

ACCORD PROVISOIRE

entre

la Suisse et les Etats-Unis d'Amérique
concernant les lignes de navigation aérienne, du 3 août 1945 (*)

Introduction d'un nouvel article 10 et modification de l'annexe

Conclu à Berne, par échange de lettres, le 13 mai 1949

Date de l'entrée en vigueur: 13 mai 1949

L'accord provisoire du 3 août 1945 entre la Suisse et les Etats-Unis d'Amérique concernant les lignes de navigation aérienne est complété par l'article 10 suivant, nouveau, et l'annexe est modifiée comme il est indiqué ci-après:

Article 10

Sous réserve d'autres dispositions du présent accord ou de son annexe, tout différend entre les Parties contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application dudit accord ou de son annexe qui ne pourrait être réglé par voie de négociations directes sera soumis pour avis consultatif à un tribunal arbitral de trois membres, dont un sera désigné par chaque Partie contractante, tandis que le troisième, qui ne pourra avoir la nationalité d'une des Parties contractantes, sera choisi par les deux autres. Chaque Partie contractante désignera son arbitre dans les deux mois à compter de la remise par l'une des Parties contractantes à l'autre d'une note diplomatique demandant l'arbitrage d'un différend; le troisième arbitre sera choisi dans le mois qui suivra cette période de deux mois.

Si l'une des Parties contractantes n'a pas désigné son arbitre dans le délai de deux mois ou si une entente sur le choix du troisième arbitre ne peut être obtenue dans le délai prévu ci-dessus, le président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) sera prié de procéder aux nominations nécessaires en choisissant le ou les arbitres sur une liste de personnes prévues à cet effet conformément à la pratique de l'OACI.

Les Parties contractantes feront de leur mieux, dans les limites de leurs pouvoirs légaux, pour mettre en pratique l'avis consultatif. Les frais du tribunal arbitral seront supportés à parts égales par chaque partie contractante.

(*) RO 62, 629.

ANNEXE

Section I

Une ou plusieurs entreprises désignées par chaque Partie contractante aux conditions prévues par le présent accord jouiront sur le territoire de l'autre Partie contractante, aux points énumérés sur chaque route décrite au tableau ci-annexé, du droit de transit, du droit d'escale pour des fins non commerciales, ainsi que des droits d'embarquer et de débarquer en trafic international des passagers, des marchandises et des envois postaux.

Section II

Les possibilités de transport aérien offertes dans ces conditions au public voyageur devront être en relation étroite avec la demande du public pour de tels transports.

Section III

Les entreprises des Parties contractantes jouiront de possibilités égales et équitables pour l'exploitation entre les territoires nationaux respectifs de n'importe quelle ligne prévue par le présent accord et par son annexe.

Section IV

En exploitant les lignes long courrier définies à la présente annexe, les entreprises de chaque Partie contractante prendront en considération les intérêts des entreprises de l'autre Partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les lignes exploitées par ces dernières sur tout ou partie des mêmes routes.

Section V

Il est entendu entre les Parties contractantes que les lignes exploitées par une entreprise désignée sous le régime du présent accord et de son annexe auront pour objet essentiel d'offrir une capacité correspondant à la demande de trafic entre le pays auquel appartient cette entreprise et le pays auquel le trafic est finalement destiné. Le droit d'embarquer et le droit de débarquer sur les routes décrites à la présente annexe du trafic international à destination ou en provenance de pays tiers seront exercés conformément aux principes généraux de développement ordonné auxquels les deux parties souscrivent, étant entendu que la capacité sera adaptée:

- a. A la demande de trafic entre le pays d'origine et les pays de destination;
- b. Aux exigences de l'exploitation de lignes long courrier;
- c. A la demande de trafic existant dans les régions traversées, compte tenu des lignes locales et régionales.

Section VI

C'est l'intention des Parties contractantes qu'il y ait des consultations régulières et fréquentes entre leurs autorités aéronautiques respectives, afin que celles-ci puissent s'assurer, dans un esprit d'étroite collaboration, de l'application des principes définis au présent accord et à son annexe, ainsi que de leur exécution satisfaisante.

Section VII

A. La fixation des tarifs conformément aux paragraphes suivants sera faite à des taux raisonnables, compte tenu de tous les facteurs en cause, tels que le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les tarifs pratiqués par d'autres entreprises, ainsi que les caractéristiques de chaque ligne.

B. Les tarifs à appliquer par les entreprises des Parties contractantes entre les points mentionnés au tableau ci-annexé des territoires nationaux respectifs seront, conformément au présent accord et à son annexe, soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes, qui agiront selon leurs obligations aux termes de la présente annexe, dans les limites de leurs pouvoirs légaux.

Il est reconnu que la détermination des tarifs à appliquer par une entreprise d'une Partie contractante sur un tronçon des routes décrites situé entre les territoires de l'autre Partie contractante et d'un pays tiers est une question complexe dont on ne peut chercher à obtenir la solution complète par une consultation entre les seules Parties contractantes. En attendant l'acceptation par les Parties contractantes d'un accord multilatéral ou de recommandations relatives à ces tarifs, les tarifs qui devront être exigés par les entreprises des Parties contractantes sur le tronçon considéré seront fixés tout d'abord par arrangement entre les entreprises desservant ce tronçon, sous réserve de l'approbation des autorités aéronautiques des Parties contractantes. Si les entreprises n'arrivent pas à un arrangement ou si les autorités aéronautiques des Parties contractantes n'approuvent pas certains tarifs fixés par ces entreprises, la question fera l'objet d'une consultation entre lesdites autorités. Pour apprécier ces tarifs, les autorités aéronautiques devront, en particulier, tenir compte de la section IV de la présente annexe et du désir des Parties contractantes de stimuler et d'encourager le développement par les entreprises, sur les routes décrites, de lignes long courrier efficaces et économiquement saines. Si les autorités aéronautiques ne peuvent arriver à un arrangement, les Parties contractantes, à la requête de l'une d'elles, soumettront le litige à l'arbitrage, comme il est prévu à l'article 10 du présent accord.

C. Tout tarif proposé par les entreprises des Parties contractantes sera communiqué aux autorités aéronautiques des deux Parties contractantes au moins trente (30) jours avant la date prévue pour son entrée en vigueur; il est entendu que cette période de trente (30) jours pourra être

réduite dans des cas particuliers si les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes y consentent.

D. Le « Civil Aeronautics Board » des Etats-Unis (ci-après dénommé CAB) ayant approuvé la procédure des conférences de trafic de l'Association internationale du trafic aérien (ci-après dénommée IATA) pour une période de deux ans commençant en février 1948, tous arrangements sur les tarifs conclus selon cette procédure pendant ladite période et impliquant des entreprises des Etats-Unis seront soumis à l'approbation du CAB. Les arrangements tarifaires ainsi intervenus seront également soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de la Suisse conformément aux principes énoncés au paragraphe B) ci-dessus.

E. Les Parties contractantes conviennent que la procédure décrite aux paragraphes F), G) et H) de la présente section sera applicable:

1. Si, pendant la période durant laquelle le CAB approuve la procédure des conférences de trafic de l'IATA, un arrangement tarifaire déterminé n'est pas approuvé dans un délai raisonnable par l'une ou l'autre des Parties contractantes ou si une conférence de l'IATA n'a pu établir un tarif, ou bien

2. Si, à un moment quelconque, aucune procédure de l'IATA n'est applicable, ou bien

3. Si, à un moment quelconque, l'une ou l'autre des Parties contractantes retire ou s'abstient de renouveler son approbation quant à la procédure des conférences de trafic de l'IATA applicable aux cas prévus par la présente section.

F. Au cas où les autorités aéronautiques des Etats-Unis recevraient le pouvoir légal de fixer des tarifs équitables et économiques pour le transport aérien des personnes et des biens sur des lignes internationales et de suspendre des tarifs proposés, comme le CAB est actuellement habilité à le faire en ce qui concerne de tels tarifs à l'intérieur des Etats-Unis, chaque Partie contractante exercera son autorité pour empêcher la mise en application de tout tarif proposé par l'une de ses entreprises pour les lignes reliant les territoires nationaux respectifs si, de l'avis des autorités aéronautiques de la Partie contractante dont l'entreprise propose ce tarif, celui-ci est inéquitable et peu économique. Si, recevant la notification mentionnée au paragraphe C) ci-dessus, l'une des Parties contractantes n'est pas satisfaite du tarif proposé par les entreprises de l'autre Partie contractante, elle en avisera cette dernière avant la fin des quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours précitée et les Parties contractantes s'efforceront de s'entendre sur un tarif convenable.

Si elles y parviennent, chaque Partie contractante fera de son mieux pour que le tarif convenu entre en vigueur en ce qui concerne ses entreprises.

Si un arrangement n'a pu être réalisé à la fin de la période de trente (30) jours mentionnée au paragraphe C) ci-dessus, le tarif proposé pourra

être mis en application à titre provisoire en attendant le règlement du différend conformément à la procédure définie au paragraphe H) ci-après à moins que les autorités aéronautiques du pays de l'entreprise intéressée ne jugent indiqué d'en suspendre l'application.

G. Si, avant qu'un tel pouvoir ait été conféré par la loi aux autorités aéronautiques des Etats-Unis, une Partie contractante désapprouve un tarif proposé par les entreprises de l'une ou l'autre Partie contractante pour des lignes reliant les territoires nationaux respectifs, elle le notifiera à l'autre avant l'expiration des quinze (15) premiers jours de la période de trente (30) jours mentionnée au paragraphe C) ci-dessus et les Parties contractantes s'efforceront de s'entendre sur un tarif convenable.

Si un tel arrangement est réalisé, chaque Partie contractante fera de son mieux pour que ses entreprises mettent en application le tarif ainsi convenu.

Il est entendu que, si un tel arrangement ne peut être réalisé avant l'expiration des trente (30) jours, la Partie contractante qui s'oppose au tarif pourra prendre telle mesure qu'elle jugera nécessaire pour empêcher la mise en exploitation ou le maintien de la ligne en question au tarif dont elle se plaint.

H. Si, dans l'un quelconque des cas prévus aux paragraphes F) et G) ci-dessus, les autorités aéronautiques des deux Parties contractantes ne peuvent s'entendre dans un délai raisonnable sur le tarif à appliquer, après consultation provoquée par une Partie contractante au sujet du tarif proposé ou d'un tarif existant des entreprises de l'autre Partie contractante, les deux Parties contractantes, à la requête de l'une d'elles, soumettront le différend à l'arbitrage, comme il est prévu à l'article 10 de l'accord.

TABLEAU

1. Une entreprise désignée par le Gouvernement des Etats-Unis d'Amérique aura le droit d'exploiter des lignes aériennes sur la route ci-après, par des points intermédiaires et dans les deux directions, ainsi que celui d'atterrir suivant un horaire aux points spécifiés dans ce paragraphe:

Des Etats-Unis, par une route nord-atlantique, à destination de Genève et Zurich et au delà.

2. Une entreprise désignée par l'Office fédéral de l'air aura le droit d'exploiter des lignes aériennes sur la route ci-après, par des points intermédiaires et dans les deux directions, ainsi que celui d'atterrir suivant un horaire aux points spécifiés dans ce paragraphe:

De Suisse, par une route nord-atlantique via l'Irlande ou les Açores et Terre-Neuve, à destination de New-York et de Chicago.

3. Des points situés sur l'une et l'autre routes peuvent ne pas être servis lors de tout ou partie des vols, au choix de l'entreprise désignée.