

14/HK-Ae

B e r i c h t
 über die schweizerisch-kolumbianischen
 Luftverkehrsverhandlungen
 vom 17.-29. November 1971 in Bogotá

1. Ausgangslage

Seit Jahren bemüht sich die Swissair AG, eine Linie nach Venezuela und darüber hinaus aufzubauen. Mit Peru und Panama konnten bereits Luftverkehrsabkommen abgeschlossen werden. Obschon Venezuela bis heute die Aufnahme von Verhandlungen mit der Schweiz verweigert hat, beabsichtigt die Swissair, zu gegebener Zeit die Linienführung nach Zentralamerika zu verwirklichen. Wir sind bestrebt, jede sich bietende Gelegenheit zur Sicherung von Verkehrsrechten bei anderen Staaten wahrzunehmen, um einen wirtschaftlichen Betrieb der zukünftigen Linie sicherzustellen.

Seit 1962 liessen wir in Kolumbien durch die Schweizerische Botschaft die Voraussetzungen zum Abschluss eines Luftverkehrsabkommens abklären. Erst nachdem wir dem kolumbianischen Luftverkehrsunternehmen AVIANCA die Konzession für die Führung eines wöchentlichen Kurses nach Zürich, vom April 1971 hinweg, erteilt hatten, erklärten sich die zuständigen Behörden in Bogotá bereit, mit der Schweiz Verhandlungen aufzunehmen.

2. Delegationen

Die Delegationen der beiden Staaten waren wie folgt zusammengesetzt:

Schweiz:

- Botschafter E. Serra, Schweizerischer Botschafter in Kolumbien und Ecuador, Delegationschef
- Fürsprecher R. Künzi, Chef Rechtsdienst, Luftamt
- Dr. E. Aebi, Sektion Internationale Beziehungen, Luftamt
- A. Seiler, stellv. Chef des auswärtigen Dienstes der Swissair

Als Beobachter:

- G. Fonjallaz, Botschaftssekretär in Bogota
- O. Orejuela, Vertreter der Swissair in Kolumbien

Kolumbien:

- Botschafter Navas de Brigard, Generalsekretär des Aussenministeriums, Delegationschef
- R. Soto Prieto, Wirtschaftsdienst des Aussenministeriums
- J. Fonseca Truque, Internationale Beziehungen des Aussenministeriums
- R. Espinosa Manrique, Chef Planung der Zivilluftfahrtbehörde
- H. Herrera Abello, Chef Rechtsdienst der Zivilluftfahrtbehörde
- E. Vazquez Rocha, Generalsekretär und juristischer Berater der AVIANCA

3. Verhandlungen

Vor Beginn der Verhandlungen überreichte die Gegenpartei einen Abkommensentwurf, der in mehreren Artikeln wesentlich vom schweizerischen Musterwortlaut abwich. Die kolumbianische Delegation erklärte sich jedoch bereit, auf der Grundlage unseres Musterwortlautes zu verhandeln. Im folgenden werden nur die wesentlichen, gebliebenen Abweichungen gegenüber dem schweizerischen Musterwortlaut angegeben.

Einleitung Die kolumbianische Delegation lehnte die schweizerische Fassung: "... établir des services aériens réguliers entre leurs pays respectifs et au-delà ..." ab. Sie vertrat die Meinung, das Abkommen selbst beziehe sich nur auf den Luftverkehr zwischen den Partnerstaaten. Die Fragen der Linienführung in Länder jenseits der Partnerstaaten werde im Anhang von Fall zu Fall geregelt.

Art. 3 Auf kolumbianischen Wunsch musste festgesetzt werden, dass eine Unternehmung durch Vermittlung des Aussenministeriums für den Betrieb der vereinbarten Linien bezeichnet wird.

Art. 5 Die kolumbianische Delegation bezeichnete die schweizerische Regelung betreffend die Befugnisse bei der Ausübung der Verkehrsrechte als unannehmbar. Sie widerspreche der vereinbarten südamerikanischen Luftverkehrspolitik, so dem Hauptgrundsatz einer "tatsächlichen und wirklichen Gegenseitigkeit" (reciprocidad efectiva y real). Dementsprechend beruhten alle kolumbianischen Luftverkehrsabkommen auf der Vorausbestimmung der Anzahl Flüge und des Flugmaterials. Die kolumbianischen Verhandlungspartner verlangten hartnäckig die Aufnahme einer Bestimmung über die Verteilung der Verkehrseinnahmen, wie sie in Art. 13 des Abkommens mit der Bundesrepublik Deutschland vom 25. November 1968 enthalten ist. Sie wollten eine solche aber nur als anwendbar gelten lassen, wenn die bezeichneten Luftverkehrsunternehmen beider Staaten die Verkehrsrechte ausnützten, was unter den gegebenen Verhältnissen einseitig die kolumbianische Unternehmung begünstigt hätte. Eine Einigung war zunächst nicht möglich. Erst als fast alle übrigen Fragen bereinigt waren, wobei es der schweizerischen Delegation gelungen war, nachzuweisen, dass die kolumbianischen Behörden selbst in der Praxis gar keine "tatsächliche und wirkliche Gegenseitigkeit" zuzustehen bereit seien (Linienpläne), kam es nach und nach zu kolumbianischen Zugeständnissen. Nachdem die schweizerische Delegation einen Unterbruch der Verhandlungen in Aussicht stellte und Herr Botschafter Serra eine Audienz beim kolumbianischen Aussenminister verlangt hatte, nahm die Gegenpartei einen Wortlaut an, der im wesentlichen auf dem entsprechenden Artikel des schweizerisch-brasilianischen Luftverkehrsabkommen vom 16. Mai 1968 beruht. Schweizerische Gegenleistung war die Bereitschaft zu einer vertraulichen Regelung des Vorausbestimmungsgrundsatzes (siehe unter Briefwechsel).

Art. 11 Die freie Ueberweisung der Einnahmenüberschüsse wurde nicht zugestanden. Kolumbien ist in dieser Angelegenheit durch das Abkommen von Cartagena gegenüber den anderen Mitgliedstaaten des Anden-Paktes gebunden. Bis heute wurde diese Bestimmung in kein internationales Abkommen aufgenommen. Unter dem geltenden Gesetz ist die Ueberweisung im wesentlichen gesichert, doch haben sich die kolumbianischen Verhandlungspartner nicht verpflichten wollen, dies für die Zukunft zuzusichern.

Art. 14 und 19 Nicht nur das Abkommen selbst, sondern auch jede Aenderung desselben, soll nach kolumbianischem Wunsch vom Tage der Unterzeichnung an vorläufig angewendet werden können. Die Erfüllung der verfassungsrechtlichen Vorschriften dauert nach Aussagen der kolumbianischen Delegation in deren Land

in der Regel drei Jahre. Die schweizerische Delegation stimmte der Fassung der beiden Artikel erst nach einer Rückfrage in Bern zu.

Art. 15 Obgleich zwischen der Schweiz und Kolumbien noch ein Vertrag vom 20. August 1927 zur Erledigung von Streitigkeiten im Vergleichs-, Gerichts- und Schiedsverfahren in Kraft ist, entschied sich die schweizerische Delegation, zur Wahrung der Einheitlichkeit im Bereich der Luftverkehrsabkommen an der Regelung gemäss unserem Musterwortlaut festzuhalten, nicht zuletzt auch deshalb, weil die kolumbianische Delegation ebenfalls keinen gegenteiligen Vorschlag unterbreitete. Damit geht die spätere und besondere Regelung dem allgemeinen Abkommen vor.

Anhang Die Kolumbianer erklärten von vornherein, an einer Linienführung über die Schweiz hinaus nicht interessiert zu sein. Mit der Begründung, der Verkehr zwischen den südamerikanischen Staaten sei deren Unternehmen vorbehalten und das Verkehrsaufkommen über Kolumbien hinaus könne mit demjenigen über die Schweiz hinaus nicht verglichen werden, erklärten sie sich ferner zunächst ausserstande, Punkte über ihr Land hinaus zuzugestehen. Nach mühsamen Erörterungen, in deren Verlauf die schweizerische Delegation immer wieder Gegenvorschläge unterbreitete, nahm die Gegenpartei die von uns festgelegten Linienpläne an. San Juan und Caracas, wo Verkehrsrechte in 5. Freiheit von den USA und Venezuela kaum je erhältlich sein dürften, wurden erst im letzten Moment aufgegeben und gegen London, die Bahama Inseln und Panama eingehandelt. Die zwei Punkte in 5. Freiheit über Kolumbien hinaus wurden nur mit der Auflage zugestanden, dass sie in kommerzieller Zusammenarbeit der beiden bezeichneten Unternehmen bedient werden müssen.

Vertraulicher Briefwechsel Zum Ausgleich der kolumbianischen Bereitschaft, in Art. 5 eine freiheitliche Regelung der Befugnisse bei der Ausübung der Verkehrsrechte anzunehmen, musste sich die schweizerische Delegation bereitfinden, die Vorbestimmungen von Anzahl Flügen und Flugmaterial in einem vertraulichen Briefwechsel festzulegen. Dabei gelang es schliesslich, den kolumbianischen Partnern das Zugeständnis abzurufen, dass bei der Anwendung des südamerikanischen Grundsatzes "der tatsächlichen und wirklichen Gegenseitigkeit" - im übrigen beschränkt auf Verkehrsrechte der sogenannten 5. Freiheit - nicht nur der jeweilige Zeitpunkt massgebend ist, sondern dass die frühere einseitige Ausübung von Verkehrsrechten auch berücksichtigt werden muss. Dies wird sich im vorliegenden Fall zugunsten der Swissair auswirken, wenn Kolumbien einmal in deren Streckennetz einbezogen wird.

4. Beurteilung

Das Verhandlungsergebnis darf im Hinblick auf die starre und protektionistische Luftverkehrspolitik in Südamerika als sehr erfreulich bezeichnet werden. Der schweizerische Musterwortlaut konnte fast ausnahmslos durchgesetzt werden, bei einzelnen Bestimmungen allerdings erst nach langen Erörterungen (z.B. Art. 18). Dies ist im Vergleich zu den uns bekannten Abkommen Kolumbiens mit Deutschland, Frankreich und Spanien als Erfolg zu werten und kann bei ähnlichen Verhandlungen ein nützliches Präjudiz sein.

Der schweizerische Linienplan erlaubt der Swissair eine völlig freie Linienführung für Verkehr in 3. und 4. Freiheit; er bietet auch interessante Möglichkeiten für Verkehr in 5. Freiheit.

Es ist klar, dass ein derartiges Ergebnis nur erzielt werden konnte, weil die kolumbianische Unternehmung bereits eine Linie nach der Schweiz betreibt und

gegenwärtig ein gewisses Interesse an einer staatsvertraglichen Regelung hat, durch welche die Linie gesichert und sogar ausbaufähig wird.

Abschliessend danken die aus der Schweiz zugereisten Delegierten Herrn Botschafter Serra herzlich für die erfolgreiche Leitung und Betreuung der Delegation. Herrn Fonjallaz danken sie für die wertvolle Mitarbeit und der Botschaftskanzlei für die sorgfältige und ausdauernde Schreibearbeit.

Für die schweizerische Delegation:

Künzi Aebi

Künzi

Aebi

K O L U M B I E N

Briefwechsel zum Luftverkehrsabkommen vom 29. November 1971
zwischen der Schweiz und Kolumbien

Kolumbianischer Brief

Confidentiel

Bogota, le 29 novembre 1971

Monsieur l'Ambassadeur,

J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de Votre Excellence du 29 de ce mois concernant les négociations entre nos deux Gouvernements, qui ont pris fin aujourd'hui par la signature d'un accord relatif aux transports aériens réguliers, et au cours desquelles les deux délégations sont aussi convenues des arrangements additionnels ainsi conçus:

"1) La norme suivante s'appliquera aux relations aéronautiques entre les Parties Contractantes:

Chaque entreprise désignée entretiendra au début jusqu'à deux fréquences hebdomadaires, dans chaque sens, avec des appareils de type Boeing 707, DC-8, ou d'autres similaires.

Les augmentations de fréquences et les changements d'équipement devront faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes au cours de consultations, en tenant compte des suggestions que, d'un commun accord, les entreprises désignées pourraient faire à ce sujet.

2) Pour l'interprétation de l'article 5, paragraphe 5, de l'Accord, les Parties Contractantes sont convenues de ce qui suit:

Les résultats de l'exploitation des secteurs desservis en 5ème liberté devront être équitables et raisonnables pour les deux entreprises désignées. Il sera tenu compte à cet effet des résultats obtenus par une des entreprises désignées durant les périodes où elle aura exploité seule de tels secteurs, non à des fins de compensation financière, mais à titre de comparaison.

L'exploitation des points qui, pour l'entreprise suisse, sont situés au-delà de la Colombie, sera subordonnée à un accord de collaboration commerciale entre les entreprises désignées des Parties Contractantes."

Votre Excellence peut considérer sa lettre et ma réponse comme un accord entre nos deux Gouvernements qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Je saisis cette occasion pour vous renouveler, Monsieur l'Ambassadeur, les assurances de ma haute considération.

(signé) Carrizosa

Son Excellence
Monsieur Etienne Serra
Ambassadeur de Suisse en Colombie

B o g o t a

K O L U M B I E N

Briefwechsel zum Luftverkehrsabkommen vom 29. November 1971
zwischen der Schweiz und Kolumbien

Schweizerischer Brief

Confidentiel

Bogota, le 29 novembre 1971

Monsieur le Ministre,

Au cours des négociations entre nos deux Gouvernements, qui ont pris fin aujourd'hui par la signature d'un accord relatif aux transports aériens réguliers, les deux délégations sont convenues des arrangements additionnels que je confirme ci-après à Votre Excellence:

- 1) La norme suivante s'appliquera aux relations aéronautiques entre les Parties Contractantes:

Chaque entreprise désignée entretiendra au début jusqu'à deux fréquences hebdomadaires, dans chaque sens, avec des appareils de type Boeing 707, DC-8, ou d'autres similaires.

Les augmentations de fréquences et les changements d'équipement devront faire l'objet d'un accord entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes au cours de consultations, en tenant compte des suggestions que, d'un commun accord, les entreprises désignées pourraient faire à ce sujet.

- 2) Pour l'interprétation de l'article 5, paragraphe 5, de l'Accord, les Parties Contractantes sont convenues de ce qui suit:

Les résultats de l'exploitation des secteurs desservis en 5ème liberté devront être équitables et raisonnables pour les deux entreprises désignées. Il sera tenu compte à cet effet des résultats obtenus par une des entreprises désignées durant les périodes où elle aura exploité seule de tels secteurs, non à des fins de compensation financière, mais à titre de comparaison.

L'exploitation des points qui, pour l'entreprise suisse, sont situés au-delà de la Colombie, sera subordonnée à un accord de collaboration commerciale entre les entreprises désignées des Parties Contractantes.

J'ai l'honneur de proposer que le texte de cette lettre et la réponse de Votre Excellence, les deux de même teneur, constituent un accord entre nos deux Gouvernements qui entrera en vigueur à la date de ce jour.

Je saisis cette occasion pour vous renouveler, Monsieur le Ministre, les assurances de ma plus haute considération.

(signé) Serra

Son Excellence
Monsieur Alfredo Vazquez Carrizosa
Ministre des affaires étrangères

B o g o t a

Texte originalA C C O R D

entre

la Confédération Suisse et la République de Colombie

relatif aux transports aériens réguliers

conclu à Bogota le 29 novembre 1971

Le Conseil Fédéral Suisse et le Gouvernement de Colombie,

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

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

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

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" signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944;
- b.- l'expression "autorités aéronautiques" signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office Fédéral de l'Air, et en ce qui concerne la Colombie, le Département Administratif de l'Aéronautique Civile ou, dans les deux cas, toute personne ou organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;

- c.- l'expression "entreprise désignée" signifie une entreprise de transport aérien 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 accordera à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'établir des services aériens sur les routes spécifiées 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:

- a.- du droit de survoler, sans y atterrir, le territoire de l'autre Partie Contractante;
- b.- du droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c.- du 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 aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation devra faire l'objet d'une notification écrite entre les Parties Contractantes, transmise par voie diplomatique.

2.- La Partie Contractante qui a reçu la notification de désignation accordera 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 pourront 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 aura le droit de ne pas accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les 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 l'entreprise appartiennent à la Partie Contractante qui l'a désignée 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 pourra commencer à tout moment l'exploitation des services convenus à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 10 du présent Accord soit en vigueur en ce qui concerne lesdits services.

ARTICLE 4

1.- Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer l'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 jugera nécessaires, si:

- a.- elle ne possède pas la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de l'entreprise désignée appartiennent à la Partie Contractante qui l'a désignée ou à des ressortissants de celle-ci;
- b.- cette entreprise ne s'est pas conformée aux lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits;
- 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 et règlements, un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante.

ARTICLE 5

1.- Les entreprises désignées jouiront, 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 prendra 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 devra être adaptée à la demande de trafic.

4.- Les services convenus auront pour objet fondamental d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre les territoires des Parties Contractantes. Ces services pourront également 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 sur les routes spécifiées dans les territoires de pays tiers.

5.- Les services convenus de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, entre le territoire de l'autre Partie Contractante et des points en territoires de pays tiers, devront être exploités sous réserve des principes suivants:

- a.- la capacité tant offerte qu'utilisée aura un caractère subsidiaire par rapport au volume total de la capacité offerte;
- b.- il sera dûment tenu compte des services régionaux et locaux;
- c.- les exigences d'une exploitation économique des services convenus seront respectées.

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, 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 leur réexportation.

2.- Seront 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 pourront être déchargés sur le territoire de l'autre Partie Contractante qu'avec le consentement des autorités douanières de ce territoire. Dans ce cas, ils pourront 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 par le territoire d'une Partie Contractante et ne quittant pas la zone de l'aéroport qui leur est réservée ne seront soumis qu'à un contrôle très simplifié. Les bagages et marchandises en transit direct seront 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'appliqueront 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 de 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'appliqueront 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'aura pas à payer de taxes supérieures à celles qui doivent être payées pour les aéronefs nationaux utilisés dans les services internationaux réguliers.

5.- L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique et seront soumises aux lois locales.

ARTICLE 9

1.- Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront, 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 seront 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 seront, 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 devront, autant que possible, réaliser cet accord en recourant à la procédure de fixation des tarifs établie par l'organisme international qui formule des propositions en cette matière.

3.- Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins trente (30) jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra 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'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel.

5.- A défaut d'accord le différend sera soumis à l'arbitrage prévu à l'article 15 du présent Accord.

6.- Les tarifs déjà établis resteront en vigueur jusqu'à ce que de nouveaux tarifs soient fixés conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 15 du présent Accord, mais pas plus d'un an à partir du jour du refus de l'approbation par les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes.

ARTICLE 11

Chaque Partie Contractante s'engage à assurer à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le transfert des excédents de recettes sur les dépenses réalisés sur son territoire, conformément aux lois en vigueur de chaque Partie Contractante, en raison des transports de passagers, bagages, marchandises et envois postaux effectués par cette entreprise désignée.

ARTICLE 12

Les autorités aéronautiques des Parties Contractantes se communiqueront, sur demande, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements analogues relatifs au volume du trafic transporté sur les services convenus.

ARTICLE 13

1.- Chaque Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques pourront, à tout moment, demander par voie diplomatique une consultation avec l'autre Partie Contractante ou avec ses autorités aéronautiques.

2.- Une consultation demandée par une Partie Contractante ou ses autorités aéronautiques devra commencer dans un délai de soixante (60) jours à compter de la date de la réception de la demande.

ARTICLE 14

1.- Toute modification du présent Accord entrera en vigueur, provisoirement le jour de sa signature et définitivement lorsque les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifiées par voie diplomatique l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

2.- Des modifications à l'Annexe au présent Accord pourront 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 Partie Contractante, à un tribunal arbitral composé de trois membres.

2.- Pour réaliser le but mentionné au paragraphe 1 de cet article, chacune des Parties Contractantes désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un troisième arbitre, ressortissant d'un Etat tiers, comme prési-

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

3.- Le tribunal arbitral déterminera sa propre procédure et décidera de la répartition des frais résultant de cette procédure.

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

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

1.- Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de dénoncer le présent Accord; cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2.- La dénonciation aura effet un an après réception, à moins que cette dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période. Les entreprises désignées pourront, cependant, terminer les services convenus correspondant à la saison (période d'horaire) commencée.

3.- A défaut d'accusé de réception de la part de l'autre Partie Contractante, la notification sera réputée lui être parvenue quatorze (14) jours après la date à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

ARTICLE 19

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront mutuellement notifié par voie diplomatique l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

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

Fait à Bogota ce 29 novembre 1971 en double exemplaire, en langues française et espagnole, les deux textes faisant également foi.

POUR LE CONSEIL FEDERAL SUISSE

POUR LE GOUVERNEMENT
DE COLOMBIE

(signé) ETIENNE SERRA

(signé) ALFREDO VAZQUEZ CARRIZOSA

A N N E X E

A.

Tableaux de routes

I.

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

Points en Suisse - Londres ou Lisbonne - points en Afrique - Hamilton (Bermudes) - points dans les îles de la mer des Caraïbes (excepté San Juan mais y compris les Iles Bahamas) - Panama - un point en Colombie et deux points au-delà sur la côte pacifique de l'Amérique du Sud, dans les deux directions.

II.

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

Points en Colombie - points dans la mer des Caraïbes (y compris Caracas) - deux points en Europe - un point en Suisse - deux points au-delà de la Suisse en Europe et/ou au Moyen-Orient, dans les deux directions.

B.

1.- Tout point ou plusieurs 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.

2.- L'entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie Contractante a le droit de terminer n'importe lequel de ses services sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

3.- Chaque entreprise désignée a le droit de desservir des points non mentionnés, à la condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

4.- Chaque service sera exploité sur une route raisonnablement directe.



Eidgenössisches Luftamt
Office fédéral de l'air
Ufficio aeronautico federale

☎ 031 - 61 11 11
 Telegr.: Offair Bern
 Telex: 32 110

E.V.D. HANDELSABTEILUNG	
Kol. 831.	
GATT	
EE	
R	17. DEZ. 1971
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
<input checked="" type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>
Kode an	3003

Eidgenössisches Volkswirtschaftsde-
 partement
 Handelsabteilung

B e r n

Ihr Zeichen
 Votre référence
 Vostra referenza

Ihre Nachricht vom
 Votre communication du
 Vostra comunicazione del

Unser Zeichen
 Notre référence
 Nostra referenza
 14/HK-Ae

Rückfrage
 Rappel
 Richiamo
 61 53 80

3003 Bern, Bundeshaus Inselgasse

16. Dezember 1971

Gegenstand / Objet / Oggetto

Luftverkehrsabkommen
Schweiz - Kolumbien

Herr Botschafter,

Wir gestatten uns, Ihnen einen Bericht mit Beilagen über die Verhandlungen mit Kolumbien zum Abschluss eines Luftverkehrsabkommens, die vom 17. - 29. November 1971 in Bogota stattfanden, zu übermitteln.

Genehmigen Sie, Herr Botschafter, die Versicherung unserer vorzüglichen Hochachtung.

EIDGENÖSSISCHES LUFTAMT
 Section
 Internationale Beziehungen

K. A. A. A.

Beilage erwähnt

In einem Brief nur eine Angelegenheit behandeln
 Ne traiter qu'un seul objet par lettre
 Pregasi trattare un solo oggetto per lettera

Korrespondenzen bitte an das Amt, nicht persönlich, adressieren
 Prière d'adresser toute correspondance directement à l'office
 Indirizzare impersonalmente all'ufficio