 septembre 1971, signé à Montréal le 24 février 1988 ;

15- portant modification de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers signée à Rome le 07 octobre 1952, signé à Montréal le 23 septembre 1978 ;

PROCOLE PORTANT MODIFICATION
DE LA CONVENTION RELATIVE
AUX DOMMAGES CAUSES AUX TIERS
A LA SURFACE PAR DES AERONEFS ETRANGERS,
SIGNEE A ROME LE 7 OCTOBRE 1952
SIGNE A MONTREAL LE 23 SEPTEMBRE 1978



1978

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

4

**PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION
DE LA CONVENTION RELATIVE
AUX DOMMAGES CAUSES AUX TIERS
A LA SURFACE PAR DES AERONEFS ETRANGERS,
SIGNEE A ROME LE 7 OCTOBRE 1952**

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES

CONSIDERANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention Relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée a Rome le 7 octobre 1952,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUT:

CHAPITRE PREMIER

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier

La Convention que les dispositions du présent Chapitre modifient est la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers signée à Rome le 7 octobre 1952.

Article II

A l'Article 2 de la Convention le paragraphe 4 suivant est ajouté:

"4. Si l'aéronef est immatriculé en tant que propriété d'un Etat, la responsabilité incombe à la personne chargée, conformément à la législation dudit Etat, de son exploitation."

Article III

L'Article 11 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 11

1. Sous réserve des dispositions de l'Article 12, le montant de la réparation dû par l'ensemble des personnes responsables aux termes de la présente Convention pour un dommage donnant lieu à réparation aux termes de l'Article premier ne pourra excéder, par aéronef et par événement:

a) 300 000 Droits de Tirage spéciaux pour les aéronefs dont le poids est inférieur ou égal à 2 000 kilogrammes;

b) 300 000 Droits de Tirage spéciaux plus 175 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme excédant 2 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 2000 kilogrammes et inférieur ou égal à 6000 kilogrammes;

c) 1 000 000 de Droits de Tirage spéciaux plus 62,5 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 6000 kilogrammes et inférieur 30000 kilogrammes;

(d) 2 500 000 Droits de tirage spéciaux plus 65 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme excédant 30000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 30 000 kilogrammes.

2. La responsabilité en cas de mort ou de lésions ne pourra excéder 125 000 Droits de Tirage spéciaux par personne tuée ou lésée.

3. Par "poids" il faut entendre le poids maximum de l'aéronef autorisé au décollage par le certificat de navigabilité, non compris les effets du gaz de gonflage s'il y a lieu.

4. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat contractant.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article et de ce paragraphe peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité prévue par la présente Convention est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, de la façon suivante:

- a) 4.500.000 unités monétaires pour des aéronefs visés à l'alinéa a) du paragraphe 1 du présent article,
- b) 4.500000 unités monétaires plus 2.625 unités monétaires par kilogramme pour les aéronefs visés à l'alinéa b) du paragraphe 1 du présent article;
- c) 15 000000 d'unités monétaires plus 937,5 unités monétaires par kilogramme pour les aéronefs visés à l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article;
- d) 37500000 unités monétaires plus 975 unités monétaires par kilogramme pour les aéronefs visés à l'alinéa d) du paragraphe 1 du présent article;
- e) 1 875 000 unités monétaires en cas de mort ou de lésions visées au paragraphe 2 du présent article.

L'unité monétaire visée dans ce paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause."

Article IV

L'Article 14 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 14

Si le montant total des indemnités fixées excède la limite de responsabilité applicable en vertu des dispositions de la présente Convention, les règles suivantes sont appliquées, en tenant compte des dispositions du paragraphe 2 de l'Article 11:

a) Si les indemnités concernent soit uniquement des pertes de vie humaine ou des lésions, soit uniquement des dommages causés aux biens, elles font l'objet d'une réduction proportionnelle à leur montant respectif.

b) Si les indemnités concernent à la fois des pertes de vie humaine ou des lésions et des dommages aux biens, la totalité du montant de la somme à distribuer est affectée par priorité à la réparation des pertes de vie humaine ou des lésions et allouée proportionnellement au montant des réparations. Le solde de la somme à distribuer, si un tel solde existe, est réparti proportionnellement aux indemnités concernant les dommages matériels."

Article V

Dans le titre du Chapitre III, le mot "SURETES" est supprimé et remplacé par "GARANTIES".

Article VI

A l'Article 15 de la Convention -

a) le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"1. Tout Etat contractant peut exiger que la responsabilité de l'exploitant d'un aéronef visé au paragraphe 1 de l'Article 23 soit couverte par une assurance ou par une autre garantie à concurrence des limites de responsabilité applicables aux termes de l'Article 11 pour les dommages donnant lieu à réparation aux termes de l'Article premier et pouvant survenir sur son territoire. L'exploitant fournira la preuve de la garantie accordée si l'Etat survolé le demande."

b) les paragraphes 2, 3, 4, 5 et 6 sont supprimés;

c) le paragraphe 7 devient le paragraphe 2 et se lit comme suit:

"2. Chaque Etat contractant survolé peut à tout moment demander à l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, à l'Etat de l'exploitant ou à tout autre Etat contractant où ont été fournies des garanties, de procéder à un échange de vues, s'il estime que l'assureur ou une autre personne qui fournit une garantie n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention."

d) le paragraphe 8 devient le paragraphe 3; les mots "sûretés exigées" sont supprimés et remplacés par les garanties requises";

e) le paragraphe 9 est supprimé.

Article VII

A l'Article 16 de la Convention -

a) aucune modification n'est apportée au paragraphe 1 du texte français jusqu'à l'alinéa a);

b) l'alinéa a) du paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"a) le dommage est survenu après que la garantie a cessé d'être en vigueur. Toutefois, si la garantie expire pendant la durée du voyage, elle est prolongée jusqu'au premier atterrissage spécifié dans le plan de vol, mais pas au-delà de vingt-quatre heures."

c) l'alinéa b) du paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"b) le dommage est survenu en dehors des limites territoriales prévues par la garantie, à moins que le vol en dehors de ces limites n'ait eu pour cause la force majeure, l'assistance justifiée par les circonstances, ou une faute de pilotage de conduite ou de navigation."

d) les paragraphes 2 et 3 sont supprimés;

e) le paragraphe 4 devient le paragraphe 2 et le mot "sûreté" est supprimé et remplacé par le mot "garantie";

f) le paragraphe 5 devient le paragraphe 3 et les mots "applicable au contrat d'assurance ou de" sont supprimés et remplacés par "applicable à la garantie" à l'alinéa a) de ce paragraphe, le mot "sûreté" est supprimé et remplacé par "garantie";

g) les paragraphes 6 et 7 deviennent les paragraphes 4 et 5.

Article VIII

A l'Article 17 de la Convention -

a) le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"1. Si une garantie est fournie conformément à l'Article 15, elle doit être affectée spécialement et par préférence au paiement des indemnités dues en vertu des dispositions de la présente Convention."

b) au paragraphe 2, le mot "sûreté" est supprimé et remplacé par "garantie";

c) le paragraphe 3 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"3. Dès qu'une demande d'indemnité a été notifiée à l'exploitant, il prendra les mesures nécessaires pour que la garantie soit maintenue à un montant égal au total des deux sommes ci-après:

a) le montant de la garantie exigible aux termes du paragraphe 2 du présent article, et

b) le montant de la demande, pour autant que celle-ci ne dépasse pas la limite de responsabilité applicable.

La somme totale ainsi établie devra être maintenue jusqu'au moment où la demande aura été réglée ou définitivement rejetée." /

Article IX

L'Article 19 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Si une action en réparation n'a pas été intentée contre l'exploitant ou Si une demande d'indemnité ne lui a pas été notifiée dans un délai de six mois à compter du jour où est survenu le fait qui a produit le dommage, le demandeur n'a droit à indemnité que sur la part non distribuée de l'indemnité dont l'exploitant reste tenu, après complet règlement de toutes les demandes présentées au cours dudit délai."

Article X

A l'Article 20 de la Convention -

a) au paragraphe 4, les mots "ou de tout territoire, Etat ou province" sont supprimés et remplacés par "ou de toutes ses subdivisions politiques telles qu'Etats ou républiques, territoires ou provinces";

b) au paragraphe 9, les alinéas sont précédés des lettres a), b) et c) respectivement;

c) le paragraphe 11 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"11. Les indemnités à verser en vertu d'un jugement pourront porter intérêt conformément à la loi du tribunal saisi."

d) au paragraphe 12, le mot "cinq" est supprimé et remplacé par "deux".

Article XI

A l'Article 21 de la Convention, aucune modification n'est apportée au paragraphe 2 du texte français.

Article XII

A l'Article 23 de la Convention, le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

"Si une action en réparation n'a pas été intentée contre l'exploitant ou Si une demande d'indemnité ne lui a pas été notifiée dans un délai de six mois à compter du jour où est survenu le fait qui a produit le dommage, le demandeur n'a droit à indemnité que sur la part non distribuée de l'indemnité dont l'exploitant reste tenu, après complet règlement de toutes les demandes présentées au cours dudit délai."

Article X

A l'Article 20 de la Convention -

a) au paragraphe 4, les mots "ou de tout territoire, Etat ou province" sont supprimés et remplacés par "ou de toutes ses subdivisions politiques telles qu'Etats ou républiques, territoires ou provinces";

b) au paragraphe 9, les alinéas sont précédés des lettres a), b) et c) respectivement;

c) le paragraphe II est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"11. Les indemnités à verser en vertu d'un jugement pourront porter intérêt conformément à la loi du tribunal saisi."

d) au paragraphe 12, le mot "cinq" est supprimé et remplacé par "deux".

Article XI

A l'Article 21 de la Convention, aucune modification n'est apportée au paragraphe 2 du texte français.

Article XII

A l'Article 23 de la Convention, le paragraphe i est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

"1. Cette Convention s'applique aux dommages visés à l'Article premier, survenus sur le territoire d'un Etat contractant et provenant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant ou d'un aéronef, quelle qu'en soit l'immatriculation, dont l'exploitant a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans un autre Etat contractant."

Article XIII

L'Article 26 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 26

La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés par des aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police."

Article XIV

Après l'Article 26 de la Convention, l'article suivant est inséré:

"Article 27

La présente Convention ne s'applique pas aux dommages d'origine nucléaire."

Article XV

Les Articles 27 et 28 de la Convention deviennent les Articles 28 et 29.

Article XVI

L'Article 29 de la Convention est supprimé.

Article XVII

A l'Article 30 de la Convention, les deux derniers paragraphes sont supprimés et remplacés par les paragraphes suivants:

" - l'expression "Etat contractant" désigne tout Etat à l'égard duquel la présente Convention est en vigueur."

" - l'expression "Etat de l'exploitant" signifie tout Etat contractant, autre que l'Etat d'immatriculation, sur le territoire duquel l'exploitant a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente."

Article XVIII

Les Articles 36 et 37 sont supprimés ainsi que, dans l'Article 38, qui devient l'Article 36, les termes "ou de toute déclaration ou notification faite conformément aux Articles 36 et 37;". L'Article 39 devient l'Article 37.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS FINALES

Article XIX

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Rome de 1952 amendée à Montréal en 1978.

Article XX

Jusqu'à Sa date d'entrée en vigueur, conformément à l'Article XXII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article XXI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emportera adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de cinq Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par les soins du Secrétaire général de l'organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXIII

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.
2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.
3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'organisation de l'Aviation civile internationale et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

Article XXIV

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale de la notification de dénonciation; néanmoins, la Convention continuera à s'appliquer comme si la dénonciation n'avait pas été effectuée, en ce qui concerne les dommages visés à l'Article premier de la Convention, résultant d'un événement survenu avant l'expiration de la période de six mois.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Rome de 1952 par l'une d'elles en vertu de l'Article 35 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention de Rome de 1952 amendée à Montréal en 1978.

Article XXV

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole.

Article XXVI

1. Le Secrétaire général de l'organisation de l'Aviation Civile internationale doit notifier à tous Etats parties à la Convention de Rome ou à cette Convention amendée par le présent Protocole, à tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront ainsi qu'à tous les Etats membres de l'organisation de Nations Unies:

a) la date du dépôt de tout instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à celui-ci, dans trente jours qui suivent la date de ce dépôt;

b) la date de réception de toute dénonciation du présent Protocole, dans les trente jours qui suivent la date de cette réception.

2. Le Secrétaire général de l'Organisation doit aussi notifier à ces Etats la date à laquelle le présent Protocole est entré en vigueur. conformément à l'Article XXII.

Article XXVII

Le présent Protocole restera ouvert à la signature au siège de l'Organisation de l'Aviation civile internationale jusqu'à son entrée en vigueur en vertu de l'Article XXII.

FAIT à Montréal le vingt-troisième jour du mois de septembre de l'année mil neuf cent soixante-dix-huit, en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés ont signé le présent Protocole au nom.

CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS
ET A CERTAINS AUTRES ACTES
SURVENANT A BORD DES AERONEFS



1963

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CONVENTION RELATIVE AUX INFRACTIONS ET A CERTAINS AUTRES ACTES SURVENANT A BORD DES AERONEFS

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION
SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Titre 1^{er}- Champ d'application de la Convention

Article 1er

1. La présente Convention s'applique:

- a) aux infractions aux lois pénales;
- b) aux actes qui, constituant ou non des infractions, peuvent compromettre ou compromettent la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord, ou compromettent le bon ordre et la discipline à bord.

2. Sous réserve des dispositions du Titre III, la présente Convention s'applique aux infractions commises ou actes accomplis par une personne à bord d'un aéronef immatriculé dans un Etat contractant pendant que cet aéronef se trouve, soit en vol, soit à la surface de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat.

3. Aux fins de la présente Convention, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.

4. La présente Convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.

Article 2

Sans préjudice des dispositions de l'Article 4 et sous réserve des exigences de la sécurité de l'aéronef et des personnes ou des biens à bord, aucune disposition de la présente Convention ne peut être interprétée comme autorisant ou prescrivant l'application de quelque mesure que ce soit dans le cas d'infractions à des lois pénales de caractère politique ou fondées sur la discrimination raciale ou religieuse.

Titre II- Compétence

Article 3

1. L'Etat d'immatriculation de l'aéronef est compétent pour connaître des infractions commises et actes accomplis à bord.
2. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence; en sa qualité d'Etat d'immatriculation, aux fins de connaître des infractions commises à bord des aéronefs inscrits sur son registre d'immatriculation.
3. La présente Convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

Article 4

Un Etat contractant qui n'est pas l'Etat d'immatriculation ne peut gêner l'exploitation d'un aéronef en vol en vue d'exercer sa compétence pénale à l'égard d'une infraction commise à bord que dans les cas suivants:

- a) cette infraction a produit effet sur le territoire dudit Etat;

- b) cette infraction a été commise par ou contre un ressortissant dudit Etat ou une personne y ayant sa résidence permanente;
- c) cette infraction compromet la sécurité dudit Etat;
- d) cette infraction constitue une violation des règles ou règlements relatifs au vol ou à la manœuvre des aéronefs en vigueur dans ledit Etat;
- e) l'exercice de cette compétence est nécessaire pour assurer le respect d'une obligation qui incombe audit Etat en vertu d'un accord international multilatéral.

Titre III—Pouvoirs du commandant d'aéronef

Article 5

1. Les dispositions du présent Titre ne s'appliquent aux infractions et aux actes commises ou accomplis, ou sur le point de l'être, par une personne à bord d'un aéronef en vol, soit dans l'espace aérien de l'Etat d'immatriculation, soit au-dessus de la haute mer ou d'une région ne faisant partie du territoire d'aucun Etat, que si le dernier point de décollage ou le prochain point d'atterrissage prévu est situé sur le territoire d'un Etat autre que celui d'immatriculation, ou si l'aéronef vole ultérieurement dans l'espace aérien d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation, ladite personne étant encore à bord.

2. Aux fins du présent Titre, et nonobstant les dispositions de l'Article 1er, paragraphe 3, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, les dispositions du présent Titre continuent de s'appliquer à l'égard des infractions et des actes survenus à bord jusqu'à ce que l'autorité compétente d'un Etat prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord.

Article 6

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a commis ou accompli ou est sur le point de commettre ou d'accomplir à bord une infraction ou un acte, visés à l'Article 1er, paragraphe 1, il peut prendre, à l'égard de cette personne, les mesures raisonnables, y compris les mesures de contrainte, qui sont nécessaires:

- a) pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord;
- b) pour maintenir le bon ordre et la discipline à bord;
- c) pour lui permettre de remettre ladite personne aux autorités compétentes ou de la débarquer conformément aux dispositions du présent Titre.

2. Le commandant d'aéronef peut requérir ou autoriser l'assistance des autres membres de l'équipage et, sans pouvoir l'exiger, demander ou autoriser celle des passagers en vue d'appliquer les mesures de contrainte qu'il est en droit de prendre. Tout membre d'équipage ou tout passager peut également prendre, sans cette autorisation, toutes mesures préventives raisonnables, s'il est fondé à croire qu'elles s'imposent immédiatement pour garantir la sécurité de l'aéronef ou de personnes ou de biens à bord.

Article 7

1. Les mesures de contrainte prises à l'égard d'une personne conformément aux dispositions de l'Article 6 cesseront d'être appliquées au-delà de tout point d'atterrissage à moins que:

- a) ce point ne soit situé sur le territoire d'un Etat non contractant et que les autorités de cet Etat ne refusent d'y permettre le débarquement de la personne intéressée ou que des mesures de contrainte n'aient été imposées à celle-ci conformément aux dispositions de l'Article 6, paragraphe 1, c), pour permettre sa remise aux autorités compétentes;

b) l'aéronef ne fasse un atterrissage forcé et que le commandant d'aéronef ne soit pas en mesure de remettre la personne intéressée aux autorités compétentes;

c) la personne intéressée n'accepte de continuer à être transportée au-delà de ce point en restant soumise aux mesures de contrainte.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et, si possible, avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat avec à son bord une personne soumise à une mesure de contrainte prise conformément aux dispositions de l'Article 6, informer les autorités dudit Etat de la présence à bord d'une personne soumise à une mesure de contrainte et des raisons de cette mesure.

Article 8

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli ou est sur le point d'accomplir à bord un acte visé à l'Article 1er, paragraphe 1, b), il peut débarquer cette personne sur le territoire de tout Etat où atterrit l'aéronef pour autant que cette mesure soit nécessaire aux fins visées à Article 6, paragraphe 1, a) ou b).

2. Le commandant d'aéronef informe les autorités de l'Etat sur le territoire duquel il débarque une personne, conformément aux dispositions du présent article, de ce débarquement et des raisons qui l'ont motivé.

Article 9

1. Lorsque le commandant d'aéronef est fondé à croire qu'une personne a accompli à bord de l'aéronef un acte qui, selon lui, constitue une infraction grave, conformément aux lois pénales de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, il peut remettre ladite personne aux autorités compétentes de tout Etat contractant sur le territoire duquel atterrit l'aéronef.

2. Le commandant d'aéronef doit, dans les moindres délais et si possible avant d'atterrir sur le territoire d'un Etat contractant avec à bord une personne qu'il a l'intention de remettre conformément aux dispositions du paragraphe précédent, faire connaître cette intention aux autorités de cet Etat ainsi que les raisons qui la motivent.

3. Le commandant d'aéronef communique aux autorités auxquelles il remet l'auteur présumé de l'infraction, conformément aux dispositions du présent article, les éléments de preuve et d'information qui, conformément à la loi de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, sont légitimement en sa possession.

Article 10

Lorsque l'application des mesures prévues par la présente Convention est conforme à celle-ci, ni le commandant d'aéronef, ni un autre membre de l'équipage, ni un passager, ni le propriétaire, ni l'exploitant de l'aéronef, ni la personne pour le compte de laquelle le vol a été effectué, ne peuvent être déclarés responsables dans une procédure engagée en raison d'un préjudice subi par la personne qui a fait l'objet de ces mesures.

Titre IV- Capture illicite d'aéronefs

Article 11

1. Lorsque, illicitement, et par violence ou menace de violence, une personne à bord a gêné l'exploitation d'un aéronef en vol, s'en est emparé ou en a exercé le contrôle, ou lorsqu'elle est sur le point d'accomplir un tel acte, les Etats contractants prennent toutes mesures appropriées pour restituer ou conserver le contrôle de l'aéronef au commandant légitime.

2. Dans les cas visés au paragraphe précédent, tout Etat contractant où atterrit l'aéronef permet aux passagers et à l'équipage de poursuivre leur voyage aussitôt que possible. Il restitue l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

Titre V Pouvoirs et obligations des Etats

Article 12

Tout Etat contractant doit permettre au commandant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant de débarquer toute personne conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1.

Article 13

1. Tout Etat contractant est tenu de recevoir une personne que le commandant d'aéronef lui remet conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1.

2. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant assure la détention ou prend toutes autres mesures en vue d'assurer la présence de toute personne auteur présumé d'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ainsi que de toute personne qui lui a été remise. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe précédent, peut communiquer immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin,

4. Tout Etat contractant auquel une personne est remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou sur le territoire duquel un aéronef atterrit après qu'un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, a été accompli, procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

5. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, l'Etat d'immatriculation de

l'aéronef, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au présent article, paragraphe 4, en communique promptement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

Article 14

1. Si une personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, ne peut ou ne veut pas poursuivre son voyage, l'Etat d'atterrissage, s'il refuse d'admettre cette personne et que celle-ci n'ait pas la nationalité dudit Etat ou n'y ait pas établi sa résidence permanente, peut la refouler vers l'Etat dont elle a la nationalité ou dans lequel elle a établi sa résidence permanente, ou vers l'Etat sur le territoire duquel elle a commencé son voyage aérien.

2. Ni le débarquement, ni la remise, ni la détention, ni d'autres mesures, visées à l'Article 13, paragraphe 2, ni le renvoi de la personne intéressée ne sont considérés comme valant entrée sur le territoire d'un Etat contractant, au regard des lois de cet Etat relatives à l'entrée ou à l'admission des personnes. Les dispositions de la présente Convention ne peuvent affecter les lois des Etats contractants relatives au refoulement des personnes.

Article 15

1. Sous réserve des dispositions de l'article précédent, toute personne qui a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1, ou qui a été remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué après avoir accompli un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, et qui désire poursuivre son voyage peut le faire aussitôt que possible vers la destination de son choix, à moins que sa présence ne soit requise selon la loi de l'Etat d'atterrissage, aux fins de poursuites pénales et d'extradition.

2. Sous réserve de ses lois relatives à l'entrée et à l'admission, à l'extradition et au refoulement des personnes, tout Etat contractant dans le territoire duquel une personne a été débarquée conformément aux dispositions de l'Article 8, paragraphe 1; ou remise conformément aux dispositions de l'Article 9, paragraphe 1, ou qui a débarqué et à laquelle est imputé un acte visé à l'Article 11, paragraphe 1, accorde à cette personne un traitement qui, en ce qui concerne sa protection et sa sécurité, n'est pas moins favorable que celui qu'il accorde à ses nationaux dans des cas analogues.

Titre VI -Autres dispositions

Article 16

1. Les infractions commises à bord d'aéronefs immatriculés dans un Etat contractant sont considérées, aux fins d'extradition, comme ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

2. Compte tenu des dispositions du paragraphe précédent, aucune disposition de la présente Convention ne doit être interprétée comme créant une obligation d'accorder l'extradition.

Article 17

En prenant des mesures d'enquête ou l'arrestation ou en exerçant de toute autre manière leur compétence à l'égard d'une infraction commise à bord d'un aéronef, les Etats contractants doivent dûment tenir compte de la sécurité et des autres intérêts de la navigation aérienne et doivent agir de manière à éviter de retarder sans nécessité l'aéronef, les passagers, les membres de l'équipage ou les marchandises.

Article 18

Si des Etats contractants constituent or le transport aérien, des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation et si les aéronefs utilisés ne sont immatriculés dans un Etat déterminé, ces Etats désigneront, suivant des modalités appropriées, celui d'entre eux sera considéré, aux fins de la présente Convention, comme Etat d'immatriculation. Ils aviseront de cette désignation l'Organisation de l'Aviation civile internationale qui en informera tous les Etats parties à la présente Convention.

Titre VII- Dispositions protocolaires

Article 19

La présente convention, jusqu'à la date de son entrée en vigueur dans les conditions prévues à l'Article 21, est ouverte à la signature de tout Etat qui, à cette date, sera membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

Article 20

1. La présente convention est soumise à la ratification des Etats signataires conformément à leurs dispositions constitutionnelles.
2. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 21

1. Lorsque la présente convention aura réuni les ratifications de douze Etats signataires, elle entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du douzième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui la ratifiera par la suite, elle entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, la présente Convention sera enregistrée auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies par l'organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 22

1. La présente Convention sera ouverte, après son entrée en vigueur, à l'adhésion de tout Etat membre de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

2. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et prendra effet le quatre-vingt-dixième jour qui suivra la date de ce dépôt.

Article 23

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente Convention par une notification faite à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

3. La dénonciation prendra effet six mois après la date de réception de la notification par l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 24

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente Convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente Convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres Etats contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Article 25

Sauf dans le cas prévu à l'Article 24, il ne sera admise aucune réserve à la présente Convention.

Article 26

L'Organisation de l'Aviation civile internationale notifiera à tous les Etats membres de l'Organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée:

- a) toute signature de la présente Convention et la date de cette signature;
- b) le dépôt de tout instrument de ratification ou d'adhésion et la date de ce dépôt;
- c) la date à laquelle la présente Convention entre en vigueur conformément aux dispositions du paragraphe 1er de l'Article 21;
- d) la réception de toute notification de dénonciation et la date de réception; et
- e) la réception de toute déclaration ou notification faite en vertu de l'Article 24 et la date de réception.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente Convention.

FAIT à Tokyo le quatorzième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante-trois, en trois textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise et espagnole.

La présente Convention sera déposée auprès de l'organisation de l'Aviation civile internationale où, conformément aux dispositions de l'Article 19, elle restera ouverte à la signature et cette Organisation transmettra des copies certifiées conformes de la présente Convention à tous les Etats membres de l'organisation des Nations Unies ou d'une institution spécialisée.

**PROTOCOLE POUR LA REPRESSION DES ACTES
 ILLICITES DE VIOLENCE DANS LES AEROPORTS
 SERVANT A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE,
 COMPLEMENTAIRE A LA CONVENTION POUR LA
 REPRESSION D'ACTES ILLICITES DIRIGES
 CONTRE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE,
 FAITE A MONTREAL LE 23 SEPTEMBRE 1971
 SIGNE A MONTREAL LE 24 FEVRIER 1988**



1988

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**PROTOCOLE POUR LA REPRESSION DES ACTES
ILLICITES DE VIOLENCE DANS LES AEROPORTS
SERVANT A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE,
COMPLEMENTAIRE A LA CONVENTION POUR LA
REPRESSION D'ACTES ILLICITES DIRIGES
CONTRE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE,
FAITE A MONTREAL LE 23 SEPTEMBRE 1971**

LES ÉTATS PARTIES AU PRÉSENT PROTOCOLE,

CONSIDÉRANT que les actes illicites de violence qui compromettent ou sont de nature à compromettre la sécurité des personnes dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale ou qui mettent en danger la sécurité de l'exploitation de ces aéroports, minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de ces aéroports et perturbent la sécurité et la bonne marche de l'aviation civile pour tous les États,

CONSIDÉRANT que de tels actes préoccupent gravement la communauté internationale et que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir les mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

CONSIDÉRANT qu'il est nécessaire d'adopter des dispositions complémentaires à celles de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971, en vue de traiter de tels actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:**Article premier**

Le présent protocole complète la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, faite à Montréal le 23 septembre 1971 (nommée ci-après « la convention »), et, entre les Parties au présent protocole, la convention et le protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument.

Article II

1. A l'article 1er de la convention, le nouveau paragraphe 1bis suivant est ajouté:

«1bis. Commet une infraction pénale toute personne qui, illicitement et intentionnellement, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme:

a) accomplit à l'encontre d'une personne, dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves ou la mort; ou

b) détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile internationale ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport ou interrompt les services de l'aéroport,

si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans cet aéroport.»

2. Au paragraphe 2, alinéa a, de l'article 1er de la convention, les mots suivants sont insérés après les mots « paragraphe 1er »

« ou au paragraphe 1bis ».

Article III

À l'article 5 de la convention, le paragraphe 2 *bis* suivant est ajouté

«2 *bis*. Tout État contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infractions prévues au paragraphe 1bis de l'article 1er et au paragraphe 2 du même article, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur son territoire et où ledit État ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'État visé à l'alinéa a) du paragraphe 1er du présent article.»

Article IV

Le présent protocole sera ouvert le 24 février 1988 à Mont réal à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 9 au 24 février 1988. Après le 1er mars 1988, il sera ouvert à la signature de tous les États à Londres, à Moscou, à Washington et à Montréal, jusqu'à son entrée en vigueur conformément à l'article VI.

Article V

1. Le présent protocole sera soumis à la ratification des États signataires.
2. Tout État qui n'est pas État contractant à la convention peut ratifier le présent protocole si en même temps il ratifie la convention, ou adhère à la convention, conformément à l'article 15 de celle-ci.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès des gouvernements des États-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, ou de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, qui sont désignés par les présentes comme dépositaires.

Article VI

1. Lorsque le présent protocole aura réuni les ratifications de dix États signataires, il entrera en vigueur entre ces États le trentième jour après le dépôt du dixième instrument de ratification. À l'égard de chaque État qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le trentième jour après le dépôt de son instrument de ratification.

2. Dès son entrée en vigueur, le présent protocole sera enregistré par les dépositaires, conformément aux dispositions de l'article 102 de la Charte des Nations Unies et de l'article 83 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944).

Article VII

1. Après son entrée en vigueur, le présent protocole sera ouvert à l'adhésion de tout État non signataire.

2. Tout État qui n'est pas État contractant à la convention peut adhérer au présent protocole si en même temps il ratifie la convention, ou adhère à la convention, conformément à l'article 15 de celle-ci.

3. Les instruments d'adhésion seront déposés auprès des dépositaires et l'adhésion produira ses effets le trentième jour après ce dépôt.

Article VIII

1. Toute Partie au présent protocole pourra le dénoncer par voie de notification écrite adressée aux dépositaires.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les dépositaires.

3. La dénonciation du présent protocole n'aura pas d'elle-même l'effet d'une dénonciation de la convention.

4. La dénonciation de la convention par un État contractant à la convention complétée par le présent protocole aura aussi l'effet d'une dénonciation du présent protocole.

Article IX

1. Les dépositaires informeront rapidement tous les États qui auront signé le présent protocole ou y auront adhéré, ainsi que tous les États qui auront signé la convention ou y auront adhéré:

a) de la date de chaque signature et de la date du dépôt de chaque instrument de ratification du présent protocole ou d'adhésion à celui-ci;

b) de la réception de toute notification de dénonciation du présent protocole, et de la date de cette réception.

2. Les dépositaires notifieront également aux États mentionnés au paragraphe 1er de la date à laquelle le présent protocole est entré en vigueur conformément à l'article VI.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé le présent protocole.

FAIT à Montréal, le vingt-quatrième jour du mois de février de l'an mil neuf cent quatre vingt-huit, en quatre originaux, chacun en quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

**CONVENTION
SUR LE MARQUAGE DES EXPLOSIFS PLASTIQUES
ET EN FEUILLES AUX FINS DE DETECTION
FAITE A MONTREAL 1991**



1991

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CONVENTION

SUR LE MARQUAGE DES EXPLOSIFS PLASTIQUES ET EN FEUILLES AUX FINS DE DETECTION

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION,

CONSCIENTS des incidences des actes de terrorisme sur la sécurité dans le monde,

EXPRIMANT leurs vives préoccupations face aux actes de terrorisme ayant pour but la destruction totale d'aéronefs, d'autres moyens de transport et d'autres cibles,

PRÉOCCUPÉS par le fait que des explosifs plastiques et en feuilles ont été utilisés pour l'accomplissement de tels actes de terrorisme,

CONSIDÉRANT que le marquage des explosifs aux fins de détection contribuerait grandement à la prévention de ces actes illicites,

RECONNAISSANT qu'afin de prévenir ces actes illicites, il est nécessaire d'établir d'urgence un instrument international obligeant les États à adopter des mesures de nature à garantir que les explosifs plastiques et en feuilles soient dûment marqués,

CONSIDÉRANT la Résolution 635 du Conseil de sécurité des Nations Unies du 14 juin 1989, ainsi que la Résolution 44/29 de l'Assemblée générale des Nations Unies du 4 décembre 1989 priant instamment l'Organisation de l'aviation civile internationale d'intensifier les travaux qu'elle mène pour mettre au point un régime international de marquage des explosifs plastiques ou en feuilles aux fins de détection,

TENANT COMPTE DE la Résolution A27-8 adoptée à l'unanimité par l'Assemblée (27^e session) de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui a approuvé, en lui attribuant la priorité absolue, la préparation d'un nouvel instrument international concernant le marquage des explosifs plastiques ou en feuilles aux fins de détection,

NOTANT avec satisfaction le rôle joué par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale dans la préparation de la convention ainsi que sa volonté d'assumer les fonctions liées à la mise en application de cette convention,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

Article I

Aux fins de la présente convention:

1. Par «explosifs», il faut entendre les produits explosifs communément appelés «explosifs plastiques», y compris les explosifs sous forme de feuille souple ou élastique, qui sont décrits dans l'annexe technique à la présente convention.

2. Par «agent de détection», il faut entendre une substance décrite dans l'annexe technique à la présente convention qui est ajoutée à un explosif pour le rendre détectable.

3. Par «marquage», il faut entendre l'adjonction à un explosif d'un agent de détection conformément à l'annexe technique à la présente convention.

4. Par «fabrication», il faut entendre tout processus, y compris le retraitement, qui aboutit à la fabrication d'explosifs.

5. Les «engins militaires dûment autorisés» comprennent, sans que la liste soit exhaustive, les obus, bombes, projectiles, mines, missiles, roquettes, charges creuses, grenades et perforateurs fabriqués exclusivement à des fins militaires ou de police conformément aux lois et règlements de l'État partie concerné.

6. Par «État producteur», il faut entendre tout État sur le territoire duquel des explosifs sont fabriqués.

Article II

Tout État partie prend les mesures nécessaires et effectives pour interdire et empêcher la fabrication sur son territoire d'explosifs non marqués.

Article III

1. Tout État partie prend les mesures nécessaires et effectives pour interdire et empêcher l'entrée sur son territoire ou la sortie de son territoire, d'explosifs non marqués.

2. Le paragraphe précédent ne s'applique pas aux déplacements, à des fins non contraires aux objectifs de la présente convention, par les autorités d'un État partie exerçant des fonctions militaires ou de police, des explosifs non marqués sur lesquels cet État partie exerce un contrôle conformément au paragraphe I de l'article IV.

Article IV

1. Tout État partie prend les mesures nécessaires pour exercer un contrôle strict et effectif sur la détention et les échanges des explosifs non marqués qui ont été fabriqués ou introduits sur son territoire avant l'entrée en vigueur de la présente convention à l'égard de cet État, pour empêcher qu'ils soient détournés ou utilisés à des fins contraires aux objectifs de la présente convention.

2. Tout État partie prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que tous les stocks d'explosifs dont il est question au paragraphe 1 du présent article qui ne sont pas détenus par ses autorités exerçant des fonctions militaires ou de police, soient détruits ou utilisés à des fins non contraires aux objectifs de la présente convention, marqués ou rendus définitivement inoffensifs, dans un délai de trois ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente convention à l'égard de cet État.

**PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE LA CONVENTION RELATIVE A
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 6 OCTOBRE 1980**

L'ASSEMBLEE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE,

S'ETANT REUNIE à Montréal, le 6 octobre 1980, en sa vingt-troisième session,

**AYANT PRIS ACTE des Résolutions A21-22 et A22-28 sur la location,
l'affrètement et la banalisation d'aéronefs en exploitation internationale,**

**AYANT PRIS ACTE du projet d'amendement a la Convention relative à l'Aviation
civile internationale établi par la 23ème session du Comité juridique,**

**AYANT PRIS ACTE du désir général des Etats contractants de permettre le
transfert de certaines fonctions et obligations de l'Etat d'immatriculation à l'Etat de
l'exploitant d'un aéronef en cas de location, d'affrètement ou de banalisation ou de
tout arrangement similaire relatif audit aéronef,**

**AYANT ESTIMÉ qu'il était nécessaire d'amender à cette fin la Convention
relative à l'Aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944,**

**1. APPROUVE, conformément aux dispositions de l'article 94, alinéa a) de
ladite Convention, l'amendement ci-après qu'il est proposé d'apporter à ladite
Convention:**

Insérer après l'article 83 le nouvel article 83 bis ci-après:

"Article 83 bis

Transfert de certaines fonctions et obligations

a) Nonobstant les dispositions des articles 12, 30, 31 et 32 a), lorsqu'un aéronef immatriculé dans un Etat contractant est exploité en vertu d'un accord de location, 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 a défaut, sa résidence permanente dans un autre Etat contractant, l'Etat d'immatriculation peut, par accord avec cet autre Etat, transférer à celui-ci tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32 a) lui confèrent, à l'égard de cet aéronef, en sa qualité d'Etat d'immatriculation. L'Etat d'immatriculation sera dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

b) Le transfert ne portera pas effet a l'égard des autres Etats contractants avant que l'accord dont il fait l'objet ait été enregistré au Conseil et rendu public conformément à l'article 83 ou que l'existence et la portée de l'accord aient été notifiées directement aux autorités de l'Etat ou des autres Etats contractants intéressés par un Etat partie à l'accord.

c) Les dispositions des alinéas a) et b) ci-dessus sont également applicables dans les cas envisagés à l'article 77.",

2.FIXE, conformément aux dispositions dudit article 94, alinéa a) de ladite Convention, à quatre-vingt-dix-huit le nombre d'Etats contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, et

3.DÉCIDE que le Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale devra établir en langues française, anglaise, espagnole et russe, chacune faisant également foi, un protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous:

- a) Le protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée.
- b) Le protocole sera ouvert à la ratification de tout État qui aura ratifié la Convention relative à l'Aviation civile internationale ou y aura adhéré.
- c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.
- d) Le protocole entrera en vigueur à l'égard des États qui l'auront ratifié le jour du dépôt du quatre-vingt-dix-huitième instrument de ratification.
- e) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du protocole.
- f) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États qui sont parties à ladite Convention la date à laquelle ledit protocole entrera en vigueur.
- g) Le protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN CONSEQUENCE, conformément à la décision ci-dessus de l'Assemblée,
Le présent protocole a été établi par le Secrétaire générale de l'Organisation.

EN FOI DE QUOI, le Président et le Secrétaire général de la vingt-troisième session de l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, dûment autorisés à cet effet par l'Assemblée, ont apposé leur signature au présent protocole.

FAIT à Montréal le six octobre de l'an mil neuf cent quatre-vingt, en un seul document dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chacun des textes faisant également foi. Le présent protocole sera déposé dans les archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et des copies certifiées conformes

seront transmises par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les États parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944.

R.S. Nyaga

*Président de la 23^e session
de l'Assemblée*

Yves Lambert

Secrétaire général

TITRE

PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (ARTICLE 3 bis), SIGNE A MONTREAL LE 10 MAI 1984

Résumé

Adopté par consensus le 10 mai 1984 au cours de la 25^{ème} session extraordinaire de l'Assemblée, le présent Protocole traite des problèmes d'interception et d'autres mesures de police concernant les aéronefs civils en vol et fait, selon l'article 3 bis :

- obligation aux Etats de s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol ;
- obligation, en cas d'interception, de ne pas mettre en danger la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité desdits aéronefs ;
- droit aux Etats d'exiger l'atterrissage à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans autorisation, survole leur territoire ou s'il a des motifs raisonnables de conclure qu'il est utilisé à des fins incompatibles avec les buts de la Convention.

PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE LA CONVENTION RELATIVE A
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 10 MAI 1984



1984

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

10

**PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE LA CONVENTION RELATIVE A
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 10 MAI 1984**

L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE,

S'ÉTANT RÉUNIE à Montréal, le 10 mai 1984, en sa vingt-cinquième session (extraordinaire),

AYANT PRIS ACTE que 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,

AYANT PRIS ACTE 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,

AYANT PRIS ACTE qu'il est nécessaire que l'aviation civile internationale puisse se développer de manière sûre et ordonnée,

AYANT PRIS ACTE que, conformément aux considérations élémentaires d'humanité, la sécurité et la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs civils doivent être assurées,

AYANT PRIS ACTE du fait que, dans la Convention relative à l'Aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944, les États contractants

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

- 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, et
- conviennent de ne pas employer l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la Convention,

AYANT PRIS ACTE de la détermination des États contractants de prendre des mesures appropriées visant à empêcher la violation de l'espace aérien des autres États et l'utilisation de l'aviation civile à des fins incompatibles avec les buts de la Convention et de renforcer la sécurité de l'aviation civile internationale,

AYANT PRIS ACTE du désir général des États contractants de réaffirmer le principe du non-recours à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol,

1. DÉCIDE qu'il est souhaitable d'amender en conséquence la Convention relative à l'Aviation civile internationale, faite à Chicago le 7 décembre 1944,

2. APPROUVE, conformément aux dispositions de l'article 94, alinéa a), de la Convention mentionnée ci-dessus, l'amendement ci-après qu'il est proposé d'apporter à ladite Convention:

Insérer, après l'article 3, un nouvel article 3 bis:

"Article 3 bis

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 Unies.

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 contractants 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'alinéa 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'alinéa b) du présent article. À cette fin, chaque État contractant prend routes 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 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'alinéa a) et ne déroge pas aux alinéas b) et c) du présent article."

3. **FIXE**, conformément à la disposition dudit article 94, alinéa a), de ladite Convention, à cent deux le nombre d'États contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, et

4. DÉCIDE que le Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale établira en langues française, anglaise, espagnole et russe, chacune faisant également foi, un protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous:

- a) Le protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée.
- b) Le protocole sera ouvert à la ratification de l'Etat qui aura ratifié la Convention relative à l'Aviation civile internationale ou y aura adhéré.
- c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.
- c) Le protocole entrera en vigueur à l'égard des États qui l'auront ratifié le jour du dépôt du cent deuxième instrument de ratification.
- e) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du protocole.
- f) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États qui sont parties à ladite Convention la date à laquelle ledit protocole entrera en vigueur.
- g) Le protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN CONSÉQUENCE, conformément à la décision ci-dessus de l'Assemblée,

Le présent protocole a été établi par le Secrétaire général de l'Organisation.

EN FOI DE QUOI, le Président et le Secrétaire général de la vingt-cinquième session (extraordinaire) de l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, dûment autorisés à cet effet par l'Assemblée, ont apposé leur signature au présent protocole.

FAIT à Montréal le 10 mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-quatre, en un seul document dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chacun des textes faisant également foi. Le présent protocole sera déposé dans les archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et des copies certifiées conformes seront transmises par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les États parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944.

Assad Kotaite
Président de la 25ème session
(extraordinaire) de l'Assemblée

Yves Lambert
Secrétaire général

TITRE

**PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION
RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
(ARTICLE 56), SIGNE A MONTREAL LE 6 OCTOBRE 1989**

Résumé

Cet amendement de l'article 56 adopté par l'Assemblée au cours de sa 27^{ème} Session de 1989, prévoit de porter de 15 à 19 le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne. Le précédent amendement, daté du 7 juillet 1971, avait porté ce nombre à 15.

PROCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE L'ARTICLE 56 DE LA CONVENTION RELATIVE
A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 6 OCTOBRE 1989



1989

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE L'ARTICLE 56 DE LA CONVENTION RELATIVE
A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 6 OCTOBRE 1989**

L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

S'étant RÉUNIE à Montréal le 6 octobre 1989, en sa vingt-septième session,

AYANT PRIS ACTE du désir général des États contractants d'augmenter le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne,

AYANT JUGÉ qu'il convenait de porter de quinze à dix-neuf le nombre des membres de cet organe,

AYANT JUGÉ nécessaire d'amender à cette fin la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le septième jour de décembre 1944,

1. **APPROUVE**, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention précitée, le projet suivant d'amendement de ladite Convention

«Remplacer l'expression "quinze membres" par "dix-neuf membres" dans l'article 56 de la Convention»;

2. **FIXE** à cent huit le nombre d'États contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de ladite Convention;

3. DÉCIDE que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale établira dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chacune faisant également foi, un protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous:

- a) Le Protocole sera signé par le Président et par le Secrétaire général de l'Assemblée.
- b) Il sera soumis à la ratification de tout État contractant qui a ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ou y a adhéré.
- c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- d) Le Protocole entrera en vigueur le jour du dépôt du cent huitième instrument de ratification à l'égard des États qui l'auront ratifié.
- e) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du Protocole.
- f) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États parties à ladite Convention la date à laquelle ledit Protocole entrera en vigueur.
- g) Le Protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN CONSÉQUENCE, conformément à la décision ci-dessus de l'Assemblée,

Le présent Protocole a été établi par le Secrétaire général de l'Organisation.

EN FOI DE QUOI, le Président et le Secrétaire général de la vingt-septième session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dûment autorisés à cet effet par l'Assemblée, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Montréal le 6 octobre 1989 de l'an mil neuf cent quatre-vingt-neuf, en un seul document dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chacun des textes faisant également foi. Le présent Protocole sera déposé dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale et des copies certifiées conformes seront transmises par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les États parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944

A. Alegria
*Président de la 27^e session
de l'Assemblée*

S.S. Sidhu
Secrétaire général

38

**PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE L'ARTICLE 50 a) DE LA CONVENTION
RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 26 OCTOBRE 1990**



1990

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

۳۳

**PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE L'ARTICLE 50 a) DE LA CONVENTION
RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 26 OCTOBRE 1990**

L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

S'ÉTANT RÉUNIE à Montréal le 25 octobre 1990, en sa vingt-huitième session (extraordinaire),

AYANT PRIS ACTE du désir d'un grand nombre d'États contractants d'augmenter le nombre des membres du Conseil afin d'assurer un meilleur équilibre au moyen d'une représentation plus large des États contractants,

AYANT JUGÉ qu'il convenait de porter de trente-trois à trente-six le nombre des membres de cet organe,

AYANT JUGÉ nécessaire d'amender à cette fin la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le septième jour de décembre 1944,

1. APPROUVE, en vertu des dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention précitée, le projet suivant d'amendement de ladite Convention

«Amender la deuxième phrase de l'alinéa a) de l'article 50 de la Convention en remplaçant les mots "trente-trois" par "trente-six" . »

2. FIXE à cent huit le nombre d'États contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur de l'amendement proposé, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de ladite Convention;

3. DÉCIDE que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale établira dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chacune faisant également foi, un protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous:

- a) Le Protocole sera signé par le Président et par le Secrétaire général de l'Assemblée.
- b) Il sera soumis à la ratification de tout État qui a ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ou y a adhéré.
- c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.
- d) Le Protocole entrera en vigueur le jour du dépôt du cent huitième instrument de ratification à l'égard des États qui l'auront ratifié.
- e) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du Protocole.
- f) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États parties à ladite Convention la date à laquelle ledit Protocole entrera en vigueur.
- g) Le Protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN CONSÉQUENCE, conformément à la décision ci-dessus de l'Assemblée,

Le présent Protocole a été établi par le Secrétaire général de l'Organisation.

EN FOI DE QUOI, le Président et le Secrétaire général de la vingt-huitième session (extraordinaire) de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale, dûment autorisés à cet effet par l'Assemblée, ont apposé leur signature au présent Protocole.

FAIT à Montréal le vingt-sixième jour d'octobre de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix, en un seul document dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chacun des textes faisant également foi. Le présent Protocole sera déposé dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale et des copies certifiées conformes seront transmises par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les États parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le septième jour de décembre 1944.

Assad Kotaite
*Président de la vingt-huitième session (extraordinaire)
de l'Assemblée*

S.S. Sidhu
Secrétaire général

TITRE

PROTOCOLE CONCERNANT UN AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CLAUSE FINALE, TEXTE RUSSE), SIGNE A MONTREAL LE 30 SEPTEMBRE 1977

Résumé

Il s'agit d'un amendement du dernier paragraphe de la Convention de Chicago adopté à Montréal lors de la 22^{ème} Session de l'Assemblée. Conformément à cet amendement, en plus du texte de la Convention en langues française, anglaise et espagnole, il y aura également le texte de la Convention en langue russe et ce texte de la Convention fait également foi.

03

PROTOCOLE CONCERNANT UN AMENDEMENT
DE LA CONVENTION RELATIVE A
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 30 SEPTEMBRE 1977



1977

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

71

**PROTOCOLE CONCERNANT UN AMENDEMENT
DE LA CONVENTION RELATIVE A
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 30 SEPTEMBRE 1977**

L'ASSEMBLEE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE,

S'ETANT REUNIE, lors de sa vingt-deuxième session à Montréal, le 30 septembre 1977,

AYANT NOTE la Résolution A21-13 relative au texte authentique en langue russe de la Convention relative à l'Aviation civile internationale,

AYANT NOTE que les Etats contractants ont manifesté le désir général d'un texte authentique de ladite Convention en langue russe,

AYANT JUGE nécessaire d'amender, aux fins précitées, la Convention relative à l'Aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

1. APPROUVE, conformément aux dispositions de l'Article 94, alinéa a) de ladite Convention, l'amendement ci-après qu'il est proposé d'apporter à ladite Convention:

Remplacer le texte actuel du dernier paragraphe de la Convention par le texte ci-après:

" 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 Etats-Unis d'Amérique et des

copies certifiées conformes seront transmises par ce gouvernement aux gouvernements de tous les Etats qui signeront la présente Convention ou y adhéreront. La présente Convention sera ouverte à la signature à Washington (D.C.).",

2. **FIXE**, conformément aux dispositions dudit Article 94, alinéa a) de ladite Convention, à quatre-vingt-quatorze le nombre d'Etats contractants dont la ratification dudit amendement proposé est nécessaire pour que ledit amendement entre en vigueur et
3. **DECIDE** que le Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale établira un protocole dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chaque texte faisant également foi, incorporant l'amendement proposé précité et les éléments ci-après:

EN CONSEQUENCE, conformément à la décision ci-dessus de l'Assemblée,

Le présent protocole a été établi par le Secrétaire général de l'Organisation.

Le protocole sera ouvert à la ratification de tout Etat qui aura ratifié ladite Convention relative à l'Aviation civile internationale ou y aura adhéré.

Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

Le protocole entrera en vigueur à l'égard des Etats qui l'auront ratifié à la date à laquelle le quatre-vingt-quatorzième instrument de ratification aura été déposé.

Le Secrétaire général avisera immédiatement tous les Etats contractants de la date de dépôt de chaque ratification du protocole.

Le Secrétaire général avisera immédiatement tous les Etats parties à ladite Convention de la date à laquelle le protocole entrera en vigueur.

A l'égard de tout Etat contractant qui ratifiera le protocole après ladite date, le protocole entrera en vigueur à la date du dépôt de son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, le Président et le Secrétaire général de la vingt-deuxième session de l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, dûment autorisés à cet effet par l'Assemblée, ont apposé leur signature au présent protocole.

FAIT à Montréal le trente septembre de l'an mil neuf cent soixante-dix-sept, en un seul document dans les langues française, anglaise, espagnole et russe, chacun des textes faisant également foi. Le présent protocole sera déposé dans les archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et des copies certifiées conformes seront transmises par le Secrétaire général de l'organisation à tous les Etats parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944.

K.O. Rattray

*Président de la 22ème session
de l'Assemblée*

Yves Lambert

Secrétaire général

CONVENTION POUR LA REPRESSION
D'ACTES ILLICITES DIRIGES CONTRE
LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE
SIGNE A MONTREAL LE 23 SEPTEMBRE 1971



1971

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

CONVENTION POUR LA REPRESSION D'ACTES ILLICITES DIRIGES CONTRE LA SECURITE DE L'AVIATION CIVILE

LES ETATS PARTIES A LA PRESENTE CONVENTION,

CONSIDERANT que les actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile compromettent la sécurité des personnes et des biens, gênent sérieusement l'exploitation des services aériens et minent la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile,

CONSIDERANT que de tels actes les préoccupent gravement,

CONSIDÉRANT que, dans le but de prévenir ces actes, il est urgent de prévoir des mesures appropriées en vue de la punition de leurs auteurs,

SONT CONVENUS DES DISPOSITIONS SUIVANTES:

ARTICLE 1er

1. Commet une infraction pénale toute personne qui illicitement et intentionnellement:

- a) accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, Si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef;
- b) détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent Inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol;

- c) place ou fait placer sur un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol;
 - d) détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, Si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol;
 - e) Communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.
2. Commet également une infraction pénale toute personne qui:
- a) tente de commettre l'une des infractions énumérées au paragraphe 1er du présent article;
 - b) est le complice de la personne qui commet ou tente de commettre l'une de ces infractions.

ARTICLE 2

Aux fins de la présente convention:

- a) un aéronef est considéré comme étant en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement; en cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et biens à bord;

- b) un aéronef est considéré comme étant en service depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt-quatre heures suivant tout atterrissage; la période de service s'étend en tout état de cause à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol au sens de l'alinéa a du présent paragraphe.

ARTICLE 3

Tout Etat contractant s'engage à réprimer de peines sévères les infractions énumérées à l'article 1er.

ARTICLE 4

1. La présente convention ne s'applique pas aux aéronefs utilisés à des fins militaires, de douane ou de police.
2. Dans les cas visés aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1er de l'article 1er, la présente convention, qu'il s'agisse d'un aéronef en vol international ou d'un aéronef en vol intérieur, ne s'applique que:
 - a) si le lieu réel ou prévu du décollage ou de l'atterrissage de l'aéronef est situé hors du territoire de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef; ou
 - b) si l'infraction est commise sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.
3. Nonobstant les dispositions du paragraphe 2 du présent article, dans les cas visés aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1er de l'article 1er, la présente convention s'applique également si l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction est découvert sur le territoire d'un Etat autre que l'Etat d'immatriculation de l'aéronef.

4. En ce qui concerne les Etats visés à l'article 9 et dans les cas prévus aux alinéas a, b, c et e du paragraphe 1er de l'article 1er, la présente convention ne s'applique pas si les lieux mentionnés à l'alinéa a du paragraphe 2 du présent article sont situés sur le territoire d'un seul des Etats visés à l'article 9, à moins que l'infraction soit commise ou que l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction soit découvert sur le territoire d'un autre Etat.

5. Dans les cas visés à l'alinéa d du paragraphe 1er de l'article 1er, la présente convention ne s'applique que si les installations et services de navigation aérienne sont utilisés pour la navigation aérienne internationale.

6. Les dispositions des paragraphes 2, 3, 4 et 5 du présent article s'appliquent également dans les cas prévus au paragraphe 2 de l'article 1er.

ARTICLE 5

1. Tout Etat contractant prend les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins de connaître des infrastructures dans les cas suivants:

- a) si l'infraction est commise sur le territoire de cet Etat;
- b) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef immatriculé dans cet Etat;
- c) si l'aéronef à bord duquel l'infraction est commise atterrit sur son territoire avec l'auteur présumé de l'infraction se trouvant encore à bord;
- d) si l'infraction est commise à l'encontre ou à bord d'un aéronef donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans ledit Etat.

2. Tout Etat contractant prend également les mesures nécessaires pour établir sa compétence aux fins (le connaître des infractions prévues aux alinéas a, b et c du paragraphe 1er de l'article 1er, ainsi qu'au paragraphe 2 du même article, pour autant que ce dernier paragraphe concerne lesdites infractions, dans le cas où l'auteur présumé de l'une d'elles se trouve sur son territoire et où ledit Etat ne l'extrade pas conformément à l'article 8 vers l'un des Etats visés au paragraphe 1er du présent article.

3. La présente convention n'écarte aucune compétence pénale exercée conformément aux lois nationales.

ARTICLE 6

1. S'il estime que les circonstances le justifient, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouve l'auteur ou l'auteur présumé de l'infraction assure la détention de cette personne ou prend toutes autres mesures nécessaires pour assurer sa présence. Cette détention et ces mesures doivent être conformes à la législation dudit Etat; elles ne peuvent être maintenues que pendant le délai nécessaire à l'engagement de poursuites pénales ou d'une procédure d'extradition.

2. Ledit Etat procède immédiatement à une enquête préliminaire en vue d'établir les faits.

3. Toute personne détenue en application du paragraphe 1er du présent article communique immédiatement avec le plus proche représentant qualifié de l'Etat dont elle a la nationalité; toutes facilités lui sont accordées à cette fin.

4. Lorsqu'un Etat a mis une personne en détention conformément aux dispositions du présent article, il avise immédiatement de cette détention, ainsi que des circonstances qui la justifient, les Etats mentionnés au paragraphe 1er de l'article 5, l'Etat dont la personne détenue a la nationalité et, s'il le juge opportun, tous autres Etats intéressés. L'Etat qui procède à l'enquête préliminaire visée au paragraphe 2 du présent article en communique rapidement les conclusions auxdits Etats et leur indique s'il entend exercer sa compétence.

ARTICLE 7

L'Etat contractant sur le territoire duquel l'auteur présumé de l'une des infractions est découvert, s'il n'extrade pas ce dernier, soumet l'affaire, sans aucune exception et que l'infraction ait ou non été commise sur son territoire, à ses autorités compétentes pour l'exercice de l'action pénale. Ces autorités prennent leur décision dans les mêmes conditions que pour toute infraction de droit commun de caractère grave conformément aux lois de cet Etat.

ARTICLE 8

1. Les infractions sont de plein droit comprises comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition conclu entre Etats contractants. Les Etats contractants s'engagent à comprendre les infractions comme cas d'extradition dans tout traité d'extradition à conclure entre eux.

2. Si un Etat contractant qui subordonne l'extradition à l'existence d'un traité est saisi d'une demande d'extradition par un autre Etat contractant avec lequel il n'est pas lié par un traité d'extradition, il a la latitude de considérer la présente convention comme constituant la base juridique de l'extradition en ce qui concerne les infractions. L'extradition est subordonnée aux autres conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

3. Les Etats contractants qui ne subordonnent pas l'extradition à l'existence d'un traité reconnaissent les infractions comme cas d'extradition entre eux dans les conditions prévues par le droit de l'Etat requis.

4. Entre Etats contractants, les infractions sont considérées aux fins d'extradition contre ayant été commises tant au lieu de leur perpétration que sur le territoire des Etats tenus d'établir leur compétence en vertu des alinéas b, c et d du paragraphe 1er de l'article 5.

ARTICLE 9

Les Etats contractants qui constituent pour le transport aérien des organisations d'exploitation en commun ou des organismes internationaux d'exploitation qui exploitent des aéronefs faisant l'objet d'une immatriculation commune ou internationale désignent, pour chaque aéronef, suivant les modalités appropriées, l'Etat qui exerce la compétence et aura les attributions de l'Etat d'immatriculation aux fins de la présente convention. Ils aviseront de cette désignation l'organisation de l'Aviation civile internationale, qui en informera tous les Etats Parties à la présente convention.

ARTICLE 10

1. Les Etats contractants s'engagent, conformément au droit international et national, à s'efforcer de prendre les mesures raisonnables en vue de prévenir les infractions visées à l'article 1er.

2. Lorsque le vol d'un aéronef a été retardé ou interrompu du fait de la perpétration de l'une des infractions prévues à l'article 1er, tout Etat contractant sur le territoire duquel se trouvent l'aéronef, les passagers ou l'équipage facilite aux passagers et à l'équipage la poursuite de leur voyage aussitôt que possible. Il restitue sans retard l'aéronef et sa cargaison à ceux qui ont le droit de les détenir.

ARTICLE 11

1. Les Etats contractants s'accordent l'entraide judiciaire la plus large possible dans toute procédure pénale relative aux infractions. Dans tous les cas, la loi applicable pour l'exécution d'une demande d'entraide est celle de l'Etat requis.

2. Toutefois, les dispositions du paragraphe 1er du présent article n'affectent pas les obligations découlant des dispositions de tout autre traité de caractère bilatéral ou multilatéral qui régît ou régira, en tout ou en partie, le domaine de l'entraide judiciaire en matière pénale.

ARTICLE 12

Tout Etat contractant qui a lieu de croire que l'une des infractions prévues à l'article 1er sera commise fournit, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession aux Etats qui à son avis seraient les Etats visés au paragraphe 1er de l'article 5.

ARTICLE 13

Tout Etat contractant communique aussi rapidement que possible au Conseil de l'Organisation de l'Aviation civile^{1/2} internationale, en conformité avec les dispositions de sa législation nationale, tous renseignements utiles en sa possession relatifs:

- a) aux circonstances de l'infraction;
- b) aux mesures prises en application du paragraphe 2 de l'article 10;
- c) aux mesures prises à l'égard de l'auteur ou de l'auteur présumé de l'infraction et notamment au résultat de toute procédure d'extradition ou de toute autre procédure judiciaire.

ARTICLE 14

1. Tout différend entre des Etats contractants concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de Justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque Etat pourra, au moment où il signera ou ratifiera la présente convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres États contractants ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout Etat contractant qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout Etat contractant qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée aux gouvernements dépositaires.

ARTICLE 15

1. La présente convention sera ouverte le 25 septembre 1971 à Montréal à la signature des Etats participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 8 au 23 septembre 1971 (ci-après dénommée "la Conférence de Montréal). Après le 10 octobre 1971, elle sera ouverte à la signature de tous Les Etats à Washington, à Londres et à Moscou. Tout Etat qui n'aura pas signé la convention avant qu'elle soit entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente Convention est soumise à la ratification des Etats signataires. Les instruments de ratification ainsi que les instruments d'adhésion seront déposés auprès des gouvernements des Etat-Unis d'Amérique, du Royaume-Uni de Grande Bretagne et d'Irlande du Nord et de l'Union des Républiques socialistes soviétiques, qui sont désignés par Les présentes comme les gouvernements dépositaires.

3. La présente convention entrera en vigueur trente jours après La date du dépôt des instruments de ratification de dix Etats signataires qui sont participé à la Conférence de Montréal.

4. Pour les autres Etats, la présente convention entrera en vigueur à la date de son entrée en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article ou trente jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification ou d'adhésion, si cette seconde date est postérieure à la première.

5. Les gouvernements dépositaires informeront rapidement tous les Etats qui signeront la présente convention ou y adhéreront de la date de chaque signature, de la date de dépôt de chaque instrument de ratification ou d'adhésion, de la date d'entrée en vigueur de la présente convention ainsi que de toutes autres communications.

6. Dès son entrée en vigueur, La présente convention sera enregistrée par les gouvernements dépositaires conformément aux dispositions de l'article 102 de la Charte des Nations Unies et conformément aux dispositions de l'article 85 de la Convention relative à l'Aviation civile internationale (Chicago, 1944).

ARTICLE 16

1. Tout Etat contractant peut dénoncer la présente convention par voie de notification écrite adressée aux gouvernements dépositaires.

2. La dénonciation prendra effet six mois après la date à laquelle la notification aura été reçue par les gouvernements dépositaires.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal, le vingt-troisième jour du mois de septembre de l'an mil neuf cent soixante et onze, en trois exemplaires originaux comprenant chacun quatre textes authentiques rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.

TITRE

**PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION DE LA
CONVENTION RELATIVE AUX DOMMAGES CAUSES AUX TIERS A
LA SURFACE PAR DES AERONEFS ETRANGERS SIGNEE A ROME
LE 07 OCTOBRE 1952,
SIGNE A MONTREAL LE 23 SEPTEMBRE 1978**

Résumé

Adopté à l'unanimité le 23 Septembre 1978, le présent Protocole traite des questions de responsabilité du transporteur. Ainsi, lorsque l'aéronef est immatriculé en tant que propriété de l'Etat, la responsabilité de dommages causés au tiers à la surface, incombe à la personne chargée de son exploitation.

Au cas où les dommages concerneraient à la fois des pertes de vies humaines ou de lésions et des dommages aux biens, il est exigé la totalité du montant de réparation et ce, par priorité.

Le montant de la réparation est désormais exprimé en Droits de tirage spéciaux (DTS) tels que définis par le Fonds Monétaire International.

PROCOLE PORTANT MODIFICATION
DE LA CONVENTION RELATIVE
AUX DOMMAGES CAUSES AUX TIERS
A LA SURFACE PAR DES AERONEFS ETRANGERS,
SIGNEE A ROME LE 7 OCTOBRE 1952
SIGNE A MONTREAL LE 23 SEPTEMBRE 1978



1978

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**PROTOCOLE PORTANT MODIFICATION
DE LA CONVENTION RELATIVE
AUX DOMMAGES CAUSES AUX TIERS
A LA SURFACE PAR DES AERONEFS ETRANGERS,
SIGNEE A ROME LE 7 OCTOBRE 1952**

LES GOUVERNEMENTS SOUSSIGNES

CONSIDERANT qu'il est souhaitable d'amender la Convention Relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée a Rome le 7 octobre 1952,

SONT CONVENUS DE CE QUI SUT:

CHAPITRE PREMIER

AMENDEMENTS A LA CONVENTION

Article premier

La Convention que les dispositions du présent Chapitre modifient est la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers signée à Rome le 7 octobre 1952.

Article II

A l'Article 2 de la Convention le paragraphe 4 suivant est ajouté:

"4. Si l'aéronef est immatriculé en tant que propriété d'un Etat, la responsabilité incombe à la personne chargée, conformément à la législation dudit Etat, de son exploitation."

Article III

L'Article 11 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 11

1. Sous réserve des dispositions de l'Article 12, le montant de la réparation dû par l'ensemble des personnes responsables aux termes de la présente Convention pour un dommage donnant lieu à réparation aux termes de l'Article premier ne pourra excéder, par aéronef et par événement:

a) 300 000 Droits de Tirage spéciaux pour les aéronefs dont le poids est inférieur ou égal à 2 000 kilogrammes;

b) 300 000 Droits de Tirage spéciaux plus 175 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme excédant 2 000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 2000 kilogrammes et inférieur ou égal à 6000 kilogrammes;

c) 1 000 000 de Droits de Tirage spéciaux plus 62,5 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 6000 kilogrammes et inférieur à 30000 kilogrammes;

(d) 2 500 000 Droits de tirage spéciaux plus 65 Droits de Tirage spéciaux par kilogramme excédant 30000 kilogrammes pour les aéronefs dont le poids est supérieur à 30 000 kilogrammes.

2. La responsabilité en cas de mort ou de lésions ne pourra excéder 125 000 Droits de Tirage spéciaux par personne tuée ou lésée.

3. Par "poids" il faut entendre le poids maximum de l'aéronef autorisé au décollage par le certificat de navigabilité, non compris les effets du gaz de gonflage s'il y a lieu.

4. Les sommes indiquées en Droits de Tirage spéciaux aux paragraphes 1 et 2 du présent article sont considérées comme se rapportant au Droit de Tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera en cas d'instance judiciaire suivant la valeur de ces monnaies en Droit de Tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat contractant qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur en Droit de Tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un Etat contractant qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet Etat contractant.

Toutefois, les Etats qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article et de ce paragraphe peuvent au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité prévue par la présente Convention est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, de la façon suivante:

- a) 4.500.000 unités monétaires pour des aéronefs visés à l'alinéa a) du paragraphe 1 du présent article,
- b) 4.500000 unités monétaires plus 2.625 unités monétaires par kilogramme pour les aéronefs visés à l'alinéa b) du paragraphe 1 du présent article;
- c) 15 000000 d'unités monétaires plus 937,5 unités monétaires par kilogramme pour les aéronefs visés a l'alinéa c) du paragraphe 1 du présent article;
- d) 37500000 unités monétaires plus 975 unités monétaires par kilogramme pour les aéronefs visés à l'alinéa d) du paragraphe 1 du présent article;
- e) 1 875 000 unités monétaires en cas de mort ou de lésions visées au paragraphe 2 du présent article.

- 4 -

L'unité monétaire visée dans ce paragraphe correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Cette somme peut être convertie dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de cette somme en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'Etat en cause."

Article IV

L'Article 14 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 14

Si le montant total des indemnités fixées excède la limite de responsabilité applicable en vertu des dispositions de la présente Convention, les règles suivantes sont appliquées, en tenant compte des dispositions du paragraphe 2 de l'Article 11:

a) Si les indemnités concernent soit uniquement des pertes de vie humaine ou des lésions, soit uniquement des dommages causés aux biens, elles font l'objet d'une réduction proportionnelle à leur montant respectif.

b) Si les indemnités concernent à la fois des pertes de vie humaine ou des lésions et des dommages aux biens, la totalité du montant de la somme à distribuer est affectée par priorité à la réparation des pertes de vie humaine ou des lésions et allouée proportionnellement au montant des réparations. Le solde de la somme à distribuer, si un tel solde existe, est réparti proportionnellement aux indemnités concernant les dommages matériels."

Article V

Dans le titre du Chapitre III, le mot "SURETES" est supprimé et remplacé par "GARANTIES".

Article VI

A l'Article 15 de la Convention -

a) le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"1. Tout Etat contractant peut exiger que la responsabilité de l'exploitant d'un aéronef visé au paragraphe 1 de l'Article 23 soit couverte par une assurance ou par une autre garantie à concurrence des limites de responsabilité applicables aux termes de l'Article 11 pour les dommages donnant lieu à réparation aux termes de l'Article premier et pouvant survenir sur son territoire. L'exploitant fournira la preuve de la garantie accordée si l'Etat survolé le demande."

b) les paragraphes 2, 3, 4, 5 et 6 sont supprimés;

c) le paragraphe 7 devient le paragraphe 2 et se lit comme suit:

"2. Chaque Etat contractant survolé peut à tout moment demander à l'Etat d'immatriculation de l'aéronef, à l'Etat de l'exploitant ou à tout autre Etat contractant où ont été fournies des garanties, de procéder à un échange de vues, s'il estime que l'assureur ou une autre personne qui fournit une garantie n'est pas financièrement capable de faire face aux obligations imposées par la présente Convention."

d) le paragraphe 8 devient le paragraphe 3; les mots "sûretés exigées" sont supprimés et remplacés par les garanties requises";

e) le paragraphe 9 est supprimé.

Article VII

A l'Article 16 de la Convention -

a) aucune modification n'est apportée au paragraphe 1 du texte français jusqu'à l'alinéa a);

b) l'alinéa a) du paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"a) le dommage est survenu après que la garantie a cessé d'être en vigueur. Toutefois, si la garantie expire pendant la durée du voyage, elle est prolongée jusqu'au premier atterrissage spécifié dans le plan de vol, mais pas au-delà de vingt-quatre heures."

c) l'alinéa b) du paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"b) le dommage est survenu en dehors des limites territoriales prévues par la garantie, à moins que le vol en dehors de ces limites n'ait eu pour cause la force majeure, l'assistance justifiée par les circonstances, ou une faute de pilotage de conduite ou de navigation."

d) les paragraphes 2 et 3 sont supprimés;

e) le paragraphe 4 devient le paragraphe 2 et le mot "sûreté" est supprimé et remplacé par le mot "garantie";

f) le paragraphe 5 devient le paragraphe 3 et les mots "applicable au contrat d'assurance ou de" sont supprimés et remplacés par "applicable à la garantie" à l'alinéa a) de ce paragraphe, le mot "sûreté" est supprimé et remplacé par "garantie";

g) les paragraphes 6 et 7 deviennent les paragraphes 4 et 5.

Article VIII

A l'Article 17 de la Convention -

a) le paragraphe 1 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"1. Si une garantie est fournie conformément à l'Article 15, elle doit être affectée spécialement et par préférence au paiement des indemnités dues en vertu des dispositions de la présente Convention."

b) au paragraphe 2, le mot "sûreté" est supprimé et remplacé par "garantie";

c) le paragraphe 3 est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"3. Dès qu'une demande d'indemnité a été notifiée à l'exploitant, il prendra les mesures nécessaires pour que la garantie soit maintenue à un montant égal au total des deux sommes ci-après:

a) le montant de la garantie exigible aux termes du paragraphe 2 du présent article, et

b) le montant de la demande, pour autant que celle-ci ne dépasse pas la limite de responsabilité applicable.

La somme totale ainsi établie devra être maintenue jusqu'au moment où la demande aura été réglée ou définitivement rejetée."

Article IX

L'Article 19 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Si une action en réparation n'a pas été intentée contre l'exploitant ou Si une demande d'indemnité ne lui a pas été notifiée dans un délai de six mois à compter du jour où est survenu le fait qui a produit le dommage, le demandeur n'a droit à indemnité que sur la part non distribuée de l'indemnité dont l'exploitant reste tenu, après complet règlement de toutes les demandes présentées au cours dudit délai."

Article X

A l'Article 20 de la Convention -

a) au paragraphe 4, les mots "ou de tout territoire, Etat ou province" sont supprimés et remplacés par "ou de toutes ses subdivisions politiques telles qu'Etats ou républiques, territoires ou provinces";

b) au paragraphe 9, les alinéas sont précédés des lettres a), b) et c) respectivement;

c) le paragraphe II est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"11. Les indemnités à verser en vertu d'un jugement pourront porter intérêt conformément à la loi du tribunal saisi."

d) au paragraphe 12, le mot "cinq" est supprimé et remplacé par "deux".

Article XI

A l'Article 21 de la Convention, aucune modification n'est apportée au paragraphe 2 du texte français.

Article XII

A l'Article 23 de la Convention, le paragraphe i est supprimé et remplacé par la disposition suivante:

"1. Cette Convention s'applique aux dommages visés à l'Article premier, survenus sur le territoire d'un Etat contractant et provenant d'un aéronef immatriculé dans un autre Etat contractant ou d'un aéronef, quelle qu'en soit l'immatriculation, dont l'exploitant a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente dans un autre Etat contractant."

Article XIII

L'Article 26 de la Convention est supprimé et remplacé par les dispositions suivantes:

"Article 26

La présente Convention ne s'applique pas aux dommages causés par des aéronefs utilisés dans des services militaires, de douane ou de police."

Article XIV

Après l'Article 26 de la Convention, l'article suivant est inséré:

"Article 27

La présente Convention ne s'applique pas aux dommages d'origine nucléaire."

Article XV

Les Articles 27 et 28 de la Convention deviennent les Articles 28 et 29.

Article XVI

L'Article 29 de la Convention est supprimé.

Article XVII

A l'Article 30 de la Convention, les deux derniers paragraphes sont supprimés et remplacés par les paragraphes suivants:

" - l'expression "Etat contractant" désigne tout Etat à l'égard duquel la présente Convention est en vigueur."

" - l'expression "Etat de l'exploitant" signifie tout Etat contractant, autre que l'Etat d'immatriculation, sur le territoire duquel l'exploitant a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente."

Article XVIII

Les Articles 36 et 37 sont supprimés ainsi que, dans l'Article 38, qui devient l'Article 36, les termes "ou de toute déclaration ou notification faite conformément aux Articles 36 et 37;". L'Article 39 devient l'Article 37.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS FINALES

Article XIX

Entre les Parties au présent Protocole, la Convention et le Protocole seront considérés et interprétés comme un seul et même instrument et seront dénommés Convention de Rome de 1952 amendée à Montréal en 1978.

Article XX

Jusqu'à Sa date d'entrée en vigueur, conformément à l'Article XXII, le présent Protocole restera ouvert à la signature de tous les Etats.

Article XXI

1. Le présent Protocole sera soumis à la ratification des Etats signataires.
2. La ratification du présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emportera adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.
3. Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXII

1. Lorsque le présent Protocole aura réuni les ratifications de cinq Etats signataires, il entrera en vigueur entre ces Etats le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt du cinquième instrument de ratification. A l'égard de chaque Etat qui le ratifiera par la suite, il entrera en vigueur le quatre-vingt-dixième jour après le dépôt de son instrument de ratification.
2. Dès son entrée en vigueur, le présent Protocole sera enregistré auprès de l'Organisation des Nations Unies par les soins du Secrétaire général de l'organisation de l'Aviation civile internationale.

Article XXIII

1. Après son entrée en vigueur, le présent Protocole sera ouvert à l'adhésion de tout Etat non signataire.
2. L'adhésion au présent Protocole par un Etat qui n'est pas partie à la Convention emporte adhésion à la Convention amendée par le présent Protocole.
3. L'adhésion sera effectuée par le dépôt d'un instrument d'adhésion auprès de l'organisation de l'Aviation civile internationale et produira ses effets le quatre-vingt-dixième jour après ce dépôt.

Article XXIV

1. Toute Partie au présent Protocole pourra le dénoncer par une notification faite à l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

2. La dénonciation produira ses effets six mois après la date de réception par l'Organisation de l'Aviation civile internationale de la notification de dénonciation; néanmoins, la Convention continuera à s'appliquer comme si la dénonciation n'avait pas été effectuée, en ce qui concerne les dommages visés à l'Article premier de la Convention, résultant d'un événement survenu avant l'expiration de la période de six mois.

3. Entre les Parties au présent Protocole, la dénonciation de la Convention de Rome de 1952 par l'une d'elles en vertu de l'Article 35 ne doit pas être interprétée comme une dénonciation de la Convention de Rome de 1952 amendée à Montréal en 1978.

Article XXV

Il ne sera admis aucune réserve au présent Protocole.

Article XXVI

1. Le Secrétaire général de l'organisation de l'Aviation Civile internationale doit notifier à tous Etats parties à la Convention de Rome ou à cette Convention amendée par le présent Protocole, à tous les Etats qui signeront le présent Protocole ou y adhéreront ainsi qu'à tous les Etats membres de l'organisation de Nations Unies:

a) la date du dépôt de tout instrument de ratification du présent Protocole ou d'adhésion à celui-ci, dans trente jours qui suivent la date de ce dépôt;

d) sont destinés à être incorporés ou sont incorporés en tant que partie intégrante dans des engins militaires dûment autorisés, sur le territoire de l'État de fabrication, dans les trois ans qui suivent l'entrée en vigueur de la présente convention à l'égard dudit État. Les engins ainsi produits pendant cette période de trois ans sont considérés être des engins militaires dûment autorisés aux termes du paragraphe 4 de l'article IV de la présente convention.

III. Dans la présente partie

par l'expression «dûment autorisé(e)s» employée aux alinéas a), b) et c) du paragraphe II, il faut entendre permis(es) par les dispositions législatives et réglementaires de l'État partie concerné;

l'expression «explosifs puissants» s'entend notamment de la cyclotétraméthylène-tétranitramine (octogène, HMX), du tétranitrate de pentaérythritol (penthrite, PETN) et de la cyclotriméthylènetrinitramine (hexogène, RDX).

2^e PARTIE: AGENTS DE DÉTECTION

Un agent de détection est une des substances énumérées dans le tableau ci-après. Les agents de détection décrits dans le tableau ci-dessous sont destinés à être utilisés pour rendre les explosifs plus détectables au moyen de la détection de vapeur. Dans chaque cas, l'introduction d'un agent de détection dans un explosif se fait de façon à réaliser une répartition homogène dans le produit fini. La concentration minimale d'un agent de détection dans le produit fini au moment de la fabrication est celle qui est indiquée dans le tableau.

Tableau

Désignation de l'agent de détection	Formule moléculaire	Poids moléculaire	Concentration minimale
Dinitrate d'éthylèneglycol (EGDN)	$C_2H_4(NO_3)_2$	152	0,2 % en masse
2,3-Diméthyl-2,3-dinitrobutane (DMNB)	$C_6H_{12}(NO_2)_2$	176	0,1 % en masse
para-Mononitrotoluène (p-MNT)	$C_7H_7NO_2$	137	0,5 % en masse
ortho-Mononitrotoluène (o-MNT)	$C_7H_7NO_2$	137	0,5 % en masse

Tout explosif qui, de par sa composition naturelle, contient un des agents de détection désignés à une concentration égale ou supérieure à la concentration minimale requise, est considéré comme étant marqué.

TITRE

CONVENTION POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES REGLES RELATIVES AU TRANSPORT AERIEN INTERNATIONAL, SIGNEE A MONTREAL LE 28 MAI 1999.

Résumé

Composée des différents représentants de CENT DIX HUIT (118) Etats dont le Bénin et de ONZE (11) Organisations Internationales, la conférence, suite à ses délibérations, a adopté le nouveau texte de la convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international.

En conséquence, ce texte de la nouvelle Convention l'emporte sur toutes les règles s'appliquant au transport international par voie aérienne sous le régime de Varsovie du 12 Octobre 1929.

Aux termes donc de 57 articles qui le composent contre 41 en 1929, le nouveau texte adopté cette fois-ci à Montréal le 28 mai 1999, vient refondre, moderniser et surtout appréhender pour le mieux, les conséquences tragiques des accidents d'aviation en faisant en sorte qu'une importance soit particulièrement accordée à la protection des passagers, des équipages, des travailleurs du transport aérien et du public en général. Ainsi donc, désormais :

- la responsabilité du transporteur aérien, en cas de dommage dû à un retard, une destruction, une perte ou une avarie, est limitée à 4150 Droits de Tirage Spéciaux (D.T.S) pour le passager, 1000 D.T.S pour les bagages et 17 D.T.S par colis pour les marchandises.
- Quand bien même cette limite est soumise à une révision tous les cinq ans, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité

lorsque le préjudice subi par le passager et survenu en cas de mort ou de lésion corporelle, ne dépasse guère 100 000 D.T.S.

- Il peut également, en cas d'accident entraînant la mort ou la lésion corporelle du passager, verser sans retard des avances pouvant faire l'objet d'une déduction des montants à verser ultérieurement.
- Quant aux préposés et mandataires du transporteur aérien, ils ne pourront se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité prévues que s'ils prouvent qu'ils ont agi dans l'exercice de leur fonction.
- Enfin, lorsqu'un expéditeur présente des colis de marchandises dangereuses pour leur transport par voie aérienne, il doit s'assurer que les marchandises ne sont pas interdites pour le transport par voie aérienne et qu'elles sont convenablement classées, emballées, marquées, étiquetées et accompagnées d'un document de transport de marchandises dangereuses en règle, comme spécifié dans l'Annexe 18 à la Convention de Chicago du 7 Décembre 1944.

CONVENTION

POUR L'UNIFICATION DE CERTAINES RÈGLES RELATIVES AU TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL

RECONNAISSANT l'importante contribution de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ci-après appelée la «Convention de Varsovie» et celle d'autres instruments connexes à l'harmonisation du droit aérien international privé,

RECONNAISSANT la nécessité de moderniser et de refondre la Convention de Varsovie et les instruments connexes,

RECONNAISSANT l'importance d'assurer la protection des intérêts des consommateurs dans le transport aérien international et la nécessité d'une indemnisation équitable fondée sur le principe de réparation,

RÉAFFIRMANT l'intérêt d'assurer le développement d'une exploitation ordonnée du transport aérien international et un acheminement sans heurt des passagers, des bagages et des marchandises, conformément aux principes et aux objectifs de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

CONVAINCUS que l'adoption de mesures collectives par les États en vue d'harmoniser davantage et de codifier certaines règles régissant le transport aérien international est le meilleur moyen de réaliser un équilibre équitable des intérêts,

LES ÉTATS PARTIES À LA PRÉSENTE CONVENTION SONT CONVENUS DE CE QUI SUIT:

Chapitre I

Généralités

Article I — Champ d'application

1. La présente convention s'applique à tout transport international de personnes, bagages ou marchandises, effectué par aéronef contre rémunération. Elle s'applique également aux transports gratuits effectués par aéronef par une entreprise de transport aérien.

2. Au sens de la présente convention, l'expression *transport international* s'entend de tout transport dans lequel, d'après les stipulations des parties, le point de départ et le point de destination, qu'il y ait ou non interruption de transport ou transbordement, sont situés soit sur le territoire de deux États parties, soit sur le territoire d'un seul État partie si une escale est prévue sur le territoire d'un autre État, même si cet État n'est pas un État partie. Le transport sans une telle escale entre deux points du territoire d'un seul État partie n'est pas considéré comme international au sens de la présente convention.

3. Le transport à exécuter par plusieurs transporteurs successifs est censé constituer pour l'application de la présente convention un transport unique lorsqu'il a été envisagé par les parties comme une seule opération, qu'il ait été conclu sous la forme d'un seul contrat ou d'une série de contrats, et il ne perd pas son caractère international par le fait qu'un seul contrat ou une série de contrats doivent être exécutés intégralement dans le territoire d'un même État.

4. La présente convention s'applique aussi aux transports visés au Chapitre V, sous réserve des dispositions dudit chapitre.

Article 2 — Transport effectué par l'État et transport d'envois postaux

1. La présente convention s'applique aux transports effectués par l'État ou les autres personnes juridiques de droit public, dans les conditions prévues à l'article 1.

2. Dans le transport des envois postaux, le transporteur n'est responsable qu'envers l'administration postale compétente conformément aux règles applicables dans les rapports entre les transporteurs et les administrations postales.

3. Les dispositions de la présente convention autres que celles du paragraphe 2 ci-dessus ne s'appliquent pas au transport des envois postaux.

Chapitre II

Documents et obligations des Parties relatifs au transport des passagers, des bagages et des marchandises

Article 3 — Passagers et bagages

1. Dans le transport des passagers, un titre de transport individuel ou collectif doit être délivré, contenant:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et si une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales.

2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications qui figurent au paragraphe 1 peut se substituer à la délivrance du titre de transport mentionné dans ce paragraphe. Si un tel autre moyen est utilisé, le transporteur offrira de délivrer au passager un document écrit constatant les indications qui y sont consignées.

3. Le transporteur délivrera au passager une fiche d'identification pour chaque article de bagage enregistré.

4. Il sera donné au passager un avis écrit indiquant que, lorsque la présente convention s'applique, elle régit la responsabilité des transporteurs en cas de mort ou de lésion ainsi qu'en cas de destruction, de perte ou d'avarie des bagages, ou de retard.

97.

5. L'inobservation des dispositions des paragraphes précédents n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de la responsabilité.

Article 4 — Marchandises

1. Pour le transport de marchandises, une lettre de transport aérien est émise.
2. L'emploi de tout autre moyen constatant les indications relatives au transport à exécuter peut se substituer à l'émission de la lettre de transport aérien. Si de tels autres moyens sont utilisés, le transporteur délivre à l'expéditeur, à la demande de ce dernier, un récépissé de marchandises permettant l'identification de l'expédition et l'accès aux indications enregistrées par ces autres moyens.

Article 5 — Contenu de la lettre de transport aérien ou du récépissé de marchandises

La lettre de transport aérien ou le récépissé de marchandises contiennent:

- a) l'indication des points de départ et de destination;
- b) si les points de départ et de destination sont situés sur le territoire d'un même État partie et qu'une ou plusieurs escales sont prévues sur le territoire d'un autre État, l'indication d'une de ces escales;
- c) la mention du poids de l'expédition.

Article 6 — Document relatif à la nature de la marchandise

Si nécessaire, l'expéditeur peut être tenu d'accomplir les formalités de douane, de police et d'autres autorités publiques pour émettre un document indiquant la nature de la marchandise. Cette disposition ne crée pour le transporteur aucun devoir, obligation ni responsabilité.

Article 7 — Description de la lettre de transport aérien

1. La lettre de transport aérien est établie par l'expéditeur en trois exemplaires originaux.
2. Le premier exemplaire porte la mention «pour le transporteur»; il est signé par l'expéditeur. Le deuxième exemplaire porte la mention «pour le destinataire»; il est signé par l'expéditeur et le transporteur. Le troisième exemplaire est signé par le transporteur et remis par lui à l'expéditeur après acceptation de la marchandise.
3. La signature du transporteur et celle de l'expéditeur peuvent être imprimées ou remplacées par un timbre.
4. Si, à la demande de l'expéditeur, le transporteur établit la lettre de transport aérien, ce dernier est considéré, jusqu'à preuve du contraire, comme agissant au nom de l'expéditeur.

Article 8 — Documents relatifs à plusieurs colis

Lorsqu'il y a plusieurs colis:

- a) le transporteur de marchandises a le droit de demander à l'expéditeur l'établissement de lettres de transport aérien distinctes;
- b) l'expéditeur a le droit de demander au transporteur la remise de récépissés de marchandises distincts, lorsque les autres moyens visés au paragraphe 2 de l'article 4 sont utilisés.

Article 9 — Inobservation des dispositions relatives aux documents obligatoires

L'inobservation des dispositions des articles 4 à 8 n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport, qui n'en sera pas moins soumis aux règles de la présente convention, y compris celles qui portent sur la limitation de responsabilité.

Article 10 — Responsabilité pour les indications portées dans les documents

1. L'expéditeur est responsable de l'exactitude des indications et déclarations concernant la marchandise inscrites par lui ou en son nom dans la lettre de transport aérien, ainsi que de celles fournies et faites par lui ou en son nom au transporteur en vue d'être insérées dans le récépissé de marchandises ou pour insertion dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4. Ces dispositions s'appliquent aussi au cas où la personne agissant au nom de l'expéditeur est également l'agent du transporteur.
2. L'expéditeur assume la responsabilité de tout dommage subi par le transporteur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité du transporteur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes fournies et faites par lui ou en son nom.
3. Sous réserve des dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article, le transporteur assume la responsabilité de tout dommage subi par l'expéditeur ou par toute autre personne à l'égard de laquelle la responsabilité de l'expéditeur est engagée, en raison d'indications et de déclarations irrégulières, inexactes ou incomplètes insérées par lui ou en son nom dans le récépissé de marchandises ou dans les données enregistrées par les autres moyens prévus au paragraphe 2 de l'article 4.

Article 11 — Valeur probante des documents

1. La lettre de transport aérien et le récépissé de marchandises font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion du contrat, de la réception de la marchandise et des conditions du transport qui y figurent.
2. Les énonciations de la lettre de transport aérien et du récépissé de marchandises, relatives au poids, aux dimensions et à l'emballage de la marchandise ainsi qu'au nombre des colis, font foi jusqu'à preuve du contraire; celles relatives à la quantité, au volume et à l'état de la marchandise ne font preuve contre le transporteur que si la vérification en a été faite par lui en présence de l'expéditeur, et constatée sur la lettre de transport aérien, ou s'il s'agit d'énonciations relatives à l'état apparent de la marchandise.

Article 12 — Droit de disposer de la marchandise

- 1. L'expéditeur a le droit, à la condition d'exécuter toutes les obligations résultant du contrat de transport, de disposer de la marchandise, soit en la retirant à l'aéroport de départ ou de destination, soit en l'arrêtant en cours de route lors d'un atterrissage, soit en la faisant livrer au lieu de destination ou en cours de route à une personne autre que le destinataire initialement désigné, soit en demandant son retour à l'aéroport de départ, pour autant que l'exercice de ce droit ne porte préjudice ni au transporteur, ni aux autres expéditeurs et avec l'obligation de rembourser les frais qui en résultent.
- 2. Dans le cas où l'exécution des instructions de l'expéditeur est impossible, le transporteur doit l'en aviser immédiatement.
- 3. Si le transporteur exécute les instructions de disposition de l'expéditeur, sans exiger la production de l'exemplaire de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise délivré à celui-ci, il sera responsable, sauf son recours contre l'expéditeur, du préjudice qui pourra être causé par ce fait à celui qui est régulièrement en possession de la lettre de transport aérien ou du récépissé de la marchandise.
- 4. Le droit de l'expéditeur cesse au moment où celui du destinataire commence, conformément à l'article 13. Toutefois, si le destinataire refuse la marchandise, ou s'il ne peut être joint, l'expéditeur reprend son droit de disposition.

Article 13 — Livraison de la marchandise

- 1. Sauf lorsque l'expéditeur a exercé le droit qu'il tient de l'article 12, le destinataire a le droit, dès l'arrivée de la marchandise au point de destination, de demander au transporteur de lui livrer la marchandise contre le paiement du montant des créances et contre l'exécution des conditions de transport.
- 2. Sauf stipulation contraire, le transporteur doit aviser le destinataire dès l'arrivée de la marchandise.
- 3. Si la perte de la marchandise est reconnue par le transporteur ou si, à l'expiration d'un délai de sept jours après qu'elle aurait dû arriver, la marchandise n'est pas arrivée, le destinataire est autorisé à faire valoir vis-à-vis du transporteur les droits résultant du contrat de transport.

Article 14 — Possibilité de faire valoir les droits de l'expéditeur et du destinataire

L'expéditeur et le destinataire peuvent faire valoir tous les droits qui leur sont respectivement conférés par les articles 12 et 13, chacun en son nom propre, qu'il agisse dans son propre intérêt ou dans l'intérêt d'autrui, à condition d'exécuter les obligations que le contrat de transport impose.

Article 15 — Rapports entre l'expéditeur et le destinataire ou rapports entre les tierces parties

- 1. Les articles 12, 13 et 14 ne portent préjudice ni aux rapports entre l'expéditeur et le destinataire, ni aux rapports mutuels des tierces parties dont les droits proviennent de l'expéditeur ou du destinataire.
- 2. Toute clause dérogeant aux dispositions des articles 12, 13 et 14 doit être inscrite dans la lettre de transport aérien ou dans le récépissé de marchandises.

**Article 16 — Formalités de douane,
de police ou d'autres autorités publiques**

1. L'expéditeur est tenu de fournir les renseignements et les documents qui, avant la remise de la marchandise au destinataire, sont nécessaires à l'accomplissement des formalités de douane, de police ou d'autres autorités publiques. L'expéditeur est responsable envers le transporteur de tous dommages qui pourraient résulter de l'absence, de l'insuffisance ou de l'irrégularité de ces renseignements et pièces, sauf le cas de faute de la part du transporteur ou de ses préposés ou mandataires.
2. Le transporteur n'est pas tenu d'examiner si ces renseignements et documents sont exacts ou suffisants.

Chapitre III

**Responsabilité du transporteur et étendue
de l'indemnisation du préjudice**

**Article 17 — Mort ou lésion subie par le passager —
Domage causé aux bagages**

1. Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de mort ou de lésion corporelle subie par un passager, par cela seul que l'accident qui a causé la mort ou la lésion s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toutes opérations d'embarquement ou de débarquement.
2. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de bagages enregistrés, par cela seul que le fait qui a causé la destruction, la perte ou l'avarie s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute période durant laquelle le transporteur avait la garde des bagages enregistrés. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable si et dans la mesure où le dommage résulte de la nature ou du vice propre des bagages. Dans le cas des bagages non enregistrés, notamment des effets personnels, le transporteur est responsable si le dommage résulte de sa faute ou de celle de ses préposés ou mandataires.
3. Si le transporteur admet la perte des bagages enregistrés ou si les bagages enregistrés ne sont pas arrivés à destination dans les vingt et un jours qui suivent la date à laquelle ils auraient dû arriver, le passager est autorisé à faire valoir contre le transporteur les droits qui découlent du contrat de transport.
4. Sous réserve de dispositions contraires, dans la présente convention le terme «bagages» désigne les bagages enregistrés aussi bien que les bagages non enregistrés.

Article 18 — Dommage causé à la marchandise

1. Le transporteur est responsable du dommage survenu en cas de destruction, perte ou avarie de la marchandise par cela seul que le fait qui a causé le dommage s'est produit pendant le transport aérien.
2. Toutefois, le transporteur n'est pas responsable s'il établit, et dans la mesure où il établit, que la destruction, la perte ou l'avarie de la marchandise résulte de l'un ou de plusieurs des faits suivants:

- a) la nature ou le vice propre de la marchandise;
- b) l'emballage défectueux de la marchandise par une personne autre que le transporteur ou ses préposés ou mandataires;
- c) un fait de guerre ou un conflit armé;
- d) un acte de l'autorité publique accompli en relation avec l'entrée, la sortie ou le transit de la marchandise.

3. Le transport aérien, au sens du paragraphe 1 du présent article, comprend la période pendant laquelle la marchandise se trouve sous la garde du transporteur.

4. La période du transport aérien ne couvre aucun transport terrestre, maritime ou par voie d'eau intérieure effectué en dehors d'un aéroport. Toutefois, lorsqu'un tel transport est effectué dans l'exécution du contrat de transport aérien en vue du chargement, de la livraison ou du transbordement, tout dommage est présumé, sauf preuve du contraire, résulter d'un fait survenu pendant le transport aérien. Si, sans le consentement de l'expéditeur, le transporteur remplace en totalité ou en partie le transport convenu dans l'entente conclue entre les parties comme étant le transport par voie aérienne, par un autre mode de transport, ce transport par un autre mode sera considéré comme faisant partie de la période du transport aérien.

Article 19 — Retard

Le transporteur est responsable du dommage résultant d'un retard dans le transport aérien de passagers, de bagages ou de marchandises. Cependant, le transporteur n'est pas responsable du dommage causé par un retard s'il prouve que lui, ses préposés et mandataires ont pris toutes les mesures qui pouvaient raisonnablement s'imposer pour éviter le dommage, ou qu'il leur était impossible de les prendre.

Article 20 — Exonération

Dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne, dans la mesure où cette négligence ou cet autre acte ou omission préjudiciable a causé le dommage ou y a contribué. Lorsqu'une demande en réparation est introduite par une personne autre que le passager, en raison de la mort ou d'une lésion subie par ce dernier, le transporteur est également exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité dans la mesure où il prouve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de ce passager a causé le dommage ou y a contribué. Le présent article s'applique à toutes les dispositions de la convention en matière de responsabilité, y compris le paragraphe 1 de l'article 21.

Article 21 — Indemnisation en cas de mort ou de lésion subie par le passager

- 1. Pour les dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 et ne dépassant pas 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.
- 2. Le transporteur n'est pas responsable des dommages visés au paragraphe 1 de l'article 17 dans la mesure où ils dépassent 100 000 droits de tirage spéciaux par passager, s'il prouve:

- a) que le dommage n'est pas dû à la négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, ou
- b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

**Article 22 — Limites de responsabilité relatives aux retards,
aux bagages et aux marchandises**

1. En cas de dommage subi par des passagers résultant d'un retard, aux termes de l'article 19, la responsabilité du transporteur est limitée à la somme de 4 150 droits de tirage spéciaux par passager.
2. Dans le transport de bagages, la responsabilité du transporteur en cas de destruction, perte, avarie ou retard est limitée à la somme de 1 000 droits de tirage spéciaux par passager, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par le passager au moment de la remise des bagages enregistrés au transporteur et moyennant le paiement éventuel d'une somme supplémentaire. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel du passager à la livraison.
3. Dans le transport de marchandises, la responsabilité du transporteur, en cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard, est limitée à la somme de 17 droits de tirage spéciaux par kilogramme, sauf déclaration spéciale d'intérêt à la livraison faite par l'expéditeur au moment de la remise du colis au transporteur et moyennant le paiement d'une somme supplémentaire éventuelle. Dans ce cas, le transporteur sera tenu de payer jusqu'à concurrence de la somme déclarée, à moins qu'il prouve qu'elle est supérieure à l'intérêt réel de l'expéditeur à la livraison.
4. En cas de destruction, de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des marchandises, ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur. Toutefois, lorsque la destruction, la perte, l'avarie ou le retard d'une partie des marchandises, ou d'un objet qui y est contenu, affecte la valeur d'autres colis couverts par la même lettre de transport aérien ou par le même récépissé ou, en l'absence de ces documents, par les mêmes indications consignées par les autres moyens visés à l'article 4, paragraphe 2, le poids total de ces colis doit être pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité.
5. Les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du transporteur, de ses préposés ou de ses mandataires, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement, pour autant que, dans le cas d'un acte ou d'une omission de préposés ou de mandataires, la preuve soit également apportée que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leurs fonctions.
6. Les limites fixées par l'article 21 et par le présent article n'ont pas pour effet d'enlever au tribunal la faculté d'allouer en outre, conformément à sa loi, une somme correspondant à tout ou partie des dépens et autres frais de procès exposés par le demandeur, intérêts compris. La disposition précédente ne s'applique pas lorsque le montant de l'indemnité allouée, non compris les dépens et autres frais de procès, ne dépasse pas la somme que le transporteur a offerte par écrit au demandeur dans un délai de six mois à dater du fait qui a causé le dommage ou avant l'introduction de l'instance si celle-ci est postérieure à ce délai.

Article 23 — Conversion des unités monétaires

1. Les sommes indiquées en droits de tirage spéciaux dans la présente convention sont considérées comme se rapportant au droit de tirage spécial tel que défini par le Fonds monétaire international. La conversion de ces sommes en monnaies nationales s'effectuera, en cas d'instance judiciaire, suivant la valeur de ces monnaies en droit de tirage spécial à la date du jugement. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui est membre du Fonds monétaire international, est calculée selon la méthode d'évaluation appliquée par le Fonds monétaire international à la date du jugement pour ses propres opérations et transactions. La valeur, en droit de tirage spécial, d'une monnaie nationale d'un État partie qui n'est pas membre du Fonds monétaire international, est calculée de la façon déterminée par cet État.

2. Toutefois, les États qui ne sont pas membres du Fonds monétaire international et dont la législation ne permet pas d'appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article, peuvent, au moment de la ratification ou de l'adhésion, ou à tout moment par la suite, déclarer que la limite de responsabilité du transporteur prescrite à l'article 21 est fixée, dans les procédures judiciaires sur leur territoire, à la somme de 1 500 000 unités monétaires par passager; 62 500 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 1 de l'article 22; 15 000 unités monétaires par passager pour ce qui concerne le paragraphe 2 de l'article 22; et 250 unités monétaires par kilogramme pour ce qui concerne le paragraphe 3 de l'article 22. Cette unité monétaire correspond à soixante-cinq milligrammes et demi d'or au titre de neuf cents millièmes de fin. Les sommes peuvent être converties dans la monnaie nationale concernée en chiffres ronds. La conversion de ces sommes en monnaie nationale s'effectuera conformément à la législation de l'État en cause.

3. Le calcul mentionné dans la dernière phrase du paragraphe 1 du présent article et la conversion mentionnée au paragraphe 2 du présent article sont effectués de façon à exprimer en monnaie nationale de l'État partie la même valeur réelle, dans la mesure du possible, pour les montants prévus aux articles 21 et 22, que celle qui découlerait de l'application des trois premières phrases du paragraphe 1 du présent article. Les États parties communiquent au dépositaire leur méthode de calcul conformément au paragraphe 1 du présent article ou les résultats de la conversion conformément au paragraphe 2 du présent article, selon le cas, lors du dépôt de leur instrument de ratification, d'acceptation ou d'approbation de la présente convention ou d'adhésion à celle-ci et chaque fois qu'un changement se produit dans cette méthode de calcul ou dans ces résultats.

Article 24 — Révision des limites

1. Sans préjudice des dispositions de l'article 25 de la présente convention et sous réserve du paragraphe 2 ci-dessous, les limites de responsabilité prescrites aux articles 21, 22 et 23 sont révisées par le dépositaire tous les cinq ans, la première révision intervenant à la fin de la cinquième année suivant la date d'entrée en vigueur de la présente convention, ou si la convention n'entre pas en vigueur dans les cinq ans qui suivent la date à laquelle elle est pour la première fois ouverte à la signature, dans l'année de son entrée en vigueur, moyennant l'application d'un coefficient pour inflation correspondant au taux cumulatif de l'inflation depuis la révision précédente ou, dans le cas d'une première révision, depuis la date d'entrée en vigueur de la convention. La mesure du taux d'inflation à utiliser pour déterminer le coefficient pour inflation est la moyenne pondérée des taux annuels de la hausse ou de la baisse des indices de prix à la consommation des États dont les monnaies composent le droit de tirage spécial cité au paragraphe 1 de l'article 23.

2. Si la révision mentionnée au paragraphe précédent conclut que le coefficient pour inflation a dépassé 10 %, le dépositaire notifie aux États parties une révision des limites de responsabilité. Toute révision ainsi adoptée prend effet six mois après sa notification aux États parties. Si, dans les trois mois

qui suivent cette notification aux États parties, une majorité des États parties notifie sa désapprobation, la révision ne prend pas effet et le dépositaire renvoie la question à une réunion des États parties. Le dépositaire notifie immédiatement à tous les États parties l'entrée en vigueur de toute révision.

3. Nonobstant le paragraphe 1 du présent article, la procédure évoquée au paragraphe 2 du présent article est applicable à tout moment, à condition qu'un tiers des États parties exprime un souhait dans ce sens et à condition que le coefficient pour inflation visé au paragraphe 1 soit supérieur à 30 % de ce qu'il était à la date de la révision précédente ou à la date d'entrée en vigueur de la présente convention s'il n'y a pas eu de révision antérieure. Les révisions ultérieures selon la procédure décrite au paragraphe 1 du présent article interviennent tous les cinq ans à partir de la fin de la cinquième année suivant la date de la révision intervenue en vertu du présent paragraphe.

Article 25 — Stipulation de limites

Un transporteur peut stipuler que le contrat de transport peut fixer des limites de responsabilité plus élevées que celles qui sont prévues dans la présente convention, ou ne comporter aucune limite de responsabilité.

Article 26 — Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur de sa responsabilité ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans la présente convention est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions de la présente convention.

Article 27 — Liberté de contracter

Rien dans la présente convention ne peut empêcher un transporteur de renoncer aux moyens de défense qui lui sont donnés en vertu de la présente convention, de refuser la conclusion d'un contrat de transport, ou d'établir des conditions qui ne sont pas en contradiction avec les dispositions de la présente convention.

Article 28 — Paiements anticipés

En cas d'accident d'aviation entraînant la mort ou la lésion de passagers, le transporteur, s'il y est tenu par la législation de son pays, versera sans retard des avances aux personnes physiques qui ont droit à un dédommagement pour leur permettre de subvenir à leurs besoins économiques immédiats. Ces avances ne constituent pas une reconnaissance de responsabilité et elles peuvent être déduites des montants versés ultérieurement par le transporteur à titre de dédommagement.

Article 29 — Principe des recours

Dans le transport de passagers, de bagages et de marchandises, toute action en dommages-intérêts, à quelque titre que ce soit, en vertu de la présente convention, en raison d'un contrat ou d'un acte illicite ou pour toute autre cause, ne peut être exercée que dans les conditions et limites de responsabilité prévues par la présente convention, sans préjudice de la détermination des personnes qui ont le droit d'agir et de leurs droits respectifs. Dans toute action de ce genre, on ne pourra pas obtenir de dommages-intérêts punitifs ou exemplaires ni de dommages à un titre autre que la réparation.

Article 30 — Préposés, mandataires — Montant total de la réparation

- 1. Si une action est intentée contre un préposé ou un mandataire du transporteur à la suite d'un dommage visé par la présente convention, ce préposé ou mandataire, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, pourra se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité que peut invoquer le transporteur en vertu de la présente convention.
- 2. Le montant total de la réparation qui, dans ce cas, peut être obtenu du transporteur, de ses préposés et de ses mandataires, ne doit pas dépasser lesdites limites.
- 3. Sauf pour le transport de marchandises, les dispositions des paragraphes 1 et 2 du présent article ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission du préposé ou du mandataire, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

Article 31 — Délais de protestation

- 1. La réception des bagages enregistrés et des marchandises sans protestation par le destinataire constituera présomption, sauf preuve du contraire, que les bagages et marchandises ont été livrés en bon état et conformément au titre de transport ou aux indications consignées par les autres moyens visés à l'article 3, paragraphe 2, et à l'article 4, paragraphe 2.
- 2. En cas d'avarie, le destinataire doit adresser au transporteur une protestation immédiatement après la découverte de l'avarie et, au plus tard, dans un délai de sept jours pour les bagages enregistrés et de quatorze jours pour les marchandises à dater de leur réception. En cas de retard, la protestation devra être faite au plus tard dans les vingt et un jours à dater du jour où le bagage ou la marchandise auront été mis à sa disposition.
- 3. Toute protestation doit être faite par réserve écrite et remise ou expédiée dans le délai prévu pour cette protestation.
- 4. À défaut de protestation dans les délais prévus, toutes actions contre le transporteur sont irrecevables, sauf le cas de fraude de celui-ci.

Article 32 — Décès de la personne responsable

En cas de décès de la personne responsable, une action en responsabilité est recevable, conformément aux dispositions de la présente convention, à l'encontre de ceux qui représentent juridiquement sa succession.

Article 33 — Jurisdiction compétente

- 1. L'action en responsabilité devra être portée, au choix du demandeur, dans le territoire d'un des États Parties, soit devant le tribunal du domicile du transporteur, du siège principal de son exploitation ou du lieu où il possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu, soit devant le tribunal du lieu de destination.
- 2. En ce qui concerne le dommage résultant de la mort ou d'une lésion corporelle subie par un passager, l'action en responsabilité peut être intentée devant l'un des tribunaux mentionnés au paragraphe 1 du présent article ou, eu égard aux spécificités du transport aérien, sur le territoire d'un État

partie où le passager a sa résidence principale et permanente au moment de l'accident et vers lequel ou à partir duquel le transporteur exploite des services de transport aérien, soit avec ses propres aéronefs, soit avec les aéronefs d'un autre transporteur en vertu d'un accord commercial, et dans lequel ce transporteur mène ses activités de transport aérien à partir de locaux que lui-même ou un autre transporteur avec lequel il a conclu un accord commercial loue ou possède.

3. Aux fins du paragraphe 2:

a) «accord commercial» signifie un accord autre qu'un accord d'agence conclu entre des transporteurs et portant sur la prestation de services communs de transport aérien de passagers;

b) «résidence principale et permanente» désigne le lieu unique de séjour fixe et permanent du passager au moment de l'accident. La nationalité du passager ne sera pas le facteur déterminant à cet égard.

4. La procédure sera régie selon le droit du tribunal saisi de l'affaire.

Article 34 — Arbitrage

1. Sous réserve des dispositions du présent article, les parties au contrat de transport de fret peuvent stipuler que tout différend relatif à la responsabilité du transporteur en vertu de la présente convention sera réglé par arbitrage. Cette entente sera consignée par écrit.

2. La procédure d'arbitrage se déroulera, au choix du demandeur, dans l'un des lieux de compétence des tribunaux prévus à l'article 33.

3. L'arbitre ou le tribunal arbitral appliquera les dispositions de la présente convention.

4. Les dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article seront réputées faire partie de toute clause ou de tout accord arbitral, et toute disposition contraire à telle clause ou à tel accord arbitral sera nulle et de nul effet.

Article 35 — Délai de recours

1. L'action en responsabilité doit être intentée, sous peine de déchéance, dans le délai de deux ans à compter de l'arrivée à destination, ou du jour où l'aéronef aurait dû arriver, ou de l'arrêt du transport.

2. Le mode du calcul du délai est déterminé par la loi du tribunal saisi.

Article 36 — Transporteurs successifs

1. Dans les cas de transport régis par la définition du paragraphe 3 de l'article 1, à exécuter par divers transporteurs successifs, chaque transporteur acceptant des voyageurs, des bagages ou des marchandises est soumis aux règles établies par la présente convention, et est censé être une des parties du contrat de transport, pour autant que ce contrat ait trait à la partie du transport effectuée sous son contrôle.

2. Au cas d'un tel transport, le passager ou ses ayants droit ne pourront recourir que contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel l'accident ou le retard s'est produit, sauf dans le cas où, par stipulation expresse, le premier transporteur aura assuré la responsabilité pour tout le voyage.

3. S'il s'agit de bagages ou de marchandises, le passager ou l'expéditeur aura recours contre le premier transporteur, et le destinataire ou le passager qui a le droit à la délivrance contre le dernier, et l'un et l'autre pourront, en outre, agir contre le transporteur ayant effectué le transport au cours duquel la destruction, la perte, l'avarie ou le retard se sont produits. Ces transporteurs seront solidairement responsables envers le passager, ou l'expéditeur ou le destinataire.

Article 37 — Droit de recours contre des tiers

La présente convention ne préjuge en aucune manière la question de savoir si la personne tenue pour responsable en vertu de ses dispositions a ou non un recours contre toute autre personne.

Chapitre IV

Transport intermodal

Article 38 — Transport intermodal

1. Dans le cas de transport intermodal effectué en partie par air et en partie par tout autre moyen de transport, les dispositions de la présente convention ne s'appliquent, sous réserve du paragraphe 4 de l'article 18, qu'au transport aérien et si celui-ci répond aux conditions de l'article 1.

2. Rien dans la présente convention n'empêche les parties, dans le cas de transport intermodal, d'insérer dans le titre de transport aérien des conditions relatives à d'autres modes de transport, à condition que les stipulations de la présente convention soient respectées en ce qui concerne le transport par air.

Chapitre V

Transport aérien effectué par une personne autre que le transporteur contractuel

Article 39 — Transporteur contractuel — Transporteur de fait

Les dispositions du présent chapitre s'appliquent lorsqu'une personne (ci-après dénommée «transporteur contractuel») conclut un contrat de transport régi par la présente convention avec un passager ou un expéditeur ou avec une personne agissant pour le compte du passager ou de l'expéditeur, et qu'une autre personne (ci-après dénommée «transporteur de fait») effectue, en vertu d'une autorisation donnée par le transporteur contractuel, tout ou partie du transport, mais n'est pas, en ce qui concerne cette partie, un transporteur successif au sens de la présente convention. Cette autorisation est présumée, sauf preuve contraire.

Article 40 — Responsabilité respective du transporteur contractuel et du transporteur de fait

Sauf disposition contraire du présent chapitre, si un transporteur de fait effectue tout ou partie du transport qui, conformément au contrat visé à l'article 39, est régi par la présente convention, le transporteur contractuel et le transporteur de fait sont soumis aux règles de la présente convention, le premier pour la totalité du transport envisagé dans le contrat, le second seulement pour le transport qu'il effectue.

Article 41 — Attribution mutuelle

1. Les actes et omissions du transporteur de fait ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur contractuel.
2. Les actes et omissions du transporteur contractuel ou de ses préposés et mandataires agissant dans l'exercice de leurs fonctions, relatifs au transport effectué par le transporteur de fait, sont réputés être également ceux du transporteur de fait. Toutefois, aucun de ces actes ou omissions ne pourra soumettre le transporteur de fait à une responsabilité dépassant les montants prévus aux articles 21, 22, 23 et 24. Aucun accord spécial aux termes duquel le transporteur contractuel assume des obligations que n'impose pas la présente convention, aucune renonciation à des droits ou moyens de défense prévus par la présente convention ou aucune déclaration spéciale d'intérêt à la livraison, visée à l'article 22 de la présente convention, n'auront d'effet à l'égard du transporteur de fait, sauf consentement de ce dernier.

Article 42 — Notification des ordres et protestations

Les instructions ou protestations à notifier au transporteur, en application de la présente convention, ont le même effet qu'elles soient adressées au transporteur contractuel ou au transporteur de fait. Toutefois, les instructions visées à l'article 12 n'ont d'effet que si elles sont adressées au transporteur contractuel.

Article 43 — Préposés et mandataires

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, tout préposé ou mandataire de ce transporteur ou du transporteur contractuel, s'il prouve qu'il a agi dans l'exercice de ses fonctions, peut se prévaloir des conditions et des limites de responsabilité applicables, en vertu de la présente convention, au transporteur dont il est le préposé ou le mandataire, sauf s'il est prouvé qu'il a agi de telle façon que les limites de responsabilité ne puissent être invoquées conformément à la présente convention.

Article 44 — Cumul de la réparation

En ce qui concerne le transport effectué par le transporteur de fait, le montant total de la réparation qui peut être obtenu de ce transporteur, du transporteur contractuel et de leurs préposés et mandataires quand ils ont agi dans l'exercice de leurs fonctions, ne peut pas dépasser l'indemnité la plus élevée qui peut être mise à charge soit du transporteur contractuel, soit du transporteur de fait, en vertu de la présente convention, sous réserve qu'aucune des personnes mentionnées dans le présent article ne puisse être tenue pour responsable au-delà de la limite applicable à cette personne.

Article 45 — Notification des actions en responsabilité

Toute action en responsabilité, relative au transport effectué par le transporteur de fait, peut être intentée, au choix du demandeur, contre ce transporteur ou le transporteur contractuel ou contre l'un et l'autre, conjointement ou séparément. Si l'action est intentée contre l'un seulement de ces transporteurs, ledit transporteur aura le droit d'appeler l'autre transporteur en intervention devant le tribunal saisi, les effets de cette intervention ainsi que la procédure qui lui est applicable étant réglés par la loi de ce tribunal.

Article 46 — Juridiction annexe

Toute action en responsabilité, prévue à l'article 45, doit être portée, au choix du demandeur, sur le territoire d'un des États parties, soit devant l'un des tribunaux où une action peut être intentée contre le transporteur contractuel, conformément à l'article 33, soit devant le tribunal du domicile du transporteur de fait ou du siège principal de son exploitation.

Article 47 — Nullité des dispositions contractuelles

Toute clause tendant à exonérer le transporteur contractuel ou le transporteur de fait de leur responsabilité en vertu du présent chapitre ou à établir une limite inférieure à celle qui est fixée dans le présent chapitre est nulle et de nul effet, mais la nullité de cette clause n'entraîne pas la nullité du contrat qui reste soumis aux dispositions du présent chapitre.

Article 48 — Rapports entre transporteur contractuel et transporteur de fait

Sous réserve de l'article 45, aucune disposition du présent chapitre ne peut être interprétée comme affectant les droits et obligations existant entre les transporteurs, y compris tous droits à un recours en dédommagement.

Chapitre VI

Autres dispositions

Article 49 — Obligation d'application

Sont nulles et de nul effet toutes clauses du contrat de transport et toutes conventions particulières antérieures au dommage par lesquelles les parties dérogeraient aux règles de la présente convention soit par une détermination de la loi applicable, soit par une modification des règles de compétence.

Article 50 — Assurance

Les États parties exigent que leurs transporteurs contractent une assurance suffisante pour couvrir la responsabilité qui leur incombe aux termes de la présente convention. Un transporteur peut être tenu, par l'État partie à destination duquel il exploite des services, de fournir la preuve qu'il maintient une assurance suffisante couvrant sa responsabilité au titre de la présente convention.

Article 51 — Transport effectué dans des circonstances extraordinaires

Les dispositions des articles 3 à 5, 7 et 8 relatives aux titres de transport ne sont pas applicables au transport effectué dans des circonstances extraordinaires en dehors de toute opération normale de l'exploitation d'un transporteur.

Article 52 — Définition du terme «jour»

Lorsque dans la présente convention il est question de jours, il s'agit de jours courants et non de jours ouvrables.

Chapitre VII

Dispositions protocolaires

Article 53 — Signature, ratification et entrée en vigueur

1. La présente convention est ouverte à Montréal le 28 mai 1999 à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien, tenue à Montréal du 10 au 28 mai 1999. Après le 28 mai 1999, la Convention sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale à Montréal jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 6 du présent article.
2. De même, la présente convention sera ouverte à la signature des organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de la présente convention, une «organisation régionale d'intégration économique» est une organisation constituée d'États souverains d'une région donnée qui a compétence sur certaines matières régies par la Convention et qui a été dûment autorisée à signer et à ratifier, accepter, approuver ou adhérer à la présente convention. Sauf au paragraphe 2 de l'article 1, au paragraphe 1, alinéa b), de l'article 3, à l'alinéa b) de l'article 5, aux articles 23, 33, 46 et à l'alinéa b) de l'article 57, toute mention faite d'un «État partie» ou d'«États parties» s'applique également aux organisations régionales d'intégration économique. Pour l'application de l'article 24, les mentions faites d'«une majorité des États parties» et d'«un tiers des États parties» ne s'appliquent pas aux organisations régionales d'intégration économique.
3. La présente convention est soumise à la ratification des États et des organisations d'intégration économique qui l'ont signée.
4. Tout État ou organisation régionale d'intégration économique qui ne signe pas la présente convention peut l'accepter, l'approuver ou y adhérer à tout moment.
5. Les instruments de ratification d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire.
6. La présente convention entrera en vigueur le soixantième jour après la date du dépôt auprès du dépositaire du trentième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion et entre les États qui ont déposé un tel instrument. Les instruments déposés par les organisations régionales d'intégration économique ne seront pas comptés aux fins du présent paragraphe.

7. Pour les autres États et pour les autres organisations régionales d'intégration économique, la présente convention prendra effet soixante jours après la date du dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

8. Le dépositaire notifiera rapidement à tous les signataires et à tous les États parties:

- a) chaque signature de la présente convention ainsi que sa date;
- b) chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion ainsi que sa date;
- c) la date d'entrée en vigueur de la présente convention;
- d) la date d'entrée en vigueur de toute révision des limites de responsabilité établies en vertu de la présente convention;
- e) toute dénonciation au titre de l'article 54.

Article 54 — Dénonciation

1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingts jours après la date à laquelle le dépositaire aura reçu la notification.

Article 55 — Relation avec les autres instruments de la Convention de Varsovie

La présente convention l'emporte sur toutes règles s'appliquant au transport international par voie aérienne:

- 1) entre États parties à la présente convention du fait que ces États sont communément parties aux instruments suivants:
 - a) *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, signée à Varsovie le 12 octobre 1929 (appelée ci-après la Convention de Varsovie);
 - b) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929*, fait à La Haye le 28 septembre 1955 (appelé ci-après le Protocole de La Haye);
 - c) *Convention complémentaire à la Convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel*, signée à Guadalajara le 18 septembre 1961 (appelée ci-après la Convention de Guadalajara);
 - d) *Protocole portant modification de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929 amendée par le Protocole fait à La Haye le 28 septembre 1955*, signé à Guatemala le 8 mars 1971 (appelé ci-après le Protocole de Guatemala);

- e) Protocoles additionnels n° 1 à 3 et Protocole de Montréal n° 4 portant modification de la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye ou par la Convention de Varsovie amendée par le Protocole de La Haye et par le Protocole de Guatemala, signés à Montréal le 25 septembre 1975 (appelés ci-après les Protocoles de Montréal); ou
- 2) dans le territoire de tout État partie à la présente convention du fait que cet État est partie à un ou plusieurs des instruments mentionnés aux alinéas a) à e) ci-dessus.

Article 56 — États possédant plus d'un régime juridique

1. Si un État comprend deux unités territoriales ou davantage dans lesquelles des régimes juridiques différents s'appliquent aux questions régies par la présente convention, il peut, au moment de la signature, de la ratification, de l'acceptation, de l'approbation ou de l'adhésion, déclarer que ladite convention s'applique à toutes ses unités territoriales ou seulement à l'une ou plusieurs d'entre elles et il peut à tout moment modifier cette déclaration en en soumettant une nouvelle.
2. Toute déclaration de ce genre est communiquée au dépositaire et indique expressément les unités territoriales auxquelles la Convention s'applique.
3. Dans le cas d'un État partie qui a fait une telle déclaration:
 - a) les références, à l'article 23, à la «monnaie nationale» sont interprétées comme signifiant la monnaie de l'unité territoriale pertinente dudit État;
 - b) à l'article 28, la référence à la «loi nationale» est interprétée comme se rapportant à la loi de l'unité territoriale pertinente dudit État.

Article 57 — Réserves

Aucune réserve ne peut être admise à la présente convention, si ce n'est qu'un État partie peut à tout moment déclarer, par notification adressée au dépositaire, que la présente convention ne s'applique pas:

- a) aux transports aériens internationaux effectués et exploités directement par cet État à des fins non commerciales relativement à ses fonctions et devoirs d'État souverain;
- b) au transport de personnes, de bagages et de marchandises effectué pour ses autorités militaires à bord d'aéronefs immatriculés dans ou loués par ledit État partie et dont la capacité entière a été réservée par ces autorités ou pour le compte de celles-ci.

EN FOI DE QUOI les plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal le 28^e jour du mois de mai de l'an mil neuf cent quatre-vingt-dix-neuf dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe, tous les textes faisant également foi. La présente convention restera déposée aux archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et le dépositaire en transmettra des copies certifiées conformes à tous les États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, à la Convention de Guadalajara, au Protocole de Guatemala et aux Protocoles de Montréal.

TITRE

PROTOCOLE CONCERNANT UN AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CLAUSE FINALE, TEXTE ARABE), SIGNE A MONTREAL LE 29 SEPTEMBRE 1995

Résumé

Le Présent Protocole amende le dernier paragraphe de la Convention de Chicago adopté à Montréal au cours de la 31^{ème} Session de l'Assemblée. Il prévoit que en plus du texte français, espagnol, anglais et russe, la Convention sera également rédigée en arabe, le texte arabe de la Convention faisant aussi foi.

PROCOLE CONCERNANT UN AMENDEMENT
DE LA CONVENTION RELATIVE A
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 29 SEPTEMBRE 1995



1995

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**PROTOCOLE CONCERNANT UN AMENDEMENT
DE LA CONVENTION RELATIVE A
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 29 SEPTEMBRE 1995**

L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE,

S'ÉTANT RÉUNIE, lors de sa trente et unième session à Montréal, le 22 septembre 1995,

AYANT NOTÉ que les Etats contractants ont manifesté le désir général d'un texte authentique en langue arabe de la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944,

AYANT JUGÉ nécessaire d'amender ladite Convention, aux fins précitées,

1. APPROUVE, conformément aux dispositions de l'article 94, alinéa a), de ladite Convention, l'amendement ci-après qu'il est proposé d'y apporter:

Remplacer le texte actuel du dernier paragraphe de la Convention par le texte ci-après:

« 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, arabe, espagnole et russe font également foi. Ces textes seront déposés aux archives du Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique et des copies certifiées conformes seront transmises par ce gouvernement aux gouvernements de tous les États qui signeront la présente Convention ou y adhéreront. La présente Convention sera ouverte à la signature à Washington (D.C.).»

2. **FIXE**, conformément aux dispositions dudit article 94, alinéa a), de ladite Convention, à cent vingt-deux le nombre d'États contractants dont la ratification dudit amendement proposé est nécessaire pour que ledit amendement entre en vigueur.

3. **DÉCIDE** que le Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale établira un protocole dans les langues française, anglaise, arabe, espagnole et russe, chaque texte faisant également foi, incorporant l'amendement proposé précité et les éléments ci-après.

EN CONSÉQUENCE, conformément à la décision ci-dessus de l'Assemblée,

Le présent Protocole a été établi par le Secrétaire général de l'Organisation.

Le Protocole sera ouvert à la ratification de tout État qui aura ratifié ladite Convention relative à l'aviation civile internationale ou y aura adhéré.

Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Le Protocole entrera en vigueur à l'égard des États qui l'auront ratifié à la date à laquelle le cent vingt-deuxième instrument de ratification aura été déposé.

Le Secrétaire général avisera immédiatement tous les États contractants de la date de dépôt de chaque ratification du Protocole.

Le Secrétaire général avisera immédiatement tous les États parties à ladite Convention de la date à laquelle le Protocole entrera en vigueur

À l'égard de tout État contractant qui ratifiera le Protocole après ladite date, le Protocole entrera en vigueur à la date du dépôt de son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, le Président de la trente et unième session de l'Assemblée et le Secrétaire général de l'Organisation, dûment autorisés à cet effet par l'Assemblée, apposent leur signature au présent Protocole.

FAIT à Montréal le vingt-neuf septembre mil neuf cent quatre-vingt-quinze, en un seul document dans les langues française, anglaise, arabe, espagnole et russe, chacun des textes faisant également foi. Le présent Protocole sera déposé dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale et des copies certifiées conformes seront transmises par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les Etats parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944.

Thorgeir Pálsson
*Président de la 31^e session
de l'Assemblée*

Philippe Rochat
Secrétaire général

**PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE L'ARTICLE 56 DE LA CONVENTION RELATIVE
A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A VIENNE LE 7 JUILLET 1971**



1971

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

EN FOI DE QUOI, le Président de la trente et unième session de l'Assemblée et le Secrétaire général de l'Organisation, dûment autorisés à cet effet par l'Assemblée, apposent leur signature au présent Protocole.

FAIT à Montréal le vingt-neuf septembre mil neuf cent quatre-vingt-quinze, en un seul document dans les langues française, anglaise, arabe, espagnole et russe, chacun des textes faisant également foi. Le présent Protocole sera déposé dans les archives de l'Organisation de l'aviation civile internationale et des copies certifiées conformes seront transmises par le Secrétaire général de l'Organisation à tous les Etats parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale faite à Chicago le 7 décembre 1944.

Thorgeir Pálsson
*Président de la 31^e session
de l'Assemblée*

Philippe Rochat
Secrétaire général

**PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE L'ARTICLE 56 DE LA CONVENTION RELATIVE
A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A VIENNE LE 7 JUILLET 1971**



1971

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE L'ARTICLE 56 DE LA CONVENTION RELATIVE
A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A VIENNE LE 7 JUILLET 1971**

L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

S'ÉTANT RÉUNIE à Vienne, le 5 juillet 1971, en sa dix-huitième session,

AYANT PRIS ACTE du désir général des Etats contractants d'augmenter le nombre des membres de la Commission de Navigation aérienne,

AYANT ESTIMÉ qu'il était justifié de porter de douze à quinze le nombre des membres de cet organe et

AYANT ESTIMÉ qu'il était nécessaire d'amender à cette fin la Convention relative à l'Aviation civile internationale, faite à Chicago le sept décembre 1944,

1) A APPROUVÉ, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention précitée, la proposition d'amendement à ladite Convention dont le texte suit:

"remplacer l'expression 'douze membres' par 'quinze membres' dans l'article 56 de la Convention",

2) A FIXÉ à quatre-vingt le nombre d'Etats contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de ladite Convention,

3) **A DÉCIDÉ** que le Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale devra établir en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous:

a) Le protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée.

b) Il sera soumis à la ratification de tout État contractant qui a ratifié la Convention relative à l'Aviation civile internationale ou y a adhéré.

EN CONSÉQUENCE, conformément à la décision susmentionnée de l'Assemblée,

Le présent Protocole a été établi par le Secrétaire général de l'Organisation;

Le présent Protocole sera soumis à la ratification de tout État qui a ratifié la Convention relative à l'Aviation civile internationale, ou y a adhéré;

Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale;

Le présent Protocole entrera en vigueur, à l'égard des États qui l'auront ratifié, le jour du dépôt du quatre-vingtième instrument de ratification;

Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du présent Protocole;

Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les États parties à ladite Convention la date à laquelle le présent Protocole entrera en vigueur;

Le présent Protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN FOI DE QUOI, le Président et le Secrétaire général de dix-huitième session de l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, autorisés à cet effet par l'Assemblée, signent le présent Protocole.

FAIT à Vienne le sept juillet de l'an mil neuf cent soixante et onze, en un seul exemplaire rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi. Le présent Protocole restera déposé dans les archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et le Secrétaire général de l'Organisation en transmettra des copies conformes à tous les États parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale faite à Chicago le sept décembre 1944.

PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE L'ARTICLE 50 a) DE LA CONVENTION RELATIVE
A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 16 OCTOBRE 1974



1974

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE L'ARTICLE 50 a) DE LA CONVENTION RELATIVE
A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 16 OCTOBRE 1974**

L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

S'ETANT REUNIE à Montréal, le 14 octobre 1974, pour tenir sa vingt et unième session,

AYANT PRIS ACTE du désir général manifesté par les Etats contractants d'augmenter le nombre de membres du Conseil,

AYANT ESTIME approprié de pourvoir le Conseil de trois sièges supplémentaires et de porter ainsi de trente à trente-trois le nombre total de ses membres, afin de permettre d'augmenter la représentation des Etats élus au titre de la deuxième et, plus particulièrement, de la troisième partie de l'élection,

AYANT ESTIME nécessaire d'amender à cette fin la Convention relative à l'Aviation civile internationale établie à Chicago le 7 décembre 1944,

1) APPROUVE, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'Article 94 de la Convention précitée, le projet d'amendement à ladite Convention dont le texte suit:

Amender la deuxième phrase de l'alinéa a) de l'Article 50 de la Convention en y remplaçant "trente" par "trente-trois".

2) **FIXE** à quatre-vingt-six le nombre d'Etats contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'Article 94 de ladite Convention, et

3) **DECIDE** que le Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation civile internationale établira en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi, un Protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous:

- a) Le Protocole sera signé par le Président et le Secrétaire général de l'Assemblée.
- b) Il sera soumis à la ratification de tout Etat contractant qui a ratifié la Convention relative à l'Aviation civile internationale ou y a adhéré.
- c) Les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.
- d) Le Protocole entrera en vigueur le jour du dépôt du quatre-vingt-sixième instrument de ratification à l'égard des Etats qui l'auront ratifié.
- e) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats contractants la date du dépôt de chaque instrument de ratification du Protocole.
- f) Le Secrétaire général notifiera immédiatement à tous les Etats parties à ladite Convention la date à laquelle ledit Protocole entrera en vigueur.
- g) Le Protocole entrera en vigueur, a l'égard de tout Etat contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet Etat aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale.

EN CONSEQUENCE, conformément à la décision susmentionnée de l'Assemblée,

Le présent Protocole a été établi par le Secrétaire général de l'Organisation;

EN FOI DE QUOI, le Président et le Secrétaire général de la vingt et unième session de l'Assemblée de l'Organisation de l'Aviation civile internationale, autorisés à cet effet par l'Assemblée, signent le présent Protocole.

FAIT à Montréal le seize octobre de l'an mil neuf cent soixante-quatorze, en un seul exemplaire rédigé en langues française, anglaise et espagnole, chacune faisant également foi. Le présent Protocole restera déposé dans les archives de l'Organisation de l'Aviation civile internationale et le Secrétaire général de l'Organisation en transmettra des copies conformes à tous les États parties à la Convention relative à l'Aviation civile internationale faite à Chicago le sept décembre 1944.

TITRE

PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT DE LA CONVENTION RELATIVE A L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (ARTICLE 83 BIS), SIGNE A MONTREAL LE 06 OCTOBRE 1980

Résumé

Adopté par consensus le 06 Octobre 1980 lors de la 23^{ème} Session de l'Assemblée, le présent Protocole traite des questions relatives au transfert de certaines fonctions et obligations de l'Etat d'immatriculation à l'Etat de l'Exploitant d'un aéronef en cas de location, d'affrètement ou de banalisation ou de tout arrangement similaire relatif audit aéronef.

PROTOCOLE PORTANT AMENDEMENT
DE LA CONVENTION RELATIVE A
L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
SIGNE A MONTREAL LE 6 OCTOBRE 1980



1980

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

3. Tout État partie prend les mesures nécessaires pour faire en sorte que tous les stocks d'explosifs dont il est question au paragraphe 1 du présent article qui sont détenus par ses autorités exerçant des fonctions militaires ou de police et qui ne sont pas incorporés en tant que partie intégrante dans des engins militaires dûment autorisés, soient détruits ou utilisés à des fins non contraires aux objectifs de la présente convention, marqués ou rendus définitivement inoffensifs, dans un délai de quinze ans à partir de l'entrée en vigueur de la présente convention à l'égard de cet État.

4. Tout État partie prend les mesures nécessaires pour s'assurer de la destruction, dès que possible, sur son territoire des explosifs non marqués qui peuvent y être découverts et qui ne sont pas visés par les dispositions des paragraphes précédents du présent article, autres que les stocks d'explosifs non marqués détenus par ses autorités exerçant des fonctions militaires ou de police et incorporés en tant que partie intégrante dans des engins militaires dûment autorisés à la date de l'entrée en vigueur de la présente convention à l'égard de cet État.

5. Tout État partie prend les mesures nécessaires pour exercer un contrôle strict et effectif sur la détention et les échanges des explosifs visés au paragraphe II de la 1^{ère} Partie de l'annexe technique à la présente convention pour empêcher qu'ils ne soient détournés ou utilisés à des fins contraires aux objectifs de la présente convention.

6. Tout État partie prend les mesures nécessaires pour s'assurer de la destruction, dès que possible, sur son territoire, des explosifs non marqués fabriqués depuis l'entrée en vigueur de la présente convention à l'égard de cet État et qui n'ont pas été incorporés de la manière indiquée à l'alinéa d) du paragraphe II de la 1^{ère} Partie de l'annexe technique à la présente convention, et des explosifs non marqués qui ne relèvent plus d'aucun autre alinéa dudit paragraphe II.

Article V

1. Il est établi par la présente convention une Commission internationale technique des explosifs (appelée ci-après «la commission»), composée d'au moins quinze membres et d'au plus dix-neuf membres nommés par le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (appelé ci-après «le Conseil») parmi des personnes proposées par les États parties à la présente convention.

2. Les membres de la commission sont des experts ayant une expérience directe et substantielle dans les domaines de la fabrication ou de la détection des explosifs, ou des recherches sur les explosifs.

3. Les membres de la commission sont nommés pour une période de trois ans et peuvent être reconduits dans leur mandat.

4. Les sessions de la commission sont convoquées au moins une fois par an au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale ou aux lieux et dates fixés ou approuvés par le Conseil.

5. La commission adopte son règlement intérieur, sous réserve de l'approbation du Conseil.

Article VI

1. La commission évalue l'évolution technique de la fabrication, du marquage et de la détection des explosifs.

2. La commission, par l'entremise du Conseil, communique ses conclusions aux États parties et aux organisations internationales intéressées.

4. Les États parties qui auraient rejeté expressément l'amendement proposé pourront par la suite, en déposant un instrument d'acceptation ou d'approbation, exprimer leur consentement de façon à être liés par les dispositions de l'amendement.

5. Si cinq États parties ou davantage s'opposent à l'amendement proposé, le Conseil le renvoie à la commission pour complément d'examen.

6. Si l'amendement proposé n'a pas été adopté conformément au paragraphe 3 du présent article, le Conseil peut également convoquer une conférence de tous les États parties.

Article VIII

1. Les États parties communiquent au Conseil, si possible, des informations qui aideraient la commission à s'acquitter de ses fonctions aux termes du paragraphe 1 de l'article VI.

2. Les États parties tiennent le Conseil informé des mesures qu'ils ont prises pour mettre en oeuvre les dispositions de la présente convention. Le Conseil communique ces renseignements à tous les États parties et aux organisations internationales intéressées.

Article IX

Le Conseil, en coopération avec les États parties et les organisations internationales intéressées, prend les mesures appropriées pour faciliter la mise en oeuvre de la présente convention, y compris l'octroi d'une assistance technique et les mesures permettant l'échange de renseignements sur l'évolution technique du marquage et de la détection des explosifs.

Article X

L'annexe technique à la présente convention fait partie intégrante de celle-ci.

Article XI

1. Tout différend entre les États parties concernant l'interprétation ou l'application de la présente convention qui ne peut pas être réglé par voie de négociation est soumis à l'arbitrage, à la demande de l'un d'entre eux. Si, dans les six mois qui suivent la date de la demande d'arbitrage, les Parties ne parviennent pas à se mettre d'accord sur l'organisation de l'arbitrage, l'une quelconque d'entre elles peut soumettre le différend à la Cour internationale de justice, en déposant une requête conformément au Statut de la Cour.

2. Chaque État partie pourra, au moment où il signera, ratifiera, acceptera ou approuvera la présente convention ou y adhérera, déclarer qu'il ne se considère pas lié par les dispositions du paragraphe précédent. Les autres États parties ne seront pas liés par lesdites dispositions envers tout État partie qui aura formulé une telle réserve.

3. Tout État partie qui aura formulé une réserve conformément aux dispositions du paragraphe précédent pourra à tout moment lever cette réserve par une notification adressée au depositaire.

Article XII

Sauf dans les cas prévus à l'article XI, il ne peut être formulé aucune réserve à la présente convention.

Article XIII

1. La présente convention sera ouverte le 1^{er} mars 1991 à Montréal à la signature des États participant à la Conférence internationale de droit aérien tenue à Montréal du 12 février au 1^{er} mars 1991. Après le 1^{er} mars 1991, elle sera ouverte à la signature de tous les États au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale jusqu'à ce qu'elle entre en vigueur conformément au paragraphe 3 du présent article. Tout État qui n'aura pas signé la convention pourra y adhérer à tout moment.

2. La présente convention est soumise à la ratification, à l'acceptation, à l'approbation ou à l'adhésion des États. Les instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale, qui est désignée par les présentes comme dépositaire. En déposant son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, chaque État déclare s'il est ou non un État producteur.

3. La présente convention entre en vigueur le soixantième jour qui suit la date du dépôt du trente-cinquième instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion auprès du dépositaire, à condition que cinq au moins de ces États aient déclaré conformément au paragraphe 2 du présent article qu'ils sont des États producteurs. Si trente-cinq instruments de ratification sont déposés avant le dépôt de leurs instruments par cinq États producteurs, la présente convention entre en vigueur le soixantième jour qui suit la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion du cinquième État producteur.

4. Pour les autres États, la présente convention entrera en vigueur soixante jours après la date du dépôt de leurs instruments de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.

5. Dès son entrée en vigueur, la présente convention sera enregistrée par le dépositaire conformément aux dispositions de l'article 102 de la Charte des Nations Unies et conformément aux dispositions de l'article 83 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944).

Article XIV

Le dépositaire notifie sans retard à tous les signataires et États parties

1. chaque signature de la présente convention et la date de signature;
2. chaque dépôt d'un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, ainsi que la date du dépôt, en indiquant expressément Si l'État s'est déclaré être un État producteur;
3. la date d'entrée en vigueur de la présente convention;
4. la date d'entrée en vigueur de tout amendement de la présente convention ou de son annexe technique;
5. toute dénonciation faite en vertu de l'article XV;
6. toute déclaration faite en vertu du paragraphe 2 de l'article XI.

Article XV

1. Tout État partie peut dénoncer la présente convention par voie de notification écrite adressée au dépositaire.

2. La dénonciation prendra effet cent quatre-vingt jours après la date à laquelle la notification aura été reçue par le dépositaire.

EN FOI DE QUOI les Plénipotentiaires soussignés, dûment autorisés, ont signé la présente convention.

FAIT à Montréal, le premier jour du mois de mars de l'an mil neuf cent quatre-vingt-onze, en un exemplaire original comprenant cinq textes faisant également foi rédigés dans les langues française, anglaise, espagnole, russe et arabe.

ANNEXE TECHNIQUE

1^{re} PARTIE: DESCRIPTION DES EXPLOSIFS

I. Les explosifs visés au paragraphe 1 de l'article I de la présente convention sont ceux qui :

- a) sont composés d'un ou plusieurs explosifs puissants qui, dans leur forme pure, ont une pression de vapeur de moins de 10^{-4} Pa à la température de 25 °C,
- b) dans leur formulation, comprennent un liant, et
- c) sont, une fois mélangés, malléables ou souples à la température normale d'intérieur.

II. Les explosifs suivants, mêmes s'ils répondent à la description des explosifs qui est donnée au paragraphe I de la présente partie, ne sont pas considérés comme explosifs tant qu'ils continuent à être détenus ou utilisés aux fins mentionnées ci-après ou restent incorporés de la manière indiquée, à savoir les explosifs qui:

- a) sont fabriqués, ou détenus, en quantité limitée pour laboratoire uniquement aux fins de travaux dûment autorisés de recherche, de développement ou d'essais d'explosifs nouveaux ou modifiés;
- b) sont fabriqués, ou détenus, en quantité limitée pour laboratoire uniquement aux fins d'activités dûment autorisées de formation à la détection des explosifs et/ou de mise au point ou d'essai de matériel de détection d'explosifs;
- c) sont fabriqués, ou détenus, en quantité limitée pour laboratoire uniquement à des fins dûment autorisées de sciences judiciaires; ou