

9245

Message
du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale concernant
l'approbation d'accords sur les transports
aériens commerciaux

(Du 28 mai 1965)

Monsieur le Président et Messieurs,

La base juridique nécessaire aux transports aériens internationaux de l'après-guerre a été créée alors que le monde était encore en guerre. C'est le 7 décembre 1944, en effet, que fut signée à Chicago la convention relative à l'aviation civile internationale (RS 13, 619), à laquelle ont adhéré jusqu'à ce jour 108 Etats. La Suisse en est partie depuis le 4 avril 1947. La convention de Chicago et ses quinze annexes techniques, qui comprennent de nombreuses directives d'exécution, représentent un ouvrage fort étendu. La deuxième partie de la convention traite de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), dont la tâche est d'assurer le développement rationnel et uniforme de cette navigation sous ses aspects les plus divers. Son travail est de haute importance, bien qu'elle ne puisse souvent que donner des recommandations aux Etats membres et non édicter des prescriptions obligatoires. L'article premier de la convention dispose en effet que «chaque Etat à la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire». Le principe de la souveraineté nationale est donc expressément fixé dans la convention. Il est cependant contractuellement limité dans un certain nombre de dispositions. Ainsi, l'article 5 accorde aux aéronefs des Etats contractants qui ne sont pas employés à des services aériens internationaux réguliers le droit de survoler sans autorisation particulière le territoire des autres Etats contractants ou d'y effectuer des escales non commerciales. S'il s'agit de vols commerciaux non réguliers (trafic à la demande), les Etats ont le droit d'imposer des «réglementations, conditions ou restrictions», ce que la plupart des pays ont fait, en partie de façon très restrictive. L'idée de «liberté» de la navigation aérienne dans le domaine des transports commerciaux réguliers (services réguliers) n'a pas pu être réalisée. L'article 6 de la convention dispose qu'aucun service aérien international régulier ne peut être exploité au-dessus du territoire d'un Etat contractant ou à l'intérieur de celui-ci sans une permission spéciale dudit Etat.

Dodis

En règle générale, les Etats intéressés s'octroient réciproquement les droits de trafic nécessaires en concluant des accords bilatéraux. La Suisse également doit conclure de tels accords, afin d'assurer ses relations aériennes avec l'étranger. Cette façon de procéder restera nécessaire tant qu'il n'aura pas été possible de créer une réglementation internationale satisfaisante, grâce à un accord multilatéral sur les transports aériens commerciaux.

Au cours des vingt dernières années, le trafic aérien international s'est développé de façon prodigieuse. La Suisse a su y conquérir une place importante. Les aéroports de notre pays sont desservis par les nombreuses lignes qu'exploitent les compagnies étrangères, et notre entreprise nationale offre des liaisons rapides avec les principaux centres de l'économie mondiale en Europe, en Amérique du Nord et du Sud, en Asie et en Afrique. Le réseau de Swissair touche aujourd'hui 42 pays. 52 accords sur les transports aériens commerciaux forment la base juridique des services réguliers au départ et en direction de la Suisse. Dans ce nombre sont compris les trois accords que nous vous proposons d'approuver dans le présent message. Il s'agit des accords suivants:

- accord relatif aux services aériens entre la Suisse et le Panama, signé à Panama le 21 avril 1964;
- accord entre la Suisse et le Congo-Brazzaville relatif aux transports aériens réguliers, signé à Brazzaville le 24 octobre 1964;
- accord entre la Suisse et la Malaisie relatif aux transports aériens réguliers, signé à Kuala Lumpur le 18 décembre 1964.

Comme pour les précédents messages concernant l'approbation d'accords sur les transports aériens commerciaux (FF 1963, I, 1329: accords avec la Côte d'Ivoire, le Sénégal, la Guinée et le Soudan; FF 1963, II, 454: accord avec l'Algérie), il s'agit uniquement de traités avec des Etats situés hors d'Europe. Ces accords forment la base nécessaire à la création ultérieure d'un service aérien entre la Suisse et l'Amérique centrale ainsi qu'à l'extension du réseau existant en Afrique et en Asie.

Nous avons l'honneur de vous donner les explications suivantes au sujet de ces divers accords.

a. L'accord avec le Panama

Le réseau des services aériens suisses ne comporte encore aucune relation avec l'Amérique centrale et les Etats du nord de l'Amérique du Sud; une telle ligne est cependant prévue à longue échéance. La République de Panama a un trafic important et la Suisse a un intérêt considérable à s'assurer le droit, par un accord international, d'embarquer et de débarquer dans ce pays des passagers, du fret et des envois postaux. C'est pourquoi, en automne 1960 déjà, nous avons proposé au gouvernement de Panama des négociations en vue de conclure un accord sur les services aériens. Des pourparlers eurent lieu à Panama du 18 février au 7 mars 1963 et le texte d'un accord fut paraphé. Après que certaines

divergences d'ordre rédactionnel eurent été aplanies, l'accord fut signé à Panama le 21 avril 1964, sous réserve de ratification.

Le projet standard que nous avons présenté en 1960 a servi de base au texte de l'accord. Les autorités de Panama avaient soumis des contre-propositions dont il a fallu tenir compte, lors des pourparlers, dans plusieurs dispositions.

L'article premier de l'accord contient différentes définitions, ainsi qu'il est d'usage.

L'article 2 délimite les droits que s'accordent mutuellement les parties contractantes: droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Etat; droit d'y faire des escales non commerciales; droit d'y effectuer des atterrissages commerciaux. Les négociateurs panaméens déclarèrent qu'ils devaient avoir la possibilité, selon les prescriptions de leur droit national, de désigner plus d'une entreprise de transports aériens. Nous avons fait droit à cette demande.

L'article 3 fixe les conditions relatives à l'octroi de l'autorisation d'exploitation.

L'article 4 donne une réglementation générale quant à la capacité de transport offerte par chaque entreprise. A l'exception du premier alinéa, le projet suisse a pu être repris sans changement dans le texte de l'accord définitif. Il s'agit ici des dispositions — dites clauses des Bermudes — qui correspondent en majeure partie à la réglementation de l'accord aéronautique conclu aux Bermudes le 11 février 1946 entre la Grande-Bretagne et les Etats-Unis d'Amérique du Nord. Ces dispositions, qui se trouvent dans la plupart des accords conclus par la Suisse, permettent un équilibre judicieux et équitable des intérêts de chaque entreprise désignée. La délégation de Panama trouva le projet suisse trop libéral. Elle désirait fixer non pas le principe de donner les mêmes possibilités à chacune des deux parties contractantes, mais celui d'exercer de façon effectivement identique les droits de trafic accordés. Il fut possible, finalement, de se mettre d'accord sur la teneur du premier alinéa, tel qu'il existe actuellement, où l'on parle d'un traitement reposant sur le principe de la réciprocité et des chances équitables.

L'article 5 traite des principes qui devront être déterminants pour former les tarifs. Ainsi qu'il est d'usage pour les dispositions relatives aux tarifs, on énumère tout d'abord les facteurs essentiels à leur établissement. Dans la mesure du possible, les entreprises désignées devront s'entendre directement entre elles, en tenant compte des recommandations de l'organisme international qui règle normalement cette matière: l'Association du transport aérien international (IATA), qui groupait, à la fin de 1964, 93 entreprises de transport aérien, dont Swissair S. A. L'IATA connaît parfaitement les problèmes qui se posent dans le monde entier au sujet des tarifs et cette association est mieux placée que quiconque pour donner des renseignements et des conseils précieux. Les tarifs établis par les entreprises doivent être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des parties contractantes. Si les compagnies ne peuvent pas se mettre d'accord ou que les autorités aéronautiques se sont pas en mesure

d'approuver les propositions des compagnies et lorsque toutes les tentatives d'un arrangement à l'amiable ont échoué — ces cas se présentant rarement — la procédure d'arbitrage prévue à l'article 13 est applicable, ainsi que le définit le 5^e alinéa.

L'article 6 garantit le libre transfert des revenus nets au taux officiel (clause de transfert). Les articles 7 et 8 contiennent les dispositions que l'on trouve dans tous les accords aéronautiques sur l'exonération des droits de douane et des taxes, ainsi que sur l'applicabilité des prescriptions nationales de police.

Alors que l'article 3 règle l'octroi de l'autorisation d'exploitation à l'entreprise désignée de l'autre partie contractante, l'article 9 indique les conditions de refus et de retrait de ladite autorisation. Selon le projet suisse, chaque partie contractante devait prouver «qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la partie contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci». Les délégués de Panama refusèrent cette version, la jugeant trop large. La nouvelle rédaction «la propriété substantielle et le contrôle effectif» fut finalement approuvée par les deux parties.

Sur le désir de nos interlocuteurs, les dispositions réglant le survol des zones interdites — dispositions figurant déjà à l'article 9 de la convention relative à l'aviation civile internationale — sont reprises de façon analogue à l'article 10.

A l'article 11, les parties contractantes se réservent la faculté de substituer une autre entreprise nationale de transports aériens à celle qu'elles auront désignée à l'origine.

Selon l'article 12, premier alinéa, seules les parties contractantes peuvent convenir de modifications aux dispositions de l'accord; le 2^e alinéa, en revanche, dispose que les autorités aéronautiques ont qualité pour procéder directement à des modifications de l'annexe à l'accord.

L'article 13 règle la procédure d'arbitrage, l'article 14 prescrit l'enregistrement de l'accord auprès de l'organisation de l'aviation civile internationale et l'article 15 son adaptation aux accords multilatéraux. L'article 16 prévoit les consultations nécessaires entre les autorités aéronautiques et l'échange de données statistiques.

Selon l'article 17, l'accord peut être dénoncé en tout temps, avec observation du délai habituel d'une année.

L'article 18 dispose que l'accord entre en vigueur le jour où les deux parties contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres, par un échange de notes diplomatiques. Ainsi qu'il est stipulé dans la plupart des accords aéronautiques, celui-ci est applicable provisoirement avant la ratification, dès le jour de la signature. Il ne s'agit pas d'une mise en vigueur anticipée, mais d'une application administrative.

Dans l'annexe sont spécifiés les tableaux de routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par les entreprises désignées de chaque partie contractante. Pour l'entreprise suisse, un service est prévu par l'Amérique du Nord et les Antilles en direction du Panama et au-delà, et un autre par les Antilles et l'Amérique du Sud en direction du Panama et au-delà. Dans le tableau des routes qui partent du Panama sont également prévus des services par l'Atlantique du Nord et par l'Atlantique central.

b. L'accord avec le Congo-Brazzaville

L'aéroport de Brazzaville, qui peut être utilisé par les plus grands avions à réaction actuellement en service, est important comme escale d'une ligne aérienne partant de Suisse en direction de l'Afrique du Sud et passant par l'Afrique centrale. C'est pourquoi, lorsque les autorités du Congo-Brazzaville émirent le vœu, en automne 1962, de s'entretenir sur les relations aériennes entre la Suisse et leur pays, les autorités suisses se déclarèrent d'accord. L'entretien eut lieu à Berne le 17 octobre 1962 et l'on proposa des négociations en vue de conclure un accord aéronautique. Il fut convenu que les entreprises de transports aériens de chaque État pourraient exploiter, conformément aux principes de la libre concurrence et de la réciprocité, les services aériens réguliers qui seraient fixés ultérieurement. Le 18 octobre 1962, fut signé entre les deux États un accord de commerce, de protection des investissements et de coopération technique (RO 1964, 635).

Les pourparlers prévus n'eurent lieu que deux ans plus tard, du 19 au 24 octobre 1964, à Brazzaville. On put rapidement arriver à une entente, car il n'existait guère de divergences d'opinions entre les deux délégations. Le Congo-Brazzaville est membre du traité de Yaoundé, conclu le 28 mars 1961 entre onze États africains, qui créèrent la compagnie supranationale de transports aériens Air Afrique. Les États parties à ce traité suivent en règle générale une politique plutôt protectionniste en matière de transports aériens. C'était donc assez étonnant que les Congolais aient accepté le projet suisse d'accord, car celui-ci repose sur un principe libéral tendant à faciliter le libre développement en ne limitant que les abus. Ce principe apparaît surtout à l'article 5 de l'accord, qui règle la capacité de transport offerte en s'appuyant sur la clause dite des Bermudes. Selon ces dispositions, les entreprises désignées jouissent de possibilités égales et équitables dont elles peuvent faire libre usage, en tant qu'elles ne portent pas préjudice aux intérêts de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante et que la capacité de transport offerte est adaptée à la demande de trafic. Cette capacité est adaptée en premier lieu au trafic entre l'État d'origine et les points survolés selon les routes fixées (droit de troisième et de quatrième libertés) et ensuite seulement au trafic entre le territoire de l'autre partie contractante et le territoire d'un État tiers (droit de cinquième liberté). Pour pouvoir examiner le volume du trafic transporté par les services convenus, les autorités aéronautiques se communiquent des statistiques ou d'autres rensei-

gnements analogues (art. 12); elles se consultent de temps à autre pour aplanir d'éventuelles divergences d'opinions (art. 13). L'article 15 règle la procédure d'arbitrage. Pour le reste, l'accord comprend les dispositions se retrouvant dans la plupart des traités relatifs aux services aériens. Le texte correspond à celui du projet suisse. D'après l'article 19, l'accord est provisoirement applicable dès le jour de sa signature, soit à partir du 24 octobre 1964.

Les tableaux de routes offrent aux entreprises des deux Etats des possibilités diverses pour une exploitation intéressante du point de vue commercial. On conviendra ultérieurement des points au-delà de Brazzaville que l'entreprise suisse pourra desservir. Pour des raisons surtout politiques, il n'a pas été possible aux Congolais de s'engager par écrit à ce sujet. Il n'a pas été prévu d'instituer des restrictions dans les droits de trafic, mais il faut mentionner que l'exercice des droits de trafic en cinquième liberté n'est possible que si l'Etat tiers sur le territoire duquel les passagers, le fret ou les envois postaux sont pris à bord ou débarqués, a donné également son accord. Et des autorisations de ce genre sont rarement délivrées par les Etats africains.

c. L'accord avec la Malaisie

Lorsqu'on étudie une extension des liaisons aériennes suisses en direction de l'Extrême-Orient, la question des droits de trafic à Singapour et à Kuala Lumpur, les deux grands aéroports de la Fédération de Malaisie, revêt un intérêt considérable. C'est pourquoi des contacts furent établis par la voie diplomatique, en mai 1963, en vue d'ouvrir des pourparlers sur les services aériens. Les négociations eurent lieu du 22 au 30 janvier 1964 à Kuala Lumpur, où un accord fut paré. Celui-ci fut signé le 18 décembre de la même année dans la capitale malaise, sous réserve de ratification.

Un projet suisse d'accord a servi de point de départ à la discussion et le texte final ne s'écarte de ce projet que dans quelques dispositions. Nous nous bornerons à les indiquer ci-dessous.

L'article 3 fixe les conditions d'octroi, de refus ou de retrait de l'autorisation d'exploitation. Comme dans l'accord avec le Panama, il n'est pas nécessaire de prouver qu'une part prépondérante de la propriété d'une entreprise appartient à la partie contractante qui l'a désignée ou à des ressortissants de celle-ci; il suffit de prouver la «part substantielle de la propriété» ainsi que le «contrôle effectif», cette dernière expression correspondant au projet suisse. On tient compte, ainsi, de la situation des «Malaysian Airways».

Les prescriptions particulières relatives aux droits de douane, frais d'inspection et autres redevances semblables nationales sur les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les approvisionnements de bord sont spécifiées à l'article 6. Les autorités malaises refusèrent le texte du projet suisse en se référant à leur droit national. La délégation suisse accepta alors sans réserve leur proposition qui prévoyait,

pour les matières et les objets ne restant pas à bord, le traitement accordé à l'entreprise nationale ou à l'entreprise étrangère la plus favorisée, au lieu d'une exemption des taxes douanières. Des textes analogues se rencontrent dans des accords conclus avec d'autres Etats.

La disposition réglant le transfert (art. 11) prévoit le libre transfert des recettes nettes «au cours du jour du marché officiel» et non pas «au cours officiel».

L'article 18 s'écarte du projet suisse quant à la forme seulement, non quant au fond. Le délai de dénonciation est de douze mois.

Les tableaux de routes permettent divers parcours entre les territoires des deux parties contractantes et au-delà. En tant que cela dépend de la Malaisie, il serait possible d'ouvrir une nouvelle ligne suisse, au sud de la ligne actuelle qui passe par le Pakistan, l'Inde et la Thaïlande. Une ligne en direction de l'Australie est également envisagée. Nous ne savons pas encore à quel moment notre entreprise nationale de transports aériens fera usage de ces nouvelles possibilités.

La constitutionnalité de l'arrêté fédéral dont nous vous soumettons le projet ci-joint résulte de l'article 8 de la constitution fédérale, qui accorde à la Confédération le droit de conclure des traités avec les Etats étrangers. La compétence de l'Assemblée fédérale repose sur l'article 85, chiffre 5, de la constitution. Vu que les accords faisant l'objet du présent message peuvent être dénoncés en tout temps, ils ne sont pas soumis à referendum, conformément à l'article 89, 4^e alinéa, de la constitution.

Ces trois nouveaux accords sont conformes aux principes de notre politique en matière de trafic aérien. Ils donnent à notre entreprise nationale les bases nécessaires à l'extension de son réseau mondial. La commission fédérale de la navigation aérienne a donné son approbation à la conclusion de ces accords.

Nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet ci-joint d'arrêté fédéral approuvant trois nouveaux accords relatifs aux transports aériens réguliers.

Nous saisissons cette occasion, Monsieur le Président et Messieurs, pour vous renouveler les assurances de notre haute considération.

Berne, le 28 mai 1965.

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération,

Tschudi

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

**Arrêté fédéral
approuvant des accords sur les transports
aériens commerciaux**

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu les articles 8 et 85, chiffre 5, de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 28 mai 1965,

arrête:

Article unique

¹ Les accords relatifs aux transports aériens réguliers conclus avec le Panama le 21 avril 1964, avec le Congo-Brazzaville le 24 octobre 1964 et avec la Malaisie le 18 décembre 1964 sont approuvés.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier ces accords.

Texte original

Accord
relatif aux services aériens entre la Confédération suisse
et la République de Panama

Conclu à Panama le 21 avril 1964

Date de l'entrée en vigueur :

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la République de Panama, désireux de développer autant que possible la coopération internationale dans le domaine du transport aérien,

et désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens entre les territoires de leurs pays respectifs,

ont désigné leurs plénipotentiaires, ainsi :

pour le Conseil Fédéral Suisse :

Son Excellence Bernard Turrettini, Ambassadeur Extraordinaire et Plénipotentiaire de Suisse au Panama;

pour la République de Panama :

Son Excellence Docteur en droit Galileo Solis, Ministre des Affaires Etrangères;

lesquels, après avoir échangé leurs pleins pouvoirs reconnus en bonne et due forme, sont convenus de ce qui suit :

Article premier

Pour l'application du présent accord et de son annexe :

- a. L'expression « Convention » s'entendra de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago, le 7 décembre 1944;
- b. L'expression « autorités aéronautiques » s'entendra en ce qui concerne la Suisse, de l'Office Fédéral de l'Air, et en ce qui concerne le Panama, du Ministère de Gouvernement et Justice ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme autorisé à assumer les fonctions exercées actuellement par ledit Office ou ledit Ministère respectivement;

- c. Les expressions «entreprise désignée» ou «entreprises désignées» s'entendront d'une ou des entreprises de transports aériens que l'une des parties contractantes aura désignées pour exploiter les services convenus définis à l'annexe au présent accord;
- d. L'expression «territoire» aura la signification que lui donne l'article 2 de la Convention;
- e. Les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» auront le sens que leur assigne respectivement l'article 96 de la Convention.

Article 2

1. Pour exploiter les services aériens internationaux définis à l'annexe du présent accord, les parties contractantes, sous réserve des dispositions du présent accord, s'accordent mutuellement les droits ci-après:

- a. Le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre partie contractante;
- b. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. Le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'annexe, des passagers, des envois postaux et des marchandises.

2. Chaque partie contractante désignera une ou plusieurs entreprises de transports aériens pour exploiter les services convenus.

Article 3

1. Sous réserve des dispositions de l'article 9 du présent accord, chaque partie contractante accordera sans retard l'autorisation d'exploitation nécessaire à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre partie contractante.

2. Toutefois, avant d'être autorisées à ouvrir les services convenus, l'entreprise ou les entreprises désignées pourront être appelées à prouver auprès de l'autorité aéronautique de l'autre partie contractante qu'elles remplissent les conditions prescrites par les lois et règlements que doit normalement appliquer cette autorité pour l'exploitation des services aériens internationaux.

Article 4

1. Les entreprises désignées jouiront, pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des parties contractantes, d'un traitement fondé sur le principe de la réciprocité et des chances équitables.

2. L'entreprise ou les entreprises désignées de chaque partie contractante prendront en considération les intérêts de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre partie contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que ces dernières maintiennent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. La capacité de transport offerte par l'entreprise ou les entreprises désignées sera adaptée à la demande de trafic.

4. Les services convenus auront pour objectif principal d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises et les points desservis sur les routes spécifiées.

5. Le droit de l'entreprise ou des entreprises désignées de transporter du trafic international entre le territoire de l'autre partie contractante et les territoires de pays tiers, sera exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux parties contractantes et à condition que la capacité soit adaptée:

- a. A la demande de trafic de et vers le territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise ou les entreprises;
- b. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux; et
- c. Aux nécessités d'une exploitation économique des services convenus.

Article 5

1. Les tarifs qui seront perçus pour le transport des passagers et des marchandises sur les routes convenues, seront fixés en prenant en considération tous les éléments déterminants, tels que le coût de l'exploitation, le type de l'appareil en service, des bénéfices raisonnables, les caractéristiques des différentes routes et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie des mêmes routes. Ces tarifs seront fixés conformément aux règles suivantes.

2. Les tarifs seront fixés, si possible, pour chaque route, d'entente entre les entreprises désignées respectives. A cet effet, les entreprises désignées devront s'entendre directement entre elles, après consultation avec les autres entreprises de transports aériens de pays tiers desservant tout ou partie des mêmes routes. Cet accord sera réalisé, autant que possible, en tenant compte des recommandations de l'organisme international qui règle normalement cette matière.

3. En tout cas, les tarifs convenus selon les règles mentionnées ci-dessus devront être soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des deux parties contractantes au plus tard trente jours avant la date fixée pour leur entrée en vigueur. Cette période peut être réduite dans des cas spéciaux pour autant que les autorités aéronautiques y consentent.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou si l'une des parties contractantes ne peut approuver les nouveaux tarifs qui ont été soumis à son approbation suivant la procédure indiquée dans les règles précitées,

les autorités aéronautiques des deux parties contractantes devront, d'un commun accord, fixer les tarifs pour ces routes ou partie de celles-ci sur lesquelles ladite entente n'a pu être réalisée.

5. Au cas où un accord n'a pas pu se réaliser entre les autorités aéronautiques des deux parties contractantes, selon la règle précitée, les clauses de l'article 13 du présent accord devront alors être appliquées. Les tarifs existants resteront en vigueur jusqu'à ce que la sentence arbitrale soit rendue.

Article 6

Chaque partie contractante accorde à l'autre partie contractante le libre transfert, au taux officiel, des revenus nets réalisés sur son territoire en rapport avec les transports de passagers, bagages, envois postaux et marchandises effectués par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre partie contractante. Dans le cas où le service des paiements entre les parties contractantes est réglé par un accord spécial, cet accord spécial sera applicable.

Article 7

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise ou les entreprises désignées d'une partie contractante, ainsi que leur équipement normal, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, seront, à l'entrée dans le territoire de l'autre partie contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions, demeurent à bord des aéronefs jusqu'à la continuation du vol.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus :

- a. Les provisions de bord prises sur le territoire d'une partie contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite partie contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise ou les entreprises désignées de l'autre partie contractante;
- b. Les pièces de rechange et les équipements normaux de bord, importés dans le territoire de l'une des parties contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international.

3. Les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise ou les entreprises désignées d'une partie contractante recevront, quant aux mêmes droits et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de la partie contractante dans lequel ils ont été embarqués, un traitement non moins favorable que celui accordé aux approvisionnements

similaires des aéronefs employés en service international d'une entreprise nationale de l'autre partie contractante ou de l'entreprise aérienne étrangère la plus favorisée.

4. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements, se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise ou les entreprises désignées d'une partie contractante ne pourront être déchargés sur le territoire de l'autre partie contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils pourront être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réembarqués ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

Article 8

1. Les lois et règlements d'une partie contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliqueront à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre partie contractante.

2. Les lois et règlements d'une partie contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, envois postaux ou marchandises, tels que ceux qui concernent les formalités, l'immigration et l'émigration, les passeports, la douane et la quarantaine, s'appliqueront aux passagers, équipages, envois postaux ou marchandises transportés par les aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre partie contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Les passagers en transit direct dans le territoire de l'autre partie contractante jouiront de toutes facilités. Les droits de douane et autres taxes ne seront pas perçus sur les bagages et marchandises en transit direct.

4. Chaque partie contractante consent à ne pas accorder un traitement préférentiel à ses propres entreprises en comparaison de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre partie contractante dans l'application des règlements concernant la douane, les visas, l'immigration et l'émigration, la quarantaine, le contrôle des changes ou d'autres règlements affectant le transport aérien international.

Article 9

Chaque partie contractante se réserve le droit de refuser ou de révoquer une autorisation d'exploitation à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre partie contractante lorsqu'elle n'a pas la preuve que la propriété substantielle et le contrôle effectif de cette ou de ces entreprises sont entre les mains de cette autre partie contractante ou de ses ressortissants, ou lorsque l'entreprise ou les entreprises ne se conforment pas aux lois et règlements, ou ne remplissent pas les obligations découlant du présent accord.

Article 10

1. Pour des raisons militaires ou de sécurité publique, chaque partie contractante pourra restreindre ou interdire les vols des aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre partie contractante au-dessus de certaines zones de son territoire, pourvu que ces restrictions ou interdictions s'appliquent également aux aéronefs de l'entreprise ou des entreprises désignées de la première partie contractante ou aux entreprises de transports aériens d'Etats tiers qui exploitent des services aériens internationaux réguliers. Les zones interdites devront avoir une superficie raisonnable, afin de ne pas entraver sans nécessité la navigation aérienne et les limites de ces zones devront être communiquées dans le plus bref délai à l'autre partie contractante.

2. Les parties contractantes se réserveront le droit, dans des circonstances exceptionnelles ou pendant une période de crise, ou encore dans l'intérêt de la sécurité publique et avec effet immédiat, de restreindre ou d'interdire temporairement les vols sur tout ou partie de leur territoire, pourvu que ces restrictions et interdictions temporaires s'appliquent aux aéronefs des Etats tiers.

Article 11

Les parties contractantes se réservent la faculté de substituer une autre ou d'autres entreprises nationales de transports aériens à celles qu'elles auront désignées à l'origine en en donnant préalablement avis à l'autre partie contractante. Toutes les dispositions du présent accord et de son annexe seront applicables à la ou aux nouvelles entreprises désignées.

Article 12

1. Si l'une ou l'autre des parties contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent accord, elle pourra demander une consultation avec l'autre partie contractante. Cette consultation pourra avoir lieu entre les autorités aéronautiques, oralement ou par correspondance, et devra commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la réception de la notification par l'autre partie contractante. Toute modification ainsi convenue entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques, sous réserve de l'accomplissement des formalités constitutionnelles des pays respectifs.

2. Les modifications à l'annexe au présent accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des parties contractantes et confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 13

1. Pour résoudre tout différend relatif à l'interprétation ou à l'application du présent accord, qui ne pourrait être réglé par des négociations directes, le différend sera soumis, à la requête d'une des parties contractantes, à un tribunal arbitral.

2. Le tribunal arbitral sera constitué de manière que chacune des parties contractantes désigne un arbitre et ceux-ci, d'un commun accord, désignent un ressortissant d'un Etat tiers comme surarbitre, dont la désignation devra être confirmée par les parties contractantes. Les arbitres seront désignés dans un délai de trente jours et le surarbitre dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle une des parties contractantes a notifié à l'autre partie contractante son désir de soumettre le différend à l'arbitrage.

3. Si les désignations n'avaient pas eu lieu dans les délais mentionnés au paragraphe 2 du présent article, chacune des parties contractantes, sauf accord contraire, peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires. Au cas où le président aurait la nationalité de l'une des deux parties contractantes ou serait empêché pour d'autres causes, son remplaçant en charge effectuera les désignations correspondantes.

4. Le tribunal arbitral décidera à la majorité des voix et établira son propre règlement. Ses décisions seront obligatoires pour les deux parties contractantes. Le tribunal arbitral décidera de la répartition des frais et dépens occasionnés par la procédure arbitrale.

Article 14

Le présent accord, ainsi que toute modification de celui-ci, seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 15

Le présent accord et son annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux parties contractantes.

Article 16

1. Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des parties contractantes se consulteront de temps à autre afin de s'assurer que les principes contenus dans le présent accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante.

2. Les autorités aéronautiques des parties contractantes se communiqueront réciproquement, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues qui sont nécessaires pour déterminer le volume du trafic transporté sur les services convenus.

Article 17

Chaque partie contractante pourra à tout moment notifier à l'autre partie contractante son désir de mettre fin au présent accord. Une telle notification devra être communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans le cas d'une telle notification, le présent accord prendra fin

une année après la date de réception de la notification, à moins que la partie contractante qui a effectué la notification ne la retire avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre partie contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze jours après la date de sa réception par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

Le présent accord, ainsi que l'annexe qui en fait partie, seront appliqués provisoirement dès le jour de la signature; ils entreront en vigueur le jour où les deux parties contractantes se seront mutuellement notifiées l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres, par un échange de notes diplomatiques.

En foi de quoi les plénipotentiaires des parties contractantes ont signé le présent accord en double exemplaire, en langues française et espagnole, les deux textes faisant également foi, et y ont apposé leurs sceaux.

Fait à Panama, le 21 avril 1964.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) **B. Turrettini**

Pour le Gouvernement de la République
de Panama:

(signé) **Galileo Solis**

Tableaux de routes

I. Services que peuvent exploiter l'entreprise ou les entreprises suisses désignées:

1. De Suisse par des points en Europe, des points dans l'Atlantique, des points au Canada, des points dans les Antilles, à un point au Panama et à des points au-delà et vice-versa;
2. De Suisse par des points en Europe, des points dans l'Atlantique, des points dans les Antilles, des points en Amérique du Sud, à un point au Panama et à des points au-delà et vice-versa.

II. Services que peuvent exploiter l'entreprise ou les entreprises panaméennes désignées:

1. De Panama par des points dans les Antilles, des points aux Etat-Unis d'Amérique, des points dans l'Atlantique, des points en Europe, à un point en Suisse et à des points au-delà et vice-versa;
2. De Panama par des points en Amérique du Sud, des points dans les Antilles, des points dans l'Atlantique, des points en Europe, à un point en Suisse et à des points au-delà et vice-versa.

L'entreprise ou les entreprises désignées pourront, à leur convenance, supprimer des escales intermédiaires ou ultérieures sur les services convenus.

Accord
entre la Suisse et le Congo-Brazzaville relatif
aux transports aériens réguliers

Conclu à Brazzaville le 24 octobre 1964

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la République du Congo-Brazzaville, considérant que la Suisse et le Congo-Brazzaville sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

désireux de développer autant que possible la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et

désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens réguliers entre les territoires de leurs pays respectifs et au-delà,

ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Pour l'application du présent Accord et de son annexe:

- a. L'expression «Convention» s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;
- b. L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'air, et en ce qui concerne le Congo-Brazzaville, du Ministère chargé de l'Aviation Civile ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées;
- c. L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus.

Article 2

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'annexe au présent Accord. Ces

services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services internationaux, des droits ci-après :

- a. Le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. Le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'annexe, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

Article 3

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. La Partie Contractante qui a reçu la notification de désignation accorde sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes peuvent exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante a le droit de ne pas accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

Article 4

1. Chaque Partie Contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, si:

- a. Elle ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
- b. Cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si
- c. Cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord et son annexe.

2. A moins que la révocation, la suspension ou la fixation des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois ou règlements, un tel droit ne peut être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

Article 5

1. Les entreprises désignées jouissent, pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes, de possibilités égales et équitables.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante prend en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services convenus de cette dernière entreprise.

3. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées doit être adaptée à la demande de trafic.

4. Les services convenus ont pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées.

5. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie Contractante et les territoires de pays tiers, doit être exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties Contractantes et à condition que la capacité soit adaptée:

- a. A la demande de trafic du et vers le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- b. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;
- c. Aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.

Article 6

1. Les aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et lubrifiants et leurs provisions de bord, y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs, sont, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, exonérés de tous droits de douane, frais d'inspection et autres droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions, demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation.

2. Sont également exonérés de ces mêmes droits, frais et taxes, à l'exception des redevances perçues en raison de services rendus:

- a. Les provisions de bord prises sur le territoire d'une Partie Contractante dans les limites fixées par les autorités de ladite Partie Contractante et destinées à la consommation à bord des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- b. Les pièces de rechange et les équipements normaux de bord, importés sur le territoire de l'une des Parties Contractantes pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;
- c. Les carburants et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés en service international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, même lorsque ces approvisionnements doivent être utilisés sur la partie du trajet effectuée au-dessus du territoire de la Partie Contractante sur lequel ils ont été embarqués.

3. Les équipements normaux de bord, ainsi que les produits et approvisionnements, se trouvant à bord des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ne peuvent être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. En ce cas, ils peuvent être placés sous la surveillance desdites autorités jusqu'à ce qu'ils soient réexportés ou aient reçu une autre destination conformément aux règlements douaniers.

Article 7

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 8

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliquent à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, marchandises ou envois postaux, tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Chaque Partie Contractante s'engage à ne pas accorder de préférences à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

4. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes par une Partie Contractante, l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante n'a pas à payer de taxes supérieures à celles qui doivent être payées pour les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

Article 9

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes sont, durant la période où ils sont en vigueur, reconnus valables par l'autre Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés en faveur de ceux-ci par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etats

Article 10

1. Les tarifs de tout service convenu sont fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'organisme international qui règle normalement cette matière.

3. Les tarifs ainsi fixés sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforcent de fixer le tarif par accord mutuel.

5. A défaut d'accord le différend est soumis à l'arbitrage prévu à l'article 15 ci-après.

6. Les tarifs déjà établis restent en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou à l'article 15 ci-après.

Article 11

Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'autre Partie Contractante le libre transfert, au taux officiel, des excédents de recettes sur les dépenses, réalisés sur son territoire à raison des transports de passagers, bagages, marchandises et envois postaux effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante. Si les paiements entre les Parties Contractantes sont réglés par un accord spécial, cet accord spécial est applicable.

Article 12

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se communiquent, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues qui montrent le volume du trafic transporté sur les services convenus.

Article 13

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consultent de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent Accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante.

Article 14

1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation doit commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la réception de cette demande. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

2. Des modifications à l'annexe au présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 15

1. Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis, à la requête de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral composé de trois membres.

2. A cet effet, chacune des Parties Contractantes désigne un arbitre et les deux arbitres désignent un tiers arbitre, ressortissant d'un Etat tiers, comme président. Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'une des Parties Contractantes a désigné un arbitre, l'autre Partie Contractante n'a pas désigné le sien, ou si au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les arbitres ainsi désignés ne se sont pas mis d'accord sur le choix du président, chaque Partie Contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

5. Le tribunal arbitral décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.

Article 16

Le présent Accord et ses amendements éventuels seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17

Le présent Accord et son annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 18

Chaque Partie Contractante peut, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de dénoncer le présent Accord. Une telle notification est communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. La dénonciation a effet douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que cette dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification est réputée lui être parvenue quatorze jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en a reçu communication.

Article 19

Le présent Accord est appliqué provisoirement dès le jour de sa signature; il entre en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se sont mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

En foi de quoi les plénipotentiaires des deux Parties Contractantes ont signé le présent Accord.

Fait à Brazzaville le 24 octobre 1964 en double exemplaire, en langue française.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:

(signé) **Tripet**

Chargé d'affaires de Suisse a. i.

Pour le Gouvernement de la République
du Congo-Brazzaville:

(signé) **Matsika**

Ministre chargé de l'Aviation Civile

Tableaux de routes**I.**

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par la Suisse:

Points en Suisse — Marseille ou Rome ou un autre point en Europe à convenir ultérieurement — Alger ou Tunis ou Tripoli — Kano ou Lagos — Douala ou un autre point en Afrique à convenir ultérieurement — Brazzaville et au-delà vers des points au Sud ou à l'Est de Brazzaville à convenir ultérieurement, dans les deux directions.

II.

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par le Congo-Brazzaville:

Points au Congo-Brazzaville — Douala ou Fort Lamy — Lagos — Kano — Alger ou Tunis ou Tripoli — Barcelone ou Rome ou Milan — un point en Suisse — Paris ou Bruxelles ou Francfort — Amsterdam, dans les deux directions.

L'entreprise désignée de chacune des Parties Contractantes aura le droit de terminer ses services dans le territoire de l'autre Partie Contractante.

Tout point ou plusieurs des points sur les routes spécifiées peuvent à la convenance des entreprises désignées, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.

Texte original

**Accord
entre la Suisse et la Malaisie
relatif aux transports aériens réguliers**

Conclu à Kuala Lumpur le 18 décembre 1964

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la Malaisie,
considérant que la Suisse et la Malaisie sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

désireux de développer autant que possible la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et

désireux de conclure un accord en vue d'établir des services aériens réguliers entre les territoires de leurs pays respectifs et au-delà,

ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit:

Article premier

Pour l'application du présent Accord et de son annexe:

- a. L'expression «Convention» s'entend de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;
- b. L'expression «autorités aéronautiques» s'entend, en ce qui concerne la Suisse, de l'Office fédéral de l'air, et en ce qui concerne la Malaisie du Ministre des transports, ou, dans les deux cas, de toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui leur sont actuellement attribuées;
- c. L'expression «entreprise désignée» s'entend d'une entreprise de transports aériens que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 3 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus.

Article 2

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'annexe au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, dans l'exploitation de services internationaux, des privilèges ci-après :

- a. Le droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b. Le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. Le droit d'embarquer et de débarquer en trafic international sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'annexe, des passagers, des marchandises et des envois postaux.

Article 3

1. Chaque Partie Contractante a le droit de désigner une entreprise de transports aériens pour exploiter les services convenus. Cette désignation fait l'objet d'une notification écrite entre autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. La Partie Contractante qui a reçu la notification de désignation accorde sans délai, sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes peuvent exiger que l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante a le droit de refuser l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui pourraient lui sembler nécessaires pour l'exercice, par l'entreprise désignée, des privilèges spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée peut commencer à tout moment l'exploitation de tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne ce service.

Article 4

1. Chaque Partie Contractante a le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des privilèges spécifiés au paragraphe 2 de l'article 2 du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle juge nécessaires, si :

- a. Elle ne possède pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
- b. Cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces privilèges, ou si
- c. Cette entreprise n'exploite pas les services convenus dans les conditions prescrites par le présent Accord et son annexe.

2. A moins que l'immédiate révocation, suspension ou fixation des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements, un tel droit ne peut être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

Article 5

1. Les entreprises désignées jouissent, pour l'exploitation des services convenus entre les territoires des Parties Contractantes, de possibilités égales et équitables.

2. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante prend en considération les intérêts de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que cette dernière assurera en tout ou partie sur les routes spécifiées.

3. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées doit être adaptée à la demande de trafic.

4. Les services convenus ont pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise et les points desservis sur les routes spécifiées.

5. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international entre le territoire de l'autre Partie Contractante et les territoires de pays tiers, doit être exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties Contractantes et à condition que la capacité soit adaptée:

- a. A la demande de trafic du et vers le territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- b. A la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;
- c. Aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.

Article 6

Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, l'équipement normal des aéronefs et les approvisionnements de bord, introduits dans le territoire d'une Partie Contractante ou embarqués sur ce territoire, par ou pour le compte

de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, et destinés uniquement à être employés par les aéronefs ou sur les aéronefs de cette entreprise, bénéficieront de la part de la première Partie Contractante, en ce qui concerne les droits de douane, frais d'inspection et autres redevances semblables nationales ou locales du traitement suivant:

- a. Dans le cas des carburants et des lubrifiants restant à bord des aéronefs au dernier aéroport d'escale avant de quitter ledit territoire, exemption; et
- b. Dans le cas des carburants et des lubrifiants ne rentrant pas sous lettre *a* et dans celui des pièces de rechange, de l'équipement normal des aéronefs et des approvisionnements de bord, un traitement non moins favorable que celui qui est accordé à des objets semblables introduits dans ledit territoire, ou pris à bord sur ce territoire, et destinés à être employés par les avions de l'entreprise nationale de la première Partie Contractante ou sur ces avions, ou celui qui est accordé à l'entreprise étrangère la plus favorisée engagée dans des services aériens internationaux.

Ce traitement sera accordé sans préjudice de celui auquel chaque Partie Contractante est tenue par l'article 24 de la Convention, et en plus de ce que prévoit cet article.

Article 7

Les passagers, bagages et marchandises en transit direct par le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne sont soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct sont exonérés des droits de douane et autres taxes similaires.

Article 8

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou les vols de ces aéronefs au-dessus dudit territoire s'appliquent à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée, le séjour et la sortie des passagers, équipages, marchandises ou envois postaux, tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, la douane et les mesures sanitaires s'appliquent aux passagers, équipages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Chaque Partie Contractante s'engage à ne pas accorder de préférences à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

4. Pour l'utilisation des aéroports et autres facilités offertes par une Partie Contractante, l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante n'a pas à payer de taxes supérieures à celles qui doivent être payées pour les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

Article 9

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes sont, durant la période où ils sont en vigueur, reconnus valables par l'autre Partie Contractante.

2. Chaque Partie Contractante se réserve, cependant, le droit de ne pas reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants ou validés en faveur de ceux-ci par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

Article 10

1. Les tarifs de tout service convenu sont fixés à des taux raisonnables, en prenant en considération tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transports aériens.

2. Les tarifs mentionnés au paragraphe 1 du présent article sont, si possible, fixés d'un commun accord par les entreprises désignées des deux Parties Contractantes et après consultation des autres entreprises de transports aériens desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées doivent, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'organisme international qui règle normalement cette matière.

3. Les tarifs ainsi fixés sont soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins trente jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai peut être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou si les tarifs ne sont pas approuvés par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforcent de fixer le tarif par accord mutuel.

5. A défaut d'accord le différend est soumis à l'arbitrage prévu à l'article 15 ci-après.

6. Les tarifs qui auront été ainsi établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs aient été fixés conformément aux dispositions du présent article ou à l'article 15 ci-après.

Article 11

Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'autre Partie Contractante le libre transfert, au cours du jour du marché officiel lors de la transaction, des excédents de recettes sur les dépenses, réalisés sur son territoire à raison des transports de passagers, bagages, marchandises et envois postaux effectués par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante. Si les paiements entre les Parties Contractantes sont réglés par un accord spécial, cet accord spécial est applicable.

Article 12

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se communiquent, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues qui montrent le volume du trafic transporté sur les services convenus et qui peuvent être équitablement exigés.

Article 13

Dans un esprit d'étroite collaboration, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se consultent de temps à autre afin de s'assurer que les principes définis au présent Accord sont appliqués et que les objectifs de ce dernier sont réalisés de manière satisfaisante.

Article 14

1. Si l'une ou l'autre des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, elle peut demander une consultation avec l'autre Partie Contractante. Cette consultation doit commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la réception de cette demande. Toute modification du présent Accord entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

2. Des modifications à l'annexe au présent Accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles entreront en vigueur après avoir été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

Article 15

1. Tout différend entre les Parties Contractantes relatif à l'interprétation ou à l'application du présent Accord, qui ne pourrait être réglé par la voie de négociations directes ou par la voie diplomatique, sera soumis, à la requête de l'une ou l'autre des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral composé de trois membres.

2. A cet effet, chacune des Parties Contractantes désigne un arbitre et les deux arbitres désignent un tiers arbitre, ressortissant d'un Etat tiers, comme président. Si dans un délai de deux mois à dater du jour où l'une des Parties Contractantes a désigné un arbitre, l'autre Partie Contractante n'a pas désigné le sien, ou si au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les

arbitres ainsi désignés ne se sont pas mis d'accord sur le choix du président, chaque Partie Contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Le tribunal arbitral détermine sa propre procédure.

4. Les Parties Contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

5. Le tribunal arbitral décide de la répartition des frais résultant de cette procédure.

Article 16

Le présent Accord et ses amendements éventuels seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 17

Le présent Accord et son annexe seront mis en harmonie avec toute convention de caractère multilatéral qui viendrait à lier les deux Parties Contractantes.

Article 18

Chaque Partie Contractante pourra, en tout temps, notifier à l'autre Partie Contractante son désir de mettre fin au présent Accord. Le même avis sera donné simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Lorsque cette notification aura été faite, l'Accord prendra fin douze mois après la réception de l'avis de dénonciation par l'autre Partie Contractante, à moins que cette dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant l'expiration de cette période. A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante l'avis de dénonciation sera réputé reçu quatorze jours après la date à laquelle il aura été reçu par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 19

Le présent Accord est appliqué provisoirement dès le jour de sa signature; il entre en vigueur dès que les deux Parties Contractantes se sont mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

En foi de quoi les plénipotentiaires des deux Parties Contractantes ont signé le présent Accord.

Fait à Kuala Lumpur le 18 décembre 1964 en double exemplaire, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Pour le Conseil Fédéral Suisse:
(signé) **Martin**

Pour le Gouvernement de la Malaisie:
(signé) **Sardon Jubir**

Tableaux de routes

I.

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par la Suisse dans les deux directions:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Malaisie	Points au-delà
Points en Suisse	Milan Rome Vienne Belgrade Athènes Istanbul Ankara Nicosie Beyrouth Damas Le Caire Tel Aviv Bagdad Téhéran Abadan Koweït Dhahran Bahrein Kandahar Kaboul Karachi Lahore Rawalpindi Nouvelle Delhi Bombay Madras Calcutta Colombo Dacca Rangoon Bangkok	Kuala Lumpur Singapour	Manille Hong Kong Osaka Tokio et/ou Djakarta Perth Darwin Melbourne Sydney Wellington

II.

Routes sur lesquelles des services aériens peuvent être exploités par l'entreprise désignée par la Malaisie dans les deux directions:

Points de départ	Points intermédiaires	Points en Suisse	Points au-delà
Points en Malaisie	Bangkok Colombo Rangoon Points en Inde Karachi Bahrein Dhahran Koweït Abadan Téhéran Bagdad Damas Beyrouth Istanbul Le Caire Athènes Rome	Zurich Genève	Amsterdam Francfort Londres New York

Notes:

- (i) Tout point ou plusieurs des points sur les routes spécifiées dans les tableaux de routes I et II peuvent, à la convenance de l'entreprise respective désignée, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
- (ii) L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira aussi du droit de terminer ses services sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
- (iii) Sur les routes du tableau I, les droits de trafic en 5^e liberté ne peuvent pas être exploités entre des points en Malaisie et Madras, Colombo, Rangoon, Bangkok, Manille, Hong Kong, Osaka, Tokio, Djakarta, Perth, Darwin, Melbourne, Sydney et Wellington.
- (iv) Sur les routes du tableau II, les droits de trafic en 5^e liberté ne peuvent pas être exploités entre des points en Suisse et Bangkok, Colombo, Amsterdam, Francfort, Londres et New York.