

92.017

**Message**  
**concernant divers accords sur le trafic aérien de ligne**  
**et la modification de quatre accords**  
**sur le trafic aérien de ligne**

du 12 février 1992

---

Monsieur le Président, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

Nous vous soumettons, par le présent message, les projets des deux arrêtés fédéraux suivants:

- arrêté fédéral concernant divers accords sur le trafic aérien de ligne;
- arrêté fédéral concernant la modification de quatre accords sur le trafic aérien de ligne.

Nous vous proposons de les approuver.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, l'assurance de notre haute considération.

12 février 1992

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Felber

Le chancelier de la Confédération, Couchepin



---

## Condensé

*L'exploitation du trafic aérien international régulier est régie principalement par des conventions multilatérales et des accords bilatéraux. Coordonnées pour former un système global, les réglementations multilatérales constituent le cadre juridique dans lequel viennent s'insérer les accords bilatéraux. En fixant les conditions auxquelles sont soumises l'exploitation de lignes aériennes, ainsi que la capacité de transport des avions desservant ces lignes et les tarifs applicables sur celles-ci, les accords bilatéraux établissent les normes juridiques générales qui régissent le trafic aérien international.*

*En matière de transports aériens, la Suisse a toujours pratiqué une politique délibérément empreinte de libéralisme; d'une part, elle s'associe activement aux efforts tendant à établir des dispositions-cadres multilatérales et, d'une part, elle s'efforce, en concluant des accords bilatéraux, de développer et de sauvegarder le trafic aérien régulier en provenance ou à destination de son territoire. A cet égard, la conclusion de tels accords répond le plus souvent, pour chacune des parties, à la nécessité de préserver un intérêt particulier ou à la volonté du partenaire. Dans certains cas, il s'agit avant tout de créer des réserves de droits de trafic, qui seront exercés ultérieurement.*

*Les nouveaux accords qui font l'objet du présent message – c'est-à-dire ceux qui ont été signés avec Oman, Hong Kong, les Emirats arabes unis, le Zimbabwe, l'Australie, le Venezuela et le Yémen – visent à maintenir et à renforcer de façon mesurée la position qu'occupe la Suisse dans le trafic aérien international. En outre, ils contribuent à permettre à notre pays de s'adapter raisonnablement à l'évolution dans ce domaine.*

*Quant à la modification à apporter aux accords conclus avec le Brésil, le Mexique, les Etats-Unis et le Pakistan, il s'agit d'un nouvel article sur les mesures de sûreté dans l'aviation civile internationale; il a été élaboré par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qui, par la suite, a recommandé aux Etats membres de l'insérer dans les accords bilatéraux. Bien que la Suisse ait adhéré à plusieurs conventions multilatérales visant à uniformiser le droit international dans ce domaine, il semble opportun d'introduire ces dispositions dans les accords bilatéraux existants. Ainsi, la sûreté de l'aviation contre les actes illicites sera garantie sous une forme juridique aussi étendue que possible.*

## # Message

### 1 Partie générale

#### 11 Point de la situation

#### 111 Convention relative à l'aviation civile internationale

La Convention relative à l'aviation civile internationale (la convention), conclue à Chicago le 7 décembre 1944, établit les normes juridiques et techniques qui ont permis au trafic aérien international de se développer après la Seconde guerre mondiale. Selon l'article 44 de la convention, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a pour objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale, ainsi que de promouvoir la planification et le développement des transports aériens internationaux, tant sur le plan technique qu'économique. L'OACI regroupe actuellement 164 Etats. Pour la Suisse, la convention est entrée en vigueur le 4 avril 1947 (RO 1971 1300).

Selon l'article premier de la convention, chaque Etat a la souveraineté complète et exclusive sur l'espace aérien au-dessus de son territoire. L'article 6 stipule que des services aériens internationaux réguliers ne peuvent être exploités au-dessus ou à l'intérieur d'un Etat contractant qu'avec la permission de celui-ci.

Abstraction faite des réglementations au sein de la Communauté européenne et des démarches entreprises actuellement dans le cadre de l'Espace économique européen, tous les efforts tendant à régler multilatéralement l'attribution des droits de trafic en matière de services aériens internationaux réguliers ont été vains jusqu'à présent. Ils risquent de le rester en raison des intérêts contradictoires qui y font obstacle dans ce domaine. Par voie de conséquence, les Etats désireux de maintenir et de promouvoir la navigation aérienne en tant que système international de transport sont contraints de conclure des accords bilatéraux, afin d'obtenir les droits de trafic indispensables à la concrétisation de leurs projets.

#### 112 Les accords bilatéraux de trafic aérien

Les questions à régler par la voie des accords bilatéraux étant toujours les mêmes ou presque, ceux-ci sont généralement négociés à partir d'un texte standard qui est présenté par l'une ou l'autre des parties. Le texte standard suisse, révisé la dernière fois en 1987 pour satisfaire aux nouvelles conditions et exigences, prévoit pour l'essentiel les clauses suivantes:

- réglementation libérale des droits de trafic fondée sur le principe de l'équivalence des conditions de concurrence, sans détermination préalable de la capacité de transport qui est admise (fréquence des vols, type d'avion, nombre de places, etc.);
- exonération réciproque des droits de douane pour les aéronefs utilisés;
- reconnaissance réciproque des certificats de navigabilité, des brevets d'aptitude et des licences;
- approbation réciproque des tarifs à appliquer;
- libre transfert des recettes;

- mesures réciproques de sûreté;
- règlement des différends par un tribunal arbitral;
- applicabilité provisoire de l'accord dès le jour de sa signature;
- possibilité d'adapter l'accord aux développements du trafic aérien et aux besoins futurs, les modalités étant réglées dans des annexes.

Les droits de trafic (libertés du trafic aérien), que les parties contractantes s'octroient réciproquement, se divisent en deux catégories: les libertés techniques et les libertés commerciales. Les premières autorisent les parties contractantes à survoler le territoire de l'Etat partenaire sans y atterrir (1<sup>re</sup> liberté) et à y faire des escales techniques sans but commercial (2<sup>e</sup> liberté). Un grand nombre d'Etats se sont accordé mutuellement ces privilèges par le biais d'une convention multilatérale; il s'agit de l'Accord du 7 décembre 1944 relatif au transit des services aériens internationaux (RS 13 651), entré en vigueur pour la Suisse le 6 juillet 1945. Quant aux libertés commerciales, non seulement elles donnent le droit à un Etat de transporter des passagers, du fret et des envois postaux de son propre territoire dans celui de l'Etat partenaire et inversement (3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> libertés, trafic direct), mais encore elles lui permettent d'effectuer de tels transports du territoire d'un Etat tiers dans celui de l'Etat partenaire et inversement (5<sup>e</sup> liberté, trafic intermédiaire).

Sur le plan mondial, la Suisse figure parmi les pays qui ont contracté le plus grand nombre d'accords de trafic aérien. Jusqu'ici, elle en a conclu ou paraphé 102 (93 sont en vigueur, six signés et trois paraphés). C'est grâce à cette politique active que notre pays est parvenu à occuper une place remarquable et bien considérée dans le trafic aérien international. Actuellement, Swissair assure des liaisons dans le monde entier, desservant 110 villes dans 68 pays. Les aéroports suisses sont desservis par 72 compagnies étrangères de navigation aérienne.

Les sept accords que nous soumettons à votre approbation contribueront, eux aussi, à développer de façon mesurée le trafic aérien touchant la Suisse et à l'adapter raisonnablement à l'évolution internationale dans ce domaine. Il s'agit des documents suivants:

- Accord signé le 27 septembre 1986 avec le Sultanat d'Oman;
- Accord signé le 26 janvier 1988 avec le Gouvernement de Hong Kong;
- Accord signé le 13 mars 1989 avec les Emirats arabes unis;
- Accord signé le 22 février 1990 avec la République du Zimbabwe;
- Accord signé le 17 octobre 1990 avec l'Australie;
- Accord signé le 9 août 1991 avec la République du Venezuela;
- Accord signé le 19 décembre 1991 avec la République du Yémen.

## **113 La modification des accords existants**

La modification à apporter aux accords conclus avec le Brésil (RO 1969 747), le Mexique (RO 1967 1273), les Etats-Unis d'Amérique (RO 13 676) et le Pakistan (RO 1953 1247), et que nous soumettons également à votre approbation par le présent message, a trait à un article sur la sûreté de l'aviation civile, plus particulièrement à la mise en vigueur définitive de dispositions contractuelles appliquées à titre provisoire. L'OACI, qui a élaboré le libellé de cette disposition

il y a plusieurs années déjà, a recommandé à ses Etats membres de l'insérer dans les accords bilatéraux. Lors de la 26<sup>e</sup> assemblée plénière de l'OACI, qui s'est déroulée en septembre 1986, la Suisse a souscrit à une résolution allant dans ce sens; en 1987 déjà, elle a repris cette disposition in extenso dans le texte standard suisse. La nouvelle clause de sûreté figure dans les accords bilatéraux de trafic aérien conclus depuis lors.

L'accord conclu avec le Mexique est en outre complété par une disposition sur les transferts de fonds, qui permettra à Swissair de virer en Suisse ses excédents de recettes. Par ailleurs, les autorités aéronautiques sont habilitées à convenir directement entre elles toute modification ultérieure de l'annexe de l'accord. Normalement, ces deux dispositions figurent dans les accords de trafic aérien.

## **12 Résultats de la procédure préliminaire**

La Commission fédérale de la navigation aérienne a approuvé les différents accords sur le trafic aérien de ligne.

### **2 Partie spéciale: Commentaires des différents accords sur le trafic aérien de ligne**

#### **21 Accord avec le Sultanat d'Oman**

##### **211 Situation initiale**

L'intérêt des autorités d'Oman à conclure avec la Suisse un accord sur le trafic aérien remonte à 1982. Alors qu'elle se trouvait en Suisse, en 1983, pour des négociations commerciales, une délégation omanaise de haut rang a souligné une nouvelle fois l'importance que revêtent les liaisons aériennes et exprimé le désir de régler ses relations aéronautiques par le biais d'un accord. Bien que Swissair n'ait pas d'intérêt immédiat à desservir Muscat, il a paru opportun d'entamer des négociations, notamment en vue de créer une réserve de droits de trafic. Les pourparlers se sont déroulés à Oman en mars 1984 et, par la suite, en Suisse. L'accord a été paraphé le 21 septembre 1984, puis finalement signé le 27 septembre 1986.

##### **212 Commentaires de certaines clauses de l'accord**

Les négociations se sont déroulées sur la base du texte standard suisse. L'accord s'en écarte sur les points suivants:

###### *Article 8*

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les autorisations seront reconnus réciproquement s'ils satisfont aux exigences minimales de l'OACI.

*Article 9*

L'exonération douanière est limitée aux marchandises qui sont importées par les entreprises désignées.

*Article 12*

La vente des titres de transport est soumise à la législation nationale.

*Article 20*

La résiliation de l'accord prend effet après douze mois.

*Tableau des routes*

Le tableau des routes se limite à l'échange de droits pour le trafic direct. Les routes sont limitées à des points déterminés préalablement.

**213 Appréciation**

L'accord constitue une base légale appropriée pour établir et développer des relations aéronautiques bilatérales. Les divergences par rapport au texte standard suisse étant minimales, elles sont acceptables, vu que l'offre de transport n'est soumise à aucune restriction concernant tant les types d'avion que le nombre de fréquences hebdomadaires. On peut néanmoins regretter l'absence de droits pour le trafic intermédiaire. Swissair n'envisage pas de desservir Oman pour l'instant.

**22 Accord avec le Gouvernement de Hong Kong****221 Situation initiale**

L'accord conclu le 5 avril 1950 avec la Grande-Bretagne constitue la base juridique actuelle sur laquelle reposent nos relations de trafic aérien avec Hong Kong. Dans la perspective du retour de la colonie britannique de Hong Kong à la République populaire de Chine, la Grande-Bretagne a signé avec cette dernière, le 19 décembre 1984, la déclaration intitulée «Joint Declaration of the Government of the United Kingdom of Great Britain and Northern Ireland and the Government of the People's Republic of China on the Question of Hong Kong». L'arrangement, qui fixe le respect des obligations contractuelles par la Chine pour une durée de 50 ans, contient notamment des dispositions sur l'établissement de liaisons aériennes internationales. Hong Kong devient une «special administrative region» (SAR), placée sous la souveraineté de la Chine. Les autorités de cette région ont la compétence exclusive de conclure des arrangements avec des Etats ou de modifier des accords existants dans la mesure où ils se limitent à Hong Kong.

C'est à la demande des autorités britanniques que des négociations ont été menées à ce sujet en 1986, afin de transposer dans deux arrangements séparés les bases juridiques actuelles communes à la Grande-Bretagne et à Hong Kong. Après d'âpres négociations, l'accord pour la future SAR a été paraphé le 5 mai 1987. Sa signature est intervenue le 26 janvier 1988.

## 222 Commentaires de certaines clauses de l'accord

Le nouvel accord reprend pour l'essentiel les principes libéraux de celui qui a été conclu en 1950 avec la Grande-Bretagne. Les limitations de trafic existantes ont été fixées dans des arrangements additionnels. Les dispositions ci-après s'écartent du texte standard actuel.

### *Article premier*

Le terme «zone» (area) remplace celui de «territoire» (territory).

### *Article 3*

Les droits de 5<sup>e</sup> liberté ne peuvent être exercés que s'ils sont convenus entre les autorités aéronautiques.

### *Article 4*

Il est possible de désigner plusieurs entreprises pour exploiter les services convenus.

### *Article 9*

Il sera en principe tenu compte des intérêts des usagers lors de la fixation des tarifs.

### *Article 11*

Le libellé de l'article sur la sûreté est plus sévère que celui qui est recommandé par l'OACI.

### *Article 14*

Les dispositions du droit national sont applicables à l'activité commerciale des représentations.

### *Article 21*

L'application provisoire de l'accord dès la date de sa signature n'est pas prévue.

## 223 Appréciation

Le nouvel accord garantit à l'entreprise suisse la poursuite de son programme de vol avec la possibilité d'adapter son offre de transport à l'évolution du trafic. Par rapport au statu quo, rien n'a en principe été modifié, hormis la séparation juridique. Après que la Grande-Bretagne eut, dans le passé, toujours fait compenser chaque acquis concernant Hong Kong par de généreuses concessions de la part de la Suisse, on constate, sur le vu d'une appréciation globale de la situation actuelle concernant les droits de trafic de Swissair en Grande-Bretagne, qu'il y a une certaine inégalité aux dépens de l'entreprise suisse. Il y aura lieu d'en tenir compte lors de futures négociations.

## **23 Accord avec les Emirats arabes unis**

### **231 Situation initiale**

Depuis 1975, Swissair dessert Abu Dhabi et Dubai, deux des sept Etats qui forment depuis 1971 la Fédération des Emirats arabes unis (FEA). Ces vols sont assurés sur la base d'un document intitulé «operating permit», limité à un an. Face à cette situation peu satisfaisante du point de vue juridique, la Suisse s'est efforcée depuis un certain temps de conclure un accord sur le trafic aérien de lignes avec la FEA. Vu que la Fédération n'est pas dotée d'un organisme central habilité à traiter des questions de droit aérien international, et que chaque Etat est compétent à cette fin, il aurait fallu en principe conclure un accord avec chacun d'entre eux. Diverses raisons nous ont incités à renoncer à une telle procédure. La situation s'étant toutefois modifiée en 1985, la Fédération a proposé à la Suisse d'ouvrir des négociations, étant entendu que la FEA serait le partenaire contractuel unique de notre pays. La Suisse ayant accepté cette proposition, les négociations ont pu être menées à terme; l'accord a été paraphé le 8 mai 1986, puis signé le 13 mars 1989.

### **232 Commentaires de certaines clauses de l'accord**

#### *Article 3*

Possibilité de désigner plusieurs entreprises de transports aériens.

#### *Article 13*

Transfert des excédents de recettes selon la législation nationale.

#### *Article 14*

Le personnel sera embauché en conformité avec les dispositions du droit national.

#### *Article 16*

Les différends seront réglés sans avoir recours à un tribunal arbitral.

#### *Article 21*

L'application provisoire de l'accord à compter de la date de sa signature n'est pas prévue.

### **233 Appréciation**

L'accord règle de manière exhaustive les droits et obligations mutuels des Parties Contractantes, des autorités aéronautiques et des entreprises désignées. Il constitue une base juridique adéquate qui garantit le maintien des relations aéronautiques bilatérales actuelles. En outre, il contient des clauses évolutives, qui permettront de s'adapter à temps aux nouveaux besoins de transport.

## **24 Accord avec la République du Zimbabwe**

### **241 Situation initiale**

Les efforts de la Suisse visant à conclure un accord de trafic aérien avec le Zimbabwe remontent à l'époque qui a immédiatement suivi l'accession de ce pays à l'indépendance, le 18 avril 1980. Une première requête suisse demandant l'ouverture de consultations a été refusée. Néanmoins, sur la base d'une autorisation d'exploitation limitée dans le temps, Swissair a pu ouvrir une liaison vers Harare le 6 août 1982. En mars 1984, le manque de rentabilité de cette ligne a contraint Swissair à interrompre ses services. En 1986, les autorités zimbabwaises ont signalé leur disposition à ouvrir des négociations au niveau gouvernemental. Elles ont toutefois échoué, en raison notamment des exigences financières exagérées du Zimbabwe. Après que la Suisse eut entrepris plusieurs démarches afin de relancer le débat, des pourparlers ont eu lieu en automne 1987. L'accord a été paraphé le 9 octobre de la même année, puis signé le 22 février 1990.

### **242 Commentaires de certaines clauses de l'accord**

Le texte standard suisse, qui a servi de base aux négociations, a pu être repris en majeure partie quant au fond. Les dispositions ci-après s'en écartent:

#### *Article 11*

Disposition restrictive applicable à l'activité commerciale de l'entreprise. Impossibilité d'acquérir des billets de passage libellés en monnaies d'autres Etats, librement convertibles.

#### *Article 17*

Le non-respect des décisions du tribunal arbitral permet de retirer, entièrement ou à titre provisoire, les droits concédés.

#### *Tableau des routes*

Seuls les droits pour le trafic direct sont spécifiés dans le tableau des routes. Par contre, la possibilité de choisir librement celles-ci est garantie.

### **243 Appréciation**

L'accord permet à Swissair de rétablir en tout temps ses liaisons aériennes vers Harare. Toutefois, il faudra au préalable satisfaire à plusieurs exigences commerciales, qui entraîneront en partie le versement d'indemnités considérables. Swissair prévoit de réinclure le Zimbabwe dans son réseau dès l'hiver 1992/93.

## **25 Accord avec l'Australie**

### **251 Situation initiale**

Les premiers contacts avec les autorités australiennes en vue de conclure un accord sur le trafic aérien datent de 1969. Une première requête présentée à

l'époque par la Suisse pour l'ouverture de négociations au niveau gouvernemental a été rejetée. Par la suite, les efforts entrepris à intervalles réguliers pour relancer le débat ont également été autant d'échecs. Ce n'est qu'en 1987 qu'une nouvelle demande de consultations a laissé entrevoir les premiers signes de changement dans la politique aéronautique suivie jusque-là par l'Australie. La percée tant attendue s'est concrétisée en 1988, lorsque cet Etat s'est déclaré disposé à entamer des négociations avec la Suisse. Elles se sont déroulées en mars 1988, puis en mai et décembre 1989. L'accord a été paraphé le 7 décembre 1989. Quant à sa signature, elle date du 17 octobre 1990.

## **252 Commentaires de certaines clauses de l'accord**

Les trois séries de négociations ont été très difficiles. Bien que l'Australie ait été ouverte au dialogue, elle a toujours tenté de remettre en question la nécessité de conclure un accord international avec notre pays. Finalement, la délégation suisse a réussi à convaincre ses interlocuteurs de la position adoptée par la Suisse et à les persuader de conclure un accord. Celui-ci, qui repose sur les textes standards suisse et australien, est conforme pour l'essentiel à notre conception; il s'écarte du texte standard suisse sur les points suivants:

### *Article 3*

Réexamen à intervalles réguliers de la capacité offerte.

### *Article 5*

Le libellé de l'article sur la sûreté est plus sévère que celui recommandé par l'OACI.

### *Article 11*

Les dispositions du droit national sont applicables à l'engagement du personnel pour les représentations, ainsi qu'au transfert des excédents de recettes.

### *Article 12*

Il faudra tenir compte des intérêts des usagers lors de la fixation des tarifs.

### *Article 20*

L'application provisoire de l'accord à compter de la date de sa signature n'est pas prévue.

### *Tableau des routes*

Sidney ne peut être desservi qu'en combinaison avec un autre point en Australie. De plus, au cours de la première année d'exploitation, cette destination ne peut être desservie, lors de chaque vol aller et retour, qu'une fois comme point de destination et une fois comme point de départ.

## 253 **Appréciation**

Malgré les restrictions applicables pendant la première année d'exploitation en matière de droits de trafic, l'accord peut être considéré comme une base juridique équilibrée pour établir les relations aéronautiques tant souhaitées par la Suisse. Le cadre contractuel permet d'ouvrir des liaisons aériennes à des conditions économiques raisonnables. Compte tenu de l'évolution, il offre également la possibilité d'adapter les conditions opérationnelles aux besoins futurs des compagnies. Swissair n'envisage toutefois pas de desservir l'Australie avant 1993/94, en raison notamment d'une rentabilité problématique et de la pénurie actuelle de pilotes et d'avions.

## 26 **Accord avec le Venezuela**

### 261 **Situation initiale**

Les premiers efforts de la Suisse en vue de conclure un accord avec le Venezuela remontent à 1968. Ce n'est toutefois que beaucoup plus tard, alors que Swissair desservait Caracas déjà depuis une année, que les autorités aéronautiques des deux Etats sont convenues d'un protocole d'accord qui, d'une part, constituait la base juridique nécessaire à la poursuite des vols et, d'autre part, prévoyait son remplacement par un accord international en bonne et due forme. Des négociations ont finalement abouti en 1988 et 1991. L'accord a été paraphé le 27 mars 1991, puis signé le 9 août 1991.

### 262 **Commentaires de certaines clauses de l'accord**

Les dispositions contractuelles correspondent quant au fond et pour l'essentiel au texte standard suisse. Elles y dérogent principalement sur les points suivants:

#### *Article 13*

Le transfert d'excédents de recettes se fera en conformité avec la législation nationale.

#### *Tableau des routes*

Echange de droits de trafic de 3<sup>e</sup> et 4<sup>e</sup> libertés. La liberté de choisir les routes est limitée aux points intermédiaires.

## 263 **Appréciation**

L'accord international formel qui remplace l'arrangement administratif permet, pour sauvegarder au mieux la sécurité juridique, de donner la base légale nécessaire à l'établissement de futures relations aéronautiques. Cela ne change rien au fait que Swissair a renoncé temporairement à desservir Caracas à compter du 31 janvier 1992, en raison du manque de rentabilité de cette liaison. Une reprise éventuelle dépendra notamment de l'évolution de la demande. L'accord crée ainsi une réserve de droits de trafic, qui pourront en tout temps être réexerçés.

**27 Accord avec la République du Yémen****271 Situation initiale**

Les démarches entreprises par les autorités yéménites en vue de conclure un accord aéronautique remontent à 1976. Compte tenu du manque d'intérêt de Swissair à l'ouverture d'une liaison à destination de Sanaa, et estimant à l'époque qu'il était prématuré de créer une réserve de droits de trafic, nous n'avons pas donné suite à cette demande. Par la suite, la situation s'étant modifiée vu l'importance économique croissante de la péninsule arabique, la Suisse a demandé l'ouverture de négociations. Elles ont eu lieu à deux reprises, en 1987 et 1988, et l'accord a été paraphé le 10 septembre 1988. Sa signature date du 19 décembre 1991.

**272 Commentaires de certaines clauses de l'accord**

Hormis quelques modifications purement rédactionnelles, l'accord correspond dans ses grandes lignes au texte standard suisse. La disposition suivante s'en écarte:

*Article 11*

L'établissement et l'importance des représentations des entreprises de transports aériens sont soumis aux législations nationales respectives.

*Tableau des routes*

Les droits de trafic convenus se limitent aux droits pour le trafic direct.

**273 Appréciation**

L'accord constitue la base juridique qui permet à Swissair d'ouvrir en tout temps des liaisons vers Sanaa. Il est avantageux sous l'aspect des droits de trafic et en raison de la souplesse qu'il offre en matière de planification de futurs services. Swissair n'envisage toutefois pas, pour l'instant, d'ouvrir une ligne à destination du Yémen.

**3 Conséquences****31 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel****311 Sur le plan de la Confédération**

Le projet n'entraîne aucune dépense supplémentaire pour la Confédération et n'a pas d'effet sur l'état du personnel.

**312 Sur le plan des cantons et des communes**

Le projet n'entraîne aucune charge pour les cantons et les communes.



### **313      Autres conséquences**

Le projet n'a pas d'autres conséquences.

### **4            Programme de la législature**

Le projet est prévu au programme de la législature 1991–1995.

### **5            Relations avec le droit européen**

Les efforts de la Suisse en vue de conclure avec la CE un accord sur le trafic aérien, de façon séparée ou dans le cadre de l'accord EEE, ne font pas obstacle à l'approbation des différents accords passés avec des Etats non européens.

### **6            Bases juridiques**

#### **61          Constitutionnalité**

Les projets d'arrêtés ci-joints sont conformes à l'article 8 de la constitution, qui reconnaît à la Confédération le droit de conclure des traités avec des Etats étrangers. L'Assemblée fédérale est compétente pour les approuver en vertu de l'article 85, chiffre 5.

#### **62          Forme de l'acte**

Tant les nouveaux accords que les modifications qui font l'objet du présent message ne sont pas sujets au référendum prévu à l'article 89, 3<sup>e</sup> alinéa, de la constitution, car ils peuvent être dénoncés en tout temps; ils ne prévoient pas non plus l'adhésion à une organisation internationale et n'entraînent aucune unification multilatérale du droit.

35025

# Arrêté fédéral concernant divers accords sur le trafic aérien de lignes

*Projet*

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*

vu l'article 8 de la constitution;

vu le message du Conseil fédéral du 12 février 1992<sup>1)</sup>,

arrête:

## Article premier

<sup>1</sup> Les accords suivants relatifs au trafic aérien de lignes sont approuvés:

- a. l'accord signé le 27 septembre 1986 avec le Sultanat d'Oman;
- b. l'accord signé le 26 janvier 1988 avec le Gouvernement de Hong Kong;
- c. l'accord signé le 13 mars 1989 avec la Fédération des Emirats arabes unis;
- d. l'accord signé le 22 février 1990 avec le Zimbabwe;
- e. l'accord signé le 17 octobre 1990 avec l'Australie;
- f. l'accord signé le 9 août 1991 avec la République du Venezuela;
- g. l'accord signé le 19 décembre 1991 avec la République du Yémen.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à les ratifier.

## Art. 2

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

35025

<sup>1)</sup> FF 1992 II 1193



# Arrêté fédéral concernant la modification de quatre accords sur le trafic aérien de lignes

Projet

du

---

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,*  
vu l'article 8 de la constitution;  
vu le message du Conseil fédéral du 12 février 1992<sup>1)</sup>,  
*arrête:*

## Article premier

<sup>1</sup> Les modifications suivantes des accords relatifs au trafic aérien de lignes sont approuvées:

- a. du 26 octobre 1987 de l'accord avec le Brésil;
- b. du 10 décembre 1990 de l'accord avec le Mexique;
- c. du 14 juillet 1987 de l'accord avec les Etats-Unis d'Amérique;
- d. du 14 novembre 1991 de l'accord avec le Pakistan.

<sup>2</sup> Le Conseil fédéral est autorisé à les ratifier.

## Art. 2

Le présent arrêté n'est pas soumis au référendum en matière de traités internationaux.

35025

<sup>1)</sup> FF 1992 II 1193

# Accord entre la Confédération suisse et le Sultanat d'Oman relatif au trafic aérien de lignes

*Texte original*

---

*La Suisse*

*et*

*le Sultanat d'Oman*

étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

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

aux fins de créer les bases nécessaires pour exploiter des services aériens réguliers, le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement du Sultanat d'Oman ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit:

## **Article premier** Définitions

1. 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, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 en tant que ces annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties Contractantes;
- b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne Oman, le Ministre des Communications ou, dans les deux cas, toute personne ou tout 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 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- d. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.



2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément.

## Article 2 Octroi de droits

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

- 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, à tout point des routes spécifiées, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux, sous réserve des dispositions figurant à l'Annexe du présent Accord.

3. Aucune disposition du présent article ne conférera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

## Article 3 Principes présidant à l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus entre les territoires des Parties Contractantes. Aucune Partie Contractante n'aura le droit de restreindre unilatéralement l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, sauf selon les termes du présent Accord ou à des conditions uniformes telles que les prévoit la Convention.

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. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties Contractantes seront en rapport étroit avec les demandes de transport du public sur les routes spécifiées et auront pour objet essentiel d'offrir, pour un coefficient de chargement raisonnable, une capacité adaptée à la demande du moment et à celle raisonnablement prévisible en matière de transport de passagers, de bagages et de marchandises, y compris d'envois postaux en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise. L'offre de transport de passagers, de bagages, de marchandises, y compris d'envois postaux embarqués et débarqués en des points prévus sur les routes spécifiées et situés sur les

territoires d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, sera faite conformément aux principes généraux, lesquels prévoient que la capacité sera adaptée:

- a. à la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- b. à la demande de trafic de la région que les services convenus traversent, après prise en compte des autres services de transport assurés par des entreprises des Etats situés dans cette région, et
- c. aux exigences qu'impose l'exploitation de services long-courriers.

#### **Article 4** Application des lois et règlements

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 des passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux – en particulier 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, bagages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

#### **Article 5** Sécurité de l'aviation

Les Parties Contractantes conviennent de s'entraider le plus possible aux fins de prévenir les détournements d'aéronefs et les sabotages dirigés contre les aéronefs, les aéroports et les installations de navigation aérienne, ainsi que les menaces contre la sécurité de l'aviation. Elles prendront en considération les dispositions de sécurité établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. S'il se produit des incidents ou des menaces de détournement ou de sabotage contre des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraideront en facilitant des mesures visant à mettre fin rapidement et sûrement à ces incidents ou menaces. Chaque Partie Contractante accueillera favorablement des mesures spéciales de sécurité.

#### **Article 6** Désignation et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante 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 refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante regrette qu'une part essentielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant 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 pourra à tout moment exploiter tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord soit en vigueur.

#### **Article 7 Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation**

1. Chaque Partie Contractante aura 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 jugera nécessaires, si:

- a. cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part essentielle de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
- b. cette entreprise n'a pas observé ou a gravement enfreint les 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.

2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, à 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.

#### **Article 8 Reconnaissance des certificats et des licences**

Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante durant la période où ils sont en vigueur, si les conditions qui ont régi la délivrance ou la validation de ces certificats, brevets ou licences sont équivalentes ou supérieures aux normes minimales qui pourraient être établies de temps en temps conformément à la Convention.

**Article 9 Exonération des droits et taxes**

1. Les aéronefs exploités en service aérien international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante ainsi que leurs réserves de carburants, leurs lubrifiants, leurs pièces de rechange, leurs équipements normaux et leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) importés sur le territoire de l'autre Partie Contractante ou embarqués à bord des aéronefs sur ce territoire et destinés exclusivement à l'avitaillement des aéronefs ou à l'approvisionnement à bord seront exonérés des droits de douane, frais d'inspection et droits équivalents ou taxes, même lorsque ces provisions doivent être utilisées par les aéronefs pour leurs vols au-dessus de ce territoire.

2. Les réserves de carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, les équipements normaux et les provisions de bord (y compris les denrées alimentaires, les boissons et les tabacs) se trouvant à bord des aéronefs de l'entreprise désignée d'une Partie Contractante seront exonérés dans le territoire de l'autre Partie Contractante de droits de douane, frais d'inspection ou droits équivalents, ou taxes, même lorsque ces provisions doivent être utilisées par les aéronefs pour leurs vols sur ce territoire. Tous ces produits ne pourront être déchargés qu'avec le consentement des autorités douanières de l'autre Partie Contractante. Les produits qui seront réexportés pourront être placés sous la surveillance douanière jusqu'à ce qu'ils soient réexportés sous la surveillance des autorités douanières.

**Article 10 Transit direct**

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 seront soumis à un contrôle le plus réduit possible.

**Article 11 Taxes d'utilisation**

1. Chaque Partie Contractante s'efforcera de veiller à ce que les taxes d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante soient équitables et raisonnables. Ces taxes seront fondées sur des principes de saine économie.

2. Les taxes payées pour l'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne offerts par une Partie Contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

**Article 12 Activités commerciales**

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations sur le territoire de l'autre Partie Contractante pour ses activités commerciales touchant aux services de transport aérien. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.



2. Pour cette activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante accorderont, conformément aux lois et règlements nationaux, l'appui nécessaire au fonctionnement des représentations de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

3. Chaque Partie Contractante, conformément aux lois et règlements nationaux, accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de vendre directement ou par l'intermédiaire de ses agents, des titres de transport aérien sur son territoire.

### **Article 13 Conversion et transfert des recettes**

Chaque entreprise désignée aura le droit de transférer librement, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux.

### **Article 14 Tarifs**

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

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 transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, appliquer à cet effet la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du Transport Aérien International (IATA) ou par une association internationale similaire.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins soixante 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. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente jours après la soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés.

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 les tarifs par accord mutuel. Ces négociations commenceront dans un délai de trente jours après qu'il aura été manifestement établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante auront notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur non-approbation concernant les tarifs.

5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 18 ci-après.

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 18 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé l'approbation.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante s'efforceront de s'assurer que les entreprises désignées se conforment aux tarifs fixés et déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties Contractantes, et qu'aucune entreprise ne procède illégalement à une quelconque réduction sur ces tarifs, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement.

#### **Article 15** Soumission et approbation des horaires

L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses horaires, y compris les types d'avions utilisés, à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

#### **Article 16** Statistiques

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

#### **Article 17** Consultations

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations pour toute question relative au présent Accord. De telles consultations devront commencer dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

#### **Article 18** Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos 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 des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.

2. Dans un tel cas, chaque Partie Contractante désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux mois après que l'une des Parties Contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie Contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas 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 se conformeront à toute décision rendue en vertu du présent article.

#### **Article 19** Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord ailleurs que dans l'Annexe, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties Contractantes, sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties Contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

#### **Article 20** Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. Dans ce cas, l'Accord prendra fin douze mois après la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que l'avis de dénonciation ne soit retiré d'un commun accord avant l'expiration de cette période.

3. 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 à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

#### **Article 21** Enregistrement auprès de l'Organisation de l'Aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement ultérieur seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**Article 22** Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature; il entrera en vigueur le jour de l'échange de notes diplomatiques confirmant que les formalités constitutionnelles concernant l'approbation du présent Accord sont accomplies par chaque Partie Contractante.

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

Fait à Muscat, le 27 septembre 1986, en double exemplaire, en langues arabe, française et anglaise. En cas de désaccord concernant l'interprétation du présent Accord, le texte anglais prévaudra.

Pour le Conseil fédéral suisse:  
Guy Ducret

Pour le Gouvernement du Sultanat d'Oman:  
Maubarak Al Khadouri

35025

## Tableaux de routes

## Tableau de routes I

## 1. Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise désignée par la Suisse:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points à Oman:	Points au-delà d'Oman:
Points en Suisse	Vienne	Mascate	Karachi
	Belgrade		Bombay
	Athènes		Colombo
	Istanbul		Kuala-Lumpur
	Nicosie/Larnaca		Singapour
	Le Caire		Djakarta
	Beyrouth		Bangkok
	Damas		Manille
	Amman		Hongkong
	Bagdad		Séoul
	Koweït		Tokyo
	Dhahrân		Pékin
	Bahreïn		
	Abu Dhabi		
	Dubaï		
	Sharjah		

2. L'entreprise désignée par la Suisse peut omettre tout point lors de tous les vols ou de certains d'entre eux, pourvu que les services convenus sur les routes spécifiées commencent à partir d'un point sur le territoire de la Suisse.
3. Les points sur les routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre indiqué, à condition que le service en question soit exploité sur une route plus ou moins directe.
4. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
5. Chaque entreprise désignée est autorisée à desservir des points intermédiaires et des points au-delà, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

**Tableau de routes II**

1. Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise désignée par le Sultanat d'Oman:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points en Suisse:	Points au-delà de la Suisse:
Points en Oman	Rome Athènes Nicosie/Larnaca Beyrouth Damas Amman Bagdad plus neuf autres points	Genève ou Zurich ou Bâle	Paris Nice Londres Manchester Birmingham Francfort Munich Vienne plus quatre autres points

2. L'entreprise désignée par le Sultanat d'Oman peut omettre tout point lors de tous les vols ou de certains d'entre eux, pourvu que les services convenus sur les routes spécifiées commencent à partir d'un point sur le territoire du Sultanat d'Oman.
3. Les points sur les routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre indiqué, à condition que le service en question soit exploité sur une route plus ou moins directe.
4. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
5. Chaque entreprise désignée est autorisée à desservir des points intermédiaires et des points au-delà, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

# Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de Hong Kong relatif aux services aériens

*Texte original*

---

*Le Conseil fédéral suisse*

*et*

*le Gouvernement de Hong Kong,*

désireux de conclure un accord en vue de structurer les services aériens entre la Suisse et Hong Kong

sont convenus de ce qui suit:

## **Article premier** Définitions

Pour l'application du présent Accord, à moins que le texte n'en dispose autrement:

- a. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne Hong Kong, le Directeur de l'aviation civile ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à remplir les fonctions qui peuvent actuellement être exercées par les autorités susmentionnées ou des fonctions similaires;
- b. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;
- c. en ce qui concerne la Suisse, l'expression «zone» a la signification du terme «territoire» tel qu'il est défini à l'article 2 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944; en ce qui concerne Hong Kong, elle inclut l'île de Hong Kong, Kowloon et les nouveaux territoires;
- d. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'article 96 de ladite Convention;
- e. l'expression «taxe d'utilisation» signifie une taxe qui est imposée par les autorités compétentes aux entreprises de transport aérien ou dont les autorités compétentes autorisent l'imposition pour la fourniture des terrains de l'aéroport, des installations aéroportuaires ou de navigation aérienne, y compris des services qui s'y rattachent et des facilités dont bénéficient les aéronefs, les équipages, les passagers et le fret;
- f. l'expression «présent Accord» inclut l'Annexe et toute modification de celle-ci ou de cet accord;
- g. l'expression «lois et règlements» d'une Partie Contractante signifie les lois et règlements en vigueur à tout moment dans la zone de cette Partie.

**Article 2** Dispositions de la Convention de Chicago applicables aux services aériens internationaux

En appliquant le présent Accord, les Parties Contractantes se conformeront aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944 et de ses Annexes, dans la mesure où ces dispositions sont applicables aux services aériens internationaux.

**Article 3** Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de ses services aériens internationaux:

- a. le droit de survoler la zone, sans y atterrir;
- b. le droit de faire des escales non commerciales dans ladite zone.

2. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits ci-après stipulés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux sur les routes spécifiées à la section correspondante figurant à l'Annexe du présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après respectivement «services convenus» et «routes spécifiées». Dans l'exploitation d'un service convenu sur une route spécifiée, les entreprises de transport aérien désignées par chaque Partie Contractante jouiront, en plus des droits spécifiés au paragraphe 1. du présent article, du droit de faire des escales dans la zone de l'autre Partie Contractante pour embarquer et débarquer des passagers, des bagages et des marchandises, y compris des envois postaux:

- a. à destination et en provenance de la zone de la première Partie Contractante; et
- b. à destination et en provenance des points intermédiaires et des points au-delà qui seront convenus de temps en temps entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

3. Aucune disposition du paragraphe 2. du présent article n'est censée conférer aux entreprises désignées d'une Partie Contractante le droit d'embarquer à un point dans la zone de l'autre Partie Contractante, des passagers et des marchandises, y compris des envois postaux transportés contre rémunération ou en exécution d'un contrat de location, destinés à un autre point dans la zone de cette autre Partie Contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles ou de développements politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, l'entreprise désignée d'une Partie Contractante n'est pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie Contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en réarrangeant provisoirement ces routes de façon appropriée.

**Article 4** Désignation et autorisation des entreprises

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner, par notification écrite à l'autre Partie Contractante, une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour

exploiter les services convenus sur les routes spécifiées. Elle est également autorisée à retirer ou à modifier de telles désignations.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3. et 4. du présent article, l'autre Partie Contractante qui a reçu une telle désignation accordera sans délai à l'entreprise ou aux entreprises désignées les autorisations d'exploitation appropriées.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante pourront exiger qu'une entreprise désignée par l'autre Partie Contractante prouve qu'elle est à même de satisfaire aux conditions prescrites par les lois et règlements normalement et raisonnablement appliqués par lesdites autorités à l'exploitation des services aériens internationaux.

4. a. Le gouvernement de Hong Kong aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2. du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 3, paragraphe 2., du présent Accord par une entreprise désignée, dans chaque cas où ce gouvernement n'est pas convaincu qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante suisse ou à des ressortissants suisses.

b. La Partie Contractante suisse aura le droit de refuser d'accorder les autorisations d'exploitation prévues au paragraphe 2. du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 3, paragraphe 2., du présent Accord par une entreprise désignée, dans chaque cas où ladite Partie Contractante n'est pas convaincue que cette entreprise du transport aérien est incorporée à Hong Kong et y a le lieu principal de ses activités.

5. Dès qu'une entreprise de transport aérien sera ainsi désignée et autorisée, elle pourra exploiter les services convenus, à condition qu'elle se conforme aux dispositions applicables du présent Accord.

## Article 5 Application des lois et règlements

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante se rapportant dans sa zone à l'entrée ou à la sortie des aéronefs affectés à la navigation aérienne internationale ou aux opérations et à la navigation de ces aéronefs pendant qu'ils sont dans sa zone, s'appliqueront aux aéronefs de l'entreprise désignée ou aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante sans distinction de nationalité; ces lois et règlements devront être observés par ces aéronefs lors de l'entrée, de la sortie ou du séjour dans la zone de la première Partie Contractante.

2. Les lois et règlements d'une Partie Contractante se rapportant dans sa zone à l'entrée ou à la sortie des passagers, équipages, marchandises ou envois postaux des aéronefs – tels que les règlements qui concernent les formalités d'entrée, le congé, l'immigration, les passeports, la douane et les mesures sanitaires – seront

observés par les passagers et les équipages ou respectés dans le cadre du transport des marchandises ou envois postaux de l'entreprise ou des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante lors de l'entrée, de la sortie ou du séjour dans la zone de la première Partie Contractante; la même obligation incombe aux personnes qui assument la responsabilité desdits passagers, équipages, marchandises ou envois postaux.

3. Aucune Partie Contractante n'accordera un traitement plus favorable à sa ou à ses propres entreprises par rapport à l'entreprise ou aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

#### **Article 6 Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation**

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation ou de suspendre l'exercice, par une entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 3, paragraphe 2., du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires:

- a. (i) en ce qui concerne le Gouvernement de Hong Kong, au cas où il n'est pas convaincu qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante suisse ou à des ressortissants suisses;
- (ii) en ce qui concerne la Partie Contractante suisse, au cas où elle n'est pas convaincue que cette entreprise est incorporée à Hong Kong et y a le lieu principal de ses activités; ou
- b. au cas où cette entreprise n'a pas observé les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou
- c. si de toute autre façon, cette entreprise opère en violation des conditions prescrites par le présent Accord.

2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, à moins que la révocation ou la suspension immédiate de l'autorisation d'exploitation ou la suspension de l'exercice des droits ou la fixation des conditions prévues au paragraphe 1. du présent article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

#### **Article 7 Principes régissant l'exploitation des services convenus**

1. Les entreprises désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités justes et égales pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Dans l'exercice des services convenus, les entreprises désignées de chaque Partie Contractante prendront en considération les intérêts des entreprises désignées de l'autre Partie Contractante, afin de ne pas affecter indûment les services que celles-ci exploitent sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties Contractantes présenteront un rapport étroit avec les besoins de transport du public sur les routes spécifiées; leur premier objectif sera, eu égard à un coefficient de remplissage raisonnable, d'offrir une capacité apte à satisfaire les besoins courants et raisonnablement prévisibles pour le transport des passagers et marchandises, y compris des envois postaux de ou vers la zone de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise. L'offre pour le transport des passagers et des marchandises, y compris des envois postaux embarqués ou débarqués sur les routes spécifiées à des points autres que les points dans la zone de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise, devra être faite conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité doit être adaptée:

- a. à la demande de trafic en provenance et à destination de la zone de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- b. à la demande de trafic de la région que le service traverse, compte tenu des autres services aériens exploités par les entreprises de transport des Etats situés dans la région;
- c. aux exigences de l'exploitation d'un service long-courrier.

#### **Article 8** Approbation des horaires

1. Les entreprises désignées des Parties Contractantes soumettront les horaires prévus pour les services convenus ainsi que tout changement d'horaire à l'approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins trente jours avant la date proposée pour leur entrée en vigueur.

2. Les entreprises désignées des Parties Contractantes pourront, sur une base ad hoc, effectuer des vols supplémentaires par rapport aux services convenus. Les demandes d'approbation relatives à de tels vols seront soumises aux autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes au moins trois jours ouvrables avant la date proposée pour l'opération.

#### **Article 9** Tarifs

1. L'expression «tarif» signifie:

- a. le prix perçu par une entreprise pour le transport de passagers et de leurs bagages sur les services aériens réguliers ainsi que les frais et conditions applicables aux services afférents à un tel transport;
- b. le tarif de fret perçu par une entreprise pour le transport des marchandises, (excepté le transport des envois postaux) sur les services aériens réguliers;
- c. les conditions régissant la disponibilité ou l'applicabilité dudit prix ou dudit tarif de fret, y compris des gains qui y sont liés; et
- d. le taux de la commission payé par une entreprise à un agent pour la vente de billets ou l'établissement par un agent de lettres de transport aérien pour le transport sur des services aériens réguliers.

2. Les tarifs qui seront appliqués par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante pour le transport à destination et en provenance d'une zone de l'autre Partie

Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, y compris le coût de l'exploitation, les intérêts des usagers, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2. du présent article peuvent être convenus par les entreprises désignées qui en demandent l'approbation après avoir consulté les autres entreprises. Si l'entreprise désignée n'a pu obtenir l'accord des autres entreprises désignées quant au tarif ou si aucune autre entreprise désignée ne dessert la même route, l'entreprise désignée ne se verra cependant pas empêchée de soumettre des tarifs et l'autorité aéronautique ne se verra pas empêchée de les approuver. Dans ce contexte, «la même route» signifie la route desservie et non la route spécifiée.

4. Les tarifs mentionnés au paragraphe 3. du présent article seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques des Parties Contractantes au moins soixante jours avant la date prévue pour leur introduction. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation aux autres autorités aéronautiques dans un délai de trente jours après leur présentation, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Dans des cas spéciaux, ces délais pourront être réduits, sous réserve de l'accord desdites autorités.

5. Si un tarif n'a pas été approuvé par les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes selon le paragraphe 4. du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront de fixer ce tarif d'un commun accord. Les négociations commenceront dans un délai de trente jours après la date de la notification de la non-approbation du tarif par les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. A défaut d'entente, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 17 du présent Accord.

6. Un tarif déjà établi restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 17 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir de la date à laquelle les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé l'approbation.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante s'efforceront de s'assurer que les entreprises désignées se conforment aux tarifs fixés et soumis aux autorités aéronautiques des Parties Contractantes et qu'aucune entreprise ne procède illégalement à une quelconque réduction sur ces tarifs, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement.

## **Article 10 Droits de douane**

1. Les aéronefs employés en service aérien international par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, leurs équipements normaux, carburants et lubrifiants, les pièces de rechange, y compris les moteurs, et les provisions (incluant les denrées alimentaires, les boissons et le tabac, mais aussi d'autres objets) qui sont à

bord, seront exonérés par l'autre Partie Contractante, à charge de réciprocité, de tous droits de douane, contributions indirectes, redevances et taxes similaires qui ne se fondent pas sur les coûts des services procurés à l'arrivée, à condition que ces équipements et réserves restent à bord des aéronefs.

2. Les équipements normaux, pièces de rechange, réserves de carburant et de lubrifiant, provisions, stocks de billets de passage imprimés, lettres de transport aérien, imprimés portant en-tête d'une entreprise désignée de l'une ou l'autre Partie Contractante et le matériel courant de publicité distribué gratuitement par cette entreprise désignée, qui ont été amenés dans la zone de l'autre Partie Contractante par l'entreprise désignée ou pour son compte ou bien pris à bord d'un aéronef utilisé par l'entreprise désignée et uniquement destinés à être employés à bord dans les opérations en services internationaux, seront exemptés par l'autre Partie Contractante sur la base de la réciprocité, de tous droits de douane, contributions indirectes, redevances et taxes similaires qui ne se fondent pas sur les coûts des services procurés à l'arrivée même au cas où ces réserves doivent être utilisées pendant une partie du voyage ayant lieu au-dessus de la zone de la Partie Contractante où elles ont été prises à bord.

3. Il peut être exigé que les objets énumérés aux paragraphes 1. et 2. du présent article soient mis sous la surveillance ou le contrôle des autorités compétentes.

4. L'équipement aérien normal, pièces de rechange, réserves de carburant et de lubrifiant et provisions de bord, qui sont dans l'aéronef d'une entreprise désignée de l'une des Parties Contractantes, peuvent être déchargés dans la zone de l'autre Partie Contractante uniquement avec l'approbation des autorités douanières de cette Partie Contractante qui peuvent demander que ce matériel soit placé sous leur surveillance jusqu'à ce qu'il soit réexporté ou disposé d'une autre façon en conformité avec les prescriptions douanières.

5. Les exonérations prévues au présent article seront également accordées dans le cas où une entreprise désignée d'une Partie Contractante a conclu des arrangements avec une ou d'autres entreprises, pour la location ou le transfert dans la zone de l'autre Partie Contractante des objets énumérés aux paragraphes 1. et 2. du présent article, à condition que la ou les dites entreprises bénéficient partiellement de telles exonérations de la part de cette autre Partie Contractante.

#### **Article 11** Sûreté de l'aviation

1. Les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger la sûreté de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite fait partie intégrante du présent accord. Les Parties Contractantes agiront en particulier conformément aux dispositions sur la sûreté de l'aviation de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties Contractantes s'accorderont mutuellement sur demande toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de la navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans leurs rapports mutuels, les Parties Contractantes se conformeront aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944. Elles exigeront que les exploitants d'aéronefs immatriculés dans leurs propres registres ou qui ont le lieu principal de leurs activités ou leur résidence permanente dans leur zone, ainsi que les exploitants d'aéroports situés dans leur zone, se conforment auxdites dispositions concernant la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie Contractante convient que ces exploitants peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3. du présent article que stipule l'autre Partie Contractante pour entrer dans sa zone, en sortir ou y séjourner. Chaque Partie Contractante veillera à ce que des mesures adéquates soient appliquées efficacement dans sa zone pour protéger tout aéronef et pour assurer l'inspection des passagers, de l'équipage, des bagages à main, des bagages, du fret et provisions de bord avant et pendant l'embarquement et le chargement. Chaque Partie Contractante examinera aussi avec un esprit favorable toute demande de l'autre Partie Contractante en vue de prendre raisonnablement des mesures spéciales de sûreté pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraideront en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou menace d'incident.

#### **Article 12** Production de statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante fourniront, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante qui en font la demande, des données périodiques ou autres renseignements statistiques qui peuvent être raisonnablement requis en vue de réexaminer la capacité offerte sur les services convenus par les entreprises désignées de la Partie Contractante mentionnée en tête du présent article. De telles données comprennent toute information demandée afin de déterminer le volume du trafic acheminé par ces entreprises sur les services convenus.

**Article 13** Transfert des recettes

Une entreprise désignée par Hong Kong aura le droit de convertir et de remettre à Hong Kong, sur demande, des revenus locaux excédant les dépenses locales. Une entreprise désignée par la Suisse aura le droit de convertir et de remettre en Suisse, sur demande, des revenus locaux excédant les dépenses locales. La conversion et la remise seront admises sans restriction, au taux d'échange appliqué aux transactions courantes en vigueur au moment où ces revenus sont présentés pour conversion et remise.

**Article 14** Représentation des entreprises

L'entreprise désignée ou les entreprises désignées d'une Partie Contractante auront le droit, conformément aux lois et règlements de l'autre Partie Contractante relatifs à l'entrée, au séjour et à l'emploi, d'introduire et de maintenir dans la zone de l'autre Partie Contractante les personnes qui, parmi leur propre personnel de cadre, technique, opérationnel ainsi que d'autres spécialistes, sont nécessaires pour assurer l'offre des services aériens.

**Article 15** Taxes d'utilisation

1. Aucune des Parties Contractantes n'imposera ou n'admettra que soient imposées à l'entreprise désignée ou aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante des taxes d'utilisation plus élevées que celles qui sont imposées à ses propres entreprises pour l'exploitation de services aériens internationaux similaires.
2. Chaque Partie Contractante encouragera les consultations entre ses autorités compétentes en matière de taxes et les entreprises qui utilisent les services et installations; ces consultations peuvent avoir lieu par le biais des organisations au sein desquelles les entreprises sont représentées. Avant d'introduire des modifications relatives aux taxes d'utilisation, il y a lieu d'informer raisonnablement les utilisateurs afin qu'ils soient à même d'exprimer leurs points de vue sur les propositions qui ont été faites. Chaque Partie Contractante s'efforcera d'amener les autorités compétentes en matière de taxe et les entreprises à procéder à des échanges d'information opportuns au sujet des taxes d'utilisation.

**Article 16** Consultations

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. De telles consultations, qui peuvent avoir lieu entre les autorités aéronautiques, devront commencer dans un délai de soixante jours à compter de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

**Article 17** Règlement des différends

1. Si un différend survient entre les Parties Contractantes à propos de l'interprétation ou de l'application du présent accord, elles s'efforceront tout d'abord de le régler par la voie de la négociation.
2. Si les Parties Contractantes ne parviennent pas à régler leur différend par la négociation, elles peuvent le soumettre à une personne ou à un organe dont elles conviennent, ou, à la requête d'une Partie Contractante, le différend sera soumis à la décision d'un tribunal de trois arbitres, constitué de la manière suivante:
  - a. dans un délai de trente jours après réception de la demande d'arbitrage, chaque Partie Contractante désignera un arbitre. Un ressortissant d'un Etat pouvant être considéré comme neutre en regard du différend présidera le tribunal et sera désigné par accord entre les deux arbitres, en qualité de troisième arbitre; cette désignation interviendra dans un délai de soixante jours après la désignation du second;
  - b. si, dans les délais impartis ci-dessus, aucune désignation n'a eu lieu, l'une ou l'autre Partie Contractante peut demander au président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale de procéder à la désignation nécessaire dans un délai de trente jours. Si le président estime que le pays dont il est ressortissant ne peut être considéré comme neutre en regard du différend, le doyen d'âge parmi les vice-présidents procédera à la désignation dans la mesure où lui-même ne doit pas se désister pour la raison susmentionnée.
3. Sauf disposition ci-après prévue au présent article ou à moins que les Parties Contractantes n'en aient convenu autrement, le tribunal déterminera les limites de sa juridiction et établira sa propre procédure. A l'initiative du tribunal ou à la requête de l'une des Parties Contractantes, une conférence sera tenue au plus tard dans les trente jours après la constitution intégrale du tribunal, afin de déterminer l'objet exact du litige à arbitrer et les procédures spécifiques à suivre.
4. A moins que les Parties Contractantes n'en aient convenu autrement ou que le tribunal ne l'ait prescrit autrement, chaque Partie Contractante remettra un memorandum dans les quarante-cinq jours après constitution intégrale du tribunal. Les répliques devront être déposées dans les soixante jours suivants. A la requête d'une Partie Contractante, ou de plein gré, le tribunal procédera à une audition dans les trente jours suivant la date à laquelle les répliques ont dû être déposées.
5. Le tribunal s'efforcera de rendre une décision écrite dans les trente jours après la fin de l'audition ou, en l'absence d'audition, après la date de remise des deux répliques. La décision sera prise à la majorité des voix.
6. Dans les quinze jours après réception de la décision, les Parties Contractantes pourront déposer des demandes en vue de la clarifier et les explications seront rendues dans les quinze jours suivant la demande.
7. La décision du tribunal liera les Parties Contractantes.

8. Chaque Partie Contractante fera face aux frais de l'arbitre désigné par elle. Les autres frais du tribunal seront mis pour moitié à la charge de chaque Partie Contractante, y compris les dépenses occasionnées par l'intervention du président ou du vice-président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en application des procédures prévues au paragraphe 2, lettre b, du présent article.

#### **Article 18** Modifications

Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord et dans la mesure où une telle modification est acceptée par les deux Parties Contractantes, elle peut être appliquée provisoirement à compter de la date à laquelle elle aura été convenue et entrera en vigueur dès que les deux Parties Contractantes l'auront confirmée par écrit.

#### **Article 19** Dénonciation

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Le présent Accord prendra fin à minuit (à l'endroit de la réception de la notification), immédiatement avant qu'une année se soit écoulée depuis la date de réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que la notification ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

#### **Article 20** Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et toute modification y relative seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### **Article 21** Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifiées par écrit l'accomplissement des formalités de procédures, dans la mesure où elles sont nécessaires.

*En foi de quoi*, les soussignés dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs ont signé le présent Accord.

Fait en double exemplaire à Hong Kong, le 26 janvier 1988, en langues anglaise et française, les deux textes faisant également foi.

Pour le Conseil fédéral suisse:  
E. Aebi

Pour le Gouvernement de Hong Kong:  
Anson Chan

**Tableaux de routes****Section I**

Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise désignée ou les entreprises désignées par Hong Kong:

Hong Kong – points intermédiaires – un point en Suisse – points au-delà.

*Notes*

1. L'entreprise désignée ou les entreprises désignées par Hong Kong peuvent omettre des points cités sur les routes susmentionnées lors de tous les vols ou de certains d'entre eux, et elles peuvent les desservir dans n'importe quel ordre à condition que les services convenus sur ces routes commencent à Hong Kong.
2. A moins que, de temps en temps, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes n'en conviennent autrement, aucun trafic ne pourra être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à un point en Suisse ou vice-versa. Cette restriction est également applicable à toute sorte de trafic stopover.
3. Aucun point situé en Chine continentale ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.

**Section II**

Routes qui peuvent être exploitées par l'entreprise désignée ou les entreprises désignées par la Suisse:

Points en Suisse – points intermédiaires – Hong Kong – points au-delà.

*Notes*

1. L'entreprise désignée ou les entreprises désignées par la Suisse peuvent omettre des points cités sur les routes susmentionnées lors de tous les vols ou de certains d'entre eux, et elles peuvent les desservir dans n'importe quel ordre à condition que les services convenus sur ces routes commencent à des points en Suisse.
2. A moins que, de temps en temps, les autorités aéronautiques des Parties Contractantes n'en conviennent autrement, aucun trafic ne pourra être embarqué à un point intermédiaire ou à un point au-delà et débarqué à Hong Kong ou vice-versa. Cette restriction est également applicable à toute sorte de trafic stopover.

3. Aucun point situé en Chine continentale ne pourra être desservi en tant que point intermédiaire ou point au-delà.

**Accord** *Texte original*  
**entre la Confédération suisse et les Emirats arabes unis**  
**relatif à l'établissement de services aériens réguliers**  
**entre leurs territoires respectifs et au-delà**

---

*La Confédération suisse*  
*et*  
*les Emirats arabes unis*

étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

désireux de conclure un accord supplémentaire à ladite Convention pour l'établissement des services aériens réguliers entre leurs territoires respectifs et au-delà,

sont convenus de ce qui suit:

**Article premier Définitions**

Pour l'application du présent Accord, les expressions ci-après ont la signification suivante, sauf si le texte en dispose autrement:

1. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de la Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 en tant que ces annexes et amendements deviennent effectifs ou aient été adoptés par les deux Parties Contractantes;
2. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Confédération suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile ou toute personne ou organisme autorisé à exercer une fonction quelconque attribuée auxdites autorités dans le cadre de cet accord et, en ce qui concerne les Emirats arabes unis, le Ministre des Communications ou toute personne ou tout organisme autorisé à exercer une fonction quelconque qui est actuellement attribuée au Ministre dans le domaine de l'aviation civile;
3. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien qui a été désignée et autorisée conformément à l'article 4 du présent Accord;
4. l'expression «territoire» d'un Etat a le sens que lui donne l'article 2 de la Convention;
5. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont le sens que leur assigne respectivement l'article 96 de la Convention;

6. l'expression «annexe» signifie les Annexes du présent Accord qui font partie de celui-ci et toute référence à l'Accord concernant également les Annexes, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoie expressément.

## **Article 2 Droits de trafic**

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés ci-dessous pour les services aériens internationaux réguliers:

- a. le droit de survoler, sans y atterrir, son territoire;
- b. le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire.

2. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord pour l'établissement de services aériens internationaux réguliers sur les routes spécifiées à la section correspondante des tableaux de routes qui sont annexés au présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées». Pour l'exploitation des services convenus sur une route spécifiée, les entreprises désignées auront, à part les droits accordés au paragraphe 1 du présent article, le droit de faire des escales commerciales sur le territoire de l'autre Partie Contractante aux points spécifiés pour cette route aux tableaux de routes du présent Accord afin d'embarquer et de débarquer des passagers, des bagages et des marchandises, y compris des envois postaux.

3. Aucune disposition du présent article ne confèrera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

## **Article 3 Désignation des entreprises**

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner par écrit une ou plusieurs entreprises de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu une telle désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Chaque Partie Contractante pourra 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 et raisonnablement 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 refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice par l'entreprise désignée des droits spécifiés à l'article 2 du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante

tante ne possède pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci.

5. Lorsque l'entreprise sera désignée et autorisée, elle pourra à tout moment exploiter tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément à l'article 11 du présent Accord soit en vigueur pour ce service.

#### **Article 4 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation**

1. Chaque Partie Contractante aura 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 d'imposer les conditions qu'elle jugera nécessaires pour l'exercice de ces droits dans chacun des cas suivants:

- a. elle n'obtient pas la preuve qu'une part substantielle de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci,
- b. cette entreprise n'a pas observé les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits,
- c. l'entreprise n'observe pas de toute autre manière les conditions prescrites par le présent Accord.

2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, à 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.

#### **Article 5 Reconnaissance des certificats et des licences**

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

2. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de refuser de 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 par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

#### **Article 6 Exonération des droits de douane et d'autres taxes**

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 exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection, taxes et autres droits similaires, à condition que ces équipements et réserves

demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation ou à leur consommation à bord des aéronefs sur la partie du trajet effectuée au-dessus de ce territoire.

2. Seront également exonérés de ces mêmes droits, frais, taxes et autres droits, 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 aérien international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- b. les pièces de rechange importées sur le territoire d'une Partie Contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service aérien international par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante;
- c. les carburants et lubrifiants délivrés aux aéronefs employés en service aérien international par l'entreprise désignée d'une 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.

Les produits susmentionnés aux sub-paragraphes a, b et c pourront être placés sous la surveillance ou contrôle des autorités douanières.

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. En 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.

4. Les taxes qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par une Partie Contractante pour l'utilisation des aéroports et des installations de navigation aérienne offerts aux aéronefs de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles qui devraient être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services aériens internationaux réguliers.

5. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque l'entreprise désignée d'une Partie Contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des articles spécifiés aux paragraphes 1, 2 et 3 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie Contractante.

## **Article 7** Application de la législation nationale

1. Les lois et règlements d'une Partie Contractante régissant sur son territoire l'entrée et la sortie des passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux, tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, d'autorisation, d'immigration, les passeports, la douane, les devises, la santé et les mesures

sanitaires, s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages et marchandises lors de leur entrée ou de leur sortie ou pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

2. 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 l'exploitation et la navigation des aéronefs de l'autre Partie Contractante s'appliqueront aux aéronefs pendant que ceux-ci se trouvent sur ledit territoire.

3. Les autorités compétentes d'une Partie Contractante ont le droit de visiter, à l'atterrissage et au départ, sans causer de retard déraisonnable, les aéronefs de l'autre Partie Contractante et d'examiner les certificats et autres documents prescrits par le présent Accord.

#### **Article 8** Principes applicables à l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées de chaque Partie Contractante bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre les territoires respectifs.

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 que cette dernière entreprise offre sur tout ou partie des mêmes routes.

3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties Contractantes seront en rapport étroit avec les demandes de transport du public sur les routes spécifiées et auront pour objet essentiel d'offrir, pour un coefficient de chargement raisonnable, une capacité adaptée à la demande du moment et à celle raisonnablement prévisible en matière de transport de passagers, de bagages et de marchandises, y compris d'envois postaux en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise. L'offre de transport de passagers, de bagages, de marchandises, y compris d'envois postaux embarqués et débarqués en des points prévus sur les routes spécifiées et situés sur les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, sera faite conformément aux principes généraux lesquels prévoient que la capacité sera adaptée:

- a. à la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- b. à la demande de trafic de la région que les services convenus traversent, après prise en compte des autres services de transport assurés par des entreprises des Etats situés dans cette région, et
- c. aux exigences qu'impose l'exploitation de services long-courriers.

#### **Article 9** Soumission des infirmations d'exploitation

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra à l'avance ses horaires, y compris les informations concernant le type d'aéronef à utiliser à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, aussi

rapidement que possible mais au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus.

2. Les prescriptions du présent article s'appliqueront également à tout changement des services convenus.

3. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante devra requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour les vols supplémentaires qu'elle veut effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. En règle générale, une telle demande sera faite au moins deux jours ouvrables avant le début du vol.

#### **Article 10** Sécurité de l'aviation

1. Les Parties Contractantes conviennent de s'entraider le plus possible aux fins de prévenir les détournements et les sabotages dirigés contre la sécurité ou les aéroports et les installations de navigation aérienne. Elles s'engageront à observer les dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, conclue à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, conclue à la Haye le 16 décembre 1970 et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, conclue à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les deux Parties Contractantes prendront en considération les dispositions de sécurité établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale. S'il se produit des incidents ou des menaces de détournement ou de sabotage contre des aéronefs, des aéroports ou des installations de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraideront en facilitant la communication des mesures visant à mettre fin rapidement et sûrement à ces incidents ou menaces.

#### **Article 11** Tarifs

1. Pour l'application des paragraphes suivants, l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises et les conditions dans lesquelles ces prix sont applicables, y compris les prix et les conditions pour l'agence de vente et pour des autres services auxiliaires, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

2. Les tarifs que les entreprises désignées devront appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, comprenant le coût de l'exploitation, un bénéfice raisonnable et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

3. Les tarifs mentionnés au paragraphe 2 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 transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Un tel accord devra, autant que possible, être

concrétisé en appliquant à cet effet les procédures de l'Association internationale du transport aérien (IATA) qui formule des propositions tarifaires.

4. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins soixante (60) 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.

5. Cette approbation sera donnée expressément; si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente (30) jours après la soumission conformément au paragraphe 4 du présent article, ces tarifs seront considérés comme approuvés. Au cas où le délai pour la soumission serait réduit comme prévu au paragraphe 4, les autorités aéronautiques pourraient convenir que le délai pendant lequel la non-approbation doit être notifiée sera inférieur à trente (30) jours.

6. Si un tarif ne peut pas être fixé conformément au paragraphe 3 du présent article ou si pendant le délai applicable sur la base du paragraphe 5 du présent article l'une des autorités aéronautiques notifie à l'autre autorité aéronautique sa non-approbation concernant un tarif en conformité avec les dispositions du paragraphe 3 du présent article, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes commenceront des négociations dans un délai de trente jours.

7. Si les autorités aéronautiques ne peuvent pas arriver à une entente concernant un tarif quelconque qui leur a été soumis conformément au paragraphe 4 du présent article ou concernant la détermination d'un tarif quelconque selon le paragraphe 6 du présent article, le différend sera réglé en conformité avec les dispositions de l'article 16 du présent Accord.

8. Un tarif déjà établi selon les dispositions du présent article restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit établi. Néanmoins, un tarif ne sera pas prolongé en vertu du présent paragraphe plus de douze mois après la date à laquelle ce tarif aurait autrement expiré.

## **Article 12** Echange des statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante communiqueront, sur demande, aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, des statistiques périodiques ou d'autres renseignements qui peuvent être demandés raisonnablement pour le contrôle de la capacité offerte pour les services convenus par les entreprises désignées de la première Partie Contractante mentionnée dans cet article. De tels renseignements devront inclure toutes les informations qui sont nécessaires pour déterminer le total du trafic transporté par ces entreprises aériennes sur les services convenus, y compris l'origine et la destination de ce trafic.

**Article 13** Transfert des recettes

1. Chaque Partie Contractante accorde aux entreprises désignées de l'autre Partie Contractante le droit de transférer les excédents de recettes sur les dépenses réalisés dans le territoire de la Partie Contractante respective. Cependant, ces versements doivent être faits selon la réglementation des devises étrangères de la Partie Contractante sur le territoire de laquelle le revenu a été réalisé. Ce transfert doit être effectué sur la base du taux officiel ou, au cas où un tel taux officiel n'existe pas, au taux étranger prévalant du marché pour les paiements actuels.

2. Si une Partie Contractante impose des restrictions concernant le transfert des excédents de recettes par les entreprises désignées de l'autre Partie Contractante, cette dernière Partie Contractante est autorisée à imposer des restrictions réciproques envers les entreprises désignées de la première Partie Contractante.

**Article 14** Personnel

Conformément aux lois et règlements régissant l'entrée, la résidence et l'emploi, les entreprises désignées d'une Partie Contractante ont le droit de transférer et maintenir dans le territoire de l'autre Partie Contractante des employés et autres collaborateurs administratifs, techniques et opérationnels responsables des activités des services aériens.

**Article 15** Consultations

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 dispositions de l'Accord et de son Annexe sont appliquées et réalisées d'une manière satisfaisante. Si nécessaire, elles se consulteront également pour procéder à des modifications.

2. Chaque Partie Contractante pourra demander des consultations qui se dérouleront oralement ou par écrit. De telles consultations devront commencer dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle la demande a été reçue, à moins que les deux Parties Contractantes ne soient convenues de prolonger ou de raccourcir ce délai.

**Article 16** Règlement des différends

Si un différend survient entre les Parties Contractantes au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent Accord, les Parties Contractantes chercheront à le résoudre par des négociations directes entre les autorités aéronautiques ou, au cas où ces négociations échoueraient, par la voie diplomatique.

**Article 17** Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord ou de son Annexe, une telle modification sera faite après consultation, comme prévue à l'article 15 de cet Accord.
2. Si la modification se réfère aux dispositions de l'Accord autres que celles de l'Annexe, la modification devra être approuvée par chaque Partie Contractante selon ses procédures constitutionnelles et elle entrera en vigueur à la date de l'échange de notes par la voie diplomatique.
3. Si la modification se réfère uniquement aux dispositions de l'Annexe, elle sera convenue entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes et elle entrera en vigueur à la date à laquelle les autorités aéronautiques l'auront approuvée.

**Article 18** Conventions multilatérales

Le présent Accord et son Annexe seront amendés afin d'être rendus conformes à toute convention multilatérale pouvant devenir obligatoire pour les Parties Contractantes.

**Article 19** Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et tout amendement ultérieur seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

**Article 20** Dénonciation

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale. Dans ce cas, l'accord prendra fin douze mois après réception de la notification par l'autre Partie Contractante, à moins que la 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 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 21** Date de l'entrée en vigueur de l'Accord

Le présent Accord sera approuvé conformément aux formalités constitutionnelles du pays de chaque Partie Contractante et il entrera en vigueur à la date à laquelle les Parties Contractantes procéderont à l'échange de notes diplomatiques.

**Services aériens réguliers**

---

Le présent Accord est fait en trois exemplaires en langues anglaise, arabe et française, les trois textes faisant également foi.

Fait à Abu Dhabi, le 13 mars 1989.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
Hansulrich Maurer

Pour le  
Gouvernement des Emirats arabes unis:  
Mohamed Saeed Al-Mulla

35025

**Tableaux de routes****Tableau I**

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Suisse peut exploiter des services aériens:

Points de départ en Suisse:	Points intermédiaires:	Points aux Emirats arabes unis:	Points au-delà des Emirats arabes unis:
Points en Suisse	à déterminer ultérieurement	Points aux Emirats arabes unis	à déterminer ultérieurement

*Notes*

1. Des intermédiaires et des points au-delà 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. Les points intermédiaires et les points au-delà sur les routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre indiqué, à condition que le service en question soit exploité sur une route raisonnablement directe.
3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
4. Chaque entreprise désignée peut desservir des points non mentionnés, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

**Tableau II**

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par les Emirats arabes unis peut exploiter des services aériens:

Points de départ aux Emirats arabes unis:	Points intermédiaires:	Points en Suisse:	Points au-delà de la Suisse:
Points aux Emirats arabes unis	à déterminer ultérieurement	Points en Suisse	à déterminer ultérieurement

*Notes*

1. Des intermédiaires et des points au-delà 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. Les points intermédiaires et les points au-delà sur les routes spécifiées ne doivent pas nécessairement être desservis dans l'ordre indiqué, à condition que le service en question soit exploité sur une route raisonnablement directe.
3. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
4. Chaque entreprise désignée peut desservir des points non mentionnés, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

35025

# Accord entre la Confédération suisse et la République du Zimbabwe relatif au trafic aérien de lignes

*Texte original*

---

*La Suisse*

*et*

*le Zimbabwe,*

ci-après dénommées «Parties Contractantes», étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

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

aux fins de créer les bases nécessaires pour exploiter des services aériens de lignes, le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République du Zimbabwe ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels ont convenus de ce qui suit:

## **Article premier** Définitions

1. Pour l'application de cet Accord et de son Annexe:

- a. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne le Zimbabwe, le Secrétaire du Ministère des Transports ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
- b. l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- c. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 en tant que ces annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties Contractantes;
- d. les expressions «service aérien», «service international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'article 96 de la Convention;
- e. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres de transport,

excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux;

- f. l'expression «territoire», par rapport à un Etat, a la signification que lui donne l'article 2 de la Convention.

2. L'Annexe de cet Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévoit expressément.

## **Article 2** Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés à cet Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux de lignes sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe de cet Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées».

2. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour l'exploitation de services aériens internationaux de lignes:

- a. le droit de survoler, sans y atterrir, son territoire;
- b. le droit de faire des escales non commerciales sur ledit territoire;
- c. le droit d'embarquer et de débarquer sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe de cet Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie Contractante;
- d. le droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points spécifiés à l'Annexe de cet Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance des points spécifiés à l'Annexe de cet Accord sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

3. Aucune disposition du présent article ne confèrera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, l'entreprise désignée d'une Partie Contractante n'est pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie Contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en rétablissant ces routes de façon appropriée, notamment en accordant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

## **Article 3** Principes présidant à l'exploitation des services convenus et l'exercice des droits

1. Les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre les territoires des Parties Contractantes.

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 sur les routes spécifiées.
3. Les services convenus auront 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.
4. Le droit de chacune des entreprises désignées d'effectuer des transports en trafic international sur les routes spécifiées entre le territoire de l'autre Partie Contractante et les territoires de pays tiers devra être exercé conformément aux principes généraux de développement normal affirmés par les deux Parties Contractantes et à condition que la capacité soit adaptée:
  - a. à la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
  - b. à la demande de trafic des régions que les services convenus traversent, après prise en compte des autres services de transport assurés par des entreprises des Etats situés dans cette région; et
  - c. aux exigences d'une exploitation économique des services convenus.
5. Les restrictions à l'égard de l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante correspondront aux termes de cet Accord et à son Annexe ou à des conditions applicables telles que les prévoit la Convention.

#### **Article 4 Application des lois et règlements**

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 des passagers, équipages, bagages, 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, bagages, 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. Aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

#### **Article 5 Sûreté de l'aviation**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger

l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante de cet Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie Contractante convient que les exploitants d'aéronefs dont il est question au paragraphe 3 du présent article peuvent être tenus d'observer dans leurs pays respectifs les lois et règlements relatifs à la sûreté de l'aviation lors de l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident, de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

**Article 6 Désignation et autorisation d'exploitation**

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.
2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante qui ont reçu cette désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée, conformément au paragraphe 1 de cet Accord, l'autorisation d'exploitation nécessaire.
3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante 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 et raisonnablement appliqués par ces autorités à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.
4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice par l'entreprise désignée des droits spécifiés à l'article 2 de cet Accord, lorsque ladite Partie Contractante n'est pas satisfaite qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise.
5. Suite à la désignation et à l'autorisation d'exploitation, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter les services convenus, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 13 de cet Accord soit en vigueur pour ces services.

**Article 7 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation**

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer ou de suspendre une autorisation d'exploitation pour l'exercice des droits spécifiés à l'article 2 de cet Accord, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:
  - a. cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci;
  - b. cette entreprise n'a pas observé ou a gravement enfreint les 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 cet Accord.
2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, à moins que la révocation, la suspension ou la fixation des conditions prévues au paragraphe 1 du présent article ne soient nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

**Article 8** Reconnaissance des certificats et des licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante durant la période où ils sont en vigueur.
2. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de refuser de 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 par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

**Article 9** Exonération des droits, taxes, frais d'inspection et redevances similaires

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 exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, de tous droits ou taxes, à condition que ces équipements, réserves et provisions demeurent à bord des aéronefs jusqu'à leur réexportation ou soient utilisés sur la partie du trajet effectué au-dessus du territoire de cette Partie Contractante.
2. Seront également exonérés de ces mêmes droits de douane, taxes, frais d'inspection et redevances, 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 de l'autre Partie Contractante employés en service aérien international.
  - b. les pièces de rechange et les équipements normaux de bord, importés sur le territoire d'une Partie Contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés en service international;
  - c. les carburants et lubrifiants destinés dans le territoire d'une Partie Contractante 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. En 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 en vigueur dans le territoire de cette Partie Contractante.

4. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque l'entreprise désignée d'une Partie Contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie Contractante.

#### **Article 10 Taxes d'utilisation**

1. Chaque Partie Contractante s'efforcera de veiller à ce que les taxes d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante soient équitables et raisonnables. Ces taxes seront fondées sur des principes de saine économie.

2. Les taxes payées pour l'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne offertes par une Partie Contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

#### **Article 11 Représentation des entreprises**

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place qui sont nécessaires pour l'établissement des services aériens.

2. Pour l'application du paragraphe 1 de cet Accord, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante accorderont l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

3. En particulier, chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion de l'entreprise, par l'intermédiaire de ses agents, des titres de transport aérien sur son territoire.

#### **Article 12 Conversion et transfert des recettes**

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

**Article 13 Tarifs**

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de 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 transport aérien.
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 transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, appliquer à cet effet 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 de l'autre Partie Contractante au moins soixante 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. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente jours après la soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés.
4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ou si un tarif n'est pas approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel. Ces négociations commenceront dans un délai de trente jours après qu'il a été manifestement établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante auraient notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur non-approbation concernant un tarif.
5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 17 ci-après.
6. Un tarif déjà établi restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 17 de cet Accord, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé l'approbation.

**Article 14 Approbation des horaires**

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus sur les routes spécifiées. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.
2. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante devra requérir l'autorisation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante pour les vols supplé-

mentaires sur les routes spécifiées qu'elle veut effectuer sur les services convenus en dehors des horaires approuvés. Une telle demande sera faite au moins deux jours ouvrables avant le début du vol.

#### **Article 15 Statistiques**

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

#### **Article 16 Consultations**

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou la modification de cet Accord. De telles consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, devront commencer dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

#### **Article 17 Règlement des différends**

1. Tout différend survenant à propos de cet 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 des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.
2. Dans un tel cas, chaque Partie Contractante désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux mois après que l'une des Parties Contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie Contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas 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 se conformeront à toute décision rendue en vertu du présent article. Si et aussi longtemps qu'une Partie Contractante ne se conforme pas à une décision rendue ainsi, l'autre Partie Contractante est autorisée à limiter, suspendre ou révoquer tous droits ou privilèges qu'elle a accordés à l'autre Partie Contractante fautive en vertu de cet Accord.

#### **Article 18 Modifications**

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque de cet Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties Contractantes, sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et

entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Des modifications de l'Annexe de cet Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles entreront en vigueur lorsqu'elles auront été convenues et confirmées par un échange de notes diplomatiques.

3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties Contractantes deviendrait liée, cet Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

#### **Article 19** Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante son intention de mettre un terme à cet Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

2. L'Accord prendra fin au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.

3. 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 à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale aura reçu la même communication.

#### **Article 20** Enregistrement des accords et des modifications

Cet Accord et tout amendement ultérieur seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### **Article 21** Entrée en vigueur

Cet Accord sera soumis à la ratification. Il entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront notifié l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux. A moins que cet Accord ne soit dénoncé conformément aux dispositions de l'article 19, il sera applicable pour une période indéterminée.

*En foi de quoi* les plénipotentiaires des deux Parties Contractantes ont signé cet Accord.

Fait à Harare, le 22 février 1990, en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
Peter Hollenweger

Pour le Gouvernement  
de la République du Zimbabwe:  
Simbabrashe Mumbengegwi

35025

**Tableaux de routes****Tableau I**

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Suisse peut exploiter des services aériens:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points au Zimbabwe:	Points au-delà du Zimbabwe:
Points en Suisse	à déterminer ultérieurement	Harare	à déterminer ultérieurement

**Tableau II**

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par le Zimbabwe peut exploiter des services aériens:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points en Suisse:	Points au-delà de la Suisse:
Points au Zimbabwe	à déterminer ultérieurement	un point en Suisse	à déterminer ultérieurement

**Notes**

1. Des points intermédiaires et des points au-delà 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. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
3. Chaque entreprise désignée peut desservir des points intermédiaires et des points au-delà non spécifiés à l'Annexe de cet Accord, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

# Accord entre le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement australien relatif aux services aériens de lignes

*Texte original*

---

*La Suisse  
et  
l'Australie*

étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, désireuses de développer la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et désireuses de créer les bases nécessaires pour exploiter des services aériens de lignes, le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement australien sont convenus de ce qui suit:

## Article I Définitions

1. Pour l'application du présent Accord:

- (a) l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 dans la mesure où ces annexes et amendements sont applicables aux deux Parties Contractantes;
- (b) l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne l'Australie, le Secrétaire-Général du Ministère des Transports et des Communications ou, dans les deux cas, toute personne ou tout organisme autorisé à exercer les fonctions qui sont actuellement attribuées auxdites autorités;
- (c) les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'article 96 de la Convention;
- (d) l'expression «service convenu» signifie tout service aérien international de lignes exploité régulièrement sur une route spécifiée;
- (e) l'expression «route spécifiée» signifie une des routes spécifiées à l'annexe au présent Accord;
- (f) l'expression «entreprise désignée» signifie une entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article VI du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- (g) l'expression «tarif» signifie les prix demandés par les entreprises désignées pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titres

de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévienne expressément.

## **Article II** Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens convenus.

2. Sous réserve des dispositions du présent Accord, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira:

- (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 sur le territoire d'une Partie Contractante, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance de points sur le territoire de l'autre Partie Contractante;
- (d) du droit d'embarquer et de débarquer sur le territoire de pays tiers, aux points situés sur une route spécifiée, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux à destination ou en provenance de points de la route spécifiée sur le territoire de l'autre Partie Contractante.

3. Aucune disposition du présent article ne conférera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

4. Si, par suite d'un conflit armé, de troubles politiques ou de circonstances spéciales et inhabituelles, l'entreprise désignée d'une Partie Contractante n'est pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie Contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en rétablissant ces routes par des arrangements temporaires appropriés sur lesquels les Parties Contractantes se sont mises d'accord.

## **Article III** Exercice des droits

1. L'entreprise désignée de chaque Partie Contractante bénéficiera de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées.

2. L'entreprise désignée d'une 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. Les services convenus offerts par les entreprises désignées reflèteront étroitement la demande de trafic. Les services convenus fournis par les entreprises

désignées auront pour objectif essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic qui a son origine dans le territoire d'une Partie Contractante et sa destination dans le territoire de l'autre Partie Contractante.

4. Le droit de transporter des passagers et des marchandises qui seront embarqués et débarqués en des points sur les routes spécifiées, dans les territoires de pays tiers, devra être exercé conformément aux principes généraux selon lesquels la capacité offerte doit être adaptée:

- (a) à la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- (b) à la demande de trafic des régions traversées, compte tenu des services locaux et régionaux;
- (c) aux exigences d'une exploitation économique des services aériens long-courrier.

5. La capacité de transport offerte par les entreprises désignées des Parties Contractantes sur les services convenus sera fixée de temps en temps par les entreprises désignées des Parties Contractantes. La capacité initiale qui est offerte sur les services convenus conformément au présent Accord, ainsi que le partage et toute augmentation de celle-ci, correspondent à celle qui sera convenue entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes avant l'ouverture à l'exploitation de chaque service convenu, avant chaque augmentation de l'offre et, ultérieurement, de manière sporadique.

#### **Article IV** Application des lois et règlements

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 des passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux – y compris 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, bagages, 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. Aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

#### **Article V** Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté,

fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agiront en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971, et toute autre convention relative à la sûreté de l'aviation civile et applicable aux deux Parties Contractantes.

2. Les Parties Contractantes s'accorderont mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Dans leurs rapports mutuels, les Parties Contractantes se conformeront aux normes et recommandations relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces normes et recommandations s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigeront des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces normes et recommandations relatives à la sûreté de l'aviation. La référence dans ce paragraphe aux normes et recommandations relatives à la sûreté de l'aviation inclut toute différence qui sera notifiée par la Partie Contractante concernée. Chaque Partie Contractante communiquera à l'autre Partie Contractante toute différence entre ses réglementations et pratiques nationales et les normes et recommandations susmentionnées. Chaque Partie Contractante peut demander en tous temps de l'autre Partie Contractante des négociations immédiates, afin de discuter de telles différences.

4. Chaque Partie Contractante convient que son entreprise désignée peut être tenue d'observer les normes et recommandations relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 du présent article et que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour dans le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs, contrôler les passagers et leurs bagages à main et pour assurer de manière appropriée l'inspection des équipages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante tiendra compte de toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière contre l'aviation civile.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les télécommunications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin à cet incident ou à cette menace d'incident aussi rapidement que possible et avec le minimum de risques pour les vies humaines.

6. Lorsqu'une Partie Contractante a des motifs raisonnables de croire que l'autre Partie Contractante ne respecte pas les dispositions de sûreté du présent article, les autorités aéronautiques de la première Partie Contractante peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Les négociations commenceront dans un délai de 15 jours à compter de la réception de la requête. Lorsque, dans les 15 jours qui suivent l'ouverture des négociations, les Parties Contractantes n'arrivent pas à trouver une entente satisfaisante, et lorsque l'autre Partie Contractante ne remplit pas de manière adéquate ses obligations qui découlent des chiffres 4 et 5 du présent article, la première Partie Contractante peut prendre immédiatement les mesures de protection qui lui semblent appropriées et qui peuvent entraîner une restriction des conditions ou l'imposition de conditions pour les autorisations d'exploitation ou les autorisations techniques de l'entreprise de l'autre Partie Contractante. Toutes les mesures prises en conformité avec le présent paragraphe seront abrogées dès le moment où l'autre Partie Contractante respecte les prescriptions du présent article. Lorsqu'il s'agit d'un cas urgent qui présente un danger imminent pour la sécurité des passagers, des membres d'équipage ou des aéronefs, la première Partie Contractante peut prendre des mesures provisoires avant l'échéance de 30 jours, à compter de la demande de négociations.

#### **Article VI Désignation et autorisation d'exploitation**

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques qui ont reçu la notification de désignation accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante 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 refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer les condi-

tions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice des droits spécifiés à l'article II du présent Accord, lorsque ladite Partie Contractante ne possède pas la preuve que la part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à ses ressortissants.

5. Dès réception de l'autorisation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter les services convenus, à condition que les tarifs établis conformément aux dispositions de l'article XII du présent Accord soient en vigueur.

#### **Article VII Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation**

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

- (a) cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à ses ressortissants, ou si
- (b) cette entreprise n'a pas observé ou a gravement enfreint les 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.

2. Les droits conférés en vertu du paragraphe 1 du présent article ne pourront être exercés qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, à moins que la révocation, la suspension ou la fixation de conditions ne soient immédiatement nécessaires pour éviter de nouvelles infractions aux lois et règlements.

#### **Article VIII Reconnaissance des certificats et des licences**

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

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

#### **Article IX Exonération des droits et taxes**

1. Les aéronefs employés sur les services convenus par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante, ainsi que leurs équipements normaux, leurs réserves de carburants et d'huiles de graissage (y compris les fluides hydrauliques), leurs lubrifiants, leur matériel technique opérationnel, leurs pièces de rechange (y compris les moteurs), leurs provisions de bord (y compris les denrées alimentaires,

les boissons, les liqueurs, les tabacs et les autres produits destinés à la vente en quantités limitées aux passagers ou à leur usage pendant le vol) ainsi que les autres produits qui se trouvent à bord des aéronefs et doivent être utilisés ou sont utilisés uniquement pour l'exploitation ou le ravitaillement de l'aéronef, seront exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des droits de douane, des droits d'accises, des taxes d'inspection et des autres taxes et droits nationaux, 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 de douane, droits d'accises, taxes d'inspection et autres taxes et droits nationaux:

- (a) les provisions de bord prises sur le territoire d'une 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 (y compris les moteurs) et les équipements normaux de bord, importés sur le territoire d'une Partie Contractante pour l'entretien ou la réparation des aéronefs employés sur les services convenus;
- (c) les carburants, huiles de graissage (y compris les fluides hydrauliques) et lubrifiants destinés à l'avitaillement des aéronefs employés par l'entreprise désignée d'une Partie Contractante sur les services convenus, 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 pièces de rechange (y compris les moteurs), les provisions de bord, les réserves de carburants, les huiles de graissage (y compris les fluides hydrauliques), les lubrifiants et les autres produits mentionnés au paragraphe 1 du présent article, qui se trouvent 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. En 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 procédures et règlements douaniers de cette Partie Contractante.

4. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque l'entreprise désignée d'une Partie Contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs autres entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des articles spécifiés aux paragraphes 1 et 2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient également de telles exemptions de cette autre Partie Contractante.

#### **Article X Droits d'utilisation**

1. Les droits imposés à une entreprise désignée d'une Partie Contractante par les autorités ou organisations de l'autre Partie Contractante pour l'utilisation des services et installations aéroportuaires, ainsi que pour les autres services et

installations aéronautiques, ne seront pas supérieurs à ceux imposés à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante qui offre des services aériens internationaux similaires en utilisant des aéronefs, aéroports, services et installations comparables.

2. Chaque Partie Contractante encouragera des consultations entre ses autorités compétentes en matière de droits et les entreprises de navigation aérienne qui utilisent les services et installations. Dans la mesure du possible, ces consultations auront lieu par le biais des organisations représentant les entreprises. Toute proposition visant à modifier les droits sera communiquée de manière raisonnable aux utilisateurs, afin qu'ils puissent s'exprimer avant que les modifications soient applicables. Chaque Partie Contractante encouragera en outre les autorités compétentes et les entreprises de navigation aérienne à procéder à des échanges appropriés d'informations concernant les droits d'utilisation.

#### **Article XI** Activités commerciales

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie Contractante en conformité avec les lois, règlements et pratiques sur l'immigration de cette Partie Contractante. Ces représentations pourront comprendre du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.

2. Chaque Partie Contractante prendra dans le secteur relevant de sa juridiction toutes les mesures appropriées en vue d'éliminer toute forme de discrimination ou de pratiques déloyales qui entraveraient la capacité concurrentielle de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans les services aériens internationaux couverts par le présent Accord.

3. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit d'établir des représentations sur le territoire de l'autre Partie Contractante en vue d'offrir des services aériens de lignes. Chaque entreprise désignée aura le droit de s'engager dans la vente de titres de transport, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, directement et, à son gré, par l'intermédiaire d'agents. A cet effet, chaque entreprise désignée aura le droit d'utiliser ses propres titres de transport.

4. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de vendre des titres de transport en monnaies locales ou en devises librement convertibles, de convertir ses revenus en toute devise librement convertible et de les transférer à volonté à partir du territoire de l'autre Partie Contractante. Sous réserves des lois, règlement et pratiques nationales de l'autre Partie Contractante, la conversion et le transfert des fonds s'effectueront au cours prévalant sur le marché des changes le jour où la conversion ou le transfert a lieu. Les opérations de conversion et de transfert ne seront soumises à aucune taxe, hormis celles qui sont perçues habituellement pour ce genre de transactions.

5. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante sera autorisée, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, à payer ses dépenses courantes en monnaie

locale, y compris ses achats de carburants. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, de payer, en conformité avec les réglementations nationales sur les changes, de telles dépenses en monnaies librement convertibles.

### **Article XII Tarifs**

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de tous les éléments déterminants, comprenant les intérêts des usagers du transport aérien, les coûts d'exploitation, un bénéfice raisonnable, les caractéristiques de chaque service et les tarifs perçus par d'autres entreprises de transport aérien.

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 transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront appliquer à cet effet la procédure de fixation des tarifs établie par l'organisme international qui formule des propositions en cette matière.

3. Les tarifs seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins soixante jours avant la date prévue pour leur entrée en vigueur. Ce délai pourra être réduit sous réserve de l'accord desdites autorités. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente jours après la soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés.

4. Si un tarif n'est pas approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel. Si l'une des Parties Contractantes demande l'ouverture de négociations, celles-ci commenceront dans un délai de trente jours à compter de la réception de la requête.

5. Un tarif déjà établi restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé conformément aux dispositions du présent article, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé l'approbation.

6. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit d'adapter tout tarif accessible au public qui aura été approuvé pour des transports internationaux entre des points dans le territoire de l'autre Partie Contractante et des points dans son propre territoire ainsi que des points dans des Etats tiers, tels qu'ils sont spécifiés dans le présent Accord.

### **Article XIII Approbation des horaires**

L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses projets d'horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au

moins trente-cinq jours avant la mise en exploitation ou la modification des services convenus.

#### **Article XIV** Statistiques

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

#### **Article XV** Consultations

Une Partie Contractante, ou ses autorités aéronautiques, pourra, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. De telles consultations, qui pourront avoir lieu verbalement ou par écrit, devront commencer dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

#### **Article XVI** Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos 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 des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.
2. Dans un tel cas, chaque Partie Contractante désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux mois après que l'une des Parties Contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie Contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas 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 se conformeront à toute décision rendue en vertu du présent article.

#### **Article XVII** Modifications de l'Accord

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties Contractantes, sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.

2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. A moins que les autorités aéronautiques n'en soient convenues autrement, les modifications seront appliquées provisoirement dès le jour de la signature et entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.
3. Dans le cas où une convention multilatérale relative au transport aérien entrerait en vigueur pour les deux Parties Contractantes, le présent Accord serait considéré comme amendé, de sorte qu'il soit conforme aux dispositions de cette convention.

#### **Article XVIII** Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale.
2. La dénonciation prendra effet douze mois après la réception de la notification, à moins qu'elle ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.
3. 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 à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

#### **Article XIX** Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement ultérieur seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### **Article XX** Entrée en vigueur

Le présent Accord entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles concernant la conclusion et l'entrée en vigueur des accords internationaux.

*En foi de quoi*, les soussignés dûment autorisés à cet effet par leurs gouvernements respectifs en qualité de plénipotentiaires ont signé le présent Accord.

Fait à Canberra, le 17 octobre 1990, en double exemplaire, en langues française et anglaise, les deux textes faisant également foi.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
Arnold Hugentobler

Pour le  
Gouvernement australien:  
Kim Beazley

**I Routes qui seront exploitées par l'entreprise désignée par la Suisse**

De Suisse vers deux points en Australie, via des points intermédiaires, et vice versa.

**II Routes qui seront exploitées par l'entreprise désignée par l'Australie**

D'Australie vers deux points en Suisse et vers des points en Europe situés au-delà de la Suisse, via des points intermédiaires, et vice versa.

*Notes*

- (a) A moins qu'il n'en soit convenu autrement, des points sur les routes spécifiées peuvent, si l'entreprise désignée le désire, ne pas être desservis lors de tous les vols ou de certains d'entre eux.
- (b) Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante peuvent désigner des points sur le territoire de l'autre Partie Contractante et les modifier de temps en temps.
- (c) L'entreprise désignée par la Suisse ne pourra pas embarquer du trafic à Singapour, au Japon ou à Hong-Kong pour le débarquer en Australie, ni embarquer du trafic en Australie pour le débarquer à Singapour, au Japon ou à Hong-Kong.
- (d) Les entreprises désignées par la Suisse et l'Australie peuvent relier des points sur le territoire de l'autre Partie Contractante, à condition qu'aucun droit de trafic ne soit exercé entre ces points.
- (e) Si Sydney est un point choisi par l'entreprise désignée par la Suisse sur la route I mentionnée ci-dessus, ce point ne pourra être desservi qu'en combinaison avec un deuxième point en Australie.
- (f) Pour l'entreprise désignée par la Suisse, des points situés sur les routes spécifiées peuvent être desservis dans n'importe quel ordre en tant que vol international de transit, à condition que, pendant la première année d'exploitation, Sydney ne soit desservi qu'une seule fois comme point de destination, et une seule fois comme point de départ, lors de chaque vol aller et retour.
- (g) Des points en Europe, qui, du point de vue géographique, sont normalement considérés au-delà de la Suisse, peuvent, en ce qui concerne les services exploités par l'entreprise désignée par l'Australie, quand même être desservis comme points intermédiaires sur la route à destination d'un point ou de points en Suisse ou transitant par ces points.

# Accord entre la Confédération suisse et la République du Venezuela relatif au trafic aérien de lignes

*Texte original*

---

*La Suisse*

*et*

*le Gouvernement de la République du Venezuela,*

étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

aux fins de développer la coopération internationale dans le domaine du transport aérien, et aux fins de créer les bases nécessaires pour exploiter des services aériens de lignes,

le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République du Venezuela ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit:

## **Article 1 Définitions**

Pour l'application du présent Accord et dans la mesure où aucune autre signification ne ressort du texte:

1. l'expression «Convention» signifie la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944, et comprend:
  - a. tout amendement qui est entré en vigueur conformément à l'article 94 et a été ratifié par les deux Parties Contractantes;
  - b. toute annexe ou tout amendement adoptés conformément à l'article 90 de cette Convention en tant que ces amendements et annexes sont entrés en vigueur pour les deux Parties Contractantes au moment de l'application.
2. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile ou toute personne ou tout organisme autorisé à exercer toute fonction qui est actuellement attribuée à ces autorités, ou toute fonction similaire et, en ce qui concerne la République du Venezuela, le Ministère des Transports et des Communications ou toute personne ou tout organisme autorisé à exercer toute fonction qui est actuellement attribuée à ce Ministère, ou toute fonction similaire;
3. l'expression «entreprise désignée» signifie l'entreprise de transport aérien que l'une des Parties Contractantes a désignée, conformément à l'article 7 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
4. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans

lesquelles ils s'appliquent, y compris les paiements et commissions aux agents, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux;

5. l'expression «accord» signifie le présent Accord et son Annexe, ainsi que tout amendement à celui-ci et à celle-ci;
6. l'expression «territoire» a, en ce qui concerne un Etat, la signification que lui donne l'article 2 de la Convention;
7. les expressions «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien» et «escale non commerciale» ont la signification que leur donne l'article 96 de la Convention.

### **Article 2** Application de la Convention de Chicago

Les dispositions du présent Accord sont sujettes à celles de la Convention de Chicago dans la mesure où ces dernières sont applicables aux services aériens internationaux.

### **Article 3** Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux de lignes sur les routes spécifiées aux tableaux figurant à l'Annexe. 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 par chaque Partie Contractante jouira des droits suivants:
  - 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 de faire des escales sur ledit territoire, aux points spécifiés à l'Annexe du présent Accord, pour embarquer et débarquer des passagers et des marchandises, y compris des envois postaux.
3. Aucune disposition du présent article ne conférera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

### **Article 4** Principes régissant l'exploitation des services convenus

1. Les Parties Contractantes conviennent que les entreprises désignées bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus entre les territoires des Parties Contractantes.
2. Lors de l'exploitation des services convenus, on prendra en considération les intérêts des entreprises désignées par les Parties Contractantes, afin de ne pas affecter indûment lesdits services.

3. Il est convenu que les services fournis conformément au présent article par une entreprise désignée auront pour objet essentiel d'offrir une capacité de transport correspondant à la demande de trafic entre les deux pays.
4. Les Parties Contractantes conviennent que l'augmentation des fréquences des services convenus et des entreprises désignées ou que la capacité de transport offerte sur ces services soient fixées par accord entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes.
5. Les services convenus offerts par les entreprises et exploités conformément au présent Accord seront en étroite relation avec la demande de trafic sur ces services.
6. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses projets d'horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente (30) jours avant la mise en exploitation des services convenus. Cette procédure est applicable à toute modification ultérieure des horaires.

#### **Article 5 Législation applicable**

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 des passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux – tels que ceux qui concernent les formalités d'entrée, de sortie, d'émigration et d'immigration, ainsi que les mesures douanières et sanitaires – s'appliqueront aux passagers, équipages, bagages, marchandises ou envois postaux transportés par les aéronefs de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante pendant que ces personnes et ces objets se trouvent sur ledit territoire.

#### **Article 6 Sûreté de l'aviation**

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à la Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.
2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et

autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie Contractante convient que ces exploitations d'aéronefs peuvent être tenues d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 du présent article et que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident, de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

#### **Article 7** Désignation des entreprises et autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite.

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

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante 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 qui sont normalement appliqués de manière raisonnable à l'exploitation des services aériens internationaux, conformément aux dispositions de la Convention.

4. Chaque Partie Contractante aura le droit de refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2, du présent article ou d'imposer les conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice par l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante des droits spécifiés à l'article 3, paragraphe 2 du présent Accord, lorsque ladite entreprise n'est pas en mesure de fournir à cette Partie Contractante, pour autant que celle-ci l'exige, la preuve qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de cette entreprise appartiennent à des ressortissants ou à des organisations de l'autre Partie Contractante ou à l'entreprise.

5. Lorsqu'une entreprise est désignée et a obtenu l'autorisation d'exploitation, elle pourra à tout moment commencer à exploiter les services convenus, à condition qu'elle remplisse les conditions du présent Accord.

#### **Article 8** Révocation ou suspension de l'autorisation d'exploitation

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de révoquer une autorisation d'exploitation ou de suspendre provisoirement l'exercice, par l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, des droits spécifiés à l'article 3, paragraphe 2, du présent Accord, ou de soumettre l'exercice de ces droits aux conditions qu'elle jugera nécessaires, si:

- a. elle n'est pas convaincue 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 cette Partie Contractante, ou si
- b. cette entreprise n'a pas observé les lois et règlements de la Partie Contractante qui a accordé ces droits, ou si
- c. cette entreprise exploite les services convenus dans d'autres conditions que celles qui sont prescrites par le présent Accord.

2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, à 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.

#### **Article 9** Reconnaissance des certificats et des licences

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

2. Chaque Partie Contractante se réserve le droit de refuser de reconnaître valables, pour la circulation au-dessus de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences délivrés à ses propres ressortissants par d'autres Etats.

**Article 10** Exonération des équipements, carburants et provisions des droits et taxes

1. Les aéronefs exploités en service international par les entreprises désignées des Parties Contractantes et qui entrent dans le territoire de l'autre Partie Contractante, décollent de ce territoire ou le survolent, seront exonérés des droits de douane, des taxes d'inspection et de tous autres droits et taxes fiscales.
2. Les carburants, les lubrifiants, les autres biens techniques de consommation, les pièces de rechange, les équipements normaux de bord et les provisions de bord destinées à la consommation, qui se trouvent à bord des aéronefs des entreprises désignées, seront exonérés, lors de l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, de la sortie et du survol de ce territoire, des droits de douane, des taxes d'inspection et de tous autres droits et taxes fiscales.
3. Les carburants, les lubrifiants, les pièces de rechange, les biens techniques de consommation, les outils et les équipements de bord qui, pour autant qu'il ne s'agisse pas de moyens auxiliaires pour usage au sol, sont importés sur le territoire de l'autre Partie Contractante par une entreprise désignée et entreposés sous la surveillance des autorités douanières, seront exonérés des droits de douane, des taxes d'inspection et de tous autres droits et taxes fiscales pendant leur entreposage lorsqu'ils servent uniquement à l'avitaillement des aéronefs, ou lorsqu'ils seront réexportés dans le territoire de l'autre Partie Contractante.
4. Les objets énumérés aux paragraphes ci-dessus ne pourront être affectés qu'à des buts en relation avec les opérations de vol et devront, pour autant qu'ils n'aient pas été utilisés, réexportés dans la mesure où leur transfert à d'autres entreprises ou leur nationalisation sont autorisés conformément aux lois, réglementations et procédures administratives en vigueur dans le territoire de la Partie Contractante intéressée. Ils seront placés sous fermeture douanière jusqu'à ce qu'une décision ait été prise au sujet de leur affectation.
5. Les exemptions prévues au présent article peuvent être soumises à certaines procédures, conditions et formalités normalement en vigueur sur le territoire de la Partie Contractante qui accorde ce droit et ne sont pas applicables aux taxes qui sont perçues pour la fourniture de prestations. Les exemptions susmentionnées sont applicables sur la base de la réciprocité.

**Article 11** Taxes aéroportuaires

Les taxes payées pour l'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne offertes par une Partie Contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

**Article 12** Représentation de l'entreprise

1. L'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, d'engager et de maintenir, en conformité avec les

lois et réglementations sur l'immigration, le séjour et l'emploi de cette Partie Contractante, le personnel commercial, opérationnel et technique et les spécialistes nécessaires pour assurer les services aériens réguliers.

2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante accorderont l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.

3. En particulier, chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de vendre directement, ou par l'intermédiaire de ses agents, des titres de transport aérien sur son territoire.

### **Article 13 Transferts**

Chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, à sa demande, le droit de transférer dans son pays les excédents de recettes résultant de son activité d'exploitant d'une entreprise de transport aérien sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Le transfert sera effectué conformément à la législation nationale de chaque pays.

### **Article 14 Tarifs**

1. Les tarifs qui devront être appliqués par les entreprises désignées par chaque Partie Contractante seront fixés à des taux adéquats, compte tenu de tous les éléments déterminants, en particulier des coûts de l'exploitation, d'un bénéfice raisonnable et des conditions du marché.

2. Les tarifs seront en principe fixés par les entreprises désignées par les Parties Contractantes qui devront autant que possible appliquer à cet effet le mécanisme de fixation des tarifs établi par l'Association du transport aérien international (IATA).

3. Chaque tarif fixé conformément au paragraphe précédent sera soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins soixante (60) jours avant la date prévue pour son entrée en vigueur. Dans des cas spéciaux, ce délai pourra être réduit, sous réserve de l'accord desdites autorités. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente (30) jours après réception de la requête, les tarifs seront considérés comme approuvés.

4. L'entrée en vigueur définitive des tarifs requiert la double approbation des autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

5. Si aucune entente selon paragraphe 2 du présent article n'est trouvée, ou si l'une des autorités aéronautiques refuse d'approuver le tarif qui lui est soumis, ladite autorité communiquera à l'autre autorité aéronautique sa décision au moins trente (30) jours avant la date prévue pour l'entrée en vigueur du tarif. Les autorités aéronautiques s'efforceront de trouver une entente. A cette fin, chaque

autorité aéronautique fera tout son possible pour que ce tarif entre en vigueur immédiatement ou à la date qu'elles auront convenue.

6. Si aucune entente n'est trouvée avant que le nouveau tarif devienne applicable d'une autre manière, le tarif déjà en vigueur à cette date restera applicable, mais pour une période de six (6) mois au plus. A défaut d'entente qui interviendrait dans ce laps de temps, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 17 du présent Accord.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante s'efforceront de s'assurer que les entreprises désignées appliquent correctement les tarifs approuvés.

#### **Article 15** Statistiques

Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante communiqueront aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante, sur demande, les informations statistiques périodiques pertinentes devant permettre d'appliquer les dispositions mentionnées à l'article 4, paragraphe 3, du présent Accord. Ces informations comprendront toutes les données nécessaires pour pouvoir déterminer la quantité de trafic transportée par l'entreprise désignée sur les services convenus.

#### **Article 16** Consultations

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord, ainsi que l'exécution des dispositions stipulées dans celui-ci. De telles consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, devront commencer dans un délai de soixante (60) jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

#### **Article 17** Règlement des différends

Tout différend survenant entre les Parties Contractante à propos de l'interprétation ou de l'application du présent Accord sera réglé par la voie de négociations entre les Parties Contractantes.

#### **Article 18** Modifications

Toute modification du présent Accord qui sera convenue entre les Parties Contractantes entrera en vigueur dès le jour où elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques. Nonobstant cette disposition, toute modification de l'annexe au présent Accord pourra être convenue directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Une telle modification sera appliquée provisoirement dès le jour où elle aura été convenue et entrera en vigueur lorsqu'elle aura été confirmée par un échange de notes diplomatiques.

**Article 19** Enregistrement auprès de l'OACI

Le présent Accord et toute modification ultérieure seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

**Article 20** Convention multilatérale

Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties Contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

**Article 21** Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur dès le jour où les notes diplomatiques auront été échangées et lorsque les Parties Contractantes se seront notifiées l'accomplissement des formalités requises à cet effet par leur réglementation juridique respective. Nonobstant cette disposition, les dispositions de l'Accord seront appliquées provisoirement dès le jour de sa signature.
2. Le présent Accord est conclu pour une durée indéterminée.

**Article 22** Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).
2. L'Accord prendra fin six (6) mois après réception de la notification, à moins que cette dénonciation ne soit retirée avant la fin de cette période.
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 (OACI) en aura reçu communication.

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

Fait à Caracas le 9 août 1991, en double exemplaire, en langues française et espagnole, les deux textes faisant également foi.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
Peter Dietschi

Pour le  
Gouvernement de la République du Venezuela:  
Armando Duran



## Tableaux de routes

### Tableau I Suisse

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Suisse peut exploiter des services convenus:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points au Venezuela:
Suisse	—	Caracas

### Tableau II Venezuela

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par le Venezuela peut exploiter des services convenus:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points en Suisse:
Venezuela	—	Bâle ou Genève ou Zurich

¶

### Notes

1. Les points intermédiaires 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. Chaque entreprise désignée peut desservir chaque point intermédiaire, à condition qu'aucun droit de trafic ne soit exercé entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.
3. Chaque entreprise désignée est autorisée à exécuter jusqu'à deux vols par semaine.
4. Chaque entreprise désignée peut assurer au moyen d'avions de son choix, et sans limitation de chargement pour les passagers et le fret, les vols préalablement spécifiés.
5. Les entreprises désignées peuvent conclure des accords de coopération qui seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques concernées.

# Accord entre la Confédération suisse et la République arabe du Yémen relatif au trafic aérien de lignes

*Texte original*

---

*La Suisse*

*et*

*la République arabe du Yémen*

étant parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale, ouverte à la signature à Chicago le 7 décembre 1944,

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

aux fins de conclure un accord supplémentaire à ladite Convention pour exploiter des services aériens de lignes entre leurs territoires respectifs et au-delà,

le Conseil fédéral suisse et le Gouvernement de la République arabe du Yémen ont désigné leurs plénipotentiaires, dûment autorisés à cet effet, lesquels sont convenus de ce qui suit:

¶

## **Article premier** Définitions

1. 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, et comprend toute annexe adoptée conformément à l'article 90 de cette Convention et tout amendement aux annexes ou à la Convention conformément aux articles 90 et 94 en tant que ces annexes et amendements sont applicables pour les deux Parties Contractantes;
- b. l'expression «autorités aéronautiques» signifie, en ce qui concerne la Suisse, l'Office fédéral de l'aviation civile et, en ce qui concerne la République arabe du Yémen, les autorités de l'aviation civile et de météorologie ou, dans les deux cas, toute personne ou tout 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 6 du présent Accord, pour exploiter les services aériens convenus;
- d. l'expression «tarif» signifie les prix qui doivent être payés pour le transport des passagers, des bagages et des marchandises, et les conditions dans lesquelles ils s'appliquent, y compris les commissions et autres rémunérations supplémentaires pour l'émission ou la vente de titre de transport, excepté les rémunérations et conditions relatives au transport des envois postaux.

e. les expressions «territoire», «service aérien», «service aérien international», «entreprise de transport aérien», «escale non commerciale» ont la signification que leur donnent les articles 2 et 96 de la Convention.

2. L'Annexe du présent Accord fait partie intégrante de celui-ci. Toute référence à l'Accord concerne également l'Annexe, à moins qu'une disposition contraire ne le prévienne expressément.

## Article 2 Octroi de droits

1. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits suivants pour les services aériens internationaux de lignes:

- a. le droit de survoler, sans y atterrir, son territoire;
- b. le droit de faire des escales non commerciales sur son territoire.

2. Chaque Partie Contractante accorde à l'autre Partie Contractante les droits spécifiés au présent Accord en vue d'exploiter des services aériens internationaux de lignes sur les routes spécifiées dans la section y relative aux tableaux de routes figurant à l'Annexe du présent Accord. Ces services et ces routes sont dénommés ci-après «services convenus» et «routes spécifiées». En exploitant un service convenu sur une route spécifiée, l'entreprise désignée de chaque Partie Contractante jouira, en plus des droits spécifiés au paragraphe 1 du présent article, du droit de faire des escales dans le territoire de l'autre Partie Contractante aux points spécifiés pour cette route aux tableaux de routes du présent Accord pour embarquer et débarquer des passagers, des bagages et des marchandises, y compris des envois postaux.

3. Aucune disposition du présent article ne conférera à l'entreprise désignée d'une Partie Contractante le droit d'embarquer contre rémunération, sur le territoire de l'autre Partie Contractante, des passagers, des bagages, des marchandises et des envois postaux destinés à un autre point du territoire de cette autre Partie Contractante.

4. Si, par suite de circonstances spéciales et/ou inhabituelles, l'entreprise désignée d'une Partie Contractante n'est pas à même d'exploiter un service sur ses routes normales, l'autre Partie Contractante s'efforcera de faciliter la poursuite de l'exploitation de ce service en rétablissant ces routes de façon appropriée, notamment en accordant pour cette période les droits nécessaires pour faciliter une exploitation viable.

## Article 3 Principes présidant à l'exploitation des services convenus

1. Les entreprises désignées des deux Parties Contractantes bénéficieront de possibilités égales et équitables pour exploiter les services convenus sur les routes spécifiées entre leurs territoires respectifs.

2. Pour l'exploitation des services convenus, 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 sur les mêmes routes ou sur certaines d'entre elles.

3. Les services convenus assurés par les entreprises désignées des Parties Contractantes seront en rapport étroit avec les demandes de transport du public sur les routes spécifiées et auront pour objet essentiel d'offrir, pour un coefficient de chargement raisonnable, une capacité adaptée à la demande du moment et à celle raisonnablement prévisible pour le transport de passagers, de bagages et de marchandises, y compris d'envois postaux en provenance ou à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise. L'offre de transport de passagers, de bagages, de marchandises, y compris d'envois postaux embarqués et débarqués en des points prévus sur les routes spécifiées et situées sur les territoires d'Etats autres que celui qui a désigné l'entreprise, sera faite conformément aux principes généraux lesquels prévoient que la capacité sera adaptée:

- a. à la demande de trafic en provenance et à destination du territoire de la Partie Contractante qui a désigné l'entreprise;
- b. à la demande de trafic de la région que les services convenus traversent, après prise en compte des autres services de transport assurés par des entreprises des Etats situés dans cette région, et
- c. aux exigences qu'impose l'exploitation de services long-courriers.

4. Aucune Partie Contractante n'aura le droit de restreindre unilatéralement l'exploitation de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante, sauf selon les termes du présent Accord ou à des conditions uniformes telles que les prévoit la Convention.

#### **Article 4** Application des lois et règlements

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 des passagers, équipages, bagages, 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, bagages, 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. Aucune Partie Contractante n'aura le droit d'accorder de préférence à sa propre entreprise par rapport à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante dans l'application des lois et règlements mentionnés au présent article.

#### **Article 5** Sûreté de l'aviation

1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger

l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie Contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 du présent article et que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

**Article 6 Désignation et autorisation d'exploitation**

1. Chaque Partie Contractante aura le droit de désigner une entreprise de transport aérien pour exploiter les services convenus. Cette désignation fera l'objet d'une notification écrite entre les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes.

2. Sous réserve des dispositions des paragraphes 3 et 4 du présent article, les autorités aéronautiques, qui ont reçu la notification de désignation, accorderont sans délai à l'entreprise désignée par l'autre Partie Contractante l'autorisation d'exploitation nécessaire.

3. Les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante 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 refuser d'accorder l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article ou d'imposer telles conditions qui lui semblent nécessaires pour l'exercice 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 désignant l'entreprise.

5. Dès réception de l'autorisation d'exploitation prévue au paragraphe 2 du présent article, l'entreprise désignée pourra à tout moment exploiter tout service convenu, à condition qu'un tarif établi conformément aux dispositions de l'article 14 du présent Accord soit en vigueur.

**Article 7 Révocation et suspension de l'autorisation d'exploitation**

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

- a. cette entreprise ne peut pas prouver qu'une part prépondérante de la propriété et le contrôle effectif de ladite entreprise appartiennent à la Partie Contractante désignant l'entreprise ou à des ressortissants de celle-ci, ou si
- b. cette entreprise n'a pas observé ou a gravement enfreint les 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.

2. Un tel droit ne pourra être exercé qu'après consultation avec l'autre Partie Contractante, à 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.

**Article 8** Reconnaissance des certificats et des licences

1. Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou validés par l'une des Parties Contractantes seront reconnus valables par l'autre Partie Contractante durant la période où ils sont en vigueur.
2. Chaque Partie Contractante se réserve cependant le droit de refuser de 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 par l'autre Partie Contractante ou par tout autre Etat.

**Article 9** Exonération des droits de douane et d'autres droits

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 exonérés, à l'entrée dans le territoire de l'autre Partie Contractante, de tous droits de douane, frais d'inspection et autres redevances similaires, 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, 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 d'une Partie Contractante 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 d'une 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. En 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.
4. Les exemptions prévues au présent article seront également applicables lorsque l'entreprise désignée d'une Partie Contractante a conclu des arrangements avec une ou plusieurs entreprises sur la location ou le transfert, dans le territoire de l'autre Partie Contractante, des articles spécifiés aux paragraphes 1 et

2 du présent article, à condition que ladite ou lesdites entreprises bénéficient pareillement de telles exemptions de cette autre Partie Contractante.

#### **Article 10 Taxes d'utilisation**

1. Chaque Partie Contractante s'efforcera de veiller à ce que les taxes d'utilisation qui sont imposées ou qui peuvent être imposées par ses autorités compétentes à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante soient équitables et raisonnables. Ces taxes seront fondées sur des principes de saine économie.
2. Les taxes payées pour l'utilisation des aéroports et des installations et services de navigation aérienne offertes par une Partie Contractante à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante ne seront pas supérieures à celles qui doivent être payées par les aéronefs nationaux affectés à des services internationaux réguliers.

#### **Article 11 Représentation et activités commerciales des entreprises**

1. Sous réserve des lois et règlements nationaux, l'entreprise désignée d'une Partie Contractante aura le droit de maintenir des représentations adéquates sur le territoire de l'autre Partie Contractante. Ces représentations pourront inclure du personnel commercial, opérationnel et technique, pouvant être composé de personnes transférées ou engagées sur place.
2. Pour l'activité commerciale, le principe de la réciprocité est applicable. Les autorités compétentes de chaque Partie Contractante accorderont l'appui nécessaire à un bon fonctionnement des représentations de l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante.
3. En particulier, chaque Partie Contractante accorde à l'entreprise désignée de l'autre Partie Contractante le droit de vendre directement et, à la discrétion de l'entreprise, par l'intermédiaire de ses agents, des titres de transport aérien sur son territoire. Chaque entreprise aura le droit de vendre de tels titres de transport, et toute personne sera libre d'acheter ces titres de transport, en devises de ce territoire ou en devises librement convertibles d'autres pays.

#### **Article 12 Conversion et transfert des recettes**

Chaque entreprise désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays, au taux officiel, les excédents de recettes sur les dépenses locales en raison du transport de passagers, bagages, marchandises et envois postaux. Si le service des paiements entre les Parties Contractantes est réglé par un accord spécial, celui-ci sera applicable.

#### **Article 13 Tarifs**

1. Les tarifs que chaque entreprise désignée devra appliquer en relation avec les transports en provenance ou à destination du territoire de l'autre Partie Contractante

tante seront fixés à des taux raisonnables, compte tenu de 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 transport aérien.

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 transport aérien desservant tout ou partie de la même route. Les entreprises désignées devront, autant que possible, appliquer à cet effet la procédure de fixation des tarifs établie par l'Association du Transport Aérien International, ou tout autre organisme international reconnu qui formule des propositions en cette matière.

3. Les tarifs ainsi fixés seront soumis à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins soixante 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. Si ni l'une ni l'autre des autorités aéronautiques ne notifie sa non-approbation dans un délai de trente jours après la soumission, ces tarifs seront considérés comme approuvés.

4. Si les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente, ou si un tarif n'est pas approuvé par les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante, les autorités aéronautiques des deux Parties Contractantes s'efforceront de fixer le tarif par accord mutuel. Ces négociations commenceront dans un délai de trente jours après qu'il a été manifestement établi que les entreprises désignées ne peuvent arriver à une entente ou après que les autorités aéronautiques d'une Partie Contractante auraient notifié aux autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante leur non-approbation concernant un tarif.

5. A défaut d'accord, le différend sera soumis à la procédure prévue à l'article 17 ci-après.

6. Un tarif déjà établi restera en vigueur jusqu'à ce qu'un nouveau tarif soit fixé conformément aux dispositions du présent article ou de l'article 17 du présent Accord, mais au plus pendant douze mois à partir du jour où les autorités aéronautiques de l'une des Parties Contractantes ont refusé l'approbation.

7. Les autorités aéronautiques de chaque Partie Contractante s'efforceront de s'assurer que les entreprises désignées se conforment aux tarifs fixés et déposés auprès des autorités aéronautiques des Parties Contractantes, et qu'aucune entreprise ne procède illégalement à une quelconque réduction sur ces tarifs, par quelque moyen que ce soit, directement ou indirectement.

#### **Article 14** Approbation des horaires

L'entreprise désignée d'une Partie Contractante soumettra ses horaires à l'approbation des autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante au moins trente jours avant la mise en exploitation des services convenus. La même réglementation s'appliquera également à tout changement d'horaire ultérieur.

**Article 15** Statistiques

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

**Article 16** Consultations

Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, demander des consultations concernant la réalisation, l'interprétation, l'application ou la modification du présent Accord. De telles consultations, qui pourront avoir lieu entre les autorités aéronautiques, devront commencer dans un délai de soixante jours à partir de la date à laquelle l'autre Partie Contractante aura reçu la demande écrite, à moins que les Parties Contractantes n'en soient convenues autrement.

**Article 17** Règlement des différends

1. Tout différend survenant à propos 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 des Parties Contractantes, à un tribunal arbitral.
2. Dans un tel cas, chaque Partie Contractante désignera un arbitre et les deux arbitres désigneront un président qui sera ressortissant d'un Etat tiers. Si, dans un délai de deux mois après que l'une des Parties Contractantes a désigné son arbitre, l'autre Partie Contractante ne désigne pas le sien, ou si, au cours du mois suivant la désignation du deuxième arbitre, les deux arbitres ne se mettent pas 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 se conformeront à toute décision rendue en vertu du présent article.

**Article 18** Modifications

1. Si l'une des Parties Contractantes juge souhaitable de modifier une disposition quelconque du présent Accord, une telle modification, si elle est agréée entre les Parties Contractantes, sera appliquée provisoirement dès le jour de sa signature et entrera en vigueur dès que les Parties Contractantes se seront notifiées l'accomplissement de leurs formalités constitutionnelles.
2. Des modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

3. Dans le cas de la conclusion d'une convention générale multilatérale relative au transport aérien, à laquelle chacune des Parties Contractantes deviendrait liée, le présent Accord serait amendé afin d'être rendu conforme aux dispositions de cette convention.

#### **Article 19** Dénonciation

1. Chaque Partie Contractante pourra, à tout moment, notifier par écrit à l'autre Partie Contractante sa décision de mettre un terme au présent Accord. Cette notification sera communiquée simultanément à l'organisation de l'aviation civile internationale.
2. L'Accord prendra fin au terme d'une période d'horaire, un délai de douze mois devant s'être écoulé après réception de la notification, à moins que la dénonciation ne soit retirée d'un commun accord avant la fin de cette période.
3. 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 à laquelle l'Organisation de l'aviation civile internationale en aura reçu communication.

#### **Article 20** Enregistrement auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale

Le présent Accord et tout amendement ultérieur seront enregistrés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

#### **Article 21** Entrée en vigueur

Le présent Accord sera appliqué provisoirement dès le jour de sa signature; il entrera en vigueur lorsque les Parties Contractantes se seront notifiées 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 Sanaa, le 19 décembre 1991, en double exemplaire, en langues française, arabe et anglaise, les trois textes faisant également foi. En cas de divergence d'interprétation, le texte anglais prévaut.

Pour le  
Conseil fédéral suisse:  
Serge Salvi

Pour le  
Gouvernement de la République arabe du Yémen:  
Col Mohsin M. Al-Yousefi

## Tableaux de routes

## Tableau I

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la Suisse peut exploiter des services aériens:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points au Yémen:	Points au-delà du Yémen
Points en Suisse	—	Sanaa Hodeïda	—

## Tableau II

Routes sur lesquelles l'entreprise désignée par la République arabe du Yémen peut exploiter des services aériens:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points en Suisse:	Points au-delà de la Suisse:
Points au Yémen	—	Deux points	—

## Notes

1. Des points intermédiaires et des points au-delà 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. Chaque entreprise désignée peut terminer n'importe lequel des services convenus sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
3. Chaque entreprise désignée peut desservir des points intermédiaires et des points au-delà non spécifiés à l'Annexe du présent Accord, à condition qu'il ne soit pas exercé de droits de trafic entre ces points et le territoire de l'autre Partie Contractante.

**Accord***Texte original***modifiant l'accord entre la Confédération suisse  
et la République fédérative du Brésil  
relatif aux transports aériens réguliers****Insertion d'un nouvel article 8<sup>bis</sup>***Article 8<sup>bis</sup>* Sûreté de l'aviation

«1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie Contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 du présent article et que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main,

du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

35025

# Accord modifiant l'accord entre la Confédération suisse et le Mexique relatif aux transports aériens réguliers

Texte original

---

## Insertion des nouveaux articles 5<sup>bis</sup>, 10<sup>bis</sup>, 12 et de l'annexe

### *Article 5<sup>bis</sup>*

«1. Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.

2. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.

3. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'Aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent auxdites Parties; elles exigent des exploitants d'aéronefs, ressortissants des pays respectifs, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.

4. Chaque Partie Contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe 3 ci-dessus et que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer

l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, des bagages, du fret et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante examine aussi avec un esprit favorable toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté raisonnables soient prises pour faire face à une menace particulière.

5. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.

#### *Article 10<sup>bis</sup>* Transfert de bénéfices

Chaque entreprise aérienne désignée aura le droit de convertir et de transférer dans son pays, conformément aux lois nationales en vigueur, les excédents de recettes qui dépassent les dépenses locales. La conversion de ces excédents, ainsi que l'envoi, devront se faire sans restrictions au taux de change applicable à la date à laquelle ces excédents seront présentés pour leur conversion et leur envoi.

#### *Article 12*

2. Les modifications de l'Accord ainsi approuvées seront appliquées provisoirement dès la date de l'échange de notes diplomatiques et entreront en vigueur aussitôt que les deux Parties Contractantes se seront mutuellement notifié l'accomplissement des formalités constitutionnelles qui leur sont propres.

3. Les modifications de l'Annexe du présent Accord pourront être convenues directement entre les autorités aéronautiques des Parties Contractantes. Elles seront appliquées provisoirement dès le jour où elles auront été convenues et entreront en vigueur lorsqu'elles auront été confirmées par un échange de notes diplomatiques.

**Tableaux de routes****Section I**

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

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points au Mexique:	Points au-delà:
Points en Suisse	Un point aux Etats-Unis Note 4 Note 5	Mexico-City et/ou Cancun et/ou Acapulco et/ou Guadalajara Notes 6 et 7	Points au-delà du Mexique

**Section II**

Routes sur lesquelles des services aériens pourront être exploités par l'entreprise aérienne désignée par le Mexique:

Points de départ:	Points intermédiaires:	Points en Suisse:	Points au-delà:
Points au Mexique	Deux points en Europe Note 4 Note 5	Trois points en Suisse Note 6 Note 7	Points au-delà de la Suisse

*Notes*

1. Les services aériens prévus aux sections I et II pourront être exploités par n'importe quel type d'avion, sauf par des avions supersonics.
2. L'entreprise aérienne désignée de chacune des Parties Contractantes pourra exploiter jusqu'à 7 vols par semaine sur la route spécifiée.
3. Les points intermédiaires mentionnés et les points au-delà, sur les routes spécifiées, pourront être omis sur chacun ou tous les vols à la convenance de l'entreprise aérienne désignée, et n'importe lequel des services pris en considération pourra se terminer sur le territoire de l'autre Partie Contractante.
4. Les entreprises aériennes désignées par les Parties Contractantes ne jouiront pas des droits de la cinquième liberté aux points intermédiaires, à l'exception de ceux qui sont mentionnés sur leurs tableaux de routes respectifs.
5. Les entreprises aériennes désignées pourront choisir librement les points intermédiaires dans les régions concernées.
6. Ni les droits de cabotage, ni les droits de «stop-over» ne pourront être exercés sur le territoire des Parties Contractantes.
7. Les entreprises aériennes désignées ne pourront pas desservir plus de deux points parmi ceux mentionnés sur le territoire des Parties Contractantes.

**Accord***Traduction<sup>1)</sup>***modifiant l'accord provisoire sur les lignes  
aériennes entre la Suisse et les Etats-Unis d'Amérique****Insertion d'un nouvel article 6<sup>bis</sup>***Article 6<sup>bis</sup>*

- a) Conformément à leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes réaffirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord. Sans limiter la généralité de leurs droits et obligations en vertu du droit international, les Parties Contractantes agissent en particulier conformément aux dispositions de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971.
- b) Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs civils et autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
- c) Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation. Chaque Partie Contractante informe à l'avance l'autre Partie Contractante de son intention de notifier toute différence par rapport à de tels standards.

<sup>1)</sup> Traduction du texte original anglais.

- d) Chaque Partie Contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question à l'alinéa 3 du présent article et que l'autre Partie Contractante prescrit pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Chaque Partie Contractante veille à ce que des mesures adéquates soient appliquées effectivement sur son territoire pour protéger les aéronefs et pour assurer l'inspection des passagers, des équipages, des bagages à main, du fret (y compris des bagages) et des provisions de bord, avant et pendant l'embarquement ou le chargement. Chaque Partie Contractante veille également à ce que toute demande de l'autre Partie Contractante portant sur des mesures spéciales du sûreté en cas de menace particulière soit satisfaite, pour autant que lesdites mesures soient appropriées.
- e) En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs civils ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité de ces aéronefs, de leurs passagers et de leurs équipages, des aéroports ou des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.
- f) Lorsqu'une Partie Contractante est en droit de penser que l'autre Partie Contractante ne s'en tient pas aux dispositions du présent article, elle peut demander l'engagement immédiat de consultations avec cette seconde Partie Contractante. De telles consultations doivent être ouvertes dans les 15 jours à compter du moment où elles ont été demandées; ce délai peut être prolongé après consentement mutuel. Nonobstant les dispositions de l'article 6, les droits conférés par le présent Accord aux deux Parties Contractantes peuvent être suspendus dans les 90 jours lorsqu'aucune entente satisfaisante n'est atteinte. Une Partie Contractante peut prendre immédiatement des mesures provisoires de protection appropriées lorsqu'une situation d'urgence présente un risque immédiat et exceptionnel pour la sécurité des passagers, des équipages ou des aéronefs et lorsque l'autre Partie Contractante ne remplit pas de manière adéquate les obligations que lui imposent les alinéas d) ou e) du présent article. Il y a lieu de mettre fin à tout acte entrepris en conformité avec le présent alinéa dès le moment où l'autre Partie Contractante respecte les dispositions du présent article.

# Accord modifiant l'Accord relatif aux services aériens entre la Suisse et le Pakistan

*Texte original*

---

*Insertion d'un nouvel article 3<sup>bis</sup>*

*Article 3<sup>bis</sup>*

- A. Les Parties Contractantes réaffirment leurs droits et obligations découlant du droit international, y compris de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, signée à Tokyo le 14 septembre 1963, de la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs, signée à La Haye le 16 décembre 1970, et de la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile, signée à Montréal le 23 septembre 1971. Les Parties Contractantes confirment que leur obligation mutuelle de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, pour en assurer la sûreté, fait partie intégrante du présent Accord.
- B. Les Parties Contractantes s'accordent mutuellement, sur demande, toute l'assistance nécessaire pour prévenir les actes de capture illicite d'aéronefs et autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, ainsi que toute autre menace pour la sûreté de l'aviation civile.
- C. Les Parties Contractantes, dans leurs rapports mutuels, se conforment aux dispositions relatives à la sûreté de l'aviation qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale et qui sont désignées comme Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale, dans la mesure où ces dispositions s'appliquent aux Parties Contractantes; elles exigent des exploitants d'aéronefs immatriculés par elles, ou des exploitants d'aéronefs qui ont le siège principal de leur exploitation ou leur résidence permanente sur leur territoire, et des exploitants d'aéroport situés sur leur territoire, qu'ils se conforment à ces dispositions relatives à la sûreté de l'aviation.
- D. Chaque Partie Contractante convient que ces exploitants d'aéronefs peuvent être tenus d'observer les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation dont il est question au paragraphe C et que l'autre Partie Contractante exige pour l'entrée sur le territoire, la sortie du territoire ou le séjour sur le territoire de cette autre Partie Contractante. Nonobstant les dispositions du paragraphe C, chaque Partie Contractante

tante s'efforce de prendre les mesures supplémentaires qu'elle juge nécessaires pour assurer, avant l'embarquement ou le chargement, l'inspection des passagers, des équipages, de leurs bagages à main, ainsi que du fret et des provisions de bord. Chaque Partie Contractante examine en outre de manière appropriée toute demande que lui adresse l'autre Partie Contractante en vue d'obtenir que des mesures spéciales de sûreté soient prises pour faire face à une menace particulière.

- E. En cas d'incident ou de menace d'incident de capture illicite d'aéronefs ou d'autres actes illicites dirigés contre la sécurité des passagers, des équipages, des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne, les Parties Contractantes s'entraident en facilitant les communications et autres mesures appropriées, destinées à mettre fin avec rapidité et sécurité à cet incident ou à cette menace d'incident.
- F. Lorsqu'une Partie Contractante déroge aux dispositions de sûreté du présent article, les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante peuvent demander l'engagement immédiat de négociations avec les autorités aéronautiques de l'autre Partie Contractante. Ces négociations viseront à rechercher une entente sur les mesures propres à éliminer les causes premières des préoccupations et à adopter, conformément aux normes de sûreté de l'Organisation de l'aviation civile internationale, les démarches nécessaires pour créer les conditions de sûreté appropriées.

35025