

8832

MESSAGE

du

**Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale
concernant l'approbation de l'accord entre la Suisse et l'Algérie
relatif aux transports aériens réguliers**

(Du 13 septembre 1963)

Monsieur le Président et Messieurs,

Au cours de l'automne de 1962, lors des premiers contacts entre nos représentants diplomatiques et les autorités de la République d'Algérie, la question du trafic aérien ne tarda pas à être évoquée. Il se révéla que les deux pays étaient intéressés à une liaison aérienne régulière. Notre entreprise nationale conçut alors le dessein de demander aux autorités algériennes une autorisation provisoire pour exploiter une ligne à destination d'Alger, de façon que le trafic aérien commençât le plus tôt possible. Mais du côté algérien, le vœu fut exprimé de voir d'abord signer un accord, sur lequel se fonderaient ensuite les services réguliers envisagés. Comme nous tenons de façon générale, et tenions plus particulièrement dans ce cas, à faire reposer les services réguliers sur un accord bilatéral, nous donnâmes aussitôt notre assentiment à l'ouverture de pourparlers. Vu l'urgence, le chef de la délégation suisse fut autorisé à signer l'accord, et non seulement à le parapher, comme d'ordinaire.

Les pourparlers s'ouvrirent à Alger en juin 1963. En un temps relativement court, les quelques divergences qui s'étaient manifestées furent aplanies, et l'accord fut signé le 18 juin déjà. Conformément à son article 18, il est appliqué provisoirement depuis le 28 juin. Vu cet accord, Swissair commença au début de juillet l'exploitation d'une ligne Genève-Alger, car l'annexe à l'accord prévoit que des services aériens peuvent être exploités «de points en Suisse vers des points en Algérie et vice versa». On peut s'attendre que l'entreprise algérienne, Air Algérie, ouvrira aussi, cet automne, une ligne à destination de la Suisse.

Dodis

Jusqu'ici, nous avons toujours soumis à votre approbation à la fois plusieurs accords sur les services aériens. La dernière fois, le 28 mai 1963 (FF 1963, I, 1329), il s'agissait des accords avec la Côte-d'Ivoire, le Sénégal, la Guinée et le Soudan. Nous nous permettons aujourd'hui de faire une exception, parce que nous tenons à ne pas différer trop longtemps la ratification de l'accord avec l'Algérie et qu'il pourrait s'écouler un certain temps jusqu'à ce que d'autres accords soient signés.

Un projet suisse d'accord, dit accord-type, a servi de point de départ aux pourparlers avec l'Algérie. La plupart des dispositions de l'accord-type ont été reprises avec fort peu de changements, par exemple celles qui concernent les droits de caractère général des entreprises désignées des deux parties contractantes (art. 2), la délivrance et le retrait de l'autorisation d'exploitation (art. 3 et 4), les taxes et les droits de douane (art. 6 et 7), la réserve en faveur du droit national (art. 8), les certificats et brevets (art. 9), les tarifs (art. 10), l'échange de données statistiques (art. 11), les consultations entre les parties (art. 12 et 13), les tribunaux arbitraux (art. 14) et la dénonciation (art. 17). Le délai de dénonciation a cependant été réduit à six mois à la demande de l'Algérie, qui tient à la possibilité d'une résiliation à court terme.

Comme dans la plupart des pourparlers de ces derniers temps sur les services aériens, les questions relatives à la fixation de la capacité de transport offerte et à l'octroi du droit dit de cinquième liberté sont celles qui ont tenu la plus grande place dans les négociations avec l'Algérie. Conformément aux principes de notre politique en matière de transports aériens, la délégation suisse proposa une solution libérale. Les Algériens déclarèrent alors que leur entreprise nationale, relativement petite, ne pouvait se passer d'une certaine protection de l'Etat. A cette fin, il fallait fixer d'avance la capacité de transport offerte et la répartir entre les entreprises des deux parties contractantes. Malgré cette divergence des conceptions, les points de vue purent être rapprochés, et finalement on aboutit à une entente. Celle-ci fait l'objet de l'article 5 de l'accord. Les deux premiers alinéas de cet article sont empruntés au projet suisse. Le 3^e alinéa dispose que la capacité offerte par les services convenus doit se régler avant tout sur les besoins du trafic du et vers le territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise. Cette prescription se trouvait aussi contenue dans le projet suisse, mais rédigée un peu autrement. Le 4^e alinéa traite des possibilités de transport entre le territoire de l'autre partie contractante et des Etats tiers (cinquième liberté). Il contient les clauses usuelles de protection contre un abus de ce droit d'embarquer ou de débarquer en cours de route des passagers, des marchandises et des envois postaux. Le règlement de ces droits de trafic en cinquième liberté n'a pas encore de portée pratique, le contractant algérien n'étant encore prêt à convenir, en plus des lignes locales entre points en Suisse et points en Algérie, encore de lignes en transit, c'est-à-dire de

services prolongés par chaque partie contractante au-delà du territoire de l'autre. Mais ce règlement prendra toute son importance sitôt que l'annexe à l'accord mentionnera de telles lignes, ce qui ne saurait tarder beaucoup. D'après l'article 13, 2^e alinéa, de l'accord, les modifications de l'annexe peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des parties contractantes.

L'accord entre la Suisse et l'Algérie relatif aux transports aériens réguliers est conforme aux principes de notre politique des communications aériennes. De tous les accords conclus ces derniers temps avec des Etats africains nouvellement indépendants, c'est celui qui s'écarte le moins des conceptions suisses. Il s'agit d'un traité international conclu pour une durée indéterminée, mais qui peut être dénoncé en tout temps, on l'a vu, avec un préavis de six mois.

La constitutionnalité résulte des articles 8, 37^{ter} et 85, chiffre 5, de la constitution.

La commission fédérale de la navigation aérienne a donné son approbation à la conclusion de cet accord.

Nous avons l'honneur de vous proposer d'adopter le projet ci-joint d'un arrêté fédéral approuvant l'accord avec l'Algérie sur les transports aériens réguliers.

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

Berne, le 13 septembre 1963.

Au nom du Conseil fédéral suisse :

Le vice-président,

L. von Moos

Le chancelier de la Confédération,

Ch. Oser

(Projet)

ARRÊTÉ FÉDÉRAL

approuvant

l'accord entre la Suisse et l'Algérie relatif aux transports aériens réguliers

L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,

vu l'article 85, chiffre 5, de la constitution,

vu le message du Conseil fédéral du 13 septembre 1963,

arrête:

Article unique

L'accord conclu à Alger le 18 juin 1963 entre la Suisse et l'Algérie relatif aux transports aériens réguliers est approuvé.

Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier cet accord.

ACCORD

entre

la Suisse et l'Algérie relatif aux transports aériens réguliers

Conclu à Alger le 18 juin 1963

Date de l'entrée en vigueur:

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de la République Algérienne Démocratique et Populaire,

considérant que la Suisse et l'Algérie sont parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

désireux de favoriser le développement de transports aériens et de poursuivre, dans la plus large mesure possible, la coopération internationale dans ce domaine,

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. Le mot «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 l'Algérie, de la Direction des Transports, Sous-direction 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.
- d. Le mot «territoire» s'entend tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention.

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 en 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 est notifiée par écrit aux autorités aéronautiques d'une partie contractante par les autorités aéronautiques de l'autre partie contractante.

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 nécessaire, 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 l'imposition 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. Sur chacune des routes figurant à l'annexe, les services convenus ont pour objectif primordial la mise en œuvre, à un coefficient d'utilisation tenu pour raisonnable, d'une capacité adaptée aux besoins normaux du trafic aérien international du et vers le territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise exploitant ledit service.

4. L'entreprise désignée par l'une des parties contractantes peut satisfaire aux besoins de trafic entre les territoires de pays tiers et le territoire de l'autre partie contractante, dans la mesure où ces besoins ne sont pas satisfaits par les services locaux et régionaux. La capacité à mettre en œuvre pour

la satisfaction de ces besoins doit être adaptée aux exigences d'une exploitation économique des services convenus et à la demande de trafic du et vers le territoire de la partie contractante qui a désigné l'entreprise.

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, le régime des devises 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 préférence à ses propres entreprises en comparaison de l'entreprise désignée de l'autre partie contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

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, notamment l'économie d'exploitation, 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 déterminer le tarif par accord mutuel.

5. A défaut d'accord, le différend est soumis à l'arbitrage prévu à l'article 14 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 14 ci-après.

Article 11

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 12

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 13

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 à l'autre partie contractante. Cette consultation, qui peut avoir lieu entre les autorités aéronautiques, soit oralement, soit par correspondance, doit commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date de la réception de cette notification. Toutes modifications ainsi convenues entrent en vigueur lorsqu'elles ont été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

2. Des modifications à l'annexe au présent accord peuvent être convenues directement entre les autorités aéronautiques des parties contractantes.

Article 14

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, est soumis, à la requête de l'une ou l'autre des parties contractantes, à un tribunal arbitral composé de trois arbitres.

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 deux parties contractantes a proposé le règlement arbitral du litige, les deux arbitres n'ont pas été désignés ou si, dans le cours du mois suivant, les arbitres ne se sont pas mis d'accord sur la désignation d'un président, chaque partie contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder aux désignations nécessaires.

3. Les parties contractantes s'engagent à se conformer à toute décision rendue en application du présent article.

4. Chaque partie contractante supporte la rémunération de l'activité de son arbitre et la moitié de la rémunération du président désigné. Le tribunal arbitral décide de la répartition des autres frais résultant de cette procédure.

Article 15

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

Article 16

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 17

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 six mois après la date de réception de la notification par l'autre partie contractante, à moins que cette notification 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 quinze jours après la date à laquelle elle a été reçue par l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Article 18

1. Le présent accord est appliqué provisoirement dix jours après 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.

2. En foi de quoi les plénipotentiaires des deux parties contractantes ont signé le présent accord.

Fait à Alger, le 18 juin 1963, en double exemplaire, en langue française.

*Pour le Conseil Fédéral
Suisse:*

(signé) Fritz Stalder

*Pour le Gouvernement de la République
Algérienne Démocratique et Populaire:*

(signé) Mehraz

ANNEXE

Tableaux de routes

I

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

De points en Suisse vers des points
en Algérie et vice versa.

II

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

De points en Algérie vers des points
en Suisse et vice versa.

